Приказ Минтранса России от 26.09.2012 N 362

"Об утверждении Федеральных авиационных правил "Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации"
(Зарегистрировано в Минюсте России 09.04.2013 N 28047)

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ

от 26 сентября 2012 года N 362

Об утверждении Федеральных авиационных правил "Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации"

В соответствии со статьей 71 Федерального закона от 19 марта 1997 года N 60-ФЗ "Воздушный кодекс Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст.1383; 1999, N 28, ст.3483; 2004, N 35, ст.3607, N 45, ст.4377; 2005, N 13, ст.1078; 2006, N 30, ст.3290, 3291; 2007, N 1 (ч.1), ст.29, N 27, ст.3213, N 46, ст.5554, N 49, ст.6075, N 50, ст.6239, 6244, 6245; 2008, N 29 (ч.1), ст.3418, N 30 (ч.2), ст.3616; 2009, N 1, ст.17, N 29, ст.3616; 2010, N 30, ст.4014; 2011, N 7, ст.901, N 15, ст.2019, 2023, 2024, N 30 (ч.1), ст.4590, N 48, ст.6733, N 50, ст.7351; 2012, N 25, ст.3268, N 31, ст.4318), в целях реализации стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации

приказываю:

1. Утвердить прилагаемые Федеральные авиационные правила "Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации".

2. Признать приказ Федеральной аэронавигационной службы от 14 ноября 2007 года N 109 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Осуществление радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации" (зарегистрирован Минюстом России 6 декабря 2007 года, регистрационный N 10627) утратившим силу.

Министр
М.Ю.Соколов

Зарегистрировано
в Министерстве юстиции
Российской Федерации
9 апреля 2013 года,
регистрационный N 28047

УТВЕРЖДЕНЫ
приказом Минтранса России
от 26 сентября 2012 года N 362

Федеральные авиационные правила "Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации"

I. Общие положения

1.1. Федеральные авиационные правила "Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации" (далее - Правила) разработаны в соответствии с требованиями воздушного законодательства Российской Федерации, с учетом Стандартов и Рекомендуемой практики, содержащихся в Приложении 10 "Авиационная электросвязь" к Конвенции о международной гражданской авиации, Правил аэронавигационного обслуживания, содержащихся в PANS ATM Doc 4444, определяют правила и порядок ведения радиосвязи и содержат типовую фразеологию радиообмена между экипажами воздушных судов и диспетчерами управления воздушным движением (далее - диспетчер УВД) органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) (далее - орган ОВД) в воздушном пространстве Российской Федерации, а также за ее пределами, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, а также при работе на площади маневрирования аэродромов и на перронах различных транспортных и аэродромных средств.

1.2. Настоящие Правила обязательны для исполнения всеми абонентами и предназначены для сокращения продолжительности и упорядочения, повышения надежности и качества радиообмена по каналам речевой связи при взаимодействии между диспетчерами УВД и экипажами воздушных судов, лицами групп руководства полетами органов ОВД, персоналом наземных служб при работе на летном поле различных транспортных средств.

1.3. Требования настоящих Правил не распространяются на порядок ведения радиосвязи и фразеологию радиообмена между экипажами воздушных судов государственной авиации и экспериментальной авиации в воздушном пространстве, выделенном для этих видов авиации, и их пунктами управления, а также между специалистами наземных служб аэродромов государственной авиации и экспериментальной авиации при работе на летном поле различных транспортных средств.

II. Общие правила радиообмена

2.1. Авиационную электросвязь при радиообмене с диспетчерами УВД, лицами группы руководства полетами (далее - диспетчер) органов ОВД осуществляет командир воздушного судна или по его поручению один из членов экипажа воздушного судна, а по наземным каналам связи диспетчеры 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, четкой 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. В аэропортах, где задействована автоматическая радиовещательная передача метеорологической и полетной информации в районе аэродрома для прилетающих и вылетающих воздушных судов (АТИС) или автоматическая передача погоды по каналам радиосвязи очень высокого частотного (ОВЧ) диапазона (МВ-канал) экипаж воздушного судна сообщает о прослушивании информации АТИС или передачи погоды по МВ-каналу соответственно при вылете при первой связи с диспетчерским пунктом аэродрома, при прилете - при первой связи с органом диспетчерского обслуживания подхода аэродрома прилета (первым сектором органа подхода при прохождении нескольких секторов).

Если экипажем воздушного судна не сообщено о прослушивании информации АТИС или передачи погоды по МВ-каналу, то диспетчер запрашивает подтверждение прослушивания информации АТИС или погоды по МВ-каналу.

2.1.4. В целях повышения качества приема и предупреждения искажений или ошибочного понимания принимаемой информации следует:

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 отчетливо, 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 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	И	Иван краткий
K	Kilo	КИЛО	К	Константин
L	Lima	ЛИМА	Л	Леонид
M	Mike	МАИК	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	ЭКСРЭЙ	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 полета и курса следования (курса при векторении, магнитного курса посадки), при ведении радиообмена как на русском, так и на английском языках при передаче числового значения эшелона полета менее 100 первый ноль не произносится, при передаче числового значения курса менее 100 градусов 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)
1	2	3
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 настоящих Правил.

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, передается путем 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 полета на полные сотни используется слово HUNDRED, например: FLIGHT LEVEL ONE HUNDRED.

2.3.4. Для идентификации канала передачи при ведении радиотелефонной ОВЧ-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 - УТЦ (UTC).

2.4.2. Проверка показаний бортовых часов в полете производится путем запроса у диспетчера соответствующего органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) 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
1	2	3
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 четкого 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.) Не должно использоваться в любых других условиях
РАЗРЕШЕНО	CLEARED	Разрешаю выполнение действий в соответствии с оговоренными условиями
ПОДТВЕРДИТЕ	CONFIRM	Прошу проверить правильность (разрешения, указания, действия, информации)
РАБОТАЙТЕ	CONTACT	Установить радиосвязь с ...
ПРАВИЛЬНО	CORRECT	Понял "правильно" или "точно"
ДАЮ ПОПРАВКУ	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 полетов (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 ОВЧ
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 МОГУ, ВЫПОЛНИТЬ НЕ В СОСТОЯНИИ	UNABLE	Я не могу выполнить вашу просьбу, указание 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 СВОЕ СООБЩЕНИЕ	PASS YOUR MESSAGE	Продолжайте передавать ваше сообщение. Относится к воздушным судам, находящимся на земле
МЕСТО	POSITION	Если произносит пилот: Я сейчас передам вам свое местонахождение, вы готовы к приему? Если произносит диспетчер: Передаю ваше местонахождение
ЗАПРЕЩАЮ		Дословный перевод слова "запрещаю" в английской радиотелефонной фразеологии отсутствует. На английском языке вместо: - "запуск запрещаю" следует сказать "Unable to approve" - и объяснить причину, например, "Unable to approve, snow removal in progress, expect one hour delay" - "Подождите с запуском, идет уборка снега, ожидайте задержку на час"; "посадку запрещаю" надо сказать - "go around, runway is occupied" - "уходите на второй круг, ВПП занята"; "взлет запрещаю", если вы разрешили взлет, но ВС еще стоит на исполнительном. - надо сказать -"Hold position, Cancel take-off, I say again, cancel take-off - (reason)" - "Оставайтесь на месте, взлет отменяется, повторяю взлет отменяется (назвать причину)"; - "взлет запрещаю", если вы разрешили взлет, и ВС уже начало разбег - скажите "stop immediately (repeat aircraft call sign) stop immediately" "прекратите взлет, повторяю, прекратите взлет (остановитесь)"; - "руление запрещаю" - надо сказать - "подождите" - "stand by" и объяснить причину -"Give way to MiG-29 and follow him" - "Уступите дорогу МиГ-29 и следуйте за ним.

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

Наименование диспетчерского пункта	Позывной	Соответствующий позывной на английском языке
1	2	3
Районный центр единой системы организации воздушного движения (ЕС ОрВД)	КОНТРОЛЬ	CONTROL
Диспетчерский пункт подхода (ДПП), руководитель дальней зоны (КП, КДП аэродрома)	ПОДХОД	APPROACH
Диспетчерское обслуживание прибывающих воздушных судов	ПРИЛЕТ (ПОДХОД)	ARRIVAL
Диспетчерское обслуживание вылетающих воздушных судов	ВЫЛЕТ (ПОДХОД)	DEPARTURE
Диспетчерский пункт аэродрома	ВЫШКА	TOWER
Диспетчерский пункт управления движением на поверхности (площади маневрирования)	РУЛЕНИЕ	GROUND
Диспетчерский пункт обслуживания вылета	ДЕЛИВЕРИ	DELIVERY
Пункт диспетчера посадки, руководитель зоны посадки	ПОСАДКА	PRECISION
Служба полетной информации	ИНФОРМАЦИЯ	INFORMATION
Специализированное подразделение управления движением на перроне	ПЕРРОН	APRON
Диспетчерская служба компании	ДИСПЕТЧЕРСКАЯ	DISPATCH
Авиационная станция	РАДИО	RADIO
Диспетчерский пункт круга (ДПК), руководитель ближней зоны (КДП)	КРУГ	RADAR
Стартовый диспетчерский пункт (СДП), руководитель полетов (КДП), помощник руководителя полетов (СКП)	СТАРТ	START

Радиопеленгаторная станция	ПЕЛЕНГ	HOMER
Местный диспетчерский пункт (МДП), вспомогательный местный диспетчерский пункт (ВМДП)	РАЙОН	CONTROL

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

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

2.7. Для ведения радиосвязи с диспетчерами диспетчерских пунктов органов ОВД экипажи воздушных судов используют следующие типы позывных: при радиотелефонной связи:

а) установленные Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) или полученные при регистрации официального названия (радиотелефонный позывной) авиакомпании и номер рейса (*например:* АЭРОФЛОТ-325);

б) пятизначный цифровой позывной, как правило, соответствующий присвоенному регистрационному номеру воздушного судна (*например:* 86535);

в) пятибуквенный позывной, как правило, соответствующий присвоенному регистрационному номеру воздушного судна (*например*: G-ABCD);

г) название фирмы-изготовителя или модели воздушного судна перед пятибуквенным регистрационным номером воздушного судна (*например:* Цессна F-KYRS);

при телеграфной связи - пятибуквенный позывной, указанный в разрешении на бортовые радиостанции, используемые на воздушных судах.

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

пятизначный цифровой позывной воздушного судна (*например:* 86534) до трех последних цифр (например: 534);

пятибуквенный позывной воздушного судна (*например:* G-ABCD или Цессна F-KYRS) до первой буквы и двух последних букв (*например*: - G-CD или Цессна-RS).

2.7.2. 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 дает 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) авиакомпании и номера рейса (*например*: "АЭРОФЛОТ-325), сокращение позывного воздушного судна не допускается.

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

2.8. При выполнении полетов авиакомпаний, чьи радиотелефонные позывные известны диспетчеру, используются определенные произношения позывных.

Например:

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

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

Например:

Данные	Английское	Русское произношение
DOB 9321	DELTA OSCAR	Делта Оскар Браво
	BRAVO NINE	девяносто три
	THREE TWO ONE	двадцать один
OAL242	OSCAR ALFA LIMA	Оскар Элфа Лима
	TWO FOUR TWO	двести сорок два

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

Расстояние	- км;
Высота полета	- м (по запросу - фут);
Эшелон полета	- номер эшелона;
Скорость полета (приборная, истинная, путевая)	- км/ч; узлы, число "М";

Вертикальная скорость	- м/с; фут/мин;
Скорость ветра на эшелоне (высоте) полета	- км/ч; узлы
Скорость ветра у земли	- м/с;
Направление ветра на эшелоне (высоте) полета (от истинного меридиана)	- град;
Направление ветра у земли (от магнитного меридиана)	- град;
Высота облачности	- м;
Количество облачности	- октант;
Видимость на ВПП (дальность видимости)	-м, км;
Давление на аэродроме	- мм рт.ст., гПа; мбар
Температура	- град. Цельсия (°С);
Остаток топлива	- в часах и минутах или тоннах и (кг);
Магнитный путевой угол (МПУ) взлета и посадки	- град;
Номер ВПП	- двузначное число.

2.9.1. После установления надежной двусторонней радиотелефонной связи между экипажем воздушного судна и диспетчером, 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 "тяжелое" для воздушного судна, относящегося к категории тяжелых по турбулентности в следе;

в) эшелон полета, включая текущий эшелон и разрешенный эшелон, если заданный эшелон не выдерживается;

г) скорость, курс если назначены органом ОВД;
д) необходимая дополнительная информация.

При ответе диспетчера передается:
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 передается:
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 требуется передать сообщение всем воздушным судам, находящимся в зоне (районе) ответственности диспетчерского пункта, передается сообщение общего вызова.

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

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

2.10.4. Над территорией Российской Федерации экипажи воздушных судов ведут связь на русском языке. При выполнении полетов по маршрутам ОВД, открытых для международных полетов и в районе международных аэропортов, радиообмен ведется как на английском, так и на русском языках.

Язык, выбранный экипажем воздушного судна при первом выходе на связь, сохраняется на протяжении всего полета в зоне ответственности конкретного диспетчерского пункта. Изменение языка при ведении радиообмена может производиться в целях безопасности полетов воздушных судов по инициативе любой из сторон. При этом переход к ведению радиосвязи на русском языке по инициативе диспетчера УВД возможен только в отношении воздушных судов авиакомпаний Российской Федерации. Повторное изменение языка полета в зоне ответственности одного диспетчерского пункта (сектора) не рекомендуется.

2.10.5. Диспетчеры не должны вызывать экипаж воздушного судна от начала взлета до набора высоты 200 метров или заданной высоты после разрешения взлета, а при заходе на посадку не должны вызывать экипаж воздушного судна при нахождении воздушного судна на предпосадочной прямой на высоте менее 200 м над превышением порога ВПП и при выполнении начальной стадии пробега, за исключением случаев разрешения или запрещения посадки, выдачи команд по выдерживанию траектории полета при заходе на посадку по посадочному радиолокатору и информирования экипажа воздушного судна об угрозе безопасности его полета.

2.10.6. Если существует вероятность того, что прием сообщения будет затруднен, 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 диспетчерского пункта, на управлении которого воздушное судно находится.

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

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

2.12. На маршрутах, определяемых установленными основными точками, донесения воздушного судна о его местоположении передаются непосредственно при пролете или как можно раньше после пролета каждого установленного пункта обязательной передачи донесений, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 2.12.2 настоящих Правил.

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

2.12.1. На маршрутах, не определяемых установленными основными точками, донесения воздушного судна о его местоположении передаются как можно раньше после первых 30 минут полета, а затем через каждый час полета, 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 воздушные суда могут освобождаться от передачи донесений о местоположении в каждом установленном пункте обязательной передачи донесений или через установленные промежутки времени путем назначения органом ОВД конкретному воздушному судну передачи следующего местоположения в конкретном пункте обязательного донесения или путем введения для конкретных воздушных судов режима - "контроль вторичный (по вторичному)". При таком режиме экипажи воздушных судов докладывают органу ОВД пролет очередных пунктов обязательных донесений только по указанию (запросу) диспетчера. При этом следует учитывать метеорологическое требование, предъявляемое к выполнению текущих наблюдений с борта воздушных судов и представлению соответствующих данных.

При введении режима "контроль вторичный (по вторичному)" 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 осуществлен такой переход осуществляется в любое удобное для диспетчера УВД время, в том числе возможен 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 режима - "контроль вторичный (по вторичному)" или освобождения от необходимости передачи донесений путем назначения конкретного пункта для следующего донесения экипаж воздушного судна выполняет полет согласно плану и ведет непрерывное прослушивание канала (частоты) авиационной электросвязи соответствующего диспетчерского пункта, в зоне ответственности которого осуществляется полет.

Если возникла необходимость в изменении эшелона (высоты) полета, то такое изменение осуществляется по запросу экипажа воздушного судна 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 настоящих Правил, включают следующие элементы информации:

а) опознавательный индекс воздушного судна;

б) местоположение;

в) время;

г) эшелон полета или высоту, включая эшелон прохождения и разрешенный эшелон, если заданный эшелон не выдерживается;

д) следующее местоположение и время пролета связанного с ним пункта.

2.12.4. Элемент информации, указанный в подпункте "г" пункта 2.12.3 настоящих Правил, можно опускать в том случае, когда информация об эшелоне полета или высоте полета, 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 осведомлен 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, летный 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 полета ранее переданное расчетное время пролета следующей основной точки (пункта обязательного донесения - ПОД) будет отличаться на две минуты и более, экипаж воздушного судна обязан сообщить диспетчеру органа ОВД (управления полетами) новое уточненное расчетное время пролета.

2.12.7. Фактическое время выхода на ПОД (подпункт "в" пункта 2.12.1* настоящих Правил) не сообщается диспетчеру экипажем воздушного судна в момент его пролета, а также, если доклад экипажа воздушного судна о пролете ПОД отличается от фактического времени его пролета менее чем на минуту.

---

* *Вероятно, ошибка оригинала. Следует читать: "пункта 2.12.3". - Примечание изготовителя базы данных.*

В случае, если экипаж воздушного судна по тем или иным причинам не смог доложить о пролете ПОД, доклад о пролете 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. При любых обстоятельствах повторяются:

а) указания и разрешения органа ОВД относительно маршрута полета;

б) указания и разрешения относительно ожидания перед ВПП, пересечения и занятия ВПП, посадки на ВПП, взлета с ВПП, движения по ВПП;

в) рабочее направление ВПП, установки высотомера, кодов ВОРЛ, эшелона полета, указания относительно курса и скорости, переданные диспетчером или указанные в сообщениях АТИС, эшелоны 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 передает 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 фраза "даю поправку", затем повторяется последняя правильная группа или фраза, после чего передается правильный вариант.

2.14.1. Если поправку целесообразно внести путем повторения всего сообщения, абонент перед передачей сообщения во второй раз использует фразу "даю поправку, 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 передает 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);
"предполетная проверка" (перед вылетом);
"проверка связи" (в полете, 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:

1 - неразборчиво;

2 - разборчиво временами;

3 - разборчиво, но с трудом;

4 - разборчиво;

5 - абсолютно разборчиво.

III. Правила радиообмена при аварийной и срочной связи

3.1. Состояние бедствия и состояние срочности определяются как:

а) бедствие - состояние, при котором имеется серьезная 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" ("МЭИ ДЭИ") и радиотелефонный сигнал 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, в максимальной степени ограничиваются числом, объемом 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 отчетливо, 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 на переход 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 аппаратуры госопознавания.

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 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 приведенном ниже порядке:

"МЕЙДЕЙ" - по возможности три раза;

название станции, которой адресуется сообщение;

позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие;

характер состояния бедствия;

намерения командира воздушного судна;

местоположение, эшелон (высота) полета 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 приведенном ниже порядке:

"ПАН ПАН" - по возможности три раза;

название станции, которой адресуется сообщение;

позывной экипажа воздушного судна;

характер состояния срочности;

намерения командира воздушного судна;

местоположение, эшелон (высота) полета 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 учетом требований пункта 2.11.3 настоящих Правил. При невозможности установления связи с диспетчером выполняются попытки установления связи с воздушными судами на частотах, соответствующих данному маршруту.

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

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

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

а) экипажи воздушных судов, находящихся на этом маршруте, попытаться установить радиосвязь с данным воздушным судном путем 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 настоящих Правил, оказываются неудачными, орган ОВД должен передавать "блиндом" 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 прием сообщений и не имеет возможности выхода на связь, следует использовать данные имеющихся средств наблюдения ОВД для подтверждения приема 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 маневра, рекомендованного бортовой системой предупреждения столкновений воздушных судов (ТКАС), 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 воздушном 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 на аэродром назначения.

Такое сообщение должно содержать сведения о номере (позывном) воздушного судна, аэродроме вылета, аэродроме назначения, расчетное время прибытия, количестве пораженных 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 полета по маршруту, каналы авиационной электросвязи, предназначенные для диспетчерского обслуживания, использоваться не должны.

IV. Правила ведения радиообмена с автотранспортными и аэродромными средствами

4.1. Правила ведения радиотелефонной связи должны соблюдаться всеми лицами, участвующими в обеспечении производства полетов на аэродроме, организующими и контролирующими выполнение работ на летном 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 летной полосе 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 летном поле, информации о передвижении воздушных судов и транспортных средств.

4.3. Для ведения радиотелефонной связи каждому абоненту транспортного средства, выезжающему на летное 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 полетов);

"аэродромная" (N) - машина аэродромной службы;

"метео" (N) - машина авиационной метеорологической станции гражданской (АМСГ);

"радио" (N) - машина базы эксплуатации радиотехнического оборудования и связи (ЭРТОС);

"свет" (N) - машина службы электросветотехнического обеспечения полетов (ЭСТОП);

"охрана" (N) - машина ведомственной (вневедомственной) охраны;

"ПАЛ" (N) - машина радиолаборатории;

"служебный" (N) - машина для доставки авиационного персонала.

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 свое 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 информацию относительно других транспортных средств для обеспечения безопасного наземного движения.

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

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

4.6.2. Разрешение на пересечение летной полосы запрашивается после остановки до границы критической зоны РМС.

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.

V. Общая типовая фразеология

5.1. Фразеология разработана для обеспечения эффективного, ясного, четкого и недвусмысленного обмена информацией при ведении радиосвязи. В большинстве случаев приведенная в приложении к настоящим Правилам 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, четкими и недвусмысленными.

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

Сообщения должны передаваться медленно и четко. 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 группируется блоками по видам обслуживания воздушного движения. Однако при этом предусматривается, что её

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 настоящим Правилам фразеологию.

5.3. В приложении к настоящим Правилам содержится фразеология, используемая пилотами, диспетчерами УВД и другим наземным персоналом.

5.4. При выполнении полетов в воздушном пространстве с применением сокращенных минимумов вертикального эшелонирования (далее - RVSM) или при вертикальном пересечении этого воздушного пространства, пилоты воздушных судов, не "утвержденных" для полетов в воздушном пространстве RVSM, сообщают об отсутствии такого разрешения в соответствии с подпунктом "в" пункта 1.1.12 приложения к настоящим Правилам следующим образом:

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

б) при всех запросах изменений эшелона полета;

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

5.5. Диспетчеры УВД однозначно подтверждают получение сообщений с борта воздушных судов об отсутствии разрешения на выполнение полетов 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 выдается условное разрешение, является первым воздушным судном/транспортным средством для прохождения перед другим соответствующим воздушным судном.

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

а) опознавательного индекса;

б) условия;

в) разрешения и краткого повторения условия, например:

"Аэрофлот 575, на посадочной прямой Туполев-54, разрешаю исполнительный после посадки".

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

5.7. Содержащаяся в приложении к настоящим Правилам фразеология не включает указанные выше в настоящих Правилах фразы и обычные слова, применяемые в соответствии с правилами ведения радиотелефонной связи.

5.8. Слова, заключенные в круглые скобки, указывают на то, что для построения законченной фразы в нее 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.

Приложение
к Правилам

Типовая фразеология

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

	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*);	д) CONTINUE CLIMB (*or* DESCENT) TO (*level*), е) EXPEDITE CLIMB (*or* DESCENT) [UNTIL PASSING (*level*)], ж) WHEN READY CLIMB (*or* DESCEND) TO (*level*); з) EXPECT CLIMB (*or* DESCENT) AT (*time or significant point*);
	*и) ПРОШУ СНИЖЕНИЕ В (*время*),	*и) REQUEST DESCENT AT (*time*);
. для команды предпринять действия в конкретное время или в конкретном месте	к) НЕМЕДЛЕННО;	j) IMMEDIATELY,
	л) ПОСЛЕ ПРОЛЕТА (*основная точка*);	k) AFTER PASSING (*significant point*);
	м) В (*время или основная точка*);	l) AT (*time or significant point*);
... для команды предпринять действия по готовности	н) ПО ГОТОВНОСТИ (*указание*);	m) WHEN READY (*instruction*);
...для команды воздушному судну набирать высоту и снижаться при самостоятельном обеспечении эшелонирования и выполнении полета в визуальных метеорологических условиях	о) ОБЕСПЕЧИВАЙТЕ САМОСТОЯТЕЛЬНО ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ И ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОЛЕТ В ВМУ [ОТ (*уровень*)] [ДО (*уровень*)];	n) MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC [FROM (*level*)] [TO (*level*)];
	п) ОБЕСПЕЧИВАЙТЕ САМОСТОЯТЕЛЬНО ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ И ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОЛЕТ В ВМУ ВЫШЕ (*или* НИЖЕ, *или* ДО (*уровень*)];	o) MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC ABOVE (*or* BELOW, *or* TO) (*level*);
. когда имеются сомнения относительно того, что воздушное судно может действовать согласно разрешению или указанию	р) ЕСЛИ НЕВОЗМОЖНО (*альтернативные указания*) И СООБЩИТЕ;	p) IF UNABLE (*alternative instructions)* AND ADVISE;
. когда пилот не может действовать согласно разрешению или указанию	*с) ВЫПОЛНИТЬ НЕ МОГУ;	*q) UNABLE;
. после начала отклонения летным экипажем от любого разрешения или указания диспетчера УВД с целью соблюдения рекомендации по разрешению угрозы столкновения (RA) БСПС (радиообмен между пилотом и диспетчером)	*т) TCAS RA; у) ПОНЯЛ;	*r) TCAS RA; s) ROGER,

. после выполнения маневра в соответствии с RA БСПС (радиообмен между пилотом и диспетчером)	*ф) КОНФЛИКТ РАЗРЕШЕН, ВОЗВРАЩАЮСЬ НА (*заданный диспетчером уровень*); х) ПОНЯЛ (*или альтернативные указания*);	*t) CLEAR OF CONFLICT RETURNING TO (*assigned clearance*); u) ROGER (*or alternative instructions*);
. после выполнения маневра в соответствии с RA БСПС и возобновления выполнения выданного диспетчером УВД разрешения или указания (радиообмен между пилотом и диспетчером)	*ш) КОНФЛИКТ РАЗРЕШЕН (*заданный диспетчером уровень*) ЗАНЯЛ; щ) ПОНЯЛ (*или альтернативные указания*);	*v) CLEAR OF CONFLICT (*assigned clearance*) RESUMED; w) ROGER (*or alternative instructions*);
...после получения разрешения или указания органа УВД, противоречащего RA БСПС, летный экипаж выполняет RA и непосредственно информирует диспетчера УВД (радиообмен между пилотом и диспетчером)	*э) ВЫПОЛНИТЬ НЕ МОГУ, RA TCAS, ю) ПОНЯЛ;	*x) UNABLE, TCAS RA; y) ROGER;
.. разрешение отменить ограничение(я) по уровню вертикального профиля стандартного маршрута вылета (далее - SID) при наборе высоты разрешение отменить ограничение(я) по уровню вертикального профиля стандартного маршрута прилета (далее -STAR) при снижении	я) НАБИРАЙТЕ (*уровень*) [БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(ИЙ) ПО ВЫСОТАМ (*обозначение* SID)) (*или*) ОГРАНИЧЕННИЙ(*Я*) ПО ВЫСОТАМ (*обозначение SID*) В (*точка) НЕТ*]; яя) СНИЖАЙТЕСЬ (*уровень*) [БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(ИЙ) ПО ВЫСОТАМ (*обозначение STAR*)] *(или)* ОГРАНИЧЕНИЯ(ИЙ) ПО ВЫСОТАМ (*обозначение STAR*) В (*точка*) *НЕТ, (или) ОГРАНИЧЕНИЙ ПО ПРОФИЛЮ НЕТ*]. _____ * Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	z) CLIMB TO (*level*) [*LEVEL* RESTRICTION(S) (*SID designator*) CANCELLED (*or*) *LEVEL* RESTRICTION(S) (*SID designator*) AT (*point*) CANCELLED]; aa) DESCEND TO *(level*) [LEVEL RESTRICTION(S) (*STAR designator*) CANCELLED (*or*) LEVEL RESTRICTION(S) (*STAR designator*) AT (*point*) CANCELLED]. _____ * Denotes pilot transmission.
1.1.3 ПЕРЕДАЧА УПРАВЛЕНИЯ И/ИЛИ ИЗМЕНЕНИЕ ЧАСТОТЫ	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*), d) БУДЬТЕ НА СВЯЗИ (*позывной органа) (частота*); *г) ПРОШУ ПЕРЕХОДА НА (*частота*); д) ИЗМЕНИТЬ ЧАСТОТУ РАЗРЕШАЮ;	a) CONTACT (*unit call sign) (frequency*) [NOW]; b) AT (*or* OVER) (*time or place*) *[or* WHEN] [PASSING/LEAVING/REACHING (*level*)] CONTACT *(unit call sign) (frequency);* c) IF NO CONTACT *(instructions*); d) STAND BY FOR (*unit call sign) (frequency*); *e) REQUEST CHANGE TO (*frequency*); f) FREQUENCY CHANGE APPROVED;

Примечание. Воздушному судну может быть дана команда "БЫТЬ НА ПРИЕМЕ" на определенной частоте, когда предполагается, что диспетчер УВД скоро сам	ж) КОНТРОЛИРУЙТЕ (или ПРОСЛУШИВАЙТЕ) (*позывной органа) (частота*); *з) КОНТРОЛИРУЮ (или ПРОСЛУШИВАЮ) (*частота*),	g) MONITOR (*unit call sign*) (*frequency*); *h) MONITORING (*frequency*);
выйдет на связь, и "ПРОСЛУШИВАТЬ" определенную частоту,	и) ПО ГОТОВНОСТИ РАБОТАЙТЕ С (*позывной органа) (частота*);	i) WHEN READY CONTACT (*unit call sign*) (*frequency*);
когда на этой частоте осуществляется радиовещательная	к) ОСТАВАЙТЕСЬ НА ДАННОЙ ЧАСТОТЕ (или БУДЬТЕ НА СВЯЗИ).	j) REMAIN THIS FREQUENCY.
передача информации.	_____ * Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	_____ * Denotes pilot transmission.
1.1.4 РАЗНОС КАНАЛОВ 8,33 КГЦ *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".*		
. .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 833 кГц	*б) ПОДТВЕРЖДАЮ ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИДЦАТЬ ТРИ;	*b) AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE;
.. для указания отсутствия возможности работы с разносом каналов 8,33 кГц	*в) ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИДЦАТЬ ТРИ ОТСУТСТВУЕТ;	*c) NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE;
. для запроса возможности использования ОВЧ	г) ПОДТВЕРДИТЕ ОВЧ;	d) CONFIRM UHF;
.для указания возможности использования ОВЧ	*д) ПОДТВЕРЖДАЮ ОВЧ;	*e) AFFIRM UHF;
.. для указания отсутствия возможности использования ОВЧ	*е) ОВЧ ОТСУТСТВУЕТ;	*f) NEGATIVE UHF;
... для запроса статуса в отношении исключения 8,33 кГц	ж) ПОДТВЕРДИТЕ ИСКЛЮЧЕНИЕ ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИДЦАТЬ ТРИ;	g) CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED;
.для указания статуса исключения 8,33 кГц	*з) ПОДТВЕРЖДАЮ ИСКЛЮЧЕНИЕ ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИДЦАТЬ ТРИ;	*h) AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED;

.. для указания статуса отсутствия исключения 83 кГц	*и) ИСКЛЮЧЕНИЕ ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИДЦАТЬ ТРИ ОТСУТСТВУЕТ;	*i) NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED,
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	к) ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ ТРЕБОВАНИЕ ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИДЦАТЬ ТРИ. _____ * Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	j) DUE EIGHT POINT THREE THREE REQUIREMENT. _____ * Denotes pilot transmission.
1.1.5 ИЗМЕНЕНИЕ РАДИОТЕЛЕФОННОГО ПОЗЫВНОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА		
..указание об изменении радиотелефонного позывного воздушного судна	а) ИЗМЕНИТЕ ВАШ ПОЗЫВНОЙ НА (*или* РАБОТАЙТЕ ПОЗЫВНЫМ) (*новый позывной*) [ДО ПОЛУЧЕНИЯ ДАЛЬНЕЙШИХ УКАЗАНИЙ]	a) CHANGE YOUR CALL SIGN TO (*new call sign*) [UNTIL FURTHER ADVISED];
. уведомление воздушному судну об использовании вновь радиотелефонного позывного, указанного в плане полета	б) ИСПОЛЬЗУЙТЕ ПОЗЫВНОЙ, УКАЗАННЫЙ В ПЛАНЕ (*позывной)* [в *(основная точка*)]	b) REVERT TO FLIGHT PLAN CALL SIGN (*call sign*) [AT (*significant point*)].
1.1.6 ИНФОРМАЦИЯ О ДВИЖЕНИИ	а) ДВИЖЕНИЕ (или БОРТ) (*информация*);	a) TRAFFIC (*information*);
.для передачи информации о движении	б) О ДВИЖЕНИИ НЕ СООБЩАЕТСЯ (НЕТ ИНФОРМАЦИИ О ДВИЖЕНИИ);	b) NO REPORTED TRAFFIC;
...для подтверждения приема информации о движении	* в) СМОТРЮ;	*c) LOOKING OUT;
	*г) ДВИЖЕНИЕ НАБЛЮДАЮ (или БОРТ НАБЛЮДАЮ);	*d) TRAFFIC IN SIGHT;
	*д) НЕ НАБЛЮДАЮ [*причины*];	*e) NEGATIVE CONTACT [*reasons*];
	е) [ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ] ДВИЖЕНИЕ *(направление) (тип воздушного судна) (уровень*) РАСЧЕТНОЕ (*или* НАД) (*основная точка*) В (*время*);	f) [ADDITIONAL] TRAFFIC (*direction*) BOUND (*type of aircraft*) (*level*) ESTIMATED (*or* OVER) (*significant point*) AT (*time*);
	ж) ДВИЖЕНИЕ (*классификация*) БЕСПИЛОТНЫЙ НЕУПРАВЛЯЕМЫЙ АЭРОСТАТ (АЭРОСТАТЫ) БЫЛ [*или* РАСЧЕТНОЕ] НАД (*место*) В (*время*) ПО СООБЩЕНИЯМ (*эшелон(ы*)) [*или*	g) TRAFFIC IS (*classification*) UNMANNED FREE BALLOON(S) WAS [*or* ESTIMATED] OVER (*place*) AT (*time*) REPORTED (*level(s))* [*or* LEVEL UNKNOWN] MOVING

	ЭШЕЛОН НЕИЗВЕСТЕН] ДВИЖЕТСЯ *(направление) (любая другая относящаяся к делу информация).* _____ * Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	(*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) [ВПП (*номер*)] (*расстояние) (единицы измерения*); д) ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ (*или* RVR) ВПП (*номер*) ДАННЫЕ ОТСУТСТВУЮТ (*или*) НЕ СООБЩЕНЫ;	a) [SURFACE] WIND (*number*) DEGREES (*speed) (units*); b) 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.* c) VISIBILITY (*distance) (units) [direction];* d) RUNWAY VISUAL RANGE (*or* RVR) [RUNWAY (*number*)] (*distance*) (*unit of measurement*); e) RUNWAY VISUAL RANGE (*or* RVR) RUNWAY (*number*) NOT AVAILABLE (*or* NOT RETORTED);
...для нескольких точек наблюдения дальности видимости на ВПП (далее -RVR)	е) ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ (*или* RVR) [ВПП (*номер*)] (*первая точка) (расстояние) (единицы измерения), (вторая точка) (расстояние) (единицы измерения), (третья точка) (расстояние) (единицы измерения*). *Данные нескольких наблюдений RVR* всегда являются репрезентативными соответственно для зоны приземления, центральной зоны и концевой зоны выкатывания за пределы ВПП/остановки. *В тех случаях, когда данные даются для трех точек наблюдения, эти точки можно не указывать при условии, что сообщения передаются в следующей последовательности: зона приземления, центральная зона и концевая зона выкатывания за пределы ВПП/остановки;*	f) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY (*number*)] (*first position) (distance) (units), (second position) (distance) (units), (third position) (distance) (units*); *Multiple RVR observations are always representative of the touchdown zone, midpoint zone and the roll-out/stop end zone respectively.* *Where reports for three locations are given, the indication of these locations may be omitted, provided that the reports are passed in the order of touchdown zone, followed by the midpoint zone and ending with the roll-out/stop end zone report.*
... в том случае, когда данные об RVR на любом участке отсутствуют, эта информация дается в соответствующей последовательности	ж) ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ (RVR) [ВПП (*номер*)] *(первая точка) (расстояние) (единицы измерения), (вторая точка) (расстояние)* ДАННЫЕ ОТСУТСТВУЮТ, *(третья точка) (расстояние) (единицы измерения);*	g) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY (*number*)] (*first position) (distance) (units), (second position*) NOT AVAILABLE, (*third position) (distance) (units*),

	з) ПОГОДА (*подробные данные*);	h) PRESENT WEATHER (*details*);
	и) ОБЛАЧНОСТЬ (*количество, [(тип)] и высота нижней границы) (единицы измерения*) (*или* ЯСНО)	i) CLOUD (*amount, [(type)] and height of base) (units*) (*or* SKY CLEAR);
	к) CAVOK (или ПОГОДА ХОРОШАЯ)	j) CAVOK,
	CAVOK произносится как КАВ-О-КЕЙ,	CAVOK *pronounced* CAV-O-KAY.
	л) ТЕМПЕРАТУРА [МИНУС] (*число*) (*и/или* ТОЧКА РОСЫ [МИНУС] (*число*));	k) TEMPERATURE [MINUS] (*number*) (*and/or* DEWPOINT [MINUS] (*number*));
	м) QNH (*число*) [*единицы измерения];*	l) QNH (*number*) [*units*];
	н) QFE (*число*) [(*единицы измерения*)];	m) QFE (*number*) [(*units*)];
	о) (*тип воздушного судна*) ДОКЛАДЫВАЛ (*описание*) ОБЛЕДЕНЕНИЕ (*или* ТУРБУЛЕНТНОСТЬ) [В ОБЛАКАХ] (*район) (время*);	n) (*aircraft type*) REPORTED (*description*) ICING (*or* TURBULENCE) [IN CLOUD] (*area) (time);*
	п) ДОЛОЖИТЕ УСЛОВИЯ ПОЛЕТА (*или* В КАКИХ УСЛОВИЯХ).	o) REPORT FLIGHT CONDITIONS.
1.1.8 ПЕРЕДАЧА ДОНЕСЕНИЙ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ	а) СЛЕДУЮЩЕЕ ДОНЕСЕНИЕ (или ДОЛОЖИТЕ) (*основная точка*);	a) NEXT REPORT AT (*significant point);*
... для команды не передавать донесения о местоположении до достижения конкретного	б) НЕ ДОКЛАДЫВАЙТЕ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ [ДО (*указать*)];	b) OMIT POSITION REPORTS [UNTIL (*specify*)],
места	в) ВОЗОБНОВИТЕ ПЕРЕДАЧУ ДОНЕСЕНИЙ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ.	c) RESUME POSITION RETORTING.
1.1.9 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ДОНЕСЕНИЯ	а) ДОЛОЖИТЕ (*основная точка*);	a) RETORT PASSING (*significant point*);
... для команды передавать донесения в конкретном месте или на конкретном расстоянии	б) ДОЛОЖИТЕ (*расстояние*) КИЛОМЕТРЫ (МИЛИ) (GNSS *или* DME) ОТ (*наименование станции DME*) (*или основная точка*),	b) REPORT (*distance*) MILES (GNSS *or* DME) FROM (*name of DME station*) (*or significant point*);
... для передачи донесения в конкретном месте или на конкретном расстоянии	*в) (*расстоянии*) *КИЛОМЕТРЫ* (МИЛИ) (GNSS *или* DME) ОТ (*наименование станции DME) (или основная точка*);	*c) (*distance*) MILES (GNSS *or* DME) FROM (*name of DME station) (or significant point*);
	г) ДОЛОЖИТЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЕ РАДИАЛА (*три цифры*) VOR (*наименование V*OR);	d) REPORT PASSING (*three digits*) RADIAL (*name of V*OR) VOR;
.. для команды передать донесение о данном местоположении	д) ДОЛОЖИТЕ РАССТОЯНИЕ (GNSS *или* DME) ОТ (*основная точка) или (наименование станции DME);*	e) REPORT (GNSS *or* DME) DISTANCE FROM (*significant point) or (name of DME station*);
... для команды передать донесение о текущем	*е) (*расстояние*) *КИЛОМЕТРЫ* (МИЛИ) (GNSS *или* DME) ОТ (*наименование*	*f) (*distance*) MILES (GNSS *or* DME) FROM *(name of DME station) (or*

местоположении	*станции DME) (или основная точка).* _____ * Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	*significant point*). _____ * Denotes pilot transmission.
1.1.10 ИНФОРМАЦИЯ ОБ АЭРОДРОМЕ	а) [(*место*)] ВПП (или ПОЛОСА) (*номер*) (*состояние*);	a) [(*location*)] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (*number*) (*condition*);
	б) [(*место*)] *СОСТОЯНИЕ* ПОВЕРХНОСТИ ВПП (или ПОЛОСЫ) (*номер*) УСТАРЕВШИЕ ДАННЫЕ;	b) [(*location*)] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (*number*) NOT CURRENT;
	в) ПОСАДОЧНАЯ ПОВЕРХНОСТЬ (*состояние*);	c) LANDING SURFACE (*condition*);
	г) ОСТОРОЖНО, СТРОИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ (*место*);	d) CAUTION CONSTRUCTION WORK (*location*);
	д) ОСТОРОЖНО (*указать причины*) СПРАВА (*или* СЛЕВА), (*или* С ОБЕИХ СТОРОН) ОТ ВПП [*номер];*	e) CAUTION (*specify reasons*) RIGHT (*or* LEFT), (*or* BOTH SIDES) OF RUNWAY [*number*];
	е) ОСТОРОЖНО, ВЕДУТСЯ РАБОТЫ (*или* ПРЕПЯТСТВИЕ) (*место и любые необходимые рекомендации*);	f) CAUTION WORK IN PROGRESS (*or* OBSTRUCTION) *(position and any necessary advice*),
	ж) СВОДКА О СОСТОЯНИИ ВПП (*время наблюдения*) ВПП (или ПОЛОСА) (*номер*) (*тип осадков*) ДО (*толщина слоя*) МИЛЛИМЕТРОВ. ЭФФЕКТИВНОСТЬ ТОРМОЖЕНИЯ ХОРОШАЯ (*или* МЕЖДУ СРЕДНЕЙ И ХОРОШЕЙ, *или* СРЕДНЯЯ, *или* МЕЖДУ СРЕДНЕЙ И ПЛОХОЙ, *или* ПЛОХАЯ, *или* НЕНАДЕЖНАЯ) [*и/или* КОЭФФИЦИЕНТ СЦЕПЛЕНИЯ (*оборудование и число*)],	g) RUNWAY REPORT AT (*observation time*) RUNWAY (*number*) (*type of precipitant*) UP TO (*depth of deposit*) MILLIMETRES. BRAKING ACTION GOOD (*or* MEDIUM TO GOOD, *or* MEDIUM, *or* MEDIUM TO POOR, *or* POOR *or* UNRELIABLE) [*and/or* BRAKING COEFFICIENT (*equipment and number*)],
	з) ПО ДОКЛАДУ (*тип воздушного судна*) ЭФФЕКТИВНОСТЬ ТОРМОЖЕНИЯ В (*время*) ХОРОШАЯ (*или* СРЕДНЯЯ, *или* ПЛОХАЯ);	h) BRAKING ACTION REPORTED BY (*aircraft type)* AT (*time*) GOOD (*or* MEDIUM, *or* POOR);
	и) ЭФФЕКТИВНОСТЬ ТОРМОЖЕНИЯ [(*место*)] (*используемое измерительное оборудование*), ВПП (*номер*) ТЕМПЕРАТУРА [МИНУС] (*число*), WAS (*показание*) В (*время*);	i) BRAKING ACTION [(*location*)] (*measuring equipment used*), RUNWAY (*number*), TEMPERATURE [MINUS] (*number*), WAS (*reading*) AT (*time*);
	к) ВПП (*или* РД) (*номер*) МОКРАЯ [*или* ВЛАЖНАЯ, УЧАСТКИ ВОДЫ, ЗАЛИТАЯ ВОДОЙ (*глубина*), *или* СНЕГ УДАЛЕН (*соответственно длина или ширина*), *или* ОБРАБОТАНА, *или* УЧАСТКИ СУХОГО СНЕГА (*или* ВЛАЖНОГО СНЕГА, *или* УТРАМБОВАННОГО СНЕГА, *или* СЛЯКОТИ, *или* ЗАМЕРЗШЕЙ СЛЯКОТИ,	j) RUNWAY (*or* TAXIWAY) (*number*) WET [*or* DAMP, WATER PATCHES, FLOODED (*depth*), *or* SNOW REMOVED (*length and width as applicable*), *or* TREATED, *or* COVERED WITH PATCHES OF DRY SNOW (*or* WET SNOW, *or* COMPACTED SNOW, *or* SLUSH, *or*

	или ЛЬДА, *или* ПРИКРЫТОГО 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*);	FROZEN SLUSH, *or* ICE, *or* ICE UNDERNEATH, *or* ICE AND SNOW, *or* SNOWDRIFTS, *or* FROZEN RUTS AND RIDGES)], k) TOWER OBSERVES *(weather information*); l) PILOT REPORTS (*weather information*).
1.1.11 ЭКСПЛУАТАЦИОННОЕ СОСТОЯНИЕ ВИЗУАЛЬНЫХ И НЕВИЗУАЛЬНЫХ СРЕДСТВ	а) (*указать визуальное или невизуальное 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).*	a) (*specify visual or non-visual aid*) RUNWAY (*number*) (*description of deficiency*); b) (*type*) LIGHTING (*unserviceability*); c) GBAS/SBAS/MLS/ILS CATEGORY (*category) (serviceability state*); d) TAXIWAY LIGHTING (*description of deficiency*); e) (*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 ...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	а) ПОДТВЕРДИТЕ РАЗРЕШЕНИЕ RVSM; *б) ПОДТВЕРЖДАЮ RVSM; *в) RVSM ОТСУТСТВУЕТ *[(дополнительная информация, например государственное воздушное судно)*]; г) ДАТЬ РАЗРЕШЕНИЕ НА ВХОД В ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО RVSM НЕ МОГУ, ВЫДЕРЖИВАЙТЕ [*или* СНИЖАЙТЕСЬ, *или* НАБИРАЙТЕ] (*уровень*); *д) ВЫДЕРЖИВАТЬ RVSM НЕ МОГУ ВСЛЕДСТВИИ (или ИЗ-ЗА) ТУРБУЛЕНТНОСТИ;	a) CONFIRM RVSM APPROVED; *b) AFFIRM RVSM; *c) NEGATIVE RVSM [(*supplementary information, e g. State aircraft*)]; d) UNABLE ISSUE CLEARANCE INTO RVSM AIRSPACE, MAINTAIN [*or* DESCEND TO, *or* CLIMB TO] (*level*)); *e) UNABLE RVSM DUE TURBULENCE;

требования к выдерживанию высоты в условиях RVSM		
.для сообщения о том, что бортовое оборудование не соответствует техническим требованиям к минимальным характеристикам бортовых систем	*е) ВЫДЕРЖИВАТЬ RVSM НЕ МОГУ ВСЛЕДСТВИЕ (или ИЗ-ЗА) ОБОРУДОВАНИЯ;	*f) UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT;
.. для запроса от воздушного судна информации, как только оно восстановит статус утвержденного для полетов в условиях RVSM или пилот будет готов возобновить полеты RVSM	ж) СООБЩИТЕ, КОГДА СМОЖЕТЕ ВОССТАНОВИТЬ RVSM;	g) REPORT WHEN ABLE TO RESUME RVSM,
.для запроса подтверждения о том, что воздушное судно восстановило статус утвержденного для полетов в условиях RVSM или пилот готов возобновить полеты RVSM	з) ПОДТВЕРДИТЕ ВОЗМОЖНОСТЬ ВОССТАНОВЛЕНИЯ RVSM;	h) CONFIRM ABLE TO RESUME RVSM;
.для сообщения о возможности возобновления полетов RVSM после чрезвычайных обстоятельств, связанных с оборудованием или метеорологическими условиями	*и) ГОТОВ ВОССТАНОВИТЬ RVSM.	*i) READY TO RESUME RVSM.
	_____ * Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	_____ * Denotes pilot transmission.
1.1.13 СТАТУС ОБСЛУЖИВАНИЯ GNSS	а) GNSS СИГНАЛ НЕНАДЕЖЕН (*или* GNSS МОЖЕТ НЕ ОБЕСПЕЧИВАТЬСЯ [ИЗ-ЗА ПОМЕХ (ПО СОЗВЕЗДИЮ GPS или ГЛОНАСС или ГЛОНАСС + GPS)]);	a) GNSS REPORTED UNRELIABLE (*or* GNSS MAY NOT 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*)];	1) IN THE VICINITY OF (*location*) (*radius*) [BETWEEN (*level*s)]; *or* 2) IN THE AREA OF (*description or name*) [BETWEEN (*levels*)];
	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)];	b) 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) БАЗОВАЯ GNSS [ПО СОЗВЕЗДИЮ GPS или ГЛОНАСС или ГЛОНАСС + GPS] НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ [ИЗ-ЗА (*причина, например* ПОТЕРЯ RATM *или* СРАБАТЫВАНИЕ СИГНАЛИЗАЦИИ RAIM) (или АНОМАЛИЯ)];	*c) 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 (*или* SBAS) [ПО СОЗВЕЗДИЮ	*d) GBAS (*or* SBAS) [BY GPS *or*

	GPS или ГЛОНАСС или ГЛОНАСС+GPS] НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ. _____ * Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	GLONASS *or* GLONASS + GPS CONSTELLATION] UNAVAILABLE. _____ * 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)]
1.2 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*)].	a) (*name of unit*) CLEARS (*aircraft call sign*); b) (*aircraft call sign*) CLEARED TO; c) RECLEARED (*amended clearance details*) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED]; d) RECLEARED (*amended route portion*) TO (*significant point of original route*) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED]; e) ENTER CONTROLLED AIRSPACE (*or* CONTROL ZONE) [VIA (*significant point or route*)] AT (*level*) [AT (*time*)]; f) LEAVE CONTROLLED AIRSPACE (*or* CONTROL ZONE) [VIA (*significant point or route*)] AT (*level*) (*or* CLIMBING, *or* DESCENDING); g) 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) ПО ЗАПЛАНИРОВАННОМУ МАРШРУТУ.	a) FROM (*location*) TO (*location*); b) TO (*location*), *followed as necessary by*: 1) DIRECT; 2) VIA (*route and/or significant points*); 3) VIA FLIGHT PLANNED ROUTE;

	4) ЧЕРЕЗ (*расстояние*) ДУГА DME (*направление) (наименование станции* DME);	4) VIA (*distance*) DME ARC (*direction*) OF (*name of DME station);*
	в) (*маршрут*) ИСПОЛЬЗОВАТЬ НЕВОЗМОЖНО ВСЛЕДСТВИЕ (*причина*) ВОЗМОЖНЫЙ ВАРИАНТ[Ы] (*маршруты*) ВЫБРАННЫЙ СООБЩИТЕ.	c) (*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*)];	a) MAINTAIN (*level*) [TO (*significant point*)];
	б) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или СОХРАНЯЙТЕ, СЛЕДУЙТЕ) (*уровень*) ДО ПРОХОЖДЕНИЯ (*основная точка*);	b) MAINTAIN (*level*) UNTIL PASSING (*significant point*);
	в) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или СОХРАНЯЙТЕ, СЛЕДУЙТЕ) (*уровень*) ДО (*минуты*) ПОСЛЕ ПРОХОЖДЕНИЯ (*основная точка*);	c) MAINTAIN (*level*) UNTIL (*minutes*) AFTER PASSING (*significant point*);
	г) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ *(или* СОХРАНЯЙТЕ, СЛЕДУЙТЕ) (*уровень*) ДО (*время*);	d) MAINTAIN (*level*) UNTIL (*time*);
	д) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или СОХРАНЯЙТЕ, СЛЕДУЙТЕ) (*уровень*) ДО ПОЛУЧЕНИЯ УКАЗАНИЯ ОТ (*наименование органа*);	e) MAINTAIN (*level*) UNTIL ADVISED BY (*name of unit*);
	е) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или СОХРАНЯЙТЕ, СЛЕДУЙТЕ) (*уровень*) ДО ДАЛЬНЕЙШИХ УКАЗАНИЙ;	f) MAINTAIN (*level*) UNTIL FURTHER ADVISED;
	ж) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или СОХРАНЯЙТЕ, СЛЕДУЙТЕ) (*уровень*) ПОКА НАХОДИТЕСЬ В КОНТРОЛИРУЕМОМ ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ;	g) MAINTAIN (*level*) WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE;
	з) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или СОХРАНЯЙТЕ, СЛЕДУЙТЕ) В ИНТЕРВАЛЕ ОТ (*уровень*) ДО (*уровень*)	h) MAINTAIN BLOCK (level) TO (level).
	Термин "ВЫДЕРЖИВАЙТЕ" не должен использоваться вместо терминов "СНИЖАЙТЕСЬ" или "НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ" при передаче воздушному судну указания изменить уровень.	*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*);	a) CROSS (*significant point*) AT (*or* ABOVE, *or* BELOW) (*level*);
	б) ПРОЛЕТ (или ПРОХОЖДЕНИЕ) (*основная точка*) В (*время*) ИЛИ ПОЗДНЕЕ	b) CROSS (*significant point*) AT (*time*) OR LATER (*or* BEFORE) AT (*level*);

	(*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*).	c) CRUISE CLIMB BETWEEN (*levels*) (*or* ABOVE (*level*)); d) 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*); b) 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 SING (*call sing*) 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*).	a) CROSS (*significant point*) AT (*time*) [OR LATER (*or* OR BEFORE)]; b) ADVISE IF ABLE TO CROSS (*significant point*) AT (*time or level*); c) MAINTAIN MACH (*number*) [OR GREATER (*or* OR LESS)] [UNTIL (*significant point*)]; d) DO NOT EXCEED MACH (*number*).
1.2.9 УКАЗАНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ПОЛЕТОМ ПО ЛИНИИ ПУТИ (СМЕЩЕННОЙ), ПАРАЛЛЕЛЬНОЙ РАЗРЕШЕННОМУ МАРШРУТУ	а) СООБЩИТЕ ВОЗМОЖНОСТЬ ПОЛЕТА С ПАРАЛЛЕЛЬНЫМ СМЕЩЕНИЕМ;	a) ADVISE IF ABLE TO PROCEED PARALLEL OFFSET;

	б) СЛЕДУЙТЕ СО СМЕЩЕНИЕМ (*расстояние*) ВПРАВО/ВЛЕВО ОТ (*маршрут) (линия пути*) [ОСЕВАЯ ЛИНИЯ] [В (*основная точка или время*)] [ДО (*основная точка или время*)];	b) PROCEED OFFSET (*distance*) RIGHT/LEFT OF (*route) (track*) [CENTRE LINE] [AT (*significant point or time*)] [UNTIL (*significant point or time*)];
	в) ПРЕКРАТИТЕ ПОЛЕТ СО СМЕЩЕНИЕМ *(указания о возобновлении полета по разрешенному маршруту или другая информация).*	c) 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) [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*)];	a) [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*)];
	б) ПО ДОСТИЖЕНИИ (*или ПОСЛЕ ЗАНЯТИЯ*, *или* ПОСЛЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ или ПОСЛЕ ПРОХОЖДЕНИЯ) (*уровень или* основная точка) (*указания*),	b) AFTER REACHING (*or* PASSING) (*level or significant point*) (*instructions*);
	в) ВПРАВО (*или* ВЛЕВО) КУРС (*три цифры*) НА (*уровень*) (ДЛЯ ВЫХОДА НА (*линия пути, маршрут, авиатрасса и т.д*)];	c) TURN RIGHT (*or* LEFT) HEADING (*three digits*) TO (*level*) [TO INTERCEPT (*track, route, airway, etc.*)];
	г) (*название и номер стандартного маршрута вылета*) [ВЫЛЕТ];	d) (*standard departure name and number*) [DEPARTURE];
	д) 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];	e) 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];
	е) РАЗРЕШАЮ ЧЕРЕЗ (*обозначение*).	f) CLEARED VIA (*designation*).
1.3.2 УКАЗАНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ЗАХОДОМ НА ПОСАДКУ	а) РАЗРЕШАЮ (*или* СЛЕДУЙТЕ) ЧЕРЕЗ (*обозначение*);	a) CLEARED (*or* PROCEED) VIA (*designation*);
	б) РАЗРЕШАЮ ДО (*граница действия разрешения*) ЧЕРЕЗ (*обозначение*);	b) CLEARED TO (*clearance limit*) VIA (*designation*);
	в) РАЗРЕШАЮ (*или* СЛЕДУЙТЕ) ЧЕРЕЗ (*подробная информация о маршруте следования*);	c) CLEARED (*or* PROCEED) VIA (*details of route to be followed*);
	г) РАЗРЕШАЮ ЗАХОД (*тип захода на посадку*) [ВПП (*номер*)];	d) CLEARED (*type of approach*) APPROACH [RUNWAY (*number*)];
	д) РАЗРЕШАЮ (*тип захода на посадку*) ВПП (*номер*) ВИЗУАЛЬНОЕ МАНЕВРИРОВАНИЕ НА ВПП (*номер*);	e) CLEARED (*type of approach*) RUNWAY (*number*) FOLLOWED BY CIRCLING TO RUNWAY (*number*);

	е) ЗАХОД РАЗРЕШАЮ [ВПП (*номер*)];	f) CLEARED APPROACH [RUNWAY (*number*)];
	ж) НАЧИНАЙТЕ ЗАХОД В (*время*);	g) COMMENCE APPROACH AT (*time*);
	*з) ПРОШУ ЗАХОД С ПРЯМОЙ [(*тип захода на посадку*)] [ВПП (*номер*)];	*h) REQUEST STRAIGHT-IN [(*type of approach*)] APPROACH [RUNWAY (*number*)];
	и) РАЗРЕШАЮ ЗАХОД С ПРЯМОЙ [(*тип захода на посадку*)] [ВПП (*номер*)];	i) CLEARED STRAIGHT-IN [(*type of approach*)] APPROACH [RUNWAY (*number*)];
	к) ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ ЗЕМЛЮ;	j) REPORT VISUAL;
	л) ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ [ОГНИ] ВПП;	k) REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT;
..когда пилот запрашивает разрешение на визуальный заход на посадку	*м) ПРОШУ ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД;	*l) REQUEST VISUAL APPROACH;
	н) РАЗРЕШАЮ ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД ВПП (*номер*);	m) CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (*number*);
...запрос сведений о способности пилота выполнить визуальный заход на посадку	о) СООБЩИТЕ О ВОЗМОЖНОСТИ (*или* ГОТОВЫ, МОЖЕТЕ) ВЫПОЛНИТЬ ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД ВПП (*номер*);	n) ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL APPROACH RUNWAY (*number*);
... 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	п) РАЗРЕШАЮ ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД ВПП (*номер*), ВЫДЕРЖИВАЙТЕ ИНТЕРВАЛ САМОСТОЯТЕЛЬНО ОТ (*тип воздушного судна и при необходимости категория турбулентности в следе*) [ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ О ТУРБУЛЕНТНОСТИ В СЛЕДЕ],	o) CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (*number*), MAINTAIN OWN SEPARATION FROM PRECEDING (*aircraft type and wake turbulence category as appropriate*) [CAUTION WAKE TURBULENCE];
	р) ДОЛОЖИТЕ (*основная точка*); [НА ЛИНИИ ПУТИ УДАЛЕНИЯ *или* НА ЛИНИИ ПУТИ ПРИБЛИЖЕНИЯ];	p) REPORT (*significant point*); [OUTBOUND, *or* INBOUND];
	с) ДОЛОЖИТЕ НАЧАЛО СТАНДАРТНОГО РАЗВОРОТА;	q) REPORT COMMENCING PROCEDURE TURN;
	*т) ПРОШУ РАЗРЕШИТЬ СНИЖЕНИЕ В ВМУ,	*r) REQUEST VMC DESCENT;
	у) ОБЕСПЕЧИВАЙТЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ САМОСТОЯТЕЛЬНО;	s) MAINTAIN OWN SEPARATION;
	ф) ОСТАВАЙТЕСЬ В ВМУ;	t) MAINTAIN VMC;

	х) ВЫ ЗНАКОМЫ СО СХЕМОЙ ЗАХОДА (*наименование*); *ш) ПРОШУ ЗАХОД (*тип захода на посадку*) [ВПП (*номер*)]; *щ) ПРОШУ РАЗРЕШИТЬ (*некодированный индекс MLS/RNAV*); ю) РАЗРЕШАЮ (*некодированный индекс MLS/RNAV*). _____ * Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	u) ARE YOU FAMILIAR WITH (*name*) APPROACH PROCEDURE; *v) REQUST *(type of approach*) APPROACH [RUNWAY (*number*)]; *w) REQUEST (*MLS/RNAV plain language designator*); x) 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] [ПРАВОСТОРОННЯЯ (*или* ЛЕВОСТОРОННЯЯ) СХЕМА] [*ВРЕМЯ* ПО ЛИНИИ ПУТИ УДАЛЕНИЯ (*число*) МИНУТ] ОЖИДАЙТЕ РАЗРЕШЕНИЯ НА ЗАХОД (*или* ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗРЕШЕНИЕ) В (*время) (при необходимости, дополнительные указания*); 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	a) HOLD VISUAL [OVER] (position), (*or* BETWEEN (*two prominent landmarks*)); b) CLEARED (*or* PROCEED) TO (*significant point, name of faculty or fix*) [MAINTAIN (*or* CLIMB *or* DESCEND TO) (*level*)] HOLD [(*direction*)] AS PUBLISHED EXPECT APPROACH (*or* FURTHER CLEARANCE) (*time*); *c) REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS; d) 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 (*number*) MINUTES] EXPECT APPROACH CLEARANCE (*or* FURTHER CLEARANCE) AT (*time) (additional instructions, if necessary*); e) CLEARED TO THE (*three digits*) RADIAL OF THE (*name*) VOR AT (*distance*) DME FDIX [MAINTAIN (*or* CLIMB *or* DESCEND TO) (*level*)] HOLD [(*direction*)] [RIGHT (*or* LEFT) HAND PATTERN] [OUTBOUND TIME (*number*) MINUTES] EXPECT APPROACH CLEARANCE (*or* FURTHER CLEARANCE) AT (*time) (additional instructions, if necessary*);

	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.	f) CLEARED TO THE (*three digits*) RADIAL OF THE (*name*) VOR AT (*distance*) DME FDIX [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); в) ИЗМЕНЕННОЕ ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ ВРЕМЯ ЗАХОДА (время); г) ЗАДЕРЖКА НЕ УСТАНОВЛЕНА (*причины*). д) ОЖИДАЙТЕ (РАСЧИТЫВАЙТЕ) ЗАДЕРЖКУ НА ПРИБЫТИЕ (*минуты*)	a) NO DELAY EXPECTED; b) EXPECTED APPROACH TIME (time); c) REVISED EXPECTED APPROACH TIME (time); d) DELAY NOT DETERMINED (*reasons*). l) 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.	a) ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS (*or* RUDDER); b) ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS, c) 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;	 *a) [*aircraft location*] REQUEST START UP; *b) [*aircraft location*] REQUEST START UP, INFORMATION (*ATIS identification*); c) START UP APPROVED;

	г) ЗАПУСКАЙТЕ (*время*); д) ПРЕДПОЛАГАЕМЫЙ (РАСЧИТЫВАЙТЕ) ЗАПУСК В (*время*); е) ЗАПУСКАЙТЕ ПО СВОЕМУ УСМОТРЕНИЮ; ж) ПРЕДПОЛАГАЕМЫЙ ВЫЛЕТ (*время*) ЗАПУСК ПО СВОЕМУ УСМОТРЕНИЮ. _____ * Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	d) START UP AT (*time*); e) EXPECT START UP AT (*time*); f) START UP AT OWN DISCRETION; g) EXPECT DEPARTURE (*time*) START UP AT OWN DISCRETION. _____ * Denotes pilot transmission.
1.3.8 БУКСИРОВКА ХВОСТОМ ВПЕРЕД *Примечание. Когда этого требуют местные процедуры, разрешение на буксировку хвостом вперед необходимо получать у аэродромного диспетчерского пункта.* ... воздушное судно/орган ОВД	*а) [местонахождение воздушного судна] ПРОШУ ВЫТАЛКИВАНИЕ; б) ВЫТАЛКИВАНИЕ РАЗРЕШАЮ; в) ЖДИТЕ (*или* БУДЬТЕ НА СВЯЗИ); г) ВЫТАЛКИВАНИЕ ПО СВОЕМУ УСМОТРЕНИЮ; д) ОЖИДАЙТЕ ЗАДЕРЖКУ (*число*) МИНУТ ВСЛЕДСТВИЕ (*причина*). _____ * Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	*a) [*aircraft location*] REQUEST PUSHBACK; b) PUSHBACK APPROVED; c) STAND BY; d) PUSHBACK AT OWN DISCRETION; e) 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).	└ a) REQUEST TOW [*company name*] (*aircraft type*) FROM (*location*) TO (*location*); b) TOW APPROVED VIA (*specific routing to be followed*); c) HOLD POSITION; d) STAND BY.

	_____ └ Означает запрос от комплекса "воздушное судно/буксировщик".	_____ └ Denotes transmission from aircraft/tow vehicle combination.
1.3.10 ЗАПРОС ПРОВЕРКИ ВРЕМЕНИ И/ИЛИ ДАННЫХ ОБ АЭРОДРОМЕ ДЛЯ ВЫЛЕТА	*а) ПРОШУ ПРОВЕРКУ ВРЕМЕНИ; б) ВРЕМЯ (*время*);	*a) REQUEST TIME CHECK; b) TIME (*ftme*);
.. когда радиовещательная информация ATIS не обеспечивается	*в) ПРОШУ ИНФОРМАЦИЮ ДЛЯ ВЫЛЕТА; г) ВПП (*номер*), ВЕТЕР (*направление и скорость) (единицы измерения*), QNH (*или* QFE) (*число*) [(*единицы измерения*)], ТЕМПЕРАТУРА [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.	*c) REQUEST DEPARTURE INFORMATION, d) RUNWAY (*number*), WIND (*direction and speed (units*) QNH (*or* QFE), (*number*) [(*units*)] TEMPERATURE [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	*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*)];	*a) [*aircraft type] [wake turbulence category if "heavy"] [aircraft location*] REQUEST TAXI [*intentions*]; *b) [*aircraft type] [wake turbulence category if "heavy"] [aircraft location] (flight rules) TO (aerodrome of destination*) REQUEST TAXI [*intentions*]; c) TAXI TO HOLDING POINT [*number*] [RUNWAY (*number*)] [HOLD SHORT OF RUNWAY (*number*) (*or* CROSS RUNWAY (*number*))] [TIME (*time*)];
... если требуются подробные указания по рулению	*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*)]	*d) [*aircraft type] [wake turbulence category if "heavy*"] REQUEST DETAILED TAXI INSTRUCTIONS; e) TAXI TO HOLDING POINT [(*number*)] [RUNWAY (*number*)] VIA (*specific route to be followed*) [TIME (*time*)] [HOLD SHORT OF RUNWAY

	[ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД ВПП (*номер*) (*или* ПЕРЕСЕКАЙТЕ ВПП (*номер*))];	(*number*) (*or* CROSS RUNWAY (*number*))];
... если не обеспечивается информация об аэродроме из других альтернативных источников, например ATIS	ж) РУЛИТЕ ДО ТОЧКИ ОЖИДАНИЯ (РАЗРЕШАЮ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ) [(*номер*)] (*затем дается соответствующая информация об аэродроме*) [ВРЕМЯ (*время*)];	f) TAXI TO HOLDING POINT [(*number*)] (followed by aerodrome information as applicable) [TIME (*time*)];
	з) ВЫПОЛНИТЕ (*или* ПОВОРАЧИВАЙТЕ) ПЕРВЫЙ (*или* ВТОРОЙ) НАЛЕВО (*или* НАПРАВО);	g) TAKE (*or* TURN) FIRST (*or* SECOND) LEFT (*or* RIGHT);
	и) РУЛИТЕ ПО (ПО) (*обозначение РД*);	h) TAXI VIA (*identification of taxrway*);
	к) РУЛИТЕ ПО ВПП (ПО ПОЛОСЕ) (*номер*);	i) TAXI VIA RUNWAY (*number*);
	л) РУЛИТЕ К ВОКЗАЛУ (*или другое место, например*, ПЛОЩАДКА ДЛЯ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ) [*МЕСТО* СТОЯНКИ (*номер*)];	j) TAXI TO TERMINAL (*or other location*, *e.g.* GENERAL AVIATION AREA) [STAND (*number*)],
. для полетов вертолетов	*м) РАЗРЕШИТЕ РУЛЕНИЕ ПО ВОЗДУХУ (или ПЕРЕМЕЩЕНИЕ) ОТ (*или* ЧЕРЕЗ) ДО (*соответственно место или маршрут*),	*k) REQUEST AIR-TAXIING FROM (*or* VIA) TO (*location or routing as appropriate*);
	н) РУЛИТЕ ПО ВОЗДУХУ ДО (ПЕРЕМЕЩЕНИЕ) (*или* ЧЕРЕЗ) (*соответственно место или маршрут*) [ОСТОРОЖНО (*пыль, поземок мусор, рулящее легкое воздушное судно, люди и т.д.)];*	l) AIR-TAXI TO (*or* VIA) (*location or routing as appropriate*) [CAUTION (*dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.)];*
	о) 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*);	m) 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*);
.. после посадки	*п) РАЗРЕШИТЕ НА 180 ПО ПОЛОСЕ;	*n) REQUEST BACKTRACK;
	р) ПО ПОЛОСЕ НА 180 РАЗРЕШЕНО,	o) BACKTRACK APPROVED;
.. общая фразеология	*т) *[(местонахождение воздушного судна)]* РАЗРЕШИТЕ РУЛЕНИЕ ДО (*место назначения на аэродроме*);	*q) [(*aircraft location*)] REQUEST TAXI TO (*destination on aerodrome*);
	у) РУЛИТЕ ПРЯМО ВПЕРЕД;	r) TAXI STRAIGHT AHEAD;
	ф) РУЛИТЕ, СОБЛЮДАЯ	s) TAXI WITH CAUTION;

	ОСТОРОЖНОСТЬ,	
	х) ПРОПУСТИТЕ (*описание и местонахождение другого воздушного судна*);	t) GIVE WAY TO (*description and position of other aircraft*);
	*ш) ПРОПУСКАЮ (*движение*);	*u) GIVING WAY TO (*traffic*);
	*щ) ДВИЖЕНИЕ (или БОРТ) (*или тип воздушного судна*) ВИЖУ;	*v) TRAFFIC (*or type of aircraft*) IN SIGHT;
	э) ЗАРУЛИВАЙТЕ НА ПЛОЩАДКУ ОЖИДАНИЯ;	w) TAXI INTO HOLDING BAY;
	ю) СЛЕДУЙТЕ ЗА (*описание другого воздушного судна или транспортного средства*);	x) FOLLOW (*description of other aircraft or vehicle*);
	я) ОСВОБОДИТЕ ВПП (или ПОЛОСУ);	y) VACATE RUNWAY;
	*аа) ВПП (или ПОЛОСУ) ОСВОБОДИЛ;	*z) RUNWAY VACATED;
	бб) УСКОРЬТЕ РУЛЕНИЕ [(*причина*)],	aa) EXPEDITE TAXI [(*reason*)];
	*вв) УСКОРЯЮ;	*bb) EXPEDITING;
	гг) [ОСТОРОЖНО] ЗАМЕДЛИТЕ РУЛЕНИЕ [*причина*];	cc) [CAUTION] TAXI SLOWER [*reason*];
	*дд) ЗАМЕДЛЯЮ.	*dd) SLOWING DOWN.
	________________ * Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	________________ * Denotes pilot transmission.
1.3.12 ОЖИДАНИЕ	⊥а) ОЖИДАЙТЕ (*направление*) ОТ (*место, номер ВПП и т.д.*);	⊥ a) HOLD (*direction*) OF (*position, runway number, etc.*);
	⊥ б) ОСТАВАЙТЕСЬ НА МЕСТЕ;	⊥ b) HOLD POSITION;
	⊥ в) ОЖИДАЙТЕ В (*расстояние*) ОТ (*место*);	⊥ c) HOLD (*distance*) FROM (*position*);
для ожидания в установленном месте перед ВПП	⊥ г) ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД (*место*);	⊥ d) HOLD SHORT OF (position);
	*д) ОЖИДАЮ;	*e) HOLDING;
	е) ОЖИДАЮ (*место*).	*f) HOLDING SHORT.

	_____ ⊥ Требуется конкретное подтверждение со стороны пилота. * Обозначает фразеологию, используемую пилотом для 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).	_____ ⊥ Requires specific acknowledgement from the pilot. * Denotes pilot transmission. The procedure w*or*ds 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 находится за пределами места ожидания у ВПП.*	*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.	*a) 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.* b) CROSS RUNWAY (*number*) [REPORT VACATED]; c) EXPEDITE CROSSING RUNWAY (*number*) TRAFFIC (*aircraft type*) (*distance*) KILOMETRES (*or* MILES) FINAL; d) TAXI TO HOLDING POINT [*number*] [RUNWAY (*number*)] VIA (*specific route to be followed*), [HOLD SHORT OF RUNWAY (*number*)] or [CROSS RUNWAY (*number*)]; *e) RUNWAY VACATED. _____ * Denotes pilot transmission.
1.3.14 ПОДГОТОВКА К ВЗЛЕТУ	а) РАЗРЕШИТЬ ВЫЛЕТ НЕ МОГУ (*обозначение) (причины*); б) ДОЛОЖИТЕ ГОТОВНОСТЬ [К ВЫЛЕТУ, ОТПРАВЛЕНИЮ]; в) ВЫ ГОТОВЫ [К ВЫЛЕТУ, ОТПРАВЛЕНИЮ]?	a) UNABLE TO ISSUE (*designator*) DEPARTURE (reasons); b) REPORT WHEN READY [FOR DEPARTURE]; c) ARE YOU READY [FOR DEPARTURE]?,

	г) ВЫ ГОТОВЫ К НЕМЕДЛЕННОМУ ВЫЛЕТУ?	d) ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE?
	*д) ГОТОВ;	*e) READY;
... разрешите выйти на ВПП и ждать разрешения на взлет	е) ЗАНИМАЙТЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ (или РАЗРЕШАЮ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ) [И ЖДИТЕ],	f) LINE UP [AND WAIT];
	└ ж) ВЫРУЛИВАЙТЕ НА ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ СТАРТ (ЗАНИМАЙТЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ, РАЗРЕШАЮ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ) ВПП (*номер*);	└ g) LINE UP RUNWAY (*number*);
	з) ЗАНИМАЙТЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ. БУДЬТЕ ГОТОВЫ К НЕМЕДЛЕННОМУ ВЫЛЕТУ;	h) LINE UP. BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE;
. . условные разрешения	┴ и) (*условие*) ВЫРУЛИВАЙТЕ НА ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ СТАРТ (ЗАНИМАЙТЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ, РАЗРЕШАЮ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ) (*краткое повторение условия*);	┴ i) (*condition*) LINE UP (*brief reiteration of the condition*);
... подтверждение условного разрешения	*к) (*условие*) ВЫРУЛИВАЮ НА ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ СТАРТ (ЗАНИМАЮ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ) (*краткое повторение условия*);	*j) (*condition*) LINING UP (*brief reiteration of the condition*);
... подтверждение или неподтверждение повторенного пилотом условного разрешения	l) [ПОНЯЛИ] ПРАВИЛЬНО (*или* НЕПРАВИЛЬНО) [ПОВТОРЯЮ]... (*надлежащая фраза*).	k) [THAT IS] CORRECT (*or* NEGATIVE) [I SAY AGAIN]... (*as appropriate).*
	_____ * Обозначает фразеологию, используемую пилотом. └ Если существует возможность неправильного понимания при использовании нескольких ВПП. ┴ Положения, касающиеся использования условных разрешений, содержатся в пункте 5.6 настоящих Правил	_____ * Denotes pilot transmission. └ 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		
	а) ВПП (*номер*) РАЗРЕШАЮ ВЗЛЕТ [ДОЛОЖИТЕ ОТРЫВ];	a) RUNWAY (*number*) CLEARED FOR TAKE-OFF [REPORT AIRBORNE];
.. когда применяется сокращенное эшелонирование на ВПП	б) (*информация о движении*) ВПП (*номер*) РАЗРЕШАЮ ВЗЛЕТ;	b) (*traffic information*) RUNWAY (*number*) CLEARED FOR TAKE-OFF;
.. когда взлет согласно данному	в) ВЗЛЕТАЙТЕ НЕМЕДЛЕННО ИЛИ	c) TAKE OFF IMMEDIATELY OR

разрешению не выполнен	ОСВОБОДИТЕ ВПП [(*указания*)];	VACATE RUNWAY [(*instructions*)];
	г) ВЗЛЕТАЙТЕ НЕМЕДЛЕННО ИЛИ ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД ВПП;	d) TAKE OFF IMMEDIATELY OR HOLD SHORT OF RUNWAY;
.. отмена разрешения на взлет	д) ОСТАВАЙТЕСЬ НА МЕСТЕ, ВЗЛЕТ ЗАПРЕЩАЮ ПОВТОРЯЮ, ВЗЛЕТ ЗАПРЕЩАЮ (*причина*);	e) HOLD POSITION, CANCEL TAKE OFF I SAY AGAIN CANCEL TAKE-OFF (*reasons*);
	*е) ОСТАЮСЬ НА МЕСТЕ;	*f) HOLDING;
.. прекращение взлета после разбега воздушного судна	ж) ПРЕКРАТИТЕ ВЗЛЕТ (ОСТАНОВИТЕСЬ НЕМЕДЛЕННО) [(повторите позывной воздушного судна) ПРЕКРАТИТЕ ВЗЛЕТ (ОСТАНОВИТЕСЬ НЕМЕДЛЕННО)];	g) STOP IMMEDIATELY [(repeat *aircraft call sign*) STOP IMMEDIATELY];
	*з) ОСТАНАВЛИВАЮСЬ, (ВЗЛЕТ ПРЕКРАТИЛ);	*h) STOPPING;
.. для полетов вертолетов	и) РАЗРЕШАЮ ВЗЛЕТ [С (*позиция*)] (*занимаемое место, РД, зона конечного участка захода на посадку и взлета, ВПП и номер*);	i) CLEARED FOR TAKE-OFF [FROM (*location*)] (*present position, taxrway, final approach and take-off area, runway and number*);
	*к) ПРОШУ УКАЗАНИЙ ПО ВЫЛЕТУ;	*j) REQUEST DEPARTURE INSTRUCTIONS,
	л) ПОСЛЕ ВЫЛЕТА ВЫПОЛНЯЙТЕ ПРАВЫЙ РАЗВОРОТ (*или* ЛЕВЫЙ РАЗВОРОТ, *или* НАБОР ВЫСОТЫ) (*соответствующие указания*).	k) AFTER DEPARTURE TURN RIGHT (*or* LEFT, *or* CLIMB) (*instructions as appropriate*).
	_____ * Обозначает фразеологию, используемую пилотом. Фразы "ОСТАЮСЬ НА МЕСТЕ" и "ОСТАНАВЛИВАЮСЬ" используются согласно правилам в ответ на фразы соответственно в пунктах д) и ж).	_____ * Denotes pilot transmission. HOLDING and STOPPING are the procedural responses to e) and g) respectively.
1.3.16 УКАЗАНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО РАЗВОРОТА ИЛИ НАБОРА ВЫСОТЫ ПОСЛЕ ВЗЛЕТА	*а) ПРОШУ ПРАВЫЙ (*или* ЛЕВЫЙ) РАЗВОРОТ;	*a) REQUEST RIGHT (*or* LEFT) TURN;
	б) ПРАВЫЙ (*или* ЛЕВЫЙ) РАЗВОРОТ РАЗРЕШАЮ;	b) RIGHT (*or* LEFT) TURN APPROVED;
	в) О ПРАВОМ (*или* ЛЕВОМ) РАЗВОРОТЕ СООБЩУ ДОПОЛНИТЕЛЬНО;	c) WILL ADVISE LATER FOR RIGHT (*or* LEFT) TURN;
... при запросе или назначении времени взлета	г) ДОЛОЖИТЕ ВЗЛЕТ;	d) REPORT AIRBORNE;
	д) ВЗЛЕТ В (*время*);	e) AIRBORNE (*time*);

	е) ПОСЛЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ (*уровень*) (*указания*);	f) AFTER PASSING (*level*) (*instructions*);
... подлежащий выдерживанию курс	ж) НЕ МЕНЯЯ КУРСА (или СОХРАНЯЙТЕ КУРС (*указания*);	g) CONTINUE RUNWAY HEADING (*instructions*);
... когда необходимо выдерживать конкретную линию пути	з) С КУРСОМ ВЗЛЕТА (или ПО ПРЯМОЙ) (*указания*); и) НАБИРАЙТЕ ПРЯМО ПО КУРСУ (*указания*).	h) TRACK EXTENDED CENTRE LINE (*instructions*); i) CLIMB STRAIGHT AHEAD (*instructions*).
	_____ * Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	_____ * 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*)]; 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*)],	*a) [*aircraft type] (position) (level*) FOR LANDING; b) JOIN [(*direction of circuit*)] (*runway number*) [SURFACE] WIND (*direction and speed) (units*) [TEMPERATURE [MINUS (*number*)] QNH (*or* QFE) (*number*) [(*units*)] [TRAFFIC(*detail*)]; c) MAKE STRAIGHT-IN APPROACH, RUNWAY (*number*) [SURFACE] WIND (direction and speed) (units) [TEMPERATURE [MINUS (*number*)] QNH (*or* QFE) (*number*) [(*units*)] [TRAFFIC (*detail*)],
. .когда обеспечивается информация ATIS	*г) (*тип воздушного судна) (местоположение*) (*уровень*) ИНФОРМАЦИЯ (*обозначение ATIS*) (ДЛЯ ПОСАДКИ); д) ВХОДИТЕ В КРУГ (*место* в круге) [ВПП (*номер*)] QNH (*или* QFE) (*число*) [(*единицы измерения*)] [ДВИЖЕНИЕ (указать)].	*d) (*aircraft type) (position) (level*) INFORMATION (*ATIS identification*) FOR LANDING; e) JOIN (*position in circuit*) [RUNWAY (*number*)] QNH (*or* QFE) (*number*) [(*units*)] [TRAFFIC (*detail*)]
	_____ * Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	_____ * 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*].	*a) (*position in circuit, e.g.* DOWNWIND/FINAL); b) NUMBER... FOLLOW (*aircraft type and position) [additional instructions if required*].
	_____ * Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	_____ * Denotes pilot transmission.

1.3.19 УКАЗАНИЯ ПО ЗАХОДУ НА ПОСАДКУ	а) ВЫПОЛНЯЙТЕ КОРОТКИЙ ЗАХОД;	a) MAKE SHORT APPROACH;
Донесение "ДЛИННАЯ ПОСАДОЧНАЯ ПРЯМАЯ" делается тогда, когда воздушное судно выходит на посадочную прямую на	б) ВЫПОЛНЯЙТЕ ДЛИННЫЙ ЗАХОД (*или* ПРОДЛИТЕ ПОЛЕТ НА УЧАСТКЕ МЕЖДУ ВТОРЫМ И ТРЕТЬИМ РАЗВОРОТОМ),	b) MAKE LONG APPROACH (*or* EXTEND DOWNWIND);
расстоянии более 7 км (4 м. мили) от точки приземления или когда воздушное судно выполняет заход на посадку с прямой и	в) ДОЛОЖИТЕ ЧЕТВЕРТЫЙ (*или* НА ПРЯМОЙ, *или* НА ДЛИННОЙ ПРЯМОЙ, *или* НА ПОСАДОЧНОМ, *или* ПЕРЕД ЧЕТВЕРТЫМ);	c) REPORT BASE (*or* FINAL, *or* LONG FINAL);
находится в 15 км (8 м. миль) от точки приземления. В обоих случаях на расстоянии 7 км (4 м. мили) от точки приземления требуется передавать донесение "НА ПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ (НА ПРЯМОЙ)".	г) ПРОДОЛЖАЙТЕ ЗАХОД [БУДЬТЕ ГОТОВЫ К ВОЗМОЖНОМУ УХОДУ НА ВТОРОЙ КРУГ].	d) CONTINUE APPROACH [PREPARE FOR POSSIBLE GO AROUND].
1.3.20 РАЗРЕШЕНИЕ НА ПОСАДКУ	а) ВПП (*номер*) ПОСАДКУ РАЗРЕШАЮ;	a) RUNWAY (*number*) CLEARED TO LAND;
... когда применяется сокращенное эшелонирование на ВПП	б) (*информация о движении*) ВПП (*номер*) ПОСАДКУ РАЗРЕШАЮ;	b) (*traffic information*) RUNWAY (*number*) CLEARED TO LAND;
... специальные полеты	в) РАЗРЕШАЮ ПОСАДКУ С НЕМЕДЛЕННЫМ ВЗЛЕТОМ ПОСЛЕ ПРИЗЕМЛЕНИЯ (*или* ПОСАДКУ И ВЗЛЕТ С КОНВЕЙЕРА);	c) CLEARED TOUCH AND GO;
	г) ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОСАДКУ ДО ПОЛНОЙ ОСТАНОВКИ;	d) MAKE FULL STOP;
. при выполнении захода на посадку вдоль или параллельно ВПП со снижением до согласованного минимального уровня	*д) ПРОШУ РАЗРЕШИТЬ НИЗКИЙ ЗАХОД НА ПОСАДКУ (*причины*);	*e) REQUEST LOW APPROACH (*reasons*);
	е) РАЗРЕШАЮ НИЗКИЙ ЗАХОД [ВПП (*номер*)] [*при необходимости указать ограничения по высоте) (указания по уходу на второй круг*)];	f) CLEARED LOW APPROACH [RUNWAY (*number)] [(altitude restriction if required) (go around instructions)];*
. при пролете над диспетчерским пунктом или другим наблюдательным пунктом для производства визуального осмотра с земли	*ж) ПРОШУ РАЗРЕШИТЬ ПРОЛЕТ НА МАЛОЙ ВЫСОТЕ (*причины*);	*g) REQUEST LOW PASS (*reasons*);
	з) РАЗРЕШАЮ ПРОЛЕТ НА МАЛОЙ ВЫСОТЕ [*то же, что и в f)];*	h) CLEARED LOW PASS [*as in f*)];
для полетов вертолетов	*и) ПРОШУ ЗАХОД С ПРЯМОЙ (*или* ПО КРУГУ, ЛЕВЫЙ (*или* ПРАВЫЙ) РАЗВОРОТ (*место*));	*i) REQUEST STRAIGHT-IN (*or* CIRCLING APPROACH, LEFT (*or* RIGHT) TURN TO (*location*));

	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 (*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.	j) MAKE STRAIGHT-IN (*or* CIRCLING APPROACH, LEFT (*or* RIGHT) TURN TO (*location*, *runway, taxrway, 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, 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).	a) CIRCLE THE AERODROME; b) ORBIT (RIGHT, *or* LEFT) [FROM PRESENT POSITION]; c) MAKE ANOTHER CIRCUIT.
1.3.22 УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ	а) УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ; *б) УХОЖУ НА ВТОРОЙ КРУГ. _____ * Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	a) GO AROUND; *b) GOING AROUND. _____ * Denotes pilot transmission.
1.3.23 ПЕРЕДАЧА ИНФОРМАЦИИ ВОЗДУШНЫМ СУДАМ		
... когда от пилота требуется визуально проверить посадочное шасси	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);	a) LANDING GEAR APPERS DOWN; b) RIGHT (or LEFT, *or* NOSE) WHEEL APPEARS UP (or DOWN), c) WHEELS APPEAR UP; d) RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL DOES NOT APPEAR UP (DOWN);
... турбулентность в следе	д) ОСТОРОЖНО, СПУТНЫЙ СЛЕД [ОТ ПРИБЫВАЮЩЕГО (*или* ВЫЛЕТАЮЩЕГО) (*тип воздушного судна*)] [*при необходимости дополнительная информация*];	e) CAUTION WAKE TURBULENCE [FROM ARRIVING (*or* DEPARTING) (type of aircraft)] [additional information as required];

... реактивная струя на перроне или на РД	е) ОСТОРОЖНО, РЕАКТИВНАЯ СТРУЯ;	f) CAUTION JET BLAST;
... струя воздушного винта самолета	ж) ОСТОРОЖНО, СТРУЯ ВОЗДУШНОГО ВИНТА;	g) CAUTION SLIPSTREAM.
1.3.24 ОСВОБОЖДЕНИЕ ВПП И СВЯЗЬ ПОСЛЕ ПОСАДКИ	а) РАБОТАЙТЕ С РУЛЕНИЕМ (*частота*);	a) CONTACT GROUND (*frequency*),
	б) ПОСЛЕ ОСВОБОЖДЕНИЯ РАБОТАЙТЕ С РУЛЕНИЕМ (*частота*);	b) WHEN VACATED CONTACT GROUND (*frequency*);
	в) УСКОРЬТЕ ОСВОБОЖДЕНИЕ,	c) EXPEDITE VACATING;
	г) ВАШЕ МЕСТО СТОЯНКИ (*или* ВОРОТА, ГЕЙТ) (*номер*);	d) YOUR STAND (*or* GATE) (*designation*);
	д) ВЫПОЛНЯЙТЕ (*или* ПОВОРАЧИВАЙТЕ) ПЕРВЫЙ (*или* ВТОРОЙ, *или* КАК ВАМ УДОБНО) НАЛЕВО (*или* НАПРАВО) И РАБОТАЙТЕ С РУЛЕНИЕМ (*частота*);	e) TAKE (*or* TURN) FIRST (*or* SECOND, *or* CONVENIENT) LEFT (*or* RIGHT) AND CONTACT GROUND (*frequency*);
. для полетов вертолетов	е) РУЛИТЕ ПО ВОЗДУХУ (ПЕРЕМЕЩЕНИЕ) ДО СТОЯНКИ ВЕРТОЛЕТОВ (*или*) МЕСТА СТОЯНКИ ВЕРТОЛЕТОВ (*зона*);	f) AIR-TAXI TO HELICOPTER STAND (*or*) HELICOPTER PARKING POSITION (*area*);
	ж) РУЛИТЕ ПО ВОЗДУХУ (ПЕРЕМЕЩЕНИЕ) ДО (*или* ЧЕРЕЗ) (*соответствующее место или маршрут*) [ОСТОРОЖНО (*пыль, поземок, мусор, рулящее легкое воздушное судно, люди и т.д.*)];	g) AIR-TAXI TO (*or* VIA) (*location or routing as appropriate*) [CAUTION (*dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.*)];
	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*).	h) 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*)] (*маршрут*) [ЗАМЕЧАНИЯ];	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	б) РАСЧЕТНАЯ (*основная точка*) ДЛЯ (*позывной воздушного судна*);	b) ESTIMATE (*significant point*) ON (*aircraft call sign*);

... ответ принимающего органа (если нет информации о плане полета)	в) НЕТ ИНФОРМАЦИИ;	c) NO DETAILS;
... ответ принимающего органа (если имеется информация о плане полета)	(*тип воздушного судна*) (*пункт назначения)*;	(*aircraft type) (destination*);
. ответ передающего органа	[ОТВЕТЧИК (СКВОК)(*код ВОРЛ*)] РАСЧЕТНЫЕ] (*основная точка*) (*время*) НА (*уровень*)	[SQUAWKING (*SSR code*)] [ESTIMATED] (*significant point) (time*) AT (*level*);
	В случае отсутствия данных плана полета принимающая станция отвечает на b) "СВЕДЕНИЙ НЕ ИМЕЮ", и передающая станция передает полностью расчетные данные, как указано в подпункте а);	In the event that flight plan details are not available the receiving station shall reply to b) NO DETAILS and transmitting station shall pass full estimate as m a).
	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*);	d) ESTIMATE UNMANNED FREE BALLOON(S) (*identification and classification*) ESTIMATED OVER (*place*) AT (*time*) RETORTED FLIGHT LEVEL(S) (*figure or figures*) [*or* FLIGHT *LEVEL* UNKNOWN] MOVING (*direction*) ESTIMATED GROUND SPEED (*figure*) (*other pertinent information, if any*);
	д) ПЕРЕСМОТРЕННЫЕ ДАННЫЕ (*позывной воздушного судна*) (*при необходимости, соответствующие сведения).*	e) REVISION (*aircraft call sign*) (*details as necessary*).
1.4.2 ПЕРЕДАЧА УПРАВЛЕНИЯ	а) ПРОШУ ПЕРЕДАЧУ УПРАВЛЕНИЯ (*позывной воздушного судна*);	a) REQUEST RELEASE OF (*aircraft call sign*);
	б) УПРАВЛЕНИЕ (*позывной воздушного судна*) ПЕРЕДАНО [В (*время*)] [*условия/ограничения*];	b) (*aircraft call sign*) RELEASED [AT (*time)] [conditions/restrictions*];
	в) ВЫ ПЕРЕДАЛИ УПРАВЛЕНИЕ (*позывной воздушного судна*) [ДЛЯ НАБОРА ВЫСОТЫ (*или* СНИЖЕНИЯ)]?	c) IS (*aircraft call sign*) RELEASED [FOR CLIMB (*or* DESCENT)]?;
	г) УПРАВЛЕНИЕ (*позывной воздушного судна*) НЕ ПЕРЕДАЮ [ДО (*время или основная точка*)];	d) (*aircraft call sign*) NOT RELEASED [UNTIL (*time or significant point*)];
	д) УПРАВЛЕНИЕ (*позывной воздушного судна*) ПЕРЕДАТЬ НЕ МОГУ [ДВИЖЕНИЕ (*подробности*)].	e) UNABLE (*aircraft call sign*) [TRAFFIC IS (*details*)].
1.4.3 ИЗМЕНЕНИЕ	а) МОЖЕМ ЛИ МЫ ИЗМЕНИТЬ	a) MAY WE CHANGE CLEARANCE

РАЗРЕШЕНИЯ	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*).	OF (*aircraft call sign*) TO (*details of alteration proposed*)?; b) AGREED TO (*alteration of clearance*) OF (*aircraft call sign*); c) UNABLE (*aircraft call sign*); d) 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*).	a) APPROVAL REQUEST (*aircraft call sign*) ESTIMATED DEPARTURE FROM (*significant point*) AT (*time*); b) (*aircraft call sign*) REQUEST APPROVED [(*restriction if any*)]; c) (*aircraft call sign*) UNABLE (*alternative instructions*).
1.4.5 ПЕРЕДАЧА УПРАВЛЕНИЯ ПРИ ПРИБЫТИИ	[ПЕРЕДАЧА УПРАВЛЕНИЯ ПРИ ПРИБЫТИИ] (*позывной воздушного судна*) [СКВОК (*код* ВОРЛ)] (тип) ИЗ (*пункт вылета*) УПРАВЛЕНИЕ ПЕРЕДАНО В (*основная точка, или время, или уровень*) ИМЕЕТ РАЗРЕШЕНИЕ И РАССЧИТЫВАЕТ ПРОЛЕТЕТЬ (*граница действия разрешения*) (*время*) НА (*уровень*) [ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ ВРЕМЯ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ *или* ЗАДЕРЖКИ НЕ ПРЕДВИДИТСЯ] СВЯЗЬ В (*время*).	a) [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 (*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*).	a) 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.).*	a) EXPEDITE CLEARANCE *(aircraft call sign*) EXPECTED DEPARTURE FROM (*place*) AT (*time*); b) 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	а) RVSM НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ	a) NEGATIVE RVSM [(*supplementary*

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	[(*дополнительная информация, например, государственное воздушное судно*)];	*information, e.g. State aircraft*)];
... для передачи причины чрезвычайных обстоятельств, связанных с воздушным судном, которое не в состоянии выполнять полеты RVSM из-за сильной турбулентности или других тяжелых метеорологических условий или, в соответствующих случаях, отказа оборудования	б) ВЫДЕРЖИВАТЬ RVSM НЕ МОГУ ВСЛЕДСТВИЕ ТУРБУЛЕНТНОСТИ (*или* ОБОРУДОВАНИЯ*, в соответствующих случаях*).	b) UNABLE RVSM DUE TURBULENCE (*or* EQUIPMENT, *as applicable*).
1.5 Фразеология при использовании линии передачи данных диспетчер-пилот (далее - CPDLC)		
1.5.1 СОСТОЯНИЕ ГОДНОСТИ К ЭКСПЛУАТАЦИИ		
отказ CPDLC	а) [ВСЕ СТАНЦИИ] ОТКАЗ CPDLC (*указания*),	a) [ALL STATIONS] CPDLC FAILURE (*instructions*);
... непрохождение отдельного сообщения CPDLC	б) НЕПРОХОЖДЕНИЕ СООБЩЕНИЯ CPDLC (*соответствующее разрешение, указание, информация или запрос*),	b) CPDLC MESSAGE FAILURE (*appropriate clearance, instruction, information or request*);
.. для исправления разрешений, указаний, информации или запросов CPDLC	в) НЕ ПРИНИМАЙТЕ ВО ВНИМАНИЕ СООБЩЕНИЕ (*содержание или тип сообщения*) CPDLC, ПАУЗА (*правильное диспетчерское разрешение, указание, информация или запрос*);	c) DISREGARD CPDLC (*message content or type*) MESSAGE, BREAK, (*correct clearance, instruction, information or request*);
... для передачи указания всем станциям или конкретному рейсу избегать направления запросов CPDLC в течение ограниченного периода времени	г) [ВСЕ СТАНЦИИ] ПРЕКРАТИТЕ ПЕРЕДАЧУ ЗАПРОСОВ CPDLC [ДО ПОЛУЧЕНИЯ УКАЗАНИЯ] [(*причина*)];	d) [ALL STATIONS] STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [(*reason*)];
.. для возобновления нормального использования CPDLC	д) [ВСЕ СТАНЦИИ] ВОЗОБНОВИТЕ НОРМАЛЬНУЮ РАБОТУ CPDLC.	e) [ALL STATIONS] RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS.
2. ФРАЗЕОЛОГИЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ОВД НА ОСНОВЕ НАБЛЮДЕНИЯ		
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.		
2.1 Общая фразеология обслуживания ОВД на основе наблюдения		
2.1.1 ОПОЗНАВАНИЕ ВОЗДУШНОГО СУДНА	а) ДОЛОЖИТЕ КУРС [И ЭШЕЛОН ПОЛЕТА (*или* ВЫСОТУ)];	a) REPORT HEADING [AND FLIGHT LEVEL (*or* ALTITUDE)];

	б) ДЛЯ ОПОЗНОВАНИЯ РАЗВОРОТ ВЛЕВО (*или* ВПРАВО) КУРС (*три цифры*); в) ДАЙТЕ НАЖАТИЕ И ДОЛОЖИТЕ КУРС; d) РАДИОЛОКАЦИОННЫЙ КОНТАКТ [*местоположение*]; г) ОПОЗНАНЫ [*местоположение*]; д) НЕОПОЗНАНЫ [*причина*], [ПЕРЕХОДИТЕ СНОВА (*или* ПРОДОЛЖАЙТЕ) САМОСТОЯТЕЛЬНОЕ САМОЛЕТОВОЖДЕНИЕ]	b) FOR IDENTIFICATION TURN LEFT (*or* RIGHT) HEADING (*three digits*); c) TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING; d) RADAR CONTACT [*position*]; e) IDENTIFIED [*position*]; f) 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*); з) СЛЕДУЙТЕ С КУРСОМ (*три цифры*), ПРИ ПЕРВОЙ ВОЗМОЖНОСТИ СЛЕДУЙТЕ ПРЯМО НА (*название) (основная точка*); и) КУРС ПРАВИЛЬНЫЙ.	a) LEAVE (*significant point*) HEADING (*three digits*); b) CONTINUE HEATING (*three digits*); c) CONTINUE PRESENT HEADING; d) FLY HEADING (*three digits*); e) TURN LEFT (*or* RIGHT) HEADING (*three digits)) [reason*]; f) TURN LEFT (*or* RIGHT) (*number of degrees*) DEGREES [*reason*]; g) STOP TURN HEADING (*three digits*); h) FLY HEADING (*three digits*), WHEN ABLE PROCEED DIRECT (*name) (significant point*); i) HEADING IS GOOD.
2.1.4 ПРЕКРАЩЕНИЕ ВЕКТОРЕНИЯ	а) ПОЛЕТ ПО СВОИМ СРЕДСТВАМ (*местоположение воздушного судна) (конкретные указания*);	a) RESUME OWN NAVIGATION (*position of aircraft) (specific instructions*);

	б) ПОЛЕТ ПО СВОИМ СРЕДСТВАМ [ПРЯМО НА] (*основная точка*) [МАГНИТНЫЙ ПУТЕВОЙ УГОЛ (*три цифры*) РАССТОЯНИЕ (*число*) КИЛОМЕТРОВ (*или* МИЛЬ)].	b) 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	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";	a) MAKE A THREE SIXTY TURN LEFT (*or* RIGHT) [*reason*]; b) ORBIT LEFT (*or* RIGHT) [*reason*]; c) MAKE ALL TURNS RATE ONE (*or* RATE HALF, *or* (*number*) DEGREES PER SECOND) START AND STOP ALL TURNS ON COMMAND "NOW";
В тех случаях, когда необходимо указывать причину векторения или вышеуказанных маневров, должна использоваться следующая фразеология. а) *ВСЛЕДСТВИЕ НАЛИЧИЯ ДВИЖЕНИЯ;* *b) ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ИНТЕРВАЛА;* *c) ВСЛЕДСТВИЕ ЗАДЕРЖКИ;* *d) ДЛЯ ПОЛЕТА МЕЖДУ ВТОРЫМИ ТРЕТЬИМ РАЗВОРОТАМИ (или ТРЕТЬИМИ ЧЕТВЕРТЫМ РАЗВОРОТАМИ, или ПО ПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ).*	г) ЛЕВЫЙ РАЗВОРОТ (*или* ВПРАВО) НЕМЕДЛЕННО. д) ПРЕКРАТИТЕ РАЗВОЮТ НЕМЕДЛЕННО.	d) TURN LEFT (*or* RIGHT) NOW; e) STOP TURN NOW.
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),	a) REPORT SPEED; *b) SPEED (*number*) KILOMETRES PER HOUR (*or* KNOTS); c) MAINTAIN (*number*) KILOMETRES PER HOUR (*or* KNOTS) [OR GREATER (*or* [OR LESS)] [UNTIL (*significant point*)]; d) DO NOT EXCEED (*number*) KILOMETRES PER HOUR (*or* KNOTS);

	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. _____ * Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	e) MAINTAIN PRESENT SPEED; f) INCREASE (*or* REDUCE) SPEED TO (*number*) KILOMETRES PER HOUR (*or* KNOTS) [OR GREATER (*or* OR LESS)]; g) INCREASE (*or* REDUCE) SPEED BY (*number*) KILOMETRES PER HOUR (*or* KNOTS); h) RESUME NORMAL SPEED; i) REDUCE TO MINIMUM APPROACH SPEED; j) REDUCE TO MINIMUM CLEAN SPEED; k) NO [ATC] SPEED RESTRICTIONS. _____ * Denotes pilot transmission.
2.1.7 ПЕРЕДАЧА ДОНЕСЕНИЙ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ ... для команды не передавать донесения о местоположении	а) НЕ ПЕРЕДАВАЙТЕ ДОНЕСЕНИЯ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ [ДО (*указать*)]; б) ДОЛОЖИТЕ В (*основная точка*); в) ДОНЕСЕНИЯ НЕОБХОДИМО ПЕРЕДАВАТЬ ТОЛЬКО В (*основная точка (точки)*); г) ВОЗОБНОВИТЕ ПЕРЕДАЧУ ДОНЕСЕНИЙ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ. д) КОНТРОЛЬ ВТОРИЧНЫЙ (КОНТРОЛИРУЮ ПО ВТОРИЧНОМУ)	a) OMIT POSITION RETORTS [UNTIL (*specify*)]; b) NEXT REPORT AT (*significant point*); c) RETORTS REQUIRED ONLY AT (*significant points(s)*); d) RESUME POSITION REPORTING.
2.1.8 ИНФОРМАЦИЯ О ДРУГИХ ВОЗДУШНЫХ СУДАХ И ДЕЙСТВИЯ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ СТОЛКНОВЕНИЯ	а) БОРТ НА (*число*) (*расстояние) (направление полета) [любая другая относящаяся к делу информация*]; 1) НЕИЗВЕСТНОЕ;	a) TRAFFIC (*number*) O'CLOCK (distance) (direction of flight) [any other pertinent information]; 1) UNKNOWN,

	2) СЛЕДУЕТ МЕДЛЕННО;	2) SLOW MOVING;
	3) СЛЕДУЕТ С БОЛЬШОЙ СКОРОСТЬЮ (БЫСТРО);	3) FAST MOVING,
	4) ПЕРЕСЕКАЮЩИЙ;	4) CLOSING;
	5) ВСТРЕЧНЫЙ (*или* ПОПУТНЫЙ)	5) OPPOSITE (*or* SAME) DIRECTION;
	6) ОБГОНЯЕТ;	6) OVERTAKING;
	7) ПЕРЕСЕКАЕТ СЛЕВА НАПРАВО (*или* СПРАВА НАЛЕВО);	7) CROSSING LEFT TO RIGHT (*or* RIGHT TO LEFT);
... (если известно)	8) (*тип воздушного судна*);	8) (*aircraft type*);
	9) (*уровень*);	9) (*level*);
	10) НАБИРАЕТ ВЫСОТУ (*или* СНИЖАЕТСЯ);	10) CLIMBING (*or* DESCENDING);
.. для запроса в отношении действий по предотвращению столкновения	*б) ПРОШУ ВЕКТОРЕНИЕ;	*b) REQUEST VECTORS;
	в) ВАМ НУЖНО ВЕКТОРЕНИЕ?;	c) DO YOU WANT VECTORS?;
.. при пролете неизвестного воздушного судна	г) С БОРТОМ РАЗОШЛИСЬ [*соответствующие указания*].	d) CLEAR OF TRAFFIC [*appropriate instructions*];
... для предотвращения столкновения	д) РАЗВОРОТ ВЛЕВО (*или* ВПРАВО) НЕМЕДЛЕННО КУРС (*три цифры*) ДЛЯ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЯ С [НЕОПОЗНАННЫМ] ВОЗДУШНЫМ СУДНОМ (*направление по условному часовому циферблату и расстояние*);	e) TURN LEFT (*or* RIGHT) IMMEDIATELY HEADING (*three digits*) TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC (*bearing by clock-reference and distance*);
	е) РАЗВОРОТ ВЛЕВО (*или* ВПРАВО) (*число градусов*) ГРАДУСОВ НЕМЕДЛЕННО ДЛЯ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЯ С [НЕОПОЗНАННЫМ] ВОЗДУШНЫМ СУДНОМ (*направление по условному часовому циферблату и расстояние*)	f) TURN LEFT (*or* RIGHT) (*number* of degrees) DEGREES IMMEDIATELY TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC AT (*bearing by clock-reference and distance*).
	* Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	* Denotes pilot transmission.
2.1.9 СВЯЗЬ И ПОТЕРЯ СВЯЗИ	а) [ЕСЛИ] РАДИОСВЯЗЬ ПОТЕРЯНА (*указания*);	a) [IF] RADIO CONTACT LOST (*instructions*);
	б) ЕСЛИ НЕ БУДЕТЕ ПОЛУЧАТЬ НИКАКИХ ПЕРЕДАЧ В ТЕЧЕНИЕ (*число*)	b) IF NO TRANSMISSIONS RECEIVED FOR (*number*) MINUTES

	МИНУТ (*или* СЕКУНД) (*указания*);	(*or* SECONDS) (*instructions*);
	в) ОТВЕТ НЕ ПОЛУЧЕН (*указания*);	c) REPLY NOT RECEIVED (*instructions*);
... если подозревается потеря связи	d) ЕСЛИ ВЫ МЕНЯ СЛЫШИТЕ [*указания в отношении маневра или* СКВОК (*код или* ОПОЗНАВАНИЕ)];	d) IF YOU READ *[manoeuvre instructions or SQUAWK* (*code or IDENT*)];
	г) (*маневр*, СКВОК или ОПОЗНАВАНИЕ) НАБЛЮДАЮ. МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ (*местоположение воздушного судна) [(указания*)].	e) (*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);*	a) RADAR SERVICE (*or* IDENTIFICATION) TERMINATED [DUE (*reason)] (instructions*);
	б) ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ КОНТАКТ СКОРО БУДЕТ ПОТЕРЯН (*соответствующие указания или информация*);	b) WILL SHORTLY LOSE IDENTIFICATION (*appropriate instructions or information*);
	в) ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ КОНТАКТ ПОТЕРЯН [*причина*] (*указания*).	c) 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*);	a) SECONDARY RADAR OUT OF SERVICE (*appropriate information as necessary*);
	б) ПЕРВИЧНЫЙ РАДИОЛОКАТОР НЕ РАБОТАЕТ (*при необходимости соответствующая информация*);	b) PRIMARY RADAR OUT OF SERVICE (*appropriate information as necessary*);
	в) ADS-B НЕ РАБОТАЕТ (*при необходимости соответствующая информация*).	c) 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)*;	a) VECTORING FOR (*type of pilot-interpreted aid*) APPROACH RUNWAY (*number*);
	б) ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ВИЗУАЛЬНОГО ЗАХОДА ВПП (*номер*) ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ ЗЕМЛЮ (или ВПП);	b) VECTORING FOR VISUAL APPROACH RUNWAY (*number*) RETORT FIELD (*or* RUNWAY) INSIGHT;
	в) ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ВЫХОДА НА (*указать местоположение на круге движения*);	c) VECTORING FOR (*positioning in the circuit*);

	г) ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ТОЧНОГО ЗАХОДА ВПП (*номер*);	e) VECTORING FOR PRECISION APPROACH RUNWAY (*number*);
	д) ЗАХОД (*тип*) НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ (*причина) (другие указания*).	f) (*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*);	a) POSITION (*number*) KILOMETRES (*or* MILES) from (*fix*). TURN LEFT (*or* RIGHT) HEADING (*three digits*);
	б) ВЫ ЗАХВАТИТЕ ЛУЧ (*радиосредство или*) ВЫ ВЫЙДЕТЕ НА (*линия пути*) (*расстояние*) ОТ (*основная точка или ТОЧКА ПРИЗЕМЛЕНИЯ*);	b) YOU WILL INTERCEPT (*radio aid or track*) (*distance*) FROM (*significant point or* TOUCHDOWN);
.. когда пилот хочет выйти на желаемую линию пути на конкретном расстоянии от точки приземления	*в) ПРОШУ ПОСАДОЧНУЮ ПРЯМУЮ (*расстояние*);	*c) REQUEST (*distance*) FINAL;
	г) РАЗРЕШАЮ ЗАХОД (*тип захода на посадку*) ВПП (*номер*);	d) CLEARED FOR (*type of approach*) APPROACH RUNWAY (*number*);
. указания и информация	д) ДОЛОЖИТЕ ЗАХВАТ КУРСОВОГО [ILS] (*или ЗАХВАТ* GBAS/SBAS/MLS);	e) RETORT ESTABLISHED ON [ILS] LOCALIZER (*or* ON GBAS/SBAS/MLS APPROACH COURSE);
	е) ПОДХОДИТЕ СЛЕВА (*или* СПРАВА) [ДОЛОЖИТЕ ВЫХОД];	f) CLOSING FROM LEFT (*or* RIGHT) [RETORT ESTABLISHED];
	ж) РАЗВОРОТ ВЛЕВО (*или* ВПРАВО) КУРС (*три цифры*) [ДЛЯ ЗАХВАТА] *или* [ДОЛОЖИТЕ ВЫХОД;	g) TURN LEFT (*or* RIGHT) HEADING (*three digits*) [TO INTERCEPT] *or* [REPORT ESTABLISHED];
	з) ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ПОСАДОЧНОГО (*курс КРМ или радиосредство) (причина*);	h) EXPECT VECTOR ACROSS (*localizer course or radio aid) (reason*);
	и) ЭТОТ РАЗВОРОТ ПОЗВОЛИТ ПЕРЕСЕЧЬ ПОСАДОЧНЫЙ (*курс КРМ или радиосредство) [причина*];	i) THIS TURN WILL TAKE YOU THROUGH (*localizer course or radio aid) [reason*];
	к) КУРС ДЛЯ ЗАХОДА С ПРОВОРОТОМ [*причина*];	j) TAKING YOU THROUGH (*localizer course or radio aid*) [*reason*];
	л) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (*или* СОХРАНЯЕТЕ) (*высота*) ДО ВХОДА В ГЛИССАДУ;	k) MAINTAIN (*altitude*) UNTIL GLIDE PATH INTERCEPTION;

	м) ДОЛОЖИТЕ ВХОД В ГЛИССАДУ; н) ЗАХВАТЫВАЙТЕ ЛУЧ (*курс КРМ или радиосредство*) [ДОЛОЖИТЕ ЗАХВАТ]. _____ * Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	l) REPORT ESTABLISHED ON GLIDE PATH; m) 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); 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);	a) CLEARED FOR (*type of approach*) APPROACH RUNWAY (*number*) LEFT (*or* RIGHT); b) 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); c) ILS (*or* MLS) RUNWAY (*number*) LEFT (*or* RIGHT) LOCALIZER (*or* MLS) FREQUENCY IS (frequency);
... превентивные действия, когда наблюдаемое воздушное судно входит в зону NTZ	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*);	d) TURN LEFT (*or* RIGHT) (*number*) DEGREES (*or* HEADING) (*three digits*) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC [DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH], CLIMB TO (level);
. превентивные действия ниже 120 м (400 фут) над превышением порога ВПП, где применяются критерии поверхностей оценки препятствий для заходов на посадку на параллельные ВПП (PAOAS)	д) НАБИРАЙТЕ (*уровень*) НЕМЕДЛЕННО БОРТ ОТКЛОНЯЕТСЯ НА ПАРАЛЛЕЛЬНОМ ЗАХОДЕ [ОТКЛОНЯЕТСЯ ОТ СОСЕДНЕЙ ЛИНИИ ПУТИ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ] (*дополнительные указания*).	e) CLIMB (level) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC [DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH] (*further instructions*).
2.2.5* ЗАХОД НА ПОСАДКУ ПО ПОСАДОЧНОМУ РАДИОЛОКАТОРУ		

_____
* Нумерация соответствует оригиналу. - Примечание изготовителя базы данных.

2.2.5.1 ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ОБСЛУЖИВАНИЯ	а) БУДЕТ ВЫПОЛНЯТЬСЯ ЗАХОД ПО ПОСАДОЧНОМУ РАДИОЛОКАТОРУ НА ВПП (*номер*); б) ТОЧНЫЙ ЗАХОД НА ПОСАДКУ НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ ВСЛЕДСТВИЕ	a) THIS WILL BE A PRECISION RADAR APPROACH RUNWAY (*number*); b) PRECISION APPROACH NOT AVAILABLE DUE (*reason*) (*alternative*

	(*причина) (альтернативные указания*); в) В СЛУЧАЕ УХОДА НА ВТОРОЙ КРУГ (*указания*).	*instructions*); c) 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; b) 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)]; b) HEADING IS GOOD; c) ON TRACK; d) SLIGHTLY (*or* WELL, *or* GOING) LEFT (*or* RIGHT) OF TRACK; e) (*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;	a) APPROACHING GLIDE PATH; b) COMMENCE DESCENT NOW [AT (*number*) METRES PER SECOND OR (*number*) FEET PER MINUTE (*or* ESTABLISH A (*number*) DEGREE GLIDE PATH)]; c) RATE OF DESCENT IS GOOD; d) ON GLIDE PATH; e) SLIGHTLY (*or* WELL, *or* GOING) ABOVE (*or* BELOW) GLIDE PATH; f) [STILL] (*number*) METRES (*or* FEET) TOO HIGH (*or* TOO LOW); g) ADJUST RATE OF DESCENT; h) COMING BACK [SLOWLY (*or* QUICKLY)] TO THE GLIDE PATH; i) RESUME NORMAL RATE OF DESCENT;

	к) УГЛОМЕРНЫЙ КАНАЛ НЕ РАБОТАЕТ (*затем следуют соответствующие указания*); л) (*расстояние*) ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ (ОТ ВПП). АБСОЛЮТНАЯ (*или* ОТНОСИТЕЛЬНАЯ) ВЫСОТА ДОЛЖНА БЫТЬ (*число и единицы измерения*).	j) ELEVATION ELEMENT UNSERVICEABLE (*to be followed by appropriate instructions*); k) (*distance*) FROM TOUCHDOWN (FROM RW). ALTITUDE (*or* HEIGHT) SHOULD BE (*number*s *and units*).
2.2.5.5 МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ	а) (*расстояние*) ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ (ОТ ВПП); б) НАД ОГНЯМИ ПРИБЛИЖЕНИЯ; в) НАД ПОРОГОМ.	a) (*distance*) FROM TOUCHDOWN (FROM RW).; b) OVER APPROACH LIGHTS; c) OVER THRESHOLD.
2.2.5.6 ПРОВЕРКИ	а) ПРОВЕРЬТЕ ВЫПУСК ШАССИ И УСТАНОВКУ НА ЗАМКИ; б) ПРОВЕРЬТЕ АБСОЛЮТНУЮ (*или* ОТНОСИТЕЛЬНУЮ) ВЫСОТУ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ.	a) CHECK GEAR DOWN AND LOCKED; b) 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];	a) REPORT VISUAL; b) 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.	a) CONTINUE VISUALLY OR GO AROUND [*missed approach instructions*]; b) GO AROUND IMMEDIATELY [*missed approach instructions] (reason*); c) ARE YOU GOING AROUND?; d) IF GOING AROUND (*appropriate instructions*); *e) 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*);	a) ADVISE TRANSPONDER CAPABILITY; *b) TRANSPONDER (*as shown in the flight plan*);

	*в) ОТВЕТЧИК ОТСУТСТВУЕТ. _____ * Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	*c) 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.	a) ADVISE ADS-B CAPABILITY; *b) ADS-B TRANSMITTER (data link); *c) ADS-B RECEIVER (data link); *d) NEGATIVE ADS-B. _____ * Denotes pilot transmission.
2.3.3 Для УКАЗАНИЯ УСТАНОВИТЬ КОД НА ПРИЕМООТВЕТЧИКЕ	а) ДЛЯ ВЫЛЕТА СКВОК (*код*); б) СКВОК (*код*).	a) FOR DEPARTURE SQUAWK (*cafe*); b) SQUAWK (*code*).
2.3.4 ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ ПИЛОТУ КОМАНДЫ ПОВТОРНО УСТАНОВИТЬ ПРИСВОЕННЫЙ ЕМУ РЕЖИМ И КОД	а) УСТАНОВИТЕ ПОВТОРНО СКВОК [(*режим)] (код*); *б) УСТАНАВЛИВАЮ ПОВТОРНО (*режим) (код*). _____ * Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	a) RESET SQUAWK [(*mode)] (code*); *b) 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.	a) CONFIRM SQUAWK (*code*); *b) SQUAWKING (*code*). _____ * Denotes pilot transmission.
2.3.7 ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ ПРИМЕНЯТЬ РЕЖИМ "ОПОЗНАВАНИЕ"	а) СКВОК [(*код*)] [И] ОПОЗНАВАНИЕ; б) СКВОК СЛАБЫЙ;	a) SQUAWK [(*code*)] [AND] IDENT; b) SQUAWK LOW;

	в) СКВОК НОРМАЛЬНЫЙ; г) ПЕРЕДАЙТЕ ОПОЗНАВАНИЕ ADS-B.	c) SQUAWK NORMAL; d) 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*)].	a) STOP SQUAWK [TRANSMIT ADS-B ONLY]; b) STOP ADS-B TRANSMISSION [SQUAWK (*cod*) ONLY].
2.3.11 ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ СООБЩИТЬ БАРОМЕТРИЧЕСКУЮ ВЫСОТУ	а) СКВОК "ЧАРЛИ"; б) ПЕРЕДАЙТЕ ВЫСОТУ ADS-B.	a) SQUAWK CHARLIE; b) 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*].	a) STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION; b) 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 ЛЕТНЫМ 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.	a) [ARE YOU] READY TO START UP?; *b) STARTING *NUMBER* (*engine numbers*)). *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 startup 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;	a) ARE YOU READY FOR PUSHBACK?; *b) READY FOR PUSHBACK; c) CONFIRM BRAKES RELEASED;

	*г) ТОРМОЗА ВЫКЛЮЧЕНЫ; л) 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.	*d) BRAKES RELEASED; e) COMMENCING PUSHBACK; f) PUSHBACK COMPLETED; *g) STOP PUSHBACK; h) CONFIRM BRAKES SET; *i) BRAKES SET; *j) DISCONNECT; k) 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.

Электронный текст документа
подготовлен ЗАО "Кодекс" и сверен по:
официальный сайт Минюста России
www.minjust.ru (сканер-копия)
по состоянию на 15.04.2013