



**БУЙРУК  
ПРИКАЗ**

2024-ж. 11-март № 167

г. Бишкек

**“Кыргыз Республикасынын жарандык авиациясында радио  
алмашуунун фразеологиясын” бекитүү жөнүндө**

Кыргыз Республикасынын Аба кодексинин 10-беренесинин 1-бөлүгүнүн 3-пунктчасын жетекчиликке алып, ошондой эле Жарандык авиация эл аралык уюмунун (ИКАО) стандарттары жана сунуш кылынган тажрыйбасы менен максималдуу бир түрдүүлүктү камсыз кылуу максатында, **буйрук кылам:**

1. Бул буйруктун тиркемесине ылайык, “Кыргыз Республикасынын жарандык авиациясында радио алмашуунун фразеологиясы” бекитилсин.

2. Кыргыз Республикасынын транспорт жана коммуникациялар министрлигине караштуу Жарандык авиация департаментинин 2007-жылдын 26-декабрындагы №736/п буйругу менен бекитилген “Кыргыз Республикасынын аба мейкиндигинде учуларды аткарууда жана аба кыймылын башкарууда радио алмашуунун англис тилиндеги эрежелери жана фразеологиясынын” экинчи чыгарылышы күчүн жоготту деп табылсын.

3. Кыргыз Республикасынын жарандык авиациясынын ишканаларынын, уюмдарынын жана окуу мекемелеринин жетекчилери бул буйрукту жетекчиликке жана аткарууга алышсын.

4. Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин иш кагаздарын жүргүзүүчү М.Т. Тыналиева бул буйрукту Кыргыз Республикасынын жарандык авиациясынын эксплуатанттарына жеткирсин.

5. Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин авиациялык коопсуздук бөлүмүнүн инспектору А.Т. Джумалиев бул буйрукту Кыргыз

Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин интернет-булагына жүктөсүн.

6. Бул буйруктун аткарылышын көзөмөлдөө Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык Авиация мамлекеттик агенттигинин директорунун орун басары К.Т. Төлөгөновго жүктөлсүн.

### **Об утверждении «Фразеологии радиобмена в гражданской авиации Кыргызской Республики»**

Руководствуясь подпунктом 3 части 1 статьи 10 Воздушного кодекса Кыргызской Республики, а также в целях обеспечения максимального единообразия со Стандартами и Рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации (ИКАО), приказываю:

1. Утвердить “Фразеологию радиобмена в гражданской авиации Кыргызской Республики” согласно приложения к настоящему приказу.

2. Второе издание “Правил и фразеологии радиобмена на английском языке при выполнении полетов и управлении воздушным движением в воздушном пространстве Кыргызской Республики” утвержденных приказом директора Департамента гражданской авиации при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики №736/п от 26 декабря 2007 года признать утратившим силу.

3. Руководителям предприятий, организаций и учебных учреждений гражданской авиации Кыргызской Республики принять к руководству и исполнению данный приказ.

4. Тыналиевой М.Т., делопроизводителю Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики довести настоящий приказ до эксплуатантов гражданской авиации Кыргызской Республики.

5. Джузумалиеву А.Д., инспектору отдела авиационной безопасности Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики обеспечить размещение настоящего приказа на интернет-ресурсе Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики

6. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на

заместителя директора Государственного агентства гражданской авиации  
при Кабинете Министров Кыргызской Республики- К.Т. Төлөгөнова.

**Директордун милдетин  
убактылуу аткаруучу**

 **Д. К. Бостонов**

**«УТВЕРЖДЕНО»**  
Приказом Врио Директора  
Государственного Агентства  
Гражданской Авиации  
при Кабинете Министров  
Кыргызской Республики  
№ 167  
от «11» сентября 2024 г.

**ФРАЗЕОЛОГИЯ РАДИООБМЕНА  
В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ**

Издание первое  
Бишкек 2024

## ОГЛАВЛЕНИЕ

Страница

ГЛАВА 1 Основные термины	3
ГЛАВА 2 Сокращение слов и словосочетаний	5
ГЛАВА 3 Правила осуществления радиосвязи в воздушном пространстве КР	6
3.1 Общие положения	6
3.2 Общие правила ведения радиообмена	6
3.3 Правила ведения радиотелефонной связи при аварийной и срочной связи	17
3.4 Правила ведения радиотелефонной связи с автотранспортными и аэродромными средствами	20
ГЛАВА 4 Типовая фразеология	22
4.1 Порядок ведения радиообмена	22
4.2 Общие положения	22
4.3 Фразеология УВД	24
4.3.1 Общая фразеология	33
4.3.2 Районное диспетчерское обслуживание	35
4.3.3 Диспетчерское обслуживание подхода	38
4.3.4 Фразеология, используемая на аэродроме и в окрестностях аэродрома	42
4.3.5 Координация между органами ОВД	51
4.3.6 Фразеология при использовании CPDLC	53
4.4 Фразеология обслуживания на основе наблюдения	54
4.4.1 Общая фразеология обслуживания на основе наблюдения	54
4.4.2 Применение радиолокатора при диспетчерском обслуживании подхода	58
4.4.3 Фразеология, применяемая при использовании вторичного обзорного радиолокатора (ВОРЛ) и ADS-B	62
4.5 Фразеология при использовании контрактного автоматического и зависимого наблюдения (ADS-C)	64
4.6 Фразеология при выдаче предупреждений	64
4.7 Фразеология, используемая при связи между наземным персоналом и летным экипажем	65
4.7.1 Фразеология, используемая при связи между наземным персоналом и летным экипажем	65
4.7.2 Операции при противообледенительной защите	66

## ГЛАВА 1. ОСНОВНЫЕ ТЕРМИНЫ

*Примечание. Другие определения содержатся в соответствующих документах ИКАО.*

**Абсолютная высота.** Расстояние по вертикали от среднего уровня моря (MSL) до уровня, точки или объекта, принятого за точку.

**Аэродромное движение.** Все движение на площади маневрирования аэродрома, а также полеты всех воздушных судов в районе аэродрома.

*Примечание. Считается, что воздушное судно выполняет полеты в районе аэродрома, когда оно входит в аэродромный круг полетов, выходит из него или находится в его пределах.*

**Аэродромное диспетчерское обслуживание.** Диспетчерское обслуживание аэродромного движения.

**Аэродромный круг полетов.** Установленный маршрут, которого должны придерживаться воздушные суда, выполняющие полеты в районе аэродрома.

**Векторение.** Обеспечение навигационного наведения воздушных судов посредством указаний определенных курсов на основе использования данных радиолокаторов.

**Визуальные метеорологические условия.** Метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков, соответствующих установленным минимумам или превышающих их.

*Примечание. Соответствующие установленные минимумы содержатся в Приложении.*

**Визуальный заход на посадку.** Заход на посадку по ППП, когда схема захода на посадку по приборам частично или полностью не соблюдается и заход выполняется по визуальным наземным ориентирам.

**Воздушная трасса.** Контролируемое воздушное пространство (или его часть) в виде коридора, оборудованного радионавигационными средствами.

**Воздушное движение.** Все воздушные суда, находящиеся в полете или движущиеся по площади маневрирования аэродрома.

**Граница действия разрешения.** Пункт, до которого действительно диспетчерское разрешение, данное воздушному судну.

**Дальность видимости на ВПП (RVR).** Расстояние, в пределах которого пилот воздушного судна, находящегося на осевой линии ВПП, может видеть маркировочные знаки на поверхности ВПП или огни, ограничивающие ВПП или обозначающие ее осевую линию.

**Диспетчерская зона.** Контролируемое воздушное пространство, простирающееся вверх от земной поверхности до установленной верхней границы.

**Диспетчерское обслуживание подхода.** Диспетчерское обслуживание контролируемых полетов, прибывающих или вылетающих воздушных судов.

**Диспетчерское разрешение.** Разрешение воздушному судну действовать в соответствии с условиями, установленными органом диспетчерского обслуживания.

*Примечание 1. Для удобства термин "диспетчерское разрешение" часто сокращается до «разрешения», когда он используется в соответствующих условиях.*

*Примечание 2. После сокращенного термина "разрешение" могут употребляться слова "на руление", "на взлет", "на вылет", "на выполнение полета по маршруту", "на заход на посадку" или "на посадку", чтобы указать ту часть полета, к которой относится диспетчерское разрешение.*

**Контрольная точка ожидания.** Географический пункт, который служит исходной точкой для выполнения схемы полета в зоне ожидания.

**Контролируемое воздушное пространство.** Воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого диспетчерское обслуживание предоставляется в соответствии с классификацией воздушного пространства.

*Примечание. Контролируемое воздушное пространство является общим термином, который относится к воздушному пространству ОВД классов А, В, С, D и E, описание которых содержится в АПКР11.*

**Курс.** Направление, в котором находится продольная ось воздушного судна, выраженное обычно в градусах угла, отсчитываемого от северного направления (истинного, магнитного, компасного или условного меридианов).

**Линия пути.** Проекция траектории полета воздушного судна на поверхности земли, направление которой в любой ее точке обычно выражается в градусах угла, отсчитываемого от северного направления (истинного, магнитного или условного меридианов).

**Обслуживание воздушного движения (ОВД).** Общий термин, означающий в соответствующих случаях полетно-информационное обслуживание, аварийное оповещение, консультативное обслуживание воздушного движения, диспетчерское обслуживание воздушного движения (районное диспетчерское обслуживание, диспетчерское обслуживание подхода или аэродромное диспетчерское обслуживание).

**Орган обслуживания воздушного движения.** Общий термин, в соответствующих случаях означающий орган диспетчерского обслуживания воздушного движения, центр полетной информации или пункт сбора донесений, касающихся обслуживания воздушного движения.

**Передача "блиндом".** Передача от одной станции к другой в условиях, при которых двусторонняя связь не может быть установлена, но при этом предполагается, что вызываемая станция в состоянии принять передачу.

**Перрон.** Определенная площадь сухопутного аэродрома, предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки пассажиров, погрузки или выгрузки почты и грузов, заправки, стоянки или технического обслуживания.

**План полета.** Определенные сведения о предполагаемом полете или части полета воздушного судна, представляемые органам обслуживания воздушного движения.

**Площадь маневрирования.** Часть аэродрома, исключая перроны, предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов.

**Полет по ПВП.** Полет, выполняемый в соответствии с правилами визуальных полетов.

**Полет по ППП.** Полет, выполняемый в соответствии с правилами полетов по приборам.

**Предполагаемое время захода на посадку.** Время, когда по расчетам органа диспетчерского обслуживания прибывающее воздушное судно покинет после задержки контрольную точку ожидания для завершения захода на посадку.

**Приборные метеорологические условия (ПМУ).** Метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков. Эти величины ниже минимумов, установленных для визуальных метеорологических условий.

**Пункт передачи донесения.** Определенный географический ориентир, относительно которого может быть сообщено местоположение воздушного судна.

**Рабочая площадь.** Часть аэродрома, предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов, состоящая из площади маневрирования и перрона (перронов).

**Радиовещание.** Передача информации, касающейся аэронавигации и не адресуемой конкретной станции или станциям.

**Радиолокационное опознавание.** Ситуация, которая имеет место, когда радиолокационный символ местоположения конкретного воздушного судна появляется на дисплее радиолокатора и положительно идентифицируется диспетчером УВД.

**Районный диспетчерский центр (РДЦ).** Орган, предназначенный для обеспечения диспетчерского обслуживания контролируемых полетов в диспетчерских районах, находящихся под его юрисдикцией.

**Связь "воздух – земля".** Двусторонняя связь между воздушными судами и станциями или пунктами на поверхности земли.

**Служба автоматической передачи информации в районе аэродрома (ATIS).** Автоматизированное предоставление круглосуточно или в определенное время суток текущей установленной информации для прибывающих и вылетающих воздушных судов.

**Схема полета в зоне ожидания.** Заранее определенный маневр, позволяющий воздушному судну оставаться в пределах определенного воздушного пространства в ожидании последующего разрешения на посадку.

**Схема ухода на второй круг.** Порядок, которого следует придерживаться в случае невозможности продолжения захода на посадку.

**Точка приземления.** Точка, где номинальная глиссада пересекает ВПП.

**Уровень.** Общий термин, относящийся к положению в вертикальной плоскости находящегося в полете воздушного судна и означающий в соответствующих случаях относительную высоту, абсолютную высоту или эшелон полета.

**Центр полетной информации.** Орган, предназначенный для обеспечения полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения.

## ГЛАВА 2. СОКРАЩЕНИЯ СЛОВ И СЛОВСОЧЕТАНИЙ

**AFIS** - Аэродромная служба полетной информации

**AIS** - Служба аэронавигационной информации

**АТС** - Управление воздушным движением (в целом) (УВД)

**ATS** - Обслуживание воздушного движения (ОВД)

**ATZ** - Зона аэродромного движения

**CAVOK** - Видимость, облачность и текущие погодные условия лучше предписанных

**CTR** - Диспетчерская зона

**DME** - Дальномерное оборудование

**FIC** - Центр полетной информации

**FIR** - Район полетной информации (РПИ)

**FIS** - Полетно-информационное обслуживание

**IFR** - Правила полета по приборам (ППП)

**ILS** - Система посадки по приборам

**IMC** - Приборные метеорологические условия (ПМУ)

**NDB** - Ненаправленный радиомаяк, приводная радиостанция

**NOTAM** - Извещение, распространяемое по каналам средств электросвязи, которое содержит информацию о введении в строй, состоянии или изменении аэронавигационного оборудования, обслуживания, правил или опасности, своевременное знание которой имеет важное значение для персонала, обеспечивающего производство полетов

**QFE** - Атмосферное давление на превышении аэродрома (или на пороге ВПП)

**QNH** - Установка на земле шкалы давлений высотомера для получения превышения аэродрома

**RNAV** - Зональная навигация

**RVR** - Дальность видимости на ВПП

**SID** - Стандартная схема вылета по приборам

**SNOWTAM NOTAM** - специальной серии, уведомляющее по установленной форме о существовании или устранении опасных условий, вызванных наличием снега, слякоти, льда или стоячей воды на рабочей площади аэродрома

**SSR** - Вторичный обзорный радиолокатор (ВОРЛ)

**STAR** - Стандартная схема прибытия (по приборам)

**TAF** - Прогноз по аэродрому

**TMA** - Узловой диспетчерский район

**UTC** - Скоординированное всемирное время

**VFR** - Правила визуального полета (ПВП)

**VMC** - Визуальные метеорологические условия

**VOR** - Всенаправленный ОБЧ-радиомаяк

**ГА** - гражданская авиация

**ИКАО** - международная организация гражданской авиации



КР – Кыргызская Республика

НОТАМ – аэронавигационное извещение для пилотов

ОГА – Орган гражданской авиации

РЧС – радиочастотный спектр

УВД – управление воздушным движением

ЭРТОС – эксплуатация радиотехнического оборудования и связи

### **Глава 3. ПРАВИЛА ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ РАДИОСВЯЗИ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ**

#### **3.1. Общие положения**

3.1.1. Правила осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Кыргызской Республики разработаны в соответствии с требованиями законодательства Кыргызской Республики (далее – Правила радиосвязи), с учетом международных стандартов и рекомендуемой практики, содержащихся в документах ИКАО, 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 Кыргызской Республики, а также на площади маневрирования аэродромов и на перронах различных транспортных и аэродромных средств.

3.1.2. Правила радиосвязи обязательны для исполнения всеми абонентами и предназначены для упорядочения и сокращения продолжительности, 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.

3.1.3. В главе 4 (Фразеология УВД) приведены образцы типовой радиотелефонной фразеологии, использующиеся в процедурах, которые включены в Приложения 10 (том II) ИКАО “Авиационная электросвязь”, а также в Правилах аэронавигационного обслуживания “Организация воздушного движения” (PANS-ATN, DOC4444).

3.1.4. Требования Правил радиосвязи 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.

#### **3.2. Общие правила ведения радиообмена**

3.2.1. 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).

3.2.1.1. 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.

3.2.1.2. 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).

3.2.1.3. 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.

3.2.1.4. 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.

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

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

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

V	Victor	ВИКТОР	Ж	Женя
W	Whiskey	ВИСКИ	В	Василий
X	X-ray	ЭКСПЭЙ	Ь	Мягкий знак
Y	Yankee	ЯНКИ	Ы	Еры
Z	Zulu	ЗУЛУ	З	Зинаида

3.2.3. 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.

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

Цифра или элемент цифры	Английское написание	Произношение (ударный слог напечатан заглавными буквами)
0	Zero	ЗИРО (оба слога ударные)
1	One	УАН
2	Two	ТУ
3	Three	ТРИ
4	Four	ФО-эр
5	Five	ФАЙФ
6	Six	СИКС
7	Seven	СЭВ-эн
8	Eight	ЭЙТ
9	Nine	НАЙН-эр
Десятичная запятая	Decimal	ДЭ-СИ-МАЛ
Сто	Hundred	ХАН-дрид
Тысяча	Thousand	ТАУ-ЗЭНД

3.2.3.2. При ведении радиообмена на английском языке каждая цифра произносится отдельно, за исключением случаев, изложенных в пункте 3.2.3.3. настоящих Правил.

<i>Позывные воздушных судов</i> QCA 238 OEL 242	<i>Передаются как</i> Quebec Charly Alpha <b>two three eight</b> Oscar Echo Lima <b>two four two</b>
<i>Эшелоны полета</i> FL 080 FL 200	<i>Передаются как</i> Flight level <b>eight zero</b> Flight level <b>two zero zero</b>
<i>Курс</i> 100° 080°	<i>Передается как</i> heading <b>one zero zero</b> heading <b>zero eight zero</b>
<i>Направление и скорость ветра</i> 200 degrees 25 knots gusting 30 knots	<i>Передаются как</i> wind <b>two zero zero degrees two five knots gusting three zero knots</b>
<i>Коды приемоответчика</i> 2 400 4 203	<i>Передаются как</i> squawk <b>two four zero zero</b> squawk <b>four two zero three</b>

ВПП 27 08	Передается как runway two seven runway zero eight
Установка выотомера 1 010 1 000	Передается как QNH one zero one zero QNH one zero zero zero

3.2.3.3. 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 СОТНЯ (HUNDRED) или ТЫСЯЧА (THOUSAND).

При передаче сочетаний тысяч и целых сотен произносится каждая цифра в числе, обозначающем количество тысяч, после чего следует слово ТЫСЯЧ (THOUSAND), а затем число сотен, после чего следует слово СОТЕН (HUNDRED).

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

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

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

3.2.4.1. При передаче сообщений о времени используется всемирное координированное время (UTC).

3.2.4.2. 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.

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

Слова/фразы	Слова/фразы при применении английского языка	Значение
ПОДТВЕРДИТЕ	ACKNOWLEDGE	Сообщите, что вы получили и поняли это сообщение
ПОДТВЕРЖДАЮ	AFFIRM	Да
ОДОБРЕНО, РАЗРЕШЕНО	APPROVED	Разрешение на предлагаемые действия выдано
БРЕЙК	BREAK	Настоящим указывается промежуток между частями сообщения. Используется, когда нет 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.) <i>Примечание. Не должно использоваться в любых других условиях</i>
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"
ПОПРАВКА	CORRECTION	В данной передаче (или указанном сообщении) была сделана ошибка. Правильным вариантом является следующий...
НЕ ПРИНИМАЙТЕ ВО ВНИМАНИЕ	DISREGARD	Игнорируйте сообщение
КАК СЛЫШИТЕ	HOW DO YOU READ	Каково качество моей передачи?
ПОВТОРЯЮ	I SAY AGAIN	Повторяю для ясности или уточнения
ВЫДЕРЖИВАЙТЕ СЛЕДУЙТЕ, СОХРАНЯЙТЕ	MAINTAIN	Продолжайте в соответствии с установленными условиями или в буквальном значении например, "выдерживайте правила визуальных 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 ОБЧ
ПОВТОРИТЕ	READ BACK	Повторите мне все или указанную часть этого сообщения в том виде, в каком вы ее приняли
ДАЮ НОВОЕ РАЗРЕШЕНИЕ	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. <i>Примечание. Ни при каких обстоятельствах не используется в ответе на вопрос, требующий "ПОВТОРЕНИЯ" или прямого утвердительного (ДА) или отрицательного (НЕТ) ответа</i>
ПОВТОРИТЕ	SAY AGAIN	Повторите все или следующую часть вашей последней передачи
ГОВОРИТЕ МЕДЛЕННЕЕ	SPEAK SLOWER	Уменьшите скорость передачи
ЖДИТЕ	STANDBY	Ждите, я вас вызову.

		<i>Примечание. Вызывающий абонент, как правило, повторяет вызов, если ЗАДЕРЖКА очень длинная. "ЖДИТЕ" не является разрешением или отказом</i>
НЕ МОГУ ВЫПОЛНИТЬ	UNABLE	Я не могу выполнить вашу просьбу, указание или разрешение. <i>Примечание. После ответа "НЕ МОГУ ВЫПОЛНИТЬ", как правило указывается причина</i>
ВЫПОЛНЯЮ	WILCO	Сокращение "буду выполнять" Ваше сообщение понял, и буду выполнять
ПРОДУБЛИРУЙТЕ СЛОВА или СЛОВА БУДУТ ПРОДУБЛИРОВАНЫ	WORDS TWICE	а) <i>При запросе:</i> связь плохая. Прошу передавать каждое слово или группу слов дважды. б) <i>Для информации:</i> поскольку связь плохая, каждое слово или группа слов в данном сообщении будут передаваться дважды

*Примечание. Выражение "ПРОДОЛЖАЙТЕ" (GO AHEAD) изъято. Вместо него в качестве указания для вызывающей станции продолжать передачу используется позывной вызывающей авиационной станции, за которым следует позывной отвечающей авиационной станции.*

3.2.6. Авиационные станции обозначаются с помощью названия местоположения и следующего за ним индекса. Индекс указывает тип органа или представляемого обслуживания. Для вызова диспетчера соответствующего диспетчерского пункта органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) и абонентов, обеспечивающих производство полетов, установлены следующие радиотелефонные позывные:

Орган или служба	Индекс позывного	Соответствующий позывной на английском языке
Районный диспетчерский центр	КОНТРОЛЬ	CONTROL
Диспетчерский пункт подхода (ДПП), КДП аэродрома	ПОДХОД	APPROACH
Диспетчерское обслуживание прибывающих воздушных судов	ПРИЛЕТ (ПОДХОД)	ARRIVAL
Диспетчерское обслуживание вылетающих воздушных судов	ВЫЛЕТ (ПОДХОД)	DEPARTURE
Диспетчерский пункт аэродрома/Стартовый диспетчерский пункт (СДП), КДП(Контрольно-диспетчерский пункт)	ВЫШКА/СТАРТ	TOWER
Диспетчерский пункт управления движением на поверхности (площади маневрирования)	РУЛЕНИЕ	GROUND
Диспетчерский пункт обслуживания вылета	ДЕЛИВЕРИ	DELIVERY
Служба полетной информации	ИНФОРМАЦИЯ	INFORMATION
Служба управления движением	ПЕРРОН	APRON

на перроне		
Диспетчерская служба компании	ДИСПЕТЧЕРСКАЯ	DISPATCH
Авиационная станция	РАДИО	RADIO

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

3.2.6.2. После установления устойчивой связи, а также при условии, что при этом не возникает никакой путаницы, название местоположения или индекс позывного можно не передавать.

3.2.7. Позывные воздушных судов подразделяются на следующие типы:

Тип	Пример
а) обозначение, соответствующее регистрационным знакам воздушного судна;	G-ABCD, или Сессна G-ABCD
б) радиотелефонный индекс летно-эксплуатационного агентства, за которым следуют последние четыре элемента регистрационных знаков воздушного судна, или	ФАСТЭР DCAB
в) радиотелефонный индекс летно-эксплуатационного агентства, за которым следуют обозначение рейса	АТОМИК 180

*Примечание. В радиотелефонном позывном типа а) перед регистрационными знаками может использоваться название фирмы-изготовителя или название модели воздушного судна.*

3.2.7.1. После установления надежной связи, а также при условии, что при этом не возникнет никакой путаницы, позывные воздушных судов указанные в п.3.2.7. могут быть сокращены следующим образом:

Тип	Пример
а) первый и по крайней мере два последних элемента регистрационных знаков воздушного судна;	G-CD, или Сессна CD
б) радиотелефонный индекс летно-эксплуатационного агентства, за которым следуют по крайней мере два последних элемента регистрационного знака воздушного судна;	ФАСТЭР AB
в) сокращенная форма отсутствует.	-

*Примечание. Примеры сокращений соответствуют п.3.2.7.*

3.2.7.2. Воздушное судно использует свой сокращенный позывной только после того, как его использует в своем запросе к нему конкретный орган ОВД

3.2.7.3. Воздушное судно не меняет во время полета тип своего позывного или свой позывной, за исключением случаев, когда существует вероятность возникновения путаницы вследствие использования аналогичных позывных; в таких случаях орган обслуживания воздушного движения может дать указание воздушному судну временно изменить тип

своего позывного.

3.2.8. 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

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

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

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

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

Расстояние	- км; мили;
Высота полета	- м; 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	- фут;
Количество облачности	- октант;
Видимость на ВПП (дальность видимости)	- м, км;
Давление на аэродроме	- мм. рт. ст., гПа;
Температура	- град. Цельсия (°С);
Остаток топлива	- в часах и минутах или тоннах и килограммах;
Магнитный путевой угол (МПУ) взлета и посадки	- град.;
Номер ВПП	- двузначное число.

3.2.9.1. После установления надежной двусторонней радиотелефонной связи между экипажем воздушного судна и диспетчером, исключаяющей возможность непонимания содержания передач, значения единиц измерений могут передаваться без их названия.



3.2.10. 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" (HEAVY) 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 передаются:

номер (позывной) вызываемого воздушного судна;

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

При ответе экипажа воздушного судна передается:

информация в форме типовых слов (фраз) или повторение диспетчерских указаний;

номер (позывной) воздушного судна.

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

3.2.10.2. В случаях, когда наземная станция желает передать информацию в режиме вещания воздушным судам, находящимся в зоне (районе) ответственности, сообщению должен предшествовать вызов "ВСЕМ СТАНЦИЯМ" (ALL STATIONS).

Также, в случаях, когда воздушное судно желает передать информацию в режиме вещания воздушным судам, находящимся недалеко от него, сообщению должен предшествовать вызов "ВСЕМ СТАНЦИЯМ" (ALL STATIONS).

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

**3.2.10.3. Над территорией Кыргызской Республики радиотелефонная связь осуществляется на русском языке. При выполнении полетов по маршрутам ОВД, открытых для международных полетов, а также в районах международных аэропортов радиообмен ведется на английском языке.**

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

3.2.10.5. Если существует вероятность того, что прием сообщения будет затруднен, то важные элементы этого сообщения должны передаваться дважды.

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

3.2.11.1. Переход на радиосвязь от одного диспетчерского пункта к другому осуществляется по указанию диспетчера диспетчерского пункта, на управлении которого воздушное судно находится.

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

3.2.11.3. 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.

3.2.12. 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 3.2.12.2 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.

3.2.12.1. 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 3.2.12.2. настоящих Правил.

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

3.2.12.2. В тех случаях, когда имеется достаточная информация о ходе выполнения полета 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 (Глава 4 Фразеология п.4.3.1.9 и п.4.4.1.7). В этом случае, экипажи воздушных судов докладывают органу ОВД пролет очередных пунктов обязательных донесений только по указанию (запросу) диспетчера.

При передаче 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 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.

3.2.12.3. Донесения о местоположении, предусматриваемые пунктами 3.2.12. и 3.2.12.1 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.

3.2.12.4. Элемент информации, указанный в подпункте "г" пункта 3.2.12.3 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".

3.2.12.5. 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.

3.2.12.6. 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.

3.2.12.7. Фактическое время выхода на ПОД (подпункт "в" пункта 3.2.12.3) 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.

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.

3.2.13. Выдача разрешений и требования в отношении их повторения.

Разрешение может меняться по содержанию: от подробного описания маршрута и эшелонов, на которых должен выполняться полет, до краткого разрешения на посадку.

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

3.2.13.1. Диспетчерское разрешение на вылет передается медленно и ясно, поскольку пилоту необходимо его записать. Таким образом отпадает необходимость в его повторении. По мере возможности маршрутное разрешение должно передаваться на борт воздушного судна до запуска двигателей. В любом случае диспетчеры должны стараться не передавать разрешение пилоту в то время, когда он выполняет сложные маневры при рулении, и ни в коем случае разрешение не должно передаваться, когда пилот ставит воздушное судно вдоль оси ВПП или выполняет взлет.

3.2.13.2. Разрешение органа управления воздушным движением (УВД) на полет по маршруту не является указанием на взлет или выход на действующую ВПП. Слово "ВЗЛЕТ" (TAKE-OFF) используется лишь в том случае, когда воздушному судну выдается разрешение на взлет или, когда такое разрешение отменяется. В остальных случаях используется слово "ВЫЛЕТ" (DEPARTURE) или "ПОСЛЕ ОТРЫВА" (AIRBORNE).

3.2.13.3. Требования в отношении повторения введены в интересах обеспечения безопасности полетов. Жесткость требования в отношении повторения непосредственно обусловлена опасностью неправильного понимания разрешений и указаний диспетчерского обслуживания при их передаче и приеме. Строгое соблюдение правил повторения не только обеспечивает правильный прием разрешения, но также и уверенность в том, что разрешение передано, как надо. Оно позволяет также проверить, что действия согласно данному разрешению предпримет именно то воздушное судно, которому оно адресовано, и никакое другое.

**3.2.13.4. 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).**

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

3.2.13.6. Если экипаж воздушного судна повторил разрешение или указание неправильно, то диспетчер передает слова "НЕТ.Я ПОВТОРЯЮ"(NEGATIVE I SAY AGAIN), за которым следует содержание правильного разрешения или указания.

3.2.13.7. Если возникает сомнение в возможности выполнения пилотом разрешения или указания органа обслуживания, диспетчер вслед за разрешением или указанием включает фразу "ПРИ НЕВОЗМОЖНОСТИ СООБЩИТЕ" и затем предлагает альтернативный вариант. Если же пилот получает разрешение или указание, которое он не может выполнить, ему следует сообщить об этом диспетчеру, используя фразу "НЕ В СОСТОЯНИИ ВЫПОЛНИТЬ" (UNABLE TO...), и указать причины.

3.2.13.8. 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.

3.2.14. Когда при передаче допускается ошибка, произносится фраза "ДАЮ ПОПРАВКУ"(CORRECTION), затем повторяется последняя правильная группа или фраза, после чего передается правильный вариант.

3.2.14.1 Если поправку целесообразно внести путем повторения всего сообщения, абонент перед передачей сообщения во второй раз использует фразу "ДАЮ ПОПРАВКУ. ПОВТОРЯЮ,"(CORRECTION I SAY AGAIN).

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

3.2.14.3. Если требуется повторение всего сообщения, произносится слово "ПОВТОРИТЕ"(SAY AGAIN).

Если требуется повторение части сообщения, абонент говорит:

"ПОВТОРИТЕ ВСЕ ПЕРЕД... (первое слово, принятое удовлетворительно)"(SAY AGAIN ALL BEFORE...); или

"ПОВТОРИТЕ ВСЕ ПОСЛЕ... (последнее слово, принятое удовлетворительно)"(SAY AGAIN ALL AFTER); или

"ПОВТОРИТЕ ВСЕ МЕЖДУ...И.... "(SAY AGAIN ALL BETWEEN....AND....).

3.2.14.4. Диспетчер выслушивает повторение сообщения, чтобы убедиться, что разрешение или указание подтверждено экипажем правильно, и предпринимает немедленные действия, если в результате повторения выявились какие-либо расхождения.

3.2.14.5. Если при проверке правильности повторения абонент замечает неправильные элементы, он передает в заключение повторения выражение "ПОВТОРЯЮ"(I SAY AGAIN), за которым следует правильный вариант.

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

3.2.15.1. 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.

3.2.15.2. Форма проверочных передач должна быть следующей:

а) опознавательный индекс вызываемой авиационной станции;

б) опознавательный индекс воздушного судна;

в) слова "ПРОВЕРКА РАДИО"(RADIO CHECK)

г) используемая частота.

3.2.15.3. Ответы на проверочные передачи должны быть следующими:

- а) обозначение вызывающей станции;
- б) обозначение отвечающей станции;
- в) информация о слышимости передачи.

3.2.15.4. Слышимость передачи следует классифицировать по следующей шкале слышимости:

- 1 – неразборчиво (UNREADABLE);
- 2 - разборчиво временами; (READING NOW AND THAN)
- 3 - разборчиво, но с трудом (READING YOU THREE);
- 4 - разборчиво (READABLE);
- 5 - абсолютно разборчиво (READING YOU FIVE).

### 3.3. Правила ведения радиотелефонной связи при аварийной и срочной связи

3.3.1. 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.

3.3.1.1. Передача сигнала бедствия сопровождается включением соответствующих сигналов аппаратуры ВРЛ и/или аппаратуры государственного опознавания. Сигнал бедствия указывает, что вызывающая радиостанция имеет для передачи крайне срочное сообщение, касающееся неминуемой опасности, грозящей воздушному судну.

3.3.1.2. Используемое в начале сообщения слово "MAYDAY" ("МЭЙДЭЙ") указывает на сообщение о бедствии, а используемые в начале сообщения слова "PAN PAN" ("ПАН ПАН") указывают на срочное сообщение. Соответственно обстановке слова "MAYDAY" или "PAN PAN" желательно произносить трижды вначале первичного вызова.

3.3.1.3. Станция, отвечающая воздушному судну, находящемуся в состоянии бедствия или срочности, должна давать такую информацию, совет или указания, которые могут помочь пилоту. Избыточные передачи или запросы могут отвлечь внимание пилота, когда у него нет ни одной свободной минуты.

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

3.3.1.5. 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.

3.3.1.6. 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.

3.3.1.7. 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.

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

- а) "МЭЙДЭЙ" - по возможности, три раза;
- б) название станции, которой адресуется сообщение;
- в) позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие;
- г) характер состояния бедствия;
- д) намерения командира воздушного судна;

е) местоположение, эшелон (высота) полета и курс воздушного судна;

и) любая другая полезная информация.

3.3.1.9. Передаваемое воздушным судном срочное сообщение ("ПАН ПАН") должно содержать как можно больше элементов, указанных в 3.3.1.8., как этого требуют обстоятельства. Сигнал должен передаваться на используемой в данный момент частоте. Все другие станции, находящиеся на данной частоте, должны по мере возможности, не мешать передаче срочного трафика.

3.3.1.10. Введение периода молчания.

Воздушное судно, терпящее бедствие, или станция управляющая аварийным трафиком, может ввести период молчания либо для всех воздушных судов, работающих на данной частоте, либо для конкретного воздушного судна, которое вмешивается в аварийный трафик. Запрошенные таким образом воздушные суда сохраняют радиомолчание до сообщения о том, что аварийный трафик прекращен.

"ВСЕМ СТАНЦИЯМ, НАРЫН ВЫШКА, ПРЕКРАТИТЕ ПЕРЕДАЧИ, МЭЙДЭЙ"  
(ALL STATIONS, NARYN TOWER, STOP TRANSMITTING, MAYDAY) или

"АТОМИК 180, НАРЫН ВЫШКА, ПРЕКРАТИТЕ ПЕРЕДАЧИ, МЭЙДЭЙ"  
(ATOMIC 180, NARYN TOWER, STOP TRANSMITTING, MAYDAY)

3.3.1.11. Окончание состояния бедствия и периода молчания.

В том случае, когда воздушное судно больше не находится в состоянии бедствия, оно передает сообщение, аннулирующее состояние бедствия фразой "ОТМЕНА БЕДСТВИЯ" (CANCEL DISTRESS).

3.3.1.12. В том случае, когда станции, управляющей аварийным трафиком, становится известно, что воздушное судно больше не находится в состоянии бедствия, она прекращает ведение аварийной связи и отменяет период молчания фразой "Всем станциям, ...Вышка, ОТМЕНА АВАРИЙНОГО ТРАФИКА" (All stations, ...Tower, DISTRESS TRAFFIC ENDED).

3.3.2. Отказ связи на воздушном судне

3.3.2.1. 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 3.2.11.3 настоящих Правил. При невозможности установления связи с диспетчером выполняются попытки установления связи с воздушными судами на частотах, соответствующих данному маршруту.

3.3.2.2. Если в результате попыток, указанных в п.11.3.2.1. установить радиосвязь не удастся, экипаж воздушного судна передает свое сообщение дважды на выделенной частоте, перед которым следует фраза "ПЕРЕДАЮ БЛИНДОМ"(TRANSMITTING BLIND), и, если необходимо, включает адресат(адресаты), для которого предназначено данное сообщение.

3.3.2.3. Когда воздушное судно не может установить связь вследствие отказа приемника, оно передает донесения в установленное по графику время или донесения о местоположении на установленной для использования частоте, перед которым следует фраза: "ПЕРЕДАЮ БЛИНДОМ ВСЛЕДСТВИЕ ОТКАЗА ПРИЕМНИКА" (TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE). Воздушное судно передает желаемое сообщение, затем полностью повторяет его. В сообщениях указываются время или место очередной передачи, а также намерения командира воздушного судна в отношении продолжения полета.

3.3.3. 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.

3.3.3.1. Если попытки, указанные в пункте 3.3.3 настоящих Правил, оказываются

неудачными, орган ОВД должен передавать "блингом" сообщения, адресуемые воздушному судну, кроме сообщений, содержащих диспетчерские разрешения, на частоте (частотах), которая, как предполагается, прослушивается воздушным судном.

3.3.3.2. 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.

3.3.4. Аварийный слив топлива.

Если воздушное судно сообщило органу ОВД, что оно намерено выполнить аварийный слив топлива, этот орган ОВД координирует с соответствующими органами и с летным экипажем маршрут и высоту полета, а также продолжительность аварийного слива топлива. Другие воздушные суда, о которых известно, эшелонируются по отношению к воздушному судну, сливающему топливо, с установленными минимумами эшелонирования. Неконтролируемым же воздушным судам передается предупреждение.

“ВСЕМ СТАНЦИЯМ, БИШКЕК КОНТРОЛЬ, -777 ПРОИЗВОДИТ АВАРИЙНЫЙ СЛИВ ТОПЛИВА НА ЭШЕЛОНЕ ПОЛЕТА 210 НА УЧАСТКЕ 10 МИЛЬ ЮЖНЕЕ..., ПО ЛИНИИ ПУТИ 180 НА ПРОТЯЖЕНИИ 50 МИЛЬ. НЕ ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОЛЕТ МЕЖДУ ЭП 180 И ЭП 220, В ПРЕДЕЛАХ ЭТОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА И В ПРЕДЕЛАХ 10 МОРСКИХ МИЛЬ ПО СТОРОНАМ ЛИНИИ АВАРИЙНОГО СЛИВА ТОПЛИВА”

(ALL STATIONS BISHKEK CONTROL B777 DUMPING FUEL FL210 BEGINNING 10 MILES SOUTH OF...ON TRACK 180 FOR 50 MILES. AVOID FLIGHT BETWEEN FL 180 AND FL 220 WITHIN 50 MILES BEHIND, 10 MILES AHEAD OF THE AIRCRAFT AND 10 NM TO THE SIDES OF FUEL DUMPING TRACK)

3.3.5. Маневры с использованием БСПС(TCAS).

При выполнении вертикального маневра, рекомендованного бортовой системой предупреждения столкновений воздушных судов БСПС(TCAS), экипаж воздушного судна уведомляет об этом диспетчера соответствующего диспетчерского пункта, в зоне (районе) ответственности которого он находится, как можно скорее.

Когда пилот сообщает о маневре, выполняемом согласно рекомендациям БСПС(TCAS) о разрешении угрозы столкновения (RA), диспетчер не предпринимает попыток изменить траекторию полета воздушного судна до тех пор, пока пилот не доложит о возвращении к выполнению полета на условиях действующего разрешения или указания УВД, однако, по мере необходимости, предоставляет ему информацию о движении. При этом диспетчерские указания по маневрированию в этом случае могут быть выданы только воздушным судам, не участвующим в конфликтной ситуации.

3.3.5.1. После того как в соответствии с RA воздушное судно перестает выполнять диспетчерское разрешение, диспетчер не несет ответственности за обеспечение эшелонирования между этим воздушным судном и любыми другими воздушными судами, на выполнение полета которых может непосредственно повлиять маневр, осуществляемый согласно RA. Диспетчер начинает нести ответственность за обеспечение эшелонирования для всех находящихся вблизи воздушных судов, после того как подтвердит получение донесения летного экипажа о том, что воздушное судно возобновило выполнение полета согласно действующему диспетчерскому разрешению, или после того, как диспетчер подтвердит получение донесения летного экипажа о том, что воздушное судно возобновляет выполнение действующего диспетчерского разрешения, и передаст альтернативное разрешение, получение которого подтвердит летный экипаж.

3.3.6. 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, о количестве пораженных болезнью пассажиров, количестве людей на борту, а также слова "инфекционное заболевание".

3.3.7. 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.

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

#### **3.4. Правила ведения радиотелефонной связи с автотранспортными и аэродромными средствами**

3.4.1. 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 ответственный за проведение работ на аэродроме обязан постоянно прослушивать радиообмен на частоте диспетчерского пункта аэродрома, осуществляющего диспетчерское обслуживание на ВПП.

3.4.2. 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.

3.4.3. Для ведения радиотелефонной связи каждому абоненту транспортного средства, выезжающему на летное поле, присваиваются соответствующие позывные.

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

3.4.5. 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.

3.4.5.1. Если диспетчер органа ОВД при выходе водителя на связь занят, то диспетчер обязан сообщить об этом словом "ЖДИТЕ". Это означает, что водитель должен ждать вызова диспетчера. Водитель не начинает движение, пока не получит на это разрешения.

3.4.5.2. 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.

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

#### **3.4.6. Пересечение ВПП.**

3.4.6.1. Водители должны хорошо запомнить место, в которое они могут проследовать, особенно там, где намеченный маршрут пересекает ВПП. Ни при каких обстоятельствах водитель транспортного средства не пересекает ВПП, пока не получит и не подтвердит принятое на то разрешение. Доклад об освобождении ВПП передается немедленно после полного ее освобождения.

3.4.6.2. 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.

3.4.6.3. Разрешение на пересечение летной полосы запрашивается после остановки до



границы критической зоны РМС.

3.4.6.4. 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.

## ГЛАВА 4. ТИПОВАЯ ФРАЗЕОЛОГИЯ

### 4.1 Порядок ведения связи

Порядок ведения связи соответствует положениям, изложенным в томе II Приложения 10 "Авиационная электросвязь", и при этом предусматривается, что пилоты, персонал ОВД и другой наземный персонал хорошо знают содержащиеся в нем правила ведения радиотелефонной связи.

### 4.2 Общие положения

*Примечание. Требования относительно повторения диспетчерских разрешений и связанной с безопасностью полетов информации содержатся в п. 4.5.7.5 главы 4.*

4.2.1. В большинстве случаев приведенная в разделе 12.3 настоящей главы фразеология отражает текст всего сообщения без позывных. Она не является исчерпывающей, и предполагается, что в иных обстоятельствах пилоты, персонал ОВД и другой наземный персонал будут использовать простой разговорный язык, который должен быть предельно ясным и лаконичным, на уровне, определяемом требованиями ИКАО к знанию языка, содержащимися в Приложении 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу", для того чтобы избежать возможного неправильного понимания теми, кто использует язык, не являющийся одним из языков их страны.

4.2.2. Для удобства пользования фразеология группируется по видам обслуживания воздушного движения. Однако при этом предусматривается, что пользователи знают и при необходимости применяют фразеологию из других групп, кроме тех, которые конкретно относятся к виду предоставляемого обслуживания воздушного движения. Вся фразеология используется в сочетании с соответствующими позывными (воздушных судов, наземных транспортных средств, УВД и т. д.). Позывные были опущены для того, чтобы было проще различать указанную в разделе 12.3 фразеологию. Положения, касающиеся составления радиотелефонных сообщений, позывных и правил ведения связи, содержатся в главе 5 тома II Приложения 10.

4.2.3. В разделе 4.3. содержится фразеология, используемая пилотами, персоналом ОВД и другим наземным персоналом.

4.2.4. При выполнении полетов в воздушном пространстве, в котором применяется сокращенный минимум вертикального эшелонирования (RVSM), или вертикальном пересечении этого воздушного пространства пилоты воздушных судов, не утвержденных для полетов в воздушном пространстве RVSM, сообщают об отсутствии такого разрешения в соответствии с п. 4.3.1.13 с) следующим образом:

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

б) при всех запросах изменений эшелона полета;

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

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

4.2.6. Фразеология, используемая при движении на площади маневрирования транспортных средств, аналогична используемой при движении воздушных судов, за исключением указаний, передаваемых транспортным средствам при рулении, в которых вместо слова "РУЛИТЕ" используется слово "СЛЕДУЙТЕ".

4.2.7. Содержащаяся в разделе 4.3. фразеология не включает указанные в томе II Приложения 10 фразы и обычные слова, применяемые в соответствии с правилами ведения

радиотелефонной связи.

4.2.8. 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. д.), 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.

4.2.9. Примеры использования фразеологии приводятся в Руководстве по радиотелефонной связи (Дос 9432).

## 4.2. ФРАЗЕОЛОГИЯ УВД

### 4.3.1 Общая фразеология

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

Ситуация	Фразеология	Phraseologies
... для команды предпринять действия в конкретное время или в конкретном месте	e) ПРОДОЛЖАЙТЕ НАБОР ВЫСОТЫ (или СНИЖЕНИЕ) ДО (уровень);	e) CONTINUE CLIMB (or DESCENT) TO (level);
... для команды предпринять действия по готовности	f) УСКОРЬТЕ НАБОР ВЫСОТЫ (или СНИЖЕНИЕ) [ДО ПРОХОЖДЕНИЯ (уровень)];	f) EXPEDITE CLIMB (or DESCENT) [UNTIL PASSING (level)];
... для команды воздушному судну набирать высоту и снижаться при самостоятельном обеспечении эшелонирования и выполнении полета в ВМУ	g) ПО ГОТОВНОСТИ НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ (или СНИЖАЙТЕСЬ) ДО (уровень);	g) WHEN READY CLIMB (or DESCEND) TO (level);
... когда имеются сомнения относительно того, что воздушное судно может действовать согласно разрешению или указанию	h) ПРЕДПОЛАГАЕМЫЙ НАБОР ВЫСОТЫ (или СНИЖЕНИЕ) В (время или основная точка);	h) EXPECT CLIMB (or DESCENT) AT (time or significant point);
... когда пилот не может действовать согласно разрешению или указанию	*i) ПРОШУ СНИЖЕНИЕ В (время);	*i) REQUEST DESCENT AT (time);
... после начала отклонения летным экипажем от любого разрешения или указания органа УВД с целью соблюдения рекомендации по разрешению угрозы столкновения (RA) БСПС (радиообмен между пилотом и диспетчером)	j) НЕМЕДЛЕННО;	j) IMMEDIATELY;
... после выполнения маневра в соответствии с RA БСПС и возврата к выполнению разрешения	k) ПОСЛЕ ПРОЛЕТА (основная точка);	k) AFTER PASSING (significant point);
	l) В (время или основная точка);	l) AT (time or significant point);
	m) ПО ГОТОВНОСТИ (указание);	m) WHEN READY (instruction);
	n) ОБЕСПЕЧИВАЙТЕ САМОСТОЯТЕЛЬНО ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ И ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОЛЕТ В ВМУ [ОТ (уровень)] [ДО (уровень)];	n) MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC [FROM (level)] [TO (level)];
	o) 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);
	p) ЕСЛИ НЕВОЗМОЖНО (альтернативные указания) И СООБЩИТЕ;	p) IF UNABLE (alternative instructions) AND ADVISE;
	*q) ВЫПОЛНИТЬ НЕ МОГУ;	*q) UNABLE;
	*r) RA TCAS;	*r) TCAS RA;
	s) ПОНЯЛ;	s) ROGER;
	*t) КОНФЛИКТНАЯ СИТУАЦИЯ РАЗРЕШЕНА,	*t) CLEAR OF CONFLICT RETURNING TO (assigned

<p>или указания органа УВД (радиообмен между пилотом и диспетчером)</p>	<p>ВОЗВРАЩАЮСЬ НА (заданный диспетчером уровень);          ПОНЯЛ (или альтернативные указания);</p>	<p>clearance);          u) ROGER (or alternative instructions);</p>
<p><i>Ситуация</i></p> <p>... после выполнения маневра в соответствии с RA БСПС и возобновления выполнения выданного органом УВД разрешения или указания (радиообмен между пилотом и диспетчером)</p> <p>... после получения разрешения или указания органа УВД, противоречащего RA БСПС, летный экипаж выполняет RA и непосредственно информирует орган УВД (радиообмен между пилотом и диспетчером)</p> <p>... разрешение набирать высоту по SID с опубликованными ограничениями по высоте и/или скорости, когда пилот должен набирать разрешенный эшелон и соблюдать опубликованные ограничения по высоте, поддерживать боковой профиль SID; и в зависимости от конкретного случая соблюдать опубликованные ограничения по скорости или выполнять указания по управлению скоростью, выданные органом УВД</p> <p>... разрешение отменить ограничение(ия) по высоте вертикального профиля SID при наборе высоты</p> <p>... разрешение отменить конкретное(ые) ограничение(ия) вертикального профиля SID</p> <p>... разрешение отменить ограничения по скорости SID при наборе высоты</p> <p>... разрешение отменить конкретные ограничения по скорости SID при наборе высоты</p> <p>... разрешение набирать высоту и отменить ограничения по скорости и высоте SID</p> <p>... разрешение снижаться по STAR с опубликованными ограничениями по высоте и/или скорости, когда пилот должен снижаться до разрешенного эшелона и соблюдать опубликованные ограничения по высоте, поддерживать боковой профиль STAR и соблюдать опубликованные</p>	<p><i>Фразеология</i></p> <p>*v) КОНФЛИКТНАЯ СИТУАЦИЯ РАЗРЕШЕНА (заданный диспетчером уровень)          w) ПОНЯЛ (или альтернативные указания);          *x) ВЫПОЛНИТЬ НЕ МОГУ, RA TCAS;          y) ПОНЯЛ;          z) НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ ПО SID ДО (уровень).</p>	<p><i>Phraseologies</i></p> <p>*v) CLEAR OF CONFLICT (assigned clearance) RESUMED;          w) ROGER (or alternative instructions);          *x) UNABLE, TCAS RA;          y) ROGER;          z) CLIMB VIA SID TO (level).</p>
<p>... разрешение отменить ограничение(ия) по высоте вертикального профиля SID при наборе высоты</p> <p>... разрешение отменить конкретное(ые) ограничение(ия) вертикального профиля SID</p> <p>... разрешение отменить ограничения по скорости SID при наборе высоты</p> <p>... разрешение отменить конкретные ограничения по скорости SID при наборе высоты</p> <p>... разрешение набирать высоту и отменить ограничения по скорости и высоте SID</p> <p>... разрешение снижаться по STAR с опубликованными ограничениями по высоте и/или скорости, когда пилот должен снижаться до разрешенного эшелона и соблюдать опубликованные ограничения по высоте, поддерживать боковой профиль STAR и соблюдать опубликованные</p>	<p>аа) [НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ ПО SID ДО (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(ИЙ) ПО ВЫСОТЕ;          bb) [НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ ПО SID ДО (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(ИЙ) ПО ВЫСОТЕ В (точка(и));          cc) [НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ ПО SID ДО (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(ИЙ) ПО СКОРОСТИ;          dd) [НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ ПО SID ДО (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(ИЙ) ПО СКОРОСТИ В (точка(и));          ee) НАБИРАЙТЕ БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ ВЫСОТУ ДО (уровень) (или) НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ ДО (уровень), БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(ИЙ) ПО ВЫСОТЕ И СКОРОСТИ;          ff) СНИЖАЙТЕСЬ ПО STAR ДО (уровень);</p>	<p>аа) [CLIMB VIA SID TO (level)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S);          bb) [CLIMB VIA SID TO (level)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) AT (point(s));          cc) [CLIMB VIA SID TO (level)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S);          dd) [CLIMB VIA SID TO (level)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S) AT (point(s));          ee) CLIMB UNRESTRICTED TO (level) (or) CLIMB TO (level), CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTIONS;          ff) DESCEND VIA STAR TO (level);</p>

ограничения по скорости или выполнять указания по управлению скоростью, выданные органом УВД ... разрешение отменить ограничения по высоте STAR при снижении ... разрешение отменить конкретные ограничения по высоте STAR при снижении

*Ситуация*

- ... разрешение отменить ограничения по скорости STAR при снижении
- .... разрешение отменить конкретные ограничения по скорости STAR при снижении
- ... разрешение снижаться и отменить ограничения по скорости и высоте STAR

4.3.1.3 МИНИМАЛЬНЫЙ ЗАПАС ТОПЛИВА

... указание на минимальный запас топлива

4.3.1.4 ПЕРЕДАЧА УПРАВЛЕНИЯ ИЛИ ИЗМЕНЕНИЕ ЧАСТОТЫ

*Примечание. Воздушному судну может быть дана команда "БЫТЬ НА ПРИЕМЕ" на определенной частоте, когда предполагается, что орган ОВД скоро сам выйдет на связь, и "ПРОСЛУШИВАТЬ" частоте осуществляется радиовещательная передача информации.*

gg) [СНИЖАЙТЕСЬ ПО STAR ДО (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(ИЙ) ПО ВЫСОТЕ;  
hh) [СНИЖАЙТЕСЬ ПО STAR ДО (уровень) БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(ИЙ) ПО ВЫСОТЕ В (точка(и))];

*Фразеология*

- ii) [СНИЖАЙТЕСЬ ПО STAR ДО (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(ИЙ) ПО СКОРОСТИ;
- jj) [СНИЖАЙТЕСЬ ПО STAR ДО (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(ИЙ) ПО СКОРОСТИ В (точка(и));
- kk) СНИЖАЙТЕСЬ БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ ДО (уровень) или СНИЖАЙТЕСЬ ДО (уровень) БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ ПО ВЫСОТЕ И СКОРОСТИ.

\* Обозначает фразеологию, используемую пилотом.

\*a) МИНИМАЛЬНЫЙ ЗАПАС ТОПЛИВА;

b) ВАС ПОНЯЛИ [ЗАДЕРЖКА НЕ ОЖИДАЕТСЯ или ОЖИДАЕТСЯ (информация о задержке)].

\* Обозначает фразеологию, используемую пилотом.

a) РАБОТАЙТЕ С (языковой органа) (частота) [НЕМЕДЛЕННО];

b) В (или НАД) (время или место) [или ПРИ] [ПРОХОЖДЕНИЕ/ОСВОБОЖДЕНИЕ/ДОСТИЖЕНИЕ (уровень)] РАБОТАЙТЕ С (языковой органа) (частота);

c) ПРИ ОТСУТСТВИИ СВЯЗИ (указания);

d) ЖДИТЕ НА ПРИЕМЕ ВЫЗОВА (языковой органа) (частота);

\*e) ПРОШУ ПЕРЕХОДА НА (частота);

f) ИЗМЕНИТЬ ЧАСТОТУ РАЗРЕШАЮ;

g) КОНТРОЛИРУЙТЕ (языковой органа) (частота);

\*h) КОНТРОЛИРУЮ (частота);

gg) [DESCEND VIA STAR TO (level)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S);  
hh) [DESCEND VIA STAR TO (level)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) AT (point(s));

*Phraseologies*

- ii) [DESCEND VIA STAR TO (level)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S);
- jj) [DESCEND VIA STAR TO (level)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S) AT (point(s));
- kk) DESCEND UNRESTRICTED TO (level) or DESCEND TO (level), CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTIONS.

\* Denotes pilot transmission.

\*a) MINIMUM FUEL;

b) ROGER [NO DELAY EXPECTED or EXPECT (delay information)].

\*Denotes pilot transmission.

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;

g) MONITOR (unit call sign) (frequency);

\*h) MONITORING (frequency);

<p>i) ПО ГОТОВНОСТИ РАБОТАЙТЕ С (языковой органа) (частота);</p> <p>j) ОСТАВАЙТЕСЬ НА ДАННОЙ ЧАСТОТЕ.</p> <p>* Обозначает фразеологию, используемую пилотом.</p>	<p>i) WHEN READY CONTACT (unit call sign) (frequency);</p> <p>j) REMAIN THIS FREQUENCY.</p> <p>* Denotes pilot transmission.</p>
--	--

Ситуация	Фразеология	Phraseologies
<p>4.3.1.5 РАЗНОС КАНАЛОВ 8,33 КГц</p> <p><i>Примечание. В данном пункте термин "point" используется только в контексте концепции разнесения каналов в 8,33 кГц и не представляет собой какое-либо изменение к существующим положениям или фразеологии ИКАО, касающимся использования термина "decimal".</i></p> <p>... для запроса подтверждения возможности работы с разнесом каналов 8,33 кГц</p> <p>... для указания возможности работы с разнесом каналов 8,33 кГц</p> <p>... для указания отсутствия возможности работы с разнесом каналов 8,33 кГц</p> <p>... для запроса возможности использования УВЧ</p> <p>... для указания возможности использования УВЧ</p> <p>... для указания отсутствия возможности использования УВЧ</p> <p>... для запроса статуса в отношении исключения 8,33 кГц</p> <p>... для указания статуса исключения 8,33 кГц</p> <p>... для указания статуса отсутствия исключения 8,33 кГц</p> <p>... для указания того, что определенное диспетчерское разрешение дано в связи с тем, что в противном</p>	<p>a) ПОДТВЕРДИТЕ ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИ ТРИ;</p> <p>*b) ПОДТВЕРЖДАЮ ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИ ТРИ;</p> <p>*c) ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИ ТРИ ОТСУТСТВУЕТ;</p> <p>d) ПОДТВЕРДИТЕ УВЧ;</p> <p>*e) ПОДТВЕРЖДАЮ УВЧ;</p> <p>*f) УВЧ ОТСУТСТВУЕТ;</p> <p>g) ПОДТВЕРДИТЕ ИСКЛЮЧЕНИЕ ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИ ТРИ;</p> <p>*h) ПОДТВЕРЖДАЮ ИСКЛЮЧЕНИЕ ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИ ТРИ;</p> <p>*i) ИСКЛЮЧЕНИЕ ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИ ТРИ ОТСУТСТВУЕТ;</p> <p>j) ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ ТРЕБОВАНИЕ ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИ ТРИ.</p>	<p>a) CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE;</p> <p>*b) AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE;</p> <p>*c) NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE;</p> <p>d) CONFIRM UHF;</p> <p>*e) AFFIRM UHF;</p> <p>*f) NEGATIVE UHF;</p> <p>g) CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED;</p> <p>*h) AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED;</p> <p>*i) NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED;</p> <p>j) DUE EIGHT POINT THREE THREE REQUIREMENT.</p>

случае необорудованное и/или не имеющее  
особого разрешения воздушное судно войдет  
в воздушное пространство,  
где требуется обязательное наличие на борту  
соответствующего оборудования

\* Обозначает фразеологию, используемую пилотом.

\* Denotes pilot transmission.

#### 4.3.1.6 ИЗМЕНЕНИЕ РАДИОТЕЛЕФОННОГО ПОЗЫВНОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА

... указание об изменении радиотелефонного  
позывного воздушного судна  
... уведомление воздушному судну об использовании,  
вновь радиотелефонного позывного,  
указанного в плане полета

a) ИЗМЕНИТЕ ВАШ РАДИОПОЗЫВНОЙ НА (новый позывной)  
[ДО ПОЛУЧЕНИЯ ДАЛЕЙШИХ УКАЗАНИЙ];  
b) ИСПОЛЬЗУЙТЕ РАДИОПОЗЫВНОЙ, УКАЗАННЫЙ  
В ПЛАНЕ ПОЛЕТА (позывной) [В (основная точка)].

a) CHANGE YOUR CALL SIGN TO (new call sign) [UNTIL  
FURTHER ADVISED];  
b) REVERT TO FLIGHT PLAN CALL SIGN (call sign)  
[AT (significant point)].

#### 4.3.1.7 ИНФОРМАЦИЯ О ДВИЖЕНИИ

... для передачи информации о движении  
... для подтверждения приема  
информации о движении

a) ДВИЖЕНИЕ (информация);  
b) О ДВИЖЕНИИ НЕ СООБЩАЕТСЯ;  
\*c) СЛЕЖУ;  
\*d) ДВИЖЕНИЕ НАБЛЮДАЮ;  
\*e) НЕ НАБЛЮДАЮ [причины];  
f) [ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ] ДВИЖЕНИЕ (направление)  
(тип воздушного судна) (уровень) РАСЧЕТНОЕ (или НАД)  
(основная точка) В (время);  
g) ДВИЖЕНИЕ (классификация) БЕСПИЛОТНЫЙ  
НЕУПРАВЛЯЕМЫЙ АЭРОСТАТ (АЭРОСТАТЫ) БЫЛ  
[или РАСЧЕТНОЕ] НАД (место) В (время)  
ПО СООБЩЕНИЯМ (эшелон(ы)) [или ЭШЕЛОН  
НЕИЗВЕСТЕН] ДВИЖЕТСЯ (направление)  
(любая другая относящаяся к делу информация).

a) TRAFFIC (information);  
b) NO REPORTED TRAFFIC;  
\*c) LOOKING OUT;  
\*d) TRAFFIC IN SIGHT;  
\*e) NEGATIVE CONTACT [reasons];  
f) [ADDITIONAL] TRAFFIC (direction) BOUND (type of  
aircraft) (level) ESTIMATED (or OVER) (significant point)  
AT (time);  
g) TRAFFIC IS (classification) UNMANNED FREE  
BALLOON(S) WAS [or ESTIMATED] OVER (place) AT  
(time) REPORTED (level(s)) [or LEVEL UNKNOWN]  
MOVING (direction) (other pertinent information, if any).

\* Обозначает фразеологию, используемую пилотом.

\* Denotes pilot transmission.

#### 4.3.1.8 МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ

a) [ПРИЗЕМНЫЙ] ВЕТЕР (число) ГРАДУСОВ (скорость)  
(единицы измерения);  
b) ВЕТЕР НА (эшелон полета) (число) ГРАДУСОВ (число)  
КИЛОМЕТРОВ В ЧАС (или УЗЛОВ).

a) [SURFACE] WIND (number) DEGREES (speed) (units);  
b) WIND AT (level) (number) DEGREES (number)  
KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS);

Примечание. Информация о ветре всегда предоставляется путем указания средних значений направления или скорости и их любых существенных изменений;

Note. - Wind is always expressed by giving the mean direction and speed and any significant variations thereof.



- с) ВИДИМОСТЬ (расстояние) (единицы измерения) [направление];
- д) ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ НА ВПП (или RVR) [ВПП (номер)] (расстояние) (единицы измерения);
- е) ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ НА ВПП (или RVR) ВПП (номер) ДАННЫЕ ОТСУТСТВУЮТ (или НЕ СООБЩЕНЫ);

- с) VISIBILITY (distance) (units) [direction];
- д) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY (number)] (distance) (unit of measurement);
- е) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) RUNWAY (number) NOT AVAILABLE (or NOT REPORTED);

... для нескольких точек наблюдения RVR

- ф) ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ НА ВПП (или RVR [ВПП (номер)] (первая точка) (расстояние) (единицы измерения), (вторая точка) (расстояние) (единицы измерения), (третья точка) (расстояние) (единицы измерения).

- ф) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY (number)] (first position) (distance) (units), (second position) (distance) (units), (third position) (distance) (units);

*Примечание 1. Данные нескольких наблюдений RVR всегда являются репрезентативными соответственно для зоны приземления, центральной зоны и концевой зоны выкатывания за пределы ВПП/остановки.*

*Note 1. — Multiple RVR observations are always representative of the touchdown zone, midpoint zone and the roll-out/stop end zone respectively.*

*Примечание 2. 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.*

*Note 2. — 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 rollout/stop end zone report.*

... в том случае, когда данные о RVR на любом участке отсутствуют, эта информация дается в соответствующей последовательности

- г) ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ НА ВПП (или RVR) [ВПП (номер)] (первая точка) (расстояние) (единицы измерения), (вторая точка) (расстояние) (единицы измерения), (третья точка) (расстояние) (единицы измерения);
- г) ТЕКУЩАЯ ПОГОДА (подробные данные);
- и) ОБЛАЧНОСТЬ (количество, [тип]) и высота нижней границы (единицы измерения) (или ЯСНО).

- г) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY (number)] (first position) (distance) (units), (second position) (distance) (units), (third position) (distance) (units);
- г) PRESENT WEATHER (details);
- и) CLOUD (amount, [type]) and height of base) (units) (or SKY CLEAR);

*Примечание. Подробная информация о методе описания количества и типа облаков содержится в п. 1.1.4.3.2.3 главы 11;*

*Note. — Details of the means to describe the amount and type of cloud are in Chapter 11, 1.1.4.3.2.3.*

- ж) SAVOK; *Примечание. SAVOK произносится как КАВ-О-КАЙ;*
- к) ТЕМПЕРАТУРА [МИНУС] (число) (и/или ТОЧКА РОСЫ [МИНУС] (число));
- л) QNH (число) [единицы измерения];

- ж) SAVOK; *Note. — SAVOK pronounced CAV-O-KAY.*
- к) TEMPERATURE [MINUS] (number) (and/or DEWPOINT [MINUS] (number));
- л) QNH (number) [units];

<p>4.3.1.9 ПЕРЕДАЧА ДОНЕСЕНИЙ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ ... для команды не передавать донесения о местоположении до достижения конкретного места</p>	<p>m) QFE (число) [(единицы измерения)];  n) (тип воздушного судна) СООБЩИЛО (описание) ОБЛЕДЕНЕНИЕ (или ТУРБУЛЕНТНОСТЬ) [В ОБЛАКАХ] (район) (время);  o) ДОЛОЖИТЕ УСЛОВИЯ ПОЛЕТА.  a) СЛЕДУЮЩЕЕ ДОНЕСЕНИЕ (основная точка);  b) НЕ ДОКЛАДЫВАЙТЕ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ [ДО (указать)];  c) ВОЗОБНОВИТЕ ПЕРЕДАЧУ ДОНЕСЕНИЙ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ.</p>	<p>m) QFE (number) [(units)];  n) (aircraft type) REPORTED (description) ICING (or TURBULENCE) [IN CLOUD] (area) (time);  o) REPORT FLIGHT CONDITIONS.  a) NEXT REPORT AT (significant point);  b) OMIT POSITION REPORTS [UNTIL (specify)];  c) RESUME POSITION REPORTING.</p>
<p>4.3.1.10 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ДОНЕСЕНИЯ ... для команды передавать донесения в конкретном месте или на конкретном расстоянии ... для передачи донесения в конкретном месте или на конкретном расстоянии ... для команды передать донесение о данном местоположении ... для команды передать донесение о текущем местоположении</p>	<p>a) ДОЛОЖИТЕ ПРОЛЕТ (основная точка);  b) ДОЛОЖИТЕ (расстояние) МИЛИ (GNSS или DME) ОТ (наименование станции DME) (или основная точка);  *c) (расстояние) МИЛИ (GNSS или DME) ОТ (наименование станции DME) (или основная точка);  d) ДОЛОЖИТЕ ПРОЛЕТ РАДИАЛА (три цифры) VOR (наименование VOR);  e) ДОЛОЖИТЕ РАССТОЯНИЕ (GNSS или DME) ОТ (основная точка) или (наименование станции DME);  *f) (расстояние) МИЛИ (GNSS или DME) ОТ (наименование станции DME) (или основная точка).  * Обозначает фразеологично, используемую пилотом.</p>	<p>a) REPORT PASSING (significant point);  b) REPORT (distance) MILES (GNSS or DME) FROM (name of DME station) (or significant point);  *c) (distance) MILES (GNSS or DME) FROM (name of DME station) (or significant point);  d) REPORT PASSING (three digits) RADIAL (name of VOR);  e) REPORT (GNSS or DME) DISTANCE FROM (significant point) or (name of DME station);  *f) (distance) MILES (GNSS or DME) FROM (name of DME station) (or significant point).  * Denotes pilot transmission.</p>
<p>4.3.1.11 ИНФОРМАЦИЯ ОБ АЭРОДРОМЕ   Примечание 1. Требования о передаче донесений о состоянии ВПП (RCR) пилотам приведены в п. 11.4.3.4.3.   Примечание 2. Эта информация, по мере необходимости, предоставляется для третьей ВПП или всей ВПП.</p>	<p>a) [(место)] ВПП (номер) КОД СОСТОЯНИЯ ПОВЕРХНОСТИ [КОД (номер из трех цифр)];  после этого, по мере необходимости, следует:  1. ВЫПУЩЕНО (дата и время по UTC);  2. СУХАЯ или МОКРЫЙ ЛЕД, или ВОДА НА ПОВЕРХНОСТИ УПЛОТНЕННОГО СНЕГА, или СУХОЙ СНЕГ, или СУХОЙ СНЕГ НА ПОВЕРХНОСТИ ЛЬДА, или МОКРЫЙ СНЕГ НА ПОВЕРХНОСТИ ЛЬДА, или ЛЕД, или СЛЯКОТЬ, или СТОЯЧАЯ ВОДА, или УПЛОТНЕННЫЙ СНЕГ, или МОКРЫЙ СНЕГ, или СУХОЙ СНЕГ НА ПОВЕРХНОСТИ УПЛОТНЕННОГО СНЕГА, или МОКРЫЙ СНЕГ НА ПОВЕРХНОСТИ УПЛОТНЕННОГО СНЕГА, или МОКРАЯ, или ИНЕЙ;  3. ГЛУБИНА (глубина отложенный) МИЛЛИМЕТРОВ или НЕ СООБЩЕНО;  4. ПОКРЫТИЕ (число) % или НЕ СООБЩЕНО;  5. РАСЧЕТНОЕ СЦЕПЛЕНИЕ НА ПОВЕРХНОСТИ ВПП (ХОРОШЕЕ или ОТ ХОРОШЕГО ДО СРЕДНЕГО, или</p>	<p>a) [(location)] RUNWAY (number) SURFACE CONDITION [CODE (three digit number)];  followed as necessary by:  1. ISSUED AT (date and time UTC);  2. DRY, or WET ICE, or WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW, or DRY SNOW, or DRY SNOW ON TOP OF ICE, or WET SNOW ON TOP OF ICE, or SLUSH, or STANDING WATER, or COMPACTED SNOW, or WET SNOW, or DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW, or WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW, or WET, or FROST;  3. DEPTH ((depth of deposit) MILLIMETRES or NOT REPORTED);  4. COVERAGE ((number) PERCENT or NOT REPORTED);  5. ESTIMATED SURFACE FRICTION (GOOD, or</p>

<p>СРЕДНЕЕ, или ОТ СРЕДНЕГО ДО ПЛОХОГО, или ПЛОХОЕ, или ХУЖЕ ЧЕМ ПЛОХОЕ);</p> <p>6. ИМЕЮЩАЯШ ПИРИНА (число) МЕТРОВ;</p> <p>7. ДЛИНА УМЕНЬШЕНА ДО (число) МЕТРОВ;</p> <p>8. ПОЗЕМКА;</p> <p>9. РЫХЛЫЙ ПЕСОК;</p> <p>10. ОБРАБОТАНО ХИМИКАТАМИ;</p> <p>11. СУТРОБЫ (число) МЕТРОВ [СЛЕВА или СПРАВА или СЛЕВА И СПРАВА] [ОТНОСИТЕЛЬНО или ОТ] ОСЕВОЙ ЛИНИИ;</p> <p>12. РД (обозначение РД) СУТРОБЫ (число) МЕТРОВ [СЛЕВА или СПРАВА или СЛЕВА И СПРАВА] [ОТНОСИТЕЛЬНО или ОТ] ОСЕВОЙ ЛИНИИ;</p> <p>13. СУТРОБЫ ВБЛИЗИ;</p>	<p>GOOD TO MEDIUM, or MEDIUM, or MEDIUM TO POOR, or POOR, or LESS THAN POOR);</p> <p>6. AVAILABLE WIDTH (number) METRES;</p> <p>7. LENGTH REDUCED TO (number) METRES;</p> <p>8. DRIFTING SNOW;</p> <p>9. LOOSE SAND;</p> <p>10. CHEMICALLY TREATED;</p> <p>11. SNOWBANK (number) METRES [LEFT, or RIGHT or LEFT AND RIGHT] [OF or FROM] CENTRELINE;</p> <p>12. TAXIWAY (identification of taxiway) SNOWBANK (number) METRES [LEFT, or RIGHT or LEFT AND RIGHT] [OF or FROM] CENTRELINE;</p> <p>13. ADJACENT SNOWBANKS;</p>
<p>14. РД (обозначение РД) ПЛОХОЕ;</p> <p>15. ПЕРРОН (обозначение перрона) ПЛОХОЕ;</p> <p>16. Замечание открытым текстом</p> <p>b) [(место)] СОСТОЯНИЕ ПОВЕРХНОСТИ ВПП (номер) УСТАРЕВШИЕ ДАННЫЕ;</p> <p>c) ПОСАДОЧНАЯ ПОВЕРХНОСТЬ (состояние);</p> <p>d) ОСТОРОЖНО, СТРОИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ (место);</p> <p>e) ОСТОРОЖНО (указать причины) СПРАВА (или СЛЕВА), (или С ОБЕИХ СТОРОН) ОТ ВПП [(номер)];</p> <p>f) ОСТОРОЖНО, ВЕДУТСЯ РАБОТЫ (или ПРЕПЯТСТВИЕ) (место и любые необходимые рекомендации);</p> <p>g) ПО ДОНЕСЕНИЮ (тип воздушного судна) ЭФФЕКТИВНОСТЬ ТОРМОЖЕНИЯ В (время) ХОРОШАЯ (или ОТ ХОРОШЕЙ ДО СРЕДНЕЙ, или СРЕДНЯЯ, или ОТ СРЕДНЕЙ ДО ПЛОХОЙ, или ПЛОХАЯ);</p> <p>h) РД (обозначение РД) МОКРАЯ [или СТОЯЧАЯ ВОДА, или СНЕГ УДАЛЕН (соответственно длина или ширина), или ОБРАБОТАНА ХИМИКАТАМИ, или УЧАСТКИ СУХОГО СНЕГА (или ВЛАЖНОГО СНЕГА, или УПЛОТНЕННОГО СНЕГА, или СЛЯКОТИ, или ЗАМЕРЗШЕЙ СЛЯКОТИ, или ЛЬДА, или МОКРОГО ЛЬДА, или СКРЫТОГО ЛЬДА, или ЛЬДА СО СНЕГОМ, или СУТРОБЫ, или ЗАМЕРЗШИЕ КОЛЕИ И БОРОЗДЫ, или РЫХЛЫЙ ПЕСОК)];</p> <p>i) НАБЛЮДЕНИЕ С АЭРОДРОМНОГО ДИСПЕТЧЕРСКОГО ПУНКТА (метеорологическая информация);</p> <p>j) ДОНЕСЕНИЯ ПИЛОТОВ (метеорологическая информация).</p>	<p>14. TAXIWAY (identification of taxiway) POOR;</p> <p>15. APRON (identification of apron) POOR;</p> <p>16. Plain language remarks</p> <p>b) [(location)] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (number) NOT CURRENT;</p> <p>c) LANDING SURFACE (condition);</p> <p>d) CAUTION CONSTRUCTION WORK (location);</p> <p>e) CAUTION (specify reasons) RIGHT (or LEFT), (or BOTH SIDES) OF RUNWAY [(number)];</p> <p>f) CAUTION WORK IN PROGRESS (or OBSTRUCTION) (position and any necessary advice);</p> <p>g) BRAKING ACTION REPORTED BY (aircraft type) AT (time) GOOD (or GOOD TO MEDIUM, or MEDIUM, or MEDIUM TO POOR, or POOR);</p> <p>h) TAXIWAY (identification of taxiway) WET [or STANDING WATER, or SNOW REMOVED (length and width as applicable), or CHEMICALLY TREATED, or COVERED WITH PATCHES OF DRY SNOW (or WET SNOW, or COMPACTED SNOW, or SLUSH, or FROZEN SLUSH, or ICE, or WET ICE, or ICE UNDERNEATH, or ICE AND SNOW, or SNOWDRIFTS, or FROZEN RUTS AND RIDGES, or LOOSE SAND)];</p> <p>i) TOWER OBSERVES (weather information);</p> <p>j) PILOT REPORTS (weather information).</p>
<p>a) (указать визуальное или не визуальное средство) ВПП (номер) (описание неисправности);</p>	<p>a) (specify visual or non-visual aid) RUNWAY (number) (description of deficiency);</p>

4.3.1.12 ЭКСПЛУАТАЦИОННОЕ СОСТОЯНИЕ ВИЗУАЛЬНЫХ И НЕВИЗУАЛЬНЫХ СРЕДСТВ

4.3.1.13 ПОЛЕТЫ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СОКРАЩЕННОГО МИНИМУМА ВЕРТИКАЛЬНОГО ЭШЕЛОНИРОВАНИЯ (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

*Примечание. См. пп. 12.2.4 и 12.2.5*

*относительно процедур полетов в воздушном пространстве RVSM воздушных судов, не утвержденных для таких полетов.*

...для отказа в разрешении УВД на вход в воздушное пространство RVSM

...для сообщения в тех случаях, когда сильная турбулентность влияет на возможность воздушного судна соблюдать требования к выдерживанию высоты в условиях RVSM

...для сообщения о том, что бортовое оборудование не соответствует техническим требованиям к минимальным характеристикам бортовых систем

...для запроса от воздушного судна информации, как только оно восстановит статус утвержденного для полетов в условиях RVSM или пилот будет готов возобновить полеты RVSM

...для запроса подтверждения о том, что воздушное судно восстановило статус утвержденного для полетов в условиях RVSM или пилот готов возобновить полеты RVSM

...для сообщения о возможности возобновления полетов RVSM после чрезвычайных обстоятельств, связанных с оборудованием или

<p>b) (тип) ОГНИ (неисправность);</p> <p>c) GBAS/SBAS/MLS/ILS КАТЕГОРИИ (категория) (пригодность к эксплуатации);</p> <p>d) ОГНИ РД (описание неисправности);</p> <p>e) (тип системы визуальной индикации глиссады) ВПП (номер) (описание неисправности).</p>	<p>b) (тип) LIGHTING (unserviceability);</p> <p>c) GBAS/SBAS/MLS/ILS CATEGORY (category) (serviceability state);</p> <p>d) TAXIWAY LIGHTING (description of deficiency);</p> <p>e) (type of visual approach slope indicator) RUNWAY (number) (description of deficiency).</p>
<p>a) ПОДТВЕРДИТЕ РАЗРЕШЕНИЕ RVSM;</p> <p>*b) ПОДТВЕРЖДАЮ RVSM;</p> <p>*c) RVSM ОТСУТСТВУЕТ [(дополнительная информация, например государственное воздушное судно)];</p> <p>d) ДАТЬ РАЗРЕШЕНИЕ НА ВХОД В ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО RVSM НЕ МОГУ, ВЫДЕРЖИВАЙТЕ [или СНИЖАЙТЕСЬ ДО, или НАБЕРИТЕ ВЫСОТУ ДО] (уровень);</p> <p>*e) ВЫДЕРЖИВАТЬ RVSM НЕ МОГУ ВСЛЕДСТВИЕ ТУРБУЛЕНТНОСТИ;</p> <p>*f) ВЫДЕРЖИВАТЬ RVSM НЕ МОГУ ВСЛЕДСТВИЕ ОБОРУДОВАНИЯ;</p> <p>g) СООБЩИТЕ, КОГДА СМОЖЕТЕ ВОССТАНОВИТЬ RVSM;</p> <p>h) ПОДТВЕРДИТЕ ВОЗМОЖНОСТЬ ВОССТАНОВЛЕНИЯ RVSM;</p> <p>*i) ГОТОВ ВОССТАНОВИТЬ RVSM.</p>	<p>a) CONFIRM RVSM APPROVED;</p> <p>*b) AFFIRM RVSM;</p> <p>*c) NEGATIVE RVSM [(supplementary information, e.g. State aircraft)];</p> <p>d) UNABLE ISSUE CLEARANCE INTO RVSM AIRSPACE, MAINTAIN [or DESCEND TO, or CLIMB TO] (level);</p> <p>*e) UNABLE RVSM DUE TURBULENCE;</p> <p>*f) UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT;</p> <p>g) REPORT WHEN ABLE TO RESUME RVSM;</p> <p>h) CONFIRM ABLE TO RESUME RVSM;</p> <p>*i) READY TO RESUME RVSM.</p>

метеорологическими условиями

4.3.1.14 СТАТУС ОБСЛУЖИВАНИЯ GNSS

* Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	
а) ПЕРЕДАВАЕМЫЙ GNSS СИГНАЛ НЕ НАДЕЖЕН (или GNSS МОЖЕТ НЕ ОБЕСПЕЧИВАТЬСЯ [ИЗ-ЗА ПОМЕХ])	* Denotes pilot transmission. a) GNSS REPORTED UNRELIABLE (or GNSS MAY NOT BE AVAILABLE [DUE TO INTERFERENCE]);
1) В ОКРЕСТНОСТИ (место) (radius) [МЕЖДУ(уровни)] или	1) IN THE VICINITY OF (location) (radius) [BETWEEN (levels)]; or
2) В РАЙОНЕ (описание) (или В РПИ (название)) [МЕЖДУ (уровни)];	2) IN THE AREA OF (description) (or IN (name) FIR) [BETWEEN (levels)];
б) БАЗОВАЯ GNSS (или SBAS, или GBAS) НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ ДЛЯ (указать операцию) [С (время) ДО (время) (или ДО ПОСЛЕДУЮЩЕГО УВЕДОМЛЕНИЯ)];	b) BASIC GNSS (or SBAS, or GBAS) UNAVAILABLE FOR (specify operation) [FROM (time) TO (time) (or UNTIL FURTHER NOTICE)];
*с) БАЗОВАЯ GNSS НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ [ИЗ-ЗА (причина, например ПОТЕРЯ РАИМ или СРАБАТЫВАНИЕ СИГНАЛИЗАЦИИ РАИМ)];	*c) BASIC GNSS UNAVAILABLE [DUE TO (reason, e.g. LOSS OF RAIM or RAIM ALERT)];

4.3.1.15 УХУЖДЕНИЕ НАВИГАЦИОННЫХ ХАРАКТЕРИСТИК ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

*д) GBAS (или SBAS) НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ;	*d) GBAS (or SBAS) UNAVAILABLE;
е) ПОДТВЕРДИТЕ НАВИГАЦИЮ ПО GNSS;	e) CONFIRM GNSS NAVIGATION; and
*ф) ПОДТВЕРЖДАЮ НАВИГАЦИЮ ПО GNSS.	*f) AFFIRM GNSS NAVIGATION.
* Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	* Denotes pilot transmission.
ВЫДЕРЖИВАТЬ RNP НЕ МОГУ (указать тип) (или RNAV) [ИЗ-ЗА (причина, например ПОТЕРЯ РАИМ или СРАБАТЫВАНИЕ СИГНАЛИЗАЦИИ РАИМ)].	UNABLE RNP (specify type) (or RNAV) [DUE TO (reason, e.g. LOSS OF RAIM or RAIM ALERT)].

4.3.2 Районное диспетчерское обслуживание

Ситуация

4.3.2.1 ВЫДАЧА РАЗРЕШЕНИЙ

	Фразеология	Phraseologies
а) (наименование органа) РАЗРЕШАЕТ (позывной воздушного судна);		a) (name of unit) CLEARS (aircraft call sign);
б) (позывной воздушного судна) РАЗРЕШАЮ;		b) (aircraft call sign) CLEARED TO;
с) ДАЮ НОВОЕ РАЗРЕШЕНИЕ (подробности измененного разрешения) [ОСТАВАЮЩАЯ ЧАСТЬ РАЗРЕШЕНИЯ НЕ МЕНЯЕТСЯ];		c) RECLEARED (amended clearance details) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED];
д) ДАЮ НОВОЕ РАЗРЕШЕНИЕ (измененный участок маршрута) ДО (основная точка первоначального маршрута) [ОСТАВАЮЩАЯ ЧАСТЬ РАЗРЕШЕНИЯ НЕ МЕНЯЕТСЯ];		d) RECLEARED (amended route portion) TO (significant point of original route) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED];
е) ВХОДИТЕ В КОНТРОЛИРУЕМОЕ ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО (или КОНТРОЛИРУЕМУЮ ЗОНУ)		e) ENTER CONTROLLED AIRSPACE (or CONTROL ZONE) [VIA (significant point or route)] AT (level) [AT

<p>[ЧЕРЕЗ (основная точка или маршрут)] НА (уровень) [В (время)];</p> <p>f) ВЫХОДИТЕ ИЗ КОНТРОЛИРУЕМОГО ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА (или КОНТРОЛИРУЕМОЙ ЗОНЫ) [ЧЕРЕЗ (основная точка или маршрут)] НА (уровень) (или В НАБОРЕ ВЫСОТЫ, или СО СНИЖЕНИЕМ);</p> <p>g) ВЫХОДИТЕ НА МАРШРУТ (указать) В (основная точка) НА (уровень) [В (время)].</p>	<p>(time)];</p> <p>f) LEAVE CONTROLLED AIRSPACE (or CONTROL ZONE) [VIA (significant point or route)] AT (level) (or CLIMBING, or DESCENDING);</p> <p>g) JOIN (specify) AT (significant point) AT (level) [AT (time)].</p>
<p>a) ОТ (место) ДО (место);</p> <p>b) ДО (место), затем при необходимости следует:</p> <p>1) ПРЯМО;</p> <p>2) ЧЕРЕЗ (маршрут и/или основные точки);</p> <p>3) ЗАПЛАНИРОВАННЫЙ МАРШРУТ ПОЛЕТА.</p>	<p>a) FROM (location) TO (location);</p> <p>b) TO (location), followed as necessary by:</p> <p>1) DIRECT;</p> <p>2) VIA (route and/or significant points);</p> <p>3) FLIGHT PLANNED ROUTE;</p>

4.3.2.2 УКАЗАНИЕ МАРШРУТА И ГРАНИЦЫ ДЕЙСТВИЯ РАЗРЕШЕНИЯ

<p>Примечание. Условия использования этой фразы указаны в п. 4.5.7.2 главы 4;</p> <p>4) ЧЕРЕЗ (расстояние) ДУГА DME (направление) (наименование станции DME);</p> <p>с) (маршрут) ИСПОЛЬЗОВАТЬ НЕВОЗМОЖНО ВСЛЕДСТВИЕ (причина) ВОЗМОЖНЫЙ ВАРИАНТ[Ы] (маршруты) ВЫБРАННЫЙ СООБЩИТЕ.</p>	<p>Note.— Conditions associated with the use of this phrase are in Chapter 4, 4.5.7.2.</p> <p>4) VIA (distance) DME ARC (direction) OF (name of DME station);</p> <p>c) (route) NOT AVAILABLE DUE (reason) ALTERNATIVE[S] IS/ARE (routes) ADVISE.</p>
--	---

4.3.2.3 ВЫДЕРЖИВАНИЕ УКАЗАННЫХ УРОВНЕЙ

<p>a) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (уровень) [ДО (основная точка)];</p> <p>b) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (уровень) ДО ПРОХОЖДЕНИЯ (основная точка);</p> <p>с) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (уровень) ДО (минуты) ПОСЛЕ ПРОХОЖДЕНИЯ (основная точка);</p> <p>d) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (уровень) ДО (время);</p> <p>e) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (уровень) ДО ПОЛУЧЕНИЯ УКАЗАНИЯ ОТ (наименование органа);</p> <p>f) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (уровень) ДО ДАЛЬНЕЙШИХ УКАЗАНИЙ;</p> <p>g) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (уровень) ПОКА НАХОДИТЕСЬ В КОНТРОЛИРУЕМОМ ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ;</p> <p>h) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ ВЫСОТУ В ИНТЕРВАЛЕ ОТ (уровень) ДО (уровень).</p>	<p>a) MAINTAIN (level) [TO (significant point)];</p> <p>b) MAINTAIN (level) UNTIL PASSING (significant point);</p> <p>c) MAINTAIN (level) UNTIL (minutes) AFTER PASSING (significant point);</p> <p>d) MAINTAIN (level) UNTIL (time);</p> <p>e) MAINTAIN (level) UNTIL ADVISED BY (name of unit);</p> <p>f) MAINTAIN (level) UNTIL FURTHER ADVISED;</p> <p>g) MAINTAIN (level) WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE;</p> <p>h) MAINTAIN BLOCK (level) TO (level).</p>
<p>Примечание. Термин "ВЫДЕРЖИВАЙТЕ" не должен</p>	<p>Note.— The term "MAINTAIN" is not to be used in lieu of</p>

4.3.2.4 УКАЗАНИЕ КРЕЙСЕРСКИХ ЭШЕЛОНОВ

<p>использоваться вместо терминов "СНИЖАЙТЕСЬ" или "НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ" при передаче воздушному судну указания изменить уровень.</p>	<p>"DESCEND" or "CLIMB" when instructing an aircraft to change level.</p>
<p>а) СЛЕДУЙТЕ ЧЕРЕЗ (основная точка) НА (или) ВЫШЕ, (или) НИЖЕ) (уровень);</p> <p>б) СЛЕДУЙТЕ ЧЕРЕЗ (основная точка) В (время) ИЛИ ПОЗДНЕЕ (или) РАНЬШЕ) НА (уровень);</p> <p>в) НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ В КРЕЙСЕРСКОМ РЕЖИМЕ МЕЖДУ (уровень) (или) ВЫШЕ (уровень));</p> <p>д) СЛЕДУЙТЕ НА (расстояние) МИЛИ (GNSS или DME) [(направление)] ОТ (наименование станции DME) ИЛИ НА (или) ВЫШЕ, (или) НИЖЕ) (уровень).</p>	<p>a) CROSS (significant point) AT (or ABOVE, or BELOW) (level);</p> <p>b) CROSS (significant point) AT (time) OR LATER (or BEFORE) AT (level);</p> <p>c) CRUISE CLIMB BETWEEN (levels) (or ABOVE (level));</p> <p>d) CROSS (distance) MILES, (GNSS or DME) [(direction)] OF (name of DME station) OR (distance) [(direction)] OF (significant point) AT (or ABOVE or BELOW) (level).</p>

4.3.2.5 АВАРИЙНОЕ СНИЖЕНИЕ

<p>*а) АВАРИЙНОЕ СНИЖЕНИЕ (намерения);</p> <p>б) ВНИМАНИЮ ВСЕХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, НАХОДЯЩИХСЯ В БЛИЗИ [или] В] (основная точка или место) ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ АВАРИЙНОЕ СНИЖЕНИЕ С (уровень) (затем, при необходимости, следуют конкретные указания, разрешения, информация о движении и т. д.).</p> <p>* Обозначает фразеологично, используемую пилотом.</p> <p>ОЖИДАЙТЕ РАЗРЕШЕНИЯ (или тип разрешения) В (время).</p>	<p>*а) EMERGENCY DESCENT (intentions);</p> <p>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.).</p> <p>* Denotes pilot transmission.</p> <p>EXPECT CLEARANCE (or type of clearance) AT (time).</p>
<p>НЕ МОГУ РАЗРЕШИТЬ, ДВИЖЕНИЕ (направление) (тип воздушного судна) (эшелон) РАСЧЕТНОЕ (или) НАД (основная точка) В (время) ПОЗЫВНОЙ (языковой) СООБЩИТЕ О НАМЕРЕНИЯХ.</p>	<p>UNABLE, TRAFFIC (direction) BOUND (type of aircraft) (level) ESTIMATED (or OVER) (significant point) AT (time) CALL SING (call sing) ADVISE INTENTIONS.</p>

4.3.2.6 ЕСЛИ РАЗРЕШЕНИЕ НЕ МОЖЕТ БЫТЬ ВЫДАНО НЕПОСРЕДСТВЕННО ПОСЛЕ ПОСТУПЛЕНИЯ ЗАПРОСА

4.3.2.7 ЕСЛИ РАЗРЕШЕНИЕ НА ОТКЛОНЕНИЕ НЕ МОЖЕТ БЫТЬ ВЫДАНО

4.3.2.8 УКАЗАНИЯ ПО ЭШЕЛОНИРОВАНИЮ

<p>а) СЛЕДУЙТЕ ЧЕРЕЗ (основная точка) В (время) [ИЛИ ПОЗЖЕ (или) ИЛИ РАНЬШЕ)];</p> <p>б) СООБЩИТЕ ВОЗМОЖНОСТЬ ПРОЛЕТА (основная точка) В (время или уровень);</p> <p>в) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ ЧИСЛО МАХА (число) [ИЛИ БОЛЬШЕ (или) ИЛИ МЕНЬШЕ]] ДО (основная точка)];</p>	<p>a) CROSS (significant point) AT (time) [OR LATER (or OR BEFORE)];</p> <p>b) ADVISE IF ABLE TO CROSS (significant point) AT (time or level);</p> <p>c) MAINTAIN MACH (number) [OR GREATER (or OR LESS)] [UNTIL (significant point)];</p>
--	--

- d) НЕ ПРЕВЫШАЙТЕ ЧИСЛО МАХА (число);
- e) ПОДТВЕРДИТЕ ВЫХОД НА ЛИНИЮ ПУТИ МЕЖДУ (основная точка) И (основная точка) [С НУЛЕВЫМ СМЕЩЕНИЕМ];
- \*f) ВЫШЕЛ НА ЛИНИЮ ПУТИ МЕЖДУ (основная точка) И (основная точка) [С НУЛЕВЫМ СМЕЩЕНИЕМ];
- g) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ ЛИНИЮ ПУТИ МЕЖДУ (основная точка) И (основная точка). ДОЛОЖИТЕ О ВЫХОДЕ НА ЛИНИЮ ПУТИ;
- \*h) ВЫШЕЛ НА ЛИНИЮ ПУТИ;
- i) ПОДТВЕРДИТЕ НУЛЕВОЕ СМЕЩЕНИЕ;
- \*j) ПОДТВЕРЖДАЮ НУЛЕВОЕ СМЕЩЕНИЕ.

\* Обозначает фразеологично, используемую пилотом.

- d) DO NOT EXCEED MACH (number);
- e) CONFIRM ESTABLISHED ON THE TRACK BETWEEN (significant point) AND (significant point) [WITH ZERO OFFSET];
- \*f) ESTABLISHED ON THE TRACK BETWEEN (significant point) AND (significant point) [WITH ZERO OFFSET];
- g) MAINTAIN TRACK BETWEEN (significant point) AND (significant point). REPORT ESTABLISHED ON THE TRACK;
- \*h) ESTABLISHED ON THE TRACK;
- i) CONFIRM ZERO OFFSET;
- \*j) AFFIRM ZERO OFFSET.

\* Denotes pilot transmission.

Примечание. При использовании для применения бокового эшелонирования на основе YOR/GNSS требуется подтверждение нулевого смещения (см. п. 5.4.1.2).

#### 4.3.2.9 УКАЗАНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ПОЛЕТОМ ПО ЛИНИИ ПУТИ (СМЕЩЕННОЙ), ПАРАЛЛЕЛЬНОЙ РАЗРЕШЕННОМУ МАРШРУТУ

- a) СООБЩИТЕ ВОЗМОЖНОСТЬ ПОЛЕТА С ПАРАЛЛЕЛЬНЫМ СМЕЩЕНИЕМ;
- b) СЛЕДУЙТЕ СО СМЕЩЕНИЕМ (расстояние) ВПРАВО/ВЛЕВО ОТ (маршрут) (линия пути) [ОСЕВАЯ ЛИНИЯ] [В (основная точка или время)] [ДО (основная точка или время)];
- c) ПРЕКРАТИТЕ ПОЛЕТ СО СМЕЩЕНИЕМ (указания о возобновлении полета по разрешенному маршруту или другая информация).

- a) ADVISE IF ABLE TO PROCEED PARALLEL OFFSET;
- b) PROCEED OFFSET (distance) RIGHT/LEFT OF (route) (track) [CENTRE LINE] [AT (significant point or time)] [UNTIL (significant point or time)];
- c) CANCEL OFFSET (instructions to rejoin cleared flight route or other information).



4.3.3 Диспетчерское обслуживание подхода

Ситуация

4.3.3.1 УКАЗАНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ВЫЛЕТОМ

Фразеология

- a) [ПОСЛЕ ВЫЛЕТА] ВЫПОЛНИТЕ РАЗВОРОТ ВПРАВО (или ВЛЕВО) КУРС (три цифры) (или ВЫДЕРЖИВАЙТЕ КУРС ВПШ) (или СЛЕДУЙТЕ ПО ПРОДОЛЖЕНИЮ ОСЕВОЙ ЛИНИИ ВПП) ДО (уровень или основная точка) [(при необходимости другие указания)];
- b) ПО ДОСТИЖЕНИИ (или ПОСЛЕ ПРОХОЖДЕНИЯ) (уровень или основная точка) (указания);
- c) ВЫПОЛНИЙТЕ РАЗВОРОТ ВПРАВО (или ВЛЕВО) КУРС (три цифры) НА (уровень) [ДЛЯ ВЫХОДА НА (линия пути, маршрут, авиатрасса и т. д.)];
- d) (название и номер стандартного маршрута вылета) [ВЫЛЕТ];
- e) 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];
- f) РАЗРЕШАЮ (обозначение) ВЫЛЕТ.

Примечание. Условия использования этой фразы указаны в п. 4.5.7.2 главы 4;

... разрешение напрямую следовать с предварительным уведомлением о будущем указании возобновить полет по SID

- g) РАЗРЕШАЮ ПРЯМО НА (точка пути), НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ ДО (уровень) ОЖИДАЙТЕ ВОЗВРАЩЕНИЕ НА SID [(обозначение SID)] [В (точка пути)];

затем

ВОЗВРАЩАЙТЕСЬ НА SID [(обозначение SID)] [В (точка пути)];

- h) РАЗРЕШАЮ ПРЯМО НА (точка пути), НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ ДО (уровень),

затем

ВОЗВРАЩАЙТЕСЬ НА SID (обозначение SID) [В (точка пути)].

4.3.3.2 УКАЗАНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ЗАХОДОМ НА ПОСАДКУ

Примечание. Обозначение схемы захода на посадку по приборам на аэронавигационной карте используется для указания конкретного типа захода

Phraseologies

- 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)];
- b) AFTER REACHING (or PASSING) (level or significant point) (instructions);
- c) TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (three digits) TO (level) [TO INTERCEPT (track, route, airway, etc.)];
- d) (standard departure name and number) [DEPARTURE];
- 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];
- f) CLEARED (designation) DEPARTURE;

Note.— Conditions associated with the use of this phrase are in Chapter 4, 4.5.7.2.

- g) CLEARED DIRECT (waypoint), CLIMB TO (level), EXPECT TO REJOIN SID [(SID designator)] [AT (waypoint)];

then

REJOIN SID [(SID designator)] [AT (waypoint)];

- h) CLEARED DIRECT (waypoint), CLIMB TO (level),

then

REJOIN SID (SID designator) AT (waypoint).

- a) CLEARED (designation) ARRIVAL;
- b) CLEARED TO (clearance limit) (designation);

на посадку. Когда в таком обозначении используется

### Ситуация

индекс в круглых скобках для указания исключительных условий, например "(только LNAV/VNAV)" или "(AR)" и т. д., текст в круглых скобках не является частью разрешения УВД.

... разрешение следовать напрямую с предварительным уведомлением о будущем указании возвратиться на STAR

### Фразеология

с) РАЗРЕШАЮ (или СЛЕДУЙТЕ) (подробная информация о маршруте следования);  
д) РАЗРЕШАЮ ПРЯМО НА (точка пути), СНИЖАЙТЕСЬ ДО (уровень), ОЖИДАЙТЕ ВОЗВРАЩЕНИЯ НА STAR [(обозначение STAR)] В (точка пути), затем

ВОЗВРАЩАЙТЕСЬ НА STAR [(обозначение STAR)]  
[В (точка пути)];

е) РАЗРЕШАЮ ПРЯМО НА (точка пути), СНИЖАЙТЕСЬ ДО (уровень), затем

ВОЗВРАЩАЙТЕСЬ НА STAR (обозначение STAR)  
В (точка пути);

ф) РАЗРЕШАЮ ЗАХОД НА ПОСАДКУ (тип захода на посадку) [ВП (номер)];  
г) РАЗРЕШАЮ (тип захода посадку) ВП (номер) СЛЕДУЙТЕ ПО КРУГУ НА ВП (номер);  
д) РАЗРЕШАЮ ЗАХОД НА ПОСАДКУ [ВП (номер)];  
и) НАЧИНАЙТЕ ЗАХОД НА ПОСАДКУ В (время);  
\*ж) ПРОШУ РАЗРЕШИТЬ ЗАХОД НА ПОСАДКУ С ПРЯМОЙ [(тип захода на посадку)] [ВП (номер)];  
к) РАЗРЕШАЮ ЗАХОД НА ПОСАДКУ С ПРЯМОЙ [(тип захода на посадку)] [ВП (номер)];  
л) ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ ЗЕМЛЮ;  
м) ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ [ОГНИ] ВП;  
\*н) ПРОШУ РАЗРЕШИТЬ ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД НА ПОСАДКУ;  
о) РАЗРЕШАЮ ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД НА ПОСАДКУ ВП (номер);

... когда пилот запрашивает разрешение на визуальный заход на посадку

### Phraseologies

с) CLEARED (or PROCEED) (details of route to be followed);  
д) CLEARED DIRECT (waypoint), DESCEND TO (level), EXPECT TO REJOIN STAR [(STAR designator)] AT (waypoint), then

REJOIN STAR [(STAR designator)] [AT (waypoint)];

е) CLEARED DIRECT (waypoint), DESCEND TO (level), then

REJOIN STAR (STAR designator) AT (waypoint);

ф) CLEARED (type of approach) APPROACH [RUNWAY (number)];  
г) CLEARED (type of approach) RUNWAY (number) FOLLOWED BY CIRCLING TO RUNWAY (number);  
д) CLEARED APPROACH [RUNWAY (number)];  
и) COMMENCE APPROACH AT (time);  
\*ж) REQUEST STRAIGHT-IN [(type of approach)] APPROACH [RUNWAY (number)];  
к) CLEARED STRAIGHT-IN [(type of approach)] APPROACH [RUNWAY (number)];  
л) REPORT VISUAL;  
м) REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT;  
\*н) REQUEST VISUAL APPROACH;  
о) CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (number);

Ситуация

...запрос сведений о способности пилота выполнить визуальный заход на посадку

Примечание. См. п. 6.5.3 в отношении положений, касающихся процедур визуального захода на посадку.

... в случае следующих один за другим визуальных заходов на посадку, когда пилот следующего позади воздушного судна докладывает о том, что он видит находящееся впереди воздушное судно

Фразеология

р) СООБЩИТЕ О ВОЗМОЖНОСТИ ВЫПОЛНИТЬ ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД НА ПОСАДКУ ВПП (номер);

q) РАЗРЕШАЮ ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД НА ПОСАДКУ ВПП (номер). ВЫДЕРЖИВАЙТЕ СВОЙ ИНТЕРВАЛ ЭШЕЛОНИРОВАНИЯ ОТ СЛЕДУЮЩЕГО ВПЕРЕДИ ВОЗДУШНОГО СУДНА (тип воздушного судна и при необходимости категория турбулентности в следе); [ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ О ТУРБУЛЕНТНОСТИ В СЛЕДЕ];

г) ДОЛОЖИТЕ (основная точка); [НА ЛИНИИ ПУТИ УДАЛЕНИЯ ИЛИ НА ЛИНИИ ПУТИ ПРИБЛИЖЕНИЯ];

с) ДОЛОЖИТЕ НАЧАЛО СТАНДАРТНОГО РАЗВОРОТА;

\*t) ПРОШУ РАЗРЕШИТЬ СНИЖЕНИЕ В ВМУ;

u) ОБЕСПЕЧИВАЙТЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ САМОСТОЯТЕЛЬНО;

v) ОСТАВАЙТЕСЬ В ВМУ;

w) ЗНАКОМЫ ЛИ ВЫ С ПОРЯДКОМ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ (наименование);

\*x) ПРОШУ РАЗРЕШИТЬ ЗАХОД НА ПОСАДКУ (тип захода на посадку) [ВПП (номер)];

\* Обозначает фразеологию, используемую пилотом.

Phraseologies

p) ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL APPROACH RUNWAY (number);

q) CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (number), MAINTAIN OWN SEPARATION FROM PRECEDING (aircraft type and wake turbulence category as appropriate) [CAUTION WAKE TURBULENCE];

r) REPORT (significant point); [OUTBOUND, or INBOUND];

s) REPORT COMMENCING PROCEDURE TURN;

\*t) REQUEST VMC DESCENT;

u) MAINTAIN OWN SEPARATION;

v) MAINTAIN VMC;

w) ARE YOU FAMILIAR WITH (name) APPROACH PROCEDURE;

\*x) REQUEST (type of approach) APPROACH [RUNWAY (number)];

\* Denotes pilot transmission.

4.3.3.3 РАЗРЕШЕНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ПОЛЕТОМ В ЗОНЕ ОЖИДАНИЯ

... визуально

... по опубликованной схеме ожидания над средством или контрольной точкой

a) ОЖИДАЙТЕ ВИЗУАЛЬНО [НАД (место), (или) МЕЖДУ (два заметных наземных ориентира)];

b) РАЗРЕШАЮ (или) СЛЕДУЙТЕ) ДО (основная точка, название средства или контрольной точки)

[ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или) НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ ИЛИ СНИЖАЙТЕСЬ ДО (уровень)] ОЖИДАЙТЕ [(направление)] В СООТВЕТСТВИИ С ОПУБЛИКОВАННОЙ СХЕМОЙ ОЖИДАЙТЕ ЗАХОД НА ПОСАДКУ (или) ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗРЕШЕНИЕ) В (время);

a) HOLD VISUAL [OVER] (position), (or) BETWEEN (two prominent landmarks);

b) CLEARED (or) PROCEED TO (significant point, name of facility or fix) [MAINTAIN (or) CLIMB (or) DESCEND TO (level)] HOLD [(direction)] AS PUBLISHED EXPECT APPROACH (or) FURTHER CLEARANCE) AT (time);

<p>... когда требуется подробное разрешение на ожидание</p>	<p>*с) ПРОШУ УКАЗАНИЙ ПО ОЖИДАНИЮ;          d) РАЗРЕШАЮ (или СЛЕДУЙТЕ) ДО (основная точка, название средства или контрольной точки) [ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ или СНИЖАЙТЕСЬ ДО) (уровень)] ОЖИДАЙТЕ [(направление)] [РАДИАЛ, КУРС, ЛИНИЯ ПУТИ ПРИБЛИЖЕНИЯ (три цифры) В ГРАДУСАХ] ПРАВОСТОРОННЯЯ (или ЛЕВОСТОРОННЯЯ) СХЕМА [ВРЕМЯ ПО ЛИНИИ ПУТИ УДАЛЕНИЯ (число) МИНУТ] ОЖИДАЙТЕ РАЗРЕШЕНИЯ НА ЗАХОД НА ПОСАДКУ (или ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗРЕШЕНИЕ) В (время) (при необходимости, дополнительные указания);          e) РАЗРЕШАЮ ДО (три цифры) РАДИАЛА (название) VOR НА (расстояние) ОТ КОНТРОЛЬНОЙ ТОЧКИ DME [ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ или СНИЖАЙТЕСЬ ДО) (уровень)] ОЖИДАЙТЕ [(направление)] ПРАВОВОСТОРОННЯЯ (или ЛЕВОСТОРОННЯЯ) СХЕМА] [ВРЕМЯ ПО ЛИНИИ ПУТИ УДАЛЕНИЯ (число) МИНУТ] ОЖИДАЙТЕ РАЗРЕШЕНИЯ НА ЗАХОД НА ПОСАДКУ (или ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗРЕШЕНИЕ) В (время) (при необходимости, дополнительные указания);          f) РАЗРЕШАЮ ДО (три цифры) РАДИАЛА (название) VOR НА (расстояние) ОТ КОНТРОЛЬНОЙ ТОЧКИ DME [ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ или СНИЖАЙТЕСЬ ДО) (уровень)] ОЖИДАЙТЕ МЕЖДУ (расстояние) И (расстояние) DME [ПРАВОВОСТОРОННЯЯ (или ЛЕВОСТОРОННЯЯ) СХЕМА] ОЖИДАЙТЕ РАЗРЕШЕНИЯ НА ЗАХОД НА ПОСАДКУ (или ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗРЕШЕНИЕ) В (время) (при необходимости, дополнительные указания)].</p> <p>* Обозначает фразеологию, используемую пилотом.</p>	<p>*с) 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 FIX [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);          f) CLEARED TO THE (three digits) RADIAL OF THE (name) VOR AT (distance) DME FIX [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)] HOLD BETWEEN (distance) AND (distance) DME [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time) (additional instructions, if necessary).</p> <p>* Denotes pilot transmission.</p>
<p>4.3.3.4 ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ ВРЕМЯ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ</p>	<p>a) ЗАДЕРЖКА НЕ ПРЕДВИДИТСЯ;          b) ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ ВРЕМЯ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ (время);          c) ИЗМЕНЕННОЕ ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ ВРЕМЯ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ (время);          d) ЗАДЕРЖКА НЕ УСТАНОВЛЕНА (причины).</p>	<p>a) NO DELAY EXPECTED;          b) EXPECTED APPROACH TIME (time);          c) REVISED EXPECTED APPROACH TIME (time);          d) DELAY NOT DETERMINED (reasons).</p>

4.3.4 Фразеология, используемая на аэродроме и в окрестностях аэродрома

Ситуация

Фразеология

Phraseologies

Ситуация	Фразеология	Phraseologies
4.3.4.1 ОПОЗНАВАНИЕ ВОЗДУШНОГО СУДНА	ВКЛЮЧИТЕ ПОСАДОЧНЫЕ ФАРЫ.	SHOW LANDING LIGHTS.
4.3.4.2 ВИЗУАЛЬНОЕ ПОДТВЕРЖДЕНИЕ	а) ПОДТВЕРДИТЕ ДВИЖЕНИЕМ ЭЛЕРОНОВ (или РУЛЯ НАПРАВЛЕНИЯ); б) ПОДТВЕРДИТЕ ПОКАЧИВАНИЕМ С КРЫЛА НА КРЫЛО; в) ПОДТВЕРДИТЕ МИГАНИЕМ ПОСАДОЧНЫХ ФАР.	а) ACKNOWLEDGE BY MOVING ALERONS (or RUDDER); б) ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS; в) ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS.
4.3.4.3 ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЕЙ	... для запроса разрешения на запуск двигателей  ... ответы УВД	*а) [aircraft location] REQUEST START UP; *б) [aircraft location] REQUEST START UP, INFORMATION (ATIS identification); в) START UP APPROVED; д) START UP AT (time); е) EXPECT START UP AT (time); ф) START UP AT OWN DISCRETION; г) EXPECT DEPARTURE (time) START UP AT OWN DISCRETION. * Denotes pilot transmission.
4.3.4.4 БУКСИРОВКА ХВОСТОМ ВПЕРЕД	Примечание. Когда этого требуют местные процедуры, разрешение на буксировку хвостом вперед необходимо получить у аэродромного диспетчерского пункта.  ... воздушное судно/УВД	*а) [местонахождение воздушного судна] ПРОШУ ЗАПУСК; *б) [местонахождение воздушного судна] ПРОШУ ЗАПУСК, ИНФОРМАЦИЮ (обозначение ATIS); в) ЗАПУСК РАЗРЕШАЮ; д) ЗАПУСКАЙТЕ ДВИГАТЕЛИ В (время); е) ПРЕДПОЛАГАЕМЫЙ ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЕЙ В (время); ф) ЗАПУСКАЙТЕ ДВИГАТЕЛИ ПО СВОЕМУ УСМОТРЕНИЮ; г) ПРЕДПОЛАГАЕМЫЙ ВЫЛЕТ (время) ЗАПУСКАЙТЕ ДВИГАТЕЛИ ПО СВОЕМУ УСМОТРЕНИЮ. * Обозначает фразеологию, используемую пилотом.
		*а) [aircraft location] REQUEST PUSHBACK; б) PUSHBACK APPROVED; в) STAND BY; д) PUSHBACK AT OWN DISCRETION; е) EXPECT (number) MINUTES DELAY DUE (reason). * Denotes pilot transmission.

<p>4.3.4.5 ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ ПРИ БУКСИРОВКЕ</p> <p>... ответ УВД</p>	<p>†а) ПРОШУ РАЗРЕШИТЬ БУКСИРОВКУ [название авиакомпании] (тип воздушного судна) ОТ (место) ДО (место);</p> <p>б) БУКСИРОВКУ РАЗРЕШАЮ ЧЕРЕЗ (конкретный маршрут следования);</p> <p>в) ОСТАВАЙТЕСЬ НА МЕСТЕ;</p> <p>г) ЖДИТЕ.</p> <p>† Обозначает запрос от комплекса "воздушное судно/буксировщик".</p>	<p>†а) REQUEST TOW [company name] (aircraft type) FROM (location) TO (location);</p> <p>б) TOW APPROVED VIA (specific routing to be followed);</p> <p>с) HOLD POSITION;</p> <p>г) STAND BY.</p> <p>† Denotes transmission from aircraft/tow vehicle combination.</p>
<p>4.3.4.6 ЗАПРОС ПРОВЕРКИ ВРЕМЕНИ ИЛИ ДАННЫХ ОБ АЭРОДРОМЕ ДЛЯ ВЫЛЕТА</p> <p>... когда радиовещательная информация ATIS не обеспечивается</p>	<p>*а) ПРОШУ ПРОВЕРКУ ВРЕМЕНИ;</p> <p>б) ВРЕМЯ (время);</p> <p>*с) ПРОШУ ИНФОРМАЦИЮ ДЛЯ ВЫЛЕТА;</p> <p>д) 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)].</p> <p>Примечание. Если видимость и RVR измеряются в нескольких точках, для взлета следует использовать значения, репрезентативные для зоны пробега/дальнего конца ВПП.</p> <p>* Обозначает фразеологично, используемую пилотом.</p>	<p>*а) REQUEST TIME CHECK;</p> <p>б) TIME (time);</p> <p>*с) REQUEST DEPARTURE INFORMATION;</p> <p>д) 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)].</p> <p>Note. — If multiple visibility and RVR observations are available, those that represent the roll-out/stop end zone should be used for take-off.</p> <p>* Denotes pilot transmission.</p>
<p>4.3.4.7 РУЛЕНИЕ</p> <p>... при вылете</p> <p>... если требуются подробные указания по рулению</p>	<p>*а) [тип воздушного судна] [категория турбулентности в следе, если "сверхтяжелое" или "тяжелое"] [местонахождение воздушного судна] РАЗРЕШИТЕ РУЛЕНИЕ [намерения];</p> <p>*б) [тип воздушного судна] [категория турбулентности в следе, если "сверхтяжелое" или "тяжелое"] [местонахождение воздушного судна] (правила полетов) В (аэродром назначения) РАЗРЕШИТЕ РУЛЕНИЕ [намерения];</p> <p>с) РУЛИТЕ НА ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ [номер] [ВПП (номер)] [ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД ВПП (номер) (или ПЕРЕСЕКАЙТЕ ВПП (номер))] [ВРЕМЯ (время)];</p> <p>*д) [тип воздушного судна] [категория турбулентности в следе, если "сверхтяжелое" или "тяжелое"] ПРОШУ ПОДРОБНЫХ УКАЗАНИЙ ПО РУЛЕНИЮ;</p>	<p>*а) [aircraft type] [wake turbulence category if "super" or "heavy"] [aircraft location] REQUEST TAXI [intentions];</p> <p>*б) [aircraft type] [wake turbulence category if "super" or "heavy"] [aircraft location] (flight rules) TO (aerodrome of destination) REQUEST TAXI [intentions];</p> <p>с) TAXI TO HOLDING POINT [number] [RUNWAY (number)] [HOLD SHORT OF RUNWAY (number) (or CROSS RUNWAY (number))] [TIME (time)];</p> <p>*д) [aircraft type] [wake turbulence category if "super" or "heavy"] REQUEST DETAILED TAXI INSTRUCTIONS;</p>

<p>... если не обеспечивается информация об аэродроме из других альтернативных источников, например ATIS</p>	<p>е) РУЛИТЕ НА ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ [номер] [ВПП (номер)] ЧЕРЕЗ (конкретный маршрут следования) [ВРЕМЯ (время)] [ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД ВПП (номер) (или ПЕРЕСЕКАЙТЕ ВПП (номер))];</p> <p>ф) РУЛИТЕ НА ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ [номер] (затем дается соответствующая информация об аэродроме) [ВРЕМЯ (время)];</p> <p>г) ВЫПОЛНИТЕ (или ПОВОРАЧИВАЙТЕ) ПЕРВЫЙ (или ВТОРОЙ) НАЛЕВО (или НАПРАВО);</p> <p>h) РУЛИТЕ ПО (обозначение РД);</p> <p>и) РУЛИТЕ ПО ВПП (номер);</p> <p>j) РУЛИТЕ К ВОКЗАЛУ (или другое место, например ПЛОЩАДКА ДЛЯ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ) [МЕСТО СТОЯНКИ (номер)];</p>	<p>е) TAXI TO HOLDING POINT [(number)] [RUNWAY (number)] VIA (specific route to be followed) [TIME (time)] [HOLD SHORT OF RUNWAY (number) (or CROSS RUNWAY (number))];</p>
<p>... для полетов вертолетов</p>	<p>ф) РУЛИТЕ НА ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ [номер] (затем дается соответствующая информация об аэродроме) [ВРЕМЯ (время)];</p> <p>г) ВЫПОЛНИТЕ (или ПОВОРАЧИВАЙТЕ) ПЕРВЫЙ (или ВТОРОЙ) НАЛЕВО (или НАПРАВО);</p> <p>h) РУЛИТЕ ПО (обозначение РД);</p> <p>и) РУЛИТЕ ПО ВПП (номер);</p> <p>j) РУЛИТЕ К ВОКЗАЛУ (или другое место, например ПЛОЩАДКА ДЛЯ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ) [МЕСТО СТОЯНКИ (номер)];</p> <p>*к) РАЗРЕШИТЕ РУЛЕНИЕ ПО ВОЗДУХУ ОТ (или ЧЕРЕЗ) ДО (соответственно место или маршрут);</p> <p>l) РУЛИТЕ ПО ВОЗДУХУ ДО (или ЧЕРЕЗ) (соответственно место или маршрут) [ОСТОРОЖНО (пыль, поземок, мусор, рулящее легкое воздушное судно, люди и т. д.)];</p> <p>м) РУЛИТЕ ПО ВОЗДУХУ ЧЕРЕЗ (прямо, согласно запросу или по установленному маршруту) ДО (место, вертодром, эксплуатационная или рабочая площадка, действующая или недействующая ВПП). СЛЕДИТЕ ЗА (воздушные суда или транспортные средства или люди);</p>	<p>ф) TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND) LEFT (or RIGHT);</p> <p>h) TAXI VIA (identification of taxiway);</p> <p>и) TAXI VIA RUNWAY (number);</p> <p>j) TAXI TO TERMINAL (or other location, e.g. GENERAL AVIATION AREA) [STAND (number)];</p>
<p>... после посадки</p>	<p>*п) РАЗРЕШИТЕ РАЗВОРОТ НА 180 ПО ВПП;</p> <p>o) РАЗРЕШАЮ РАЗВОРОТ НА 180 ПО ВПП;</p> <p>р) РАЗВОРОТ НА 180 ПО ВПП(номер);</p>	<p>*п) REQUEST BACKTRACK;</p> <p>o) BACKTRACK APPROVED;</p> <p>р) BACKTRACK RUNWAY (number);</p>
<p>... общая фразеология</p>	<p>*q) [(местонахождение воздушного судна)] РАЗРЕШИТЕ РУЛЕНИЕ ДО (место назначения на аэродроме);</p> <p>р) РУЛИТЕ ПРЯМО ВПЕРЕД;</p> <p>с) РУЛИТЕ, СОБЛЮДАЯ ОСТОРОЖНОСТЬ;</p> <p>т) ПРОПУСТИТЕ (описание и местонахождение другого воздушного судна);</p> <p>*u) ПРОПУСКАЮ (движение);</p> <p>*v) ДВИЖЕНИЕ (или тип воздушного судна) ВИДУ;</p> <p>w) ЗАРУЛИВАЙТЕ НА ПЛОЩАДКУ ОЖИДАНИЯ;</p>	<p>*q) [(aircraft location)] REQUEST TAXI TO (destination on aerodrome);</p> <p>р) TAXI STRAIGHT AHEAD;</p> <p>с) TAXI WITH CAUTION;</p> <p>т) GIVE WAY TO (description and position of other aircraft);</p> <p>*u) GIVING WAY TO (traffic);</p> <p>*v) TRAFFIC (or type of aircraft) IN SIGHT;</p> <p>w) TAXI INTO HOLDING BAY;</p>

<p>х) СЛЕДУЙТЕ ЗА (описание другого воздушного судна или транспортного средства);</p> <p>у) ОСВОБОДИТЕ ВПП;</p> <p>*z) ВПП ОСВОБОДИЛ;</p> <p>aa) УСКОРЬТЕ РУЛЕНИЕ [(причина)];</p> <p>*bb) УСКОРЯЮ;</p> <p>cc) [ОСТОРОЖНО] ЗАМЕДИТЕ РУЛЕНИЕ [(причина)];</p> <p>*dd) ЗАМЕДЛЯЮ.</p> <p>* Обозначает фразеологию, используемую пилотом.</p> <p>†a) ОЖИДАЙТЕ (направление) ОТ (место, номер ВПП и т. д.);</p> <p>†b) ОСТАВАЙТЕСЬ НА МЕСТЕ;</p> <p>†c) ОЖИДАЙТЕ В (расстояние) ОТ (место);</p> <p>†d) ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД (место);</p> <p>*e) ОЖИДАЮ;</p> <p>*f) ОЖИДАЮ (место).</p> <p>‡ Требуется конкретное подтверждение со стороны пилота.</p> <p>* Обозначает фразеологию, используемую пилотом.</p> <p>Для подтверждения указаний ОЖИДАЙТЕ, ОСТАВАЙТЕСЬ НА МЕСТЕ и ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД (место) употребляют предусматриваемые правилами ведения связи слова ВАС ПОНЯЛ и ВЫПОЛНЯЮ недостаточно. В каждом случае для подтверждения используют соответственно фразу ОЖИДАЮ или ОЖИДАЮ ПЕРЕД.</p>	<p>x) FOLLOW (description of other aircraft or vehicle);</p> <p>y) VACATE RUNWAY;</p> <p>*z) RUNWAY VACATED;</p> <p>aa) EXPEDITE TAXI [(reason)];</p> <p>*bb) EXPEDITING;</p> <p>cc) [CAUTION] TAXI SLOWER [reason];</p> <p>*dd) SLOWING DOWN.</p> <p>* Denotes pilot transmission.</p> <p>†a) HOLD (direction) OF (position, runway number, etc.);</p> <p>†b) HOLD POSITION;</p> <p>†c) HOLD (distance) FROM (position);</p> <p>†d) HOLD SHORT OF (position);</p> <p>*e) HOLDING;</p> <p>*f) HOLDING SHORT (position).</p> <p>‡ Requires specific acknowledgement from the pilot.</p> <p>* Denotes pilot transmission.</p> <p>The procedure words ROGER and WILCO are insufficient acknowledgement of the instructions HOLD, HOLD POSITION and HOLD SHORT OF (position). In each case the acknowledgement shall be by the phraseology HOLDING or HOLDING SHORT, as appropriate.</p>
<p>*a) РАЗРЕШИТЕ ПЕРЕСЕЧЬ ВПП (номер);</p> <p>Примечание. Если с аэродромного диспетчерского пункта пересекающее ВПП воздушное судно не видно (например, ночью, при плохой видимости), данное указание должно всегда включать команду доложить об освобождении ВПП воздушным судном.</p> <p>b) ПЕРЕСЕКАЙТЕ ВПП (номер) [ДОЛЖИТЕ ОСВОБОЖДЕНИЕ];</p> <p>c) УСКОРЬТЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ВПП (номер) ВОЗДУШНОЕ СУДНО (тип воздушного судна) В (расстояние) КИЛОМЕТРАХ (или МИЛЯХ) НА ПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ;</p>	<p>*a) REQUEST CROSS RUNWAY (number);</p> <p>Note.— 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.</p> <p>b) CROSS RUNWAY (number) [REPORT VACATED];</p> <p>c) EXPEDITE CROSSING RUNWAY (number) TRAFFIC (aircraft type) KILOMETRES (or MILES) FINAL;</p>

... для ожидания в месте, находящемся не ближе к ВПП, чем на расстоянии, указанном в п. 7.6.3.1.3.1 главы 7

## 4.3.4.8 ОЖИДАНИЕ

## 4.3.4.9 ПРИ ПЕРЕСЕЧЕНИИ ВПП



	<p>d) РУЛИТЕ ДО ТОЧКИ ОЖИДАНИЯ [номер] [ВПШ (номер)] ЧЕРЕЗ (конкретный маршрут следования) [ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД ВПП (номер)] или [ПЕРЕСЕКАЙТЕ ВПП (номер)];</p> <p>*e) ВПП ОСВОБОДИЛ.</p>	<p>Примечание. При соответствующем указании пилот будет докладывать "ВПП ОСВОБОДИЛ", когда воздушное судно полностью находится за пределами места ожидания у ВПП.</p>
<p>d) TAXI TO HOLDING POINT [number] [RUNWAY (number)] VIA (specific route to be followed), [HOLD SHORT] OF RUNWAY (number) or [CROSS RUNWAY (number)];</p> <p>*e) RUNWAY VACATED.</p>	<p>* Обозначает фразеологию, используемую пилотом.</p> <p>a) РАЗРЕШИТЬ ВЫЛЕТ НЕ МОГУ (обозначение) (причины);</p> <p>b) ДОЛОЖИТЕ ГОТОВНОСТЬ [К ВЫЛЕТУ];</p> <p>c) ВЫ ГОТОВЫ [К ВЫЛЕТУ];</p> <p>d) ВЫ ГОТОВЫ К НЕМЕДЛЕННОМУ ВЫЛЕТУ?</p> <p>*e) ГОТОВ;</p> <p>f) ВЫРУЛИВАЙТЕ НА ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ СТАРТ [И ЖДИТЕ];</p> <p>†g) ВЫРУЛИВАЙТЕ НА ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ СТАРТ ВПП (номер);</p> <p>h) ВЫРУЛИВАЙТЕ НА ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ СТАРТ. БУДЬТЕ ГОТОВЫ К НЕМЕДЛЕННОМУ ВЫЛЕТУ;</p> <p>†i) (условие) ВЫРУЛИВАЙТЕ НА ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ СТАРТ (краткое повторение условия);</p> <p>*j) (условие) ВЫРУЛИВАЮ НА ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ СТАРТ (краткое повторение условия);</p> <p>k) [ПОНЯЛИ] ПРАВИЛЬНО (или НЕПРАВИЛЬНО) [ПОВТОРЯЮ]... (надлежащая фраза).</p> <p>* Обозначает фразеологию, используемую пилотом.</p> <p>† Если существует возможность неправильного понимания при использовании нескольких ВПП.</p> <p>‡ Положения, касающиеся использования условных разрешений, содержатся в п. 12.2.7.</p>	<p>... разрешите выйти на ВПП и ждать разрешения на взлет</p> <p>... условные разрешения</p> <p>... подтверждение условного разрешения</p> <p>... подтверждение или неподтверждение повторенного пилотом условного разрешения</p>
<p>a) RUNWAY (number) CLEARED FOR TAKE-OFF [REPORT AIRBORNE];</p> <p>b) (traffic information) RUNWAY (number) CLEARED FOR TAKE-OFF;</p> <p>c) TAKE OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY [(instructions)];</p>	<p>a) ВПП (номер) РАЗРЕШАЮ ВЗЛЕТ [ДОЛОЖИТЕ ОТРЫВ];</p> <p>b) (информация о движении) ВПП (номер) РАЗРЕШАЮ ВЗЛЕТ;</p> <p>c) ВЗЛЕТАЙТЕ НЕМЕДЛЕННО ИЛИ ОСВОБОДИТЕ ВПП [(указания)];</p>	<p>4.3.4.10 ПОДГОТОВКА К ВЗЛЕТУ</p> <p>4.3.4.11 РАЗРЕШЕНИЕ НА ВЗЛЕТ</p> <p>... когда применяется сокращенное эшелонирование на ВПП</p> <p>... когда взлет согласно данному разрешению не выполнен</p>

<p>... отмена разрешения на взлет</p> <p>... прекращение взлета после разбега воздушного судна</p> <p>... для полетов вертолетов</p>	<p>d) ВЗЛЕТАЙТЕ НЕМЕДЛЕННО ИЛИ ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД ВПП;</p> <p>e) ОСТАВАЙТЕСЬ НА МЕСТЕ, ВЗЛЕТ ОТМЕНЯЕТСЯ ПОВТОРЯЮ, ВЗЛЕТ ОТМЕНЯЕТСЯ (причина);</p> <p>*f) ОСТАЮСЬ НА МЕСТЕ;</p> <p>g) ОСТАНОВИТЕСЬ НЕМЕДЛЕННО [повторите позывной воздушного судна] ОСТАНОВИТЕСЬ НЕМЕДЛЕННО;</p> <p>*h) ОСТАНАВЛИВАЮСЬ;</p> <p>i) РАЗРЕШАЮ ВЗЛЕТ [С (позиция)] (занимаемое место, РД зона конечного участка захода на посадку и взлета, ВПП и номер);</p> <p>*j) ПРОШУ УКАЗАНИЙ ПО ВЫЛЕТУ;</p> <p>k) ПОСЛЕ ВЫЛЕТА ВЫПОЛНЯЙТЕ ПРАВЫЙ РАЗВОРОТ (или ЛЕВЫЙ РАЗВОРОТ, или НАБОР ВЫСОТЫ) (соответствующие указания).</p> <p>* Обозначает фразеологично, используемую пилотом. Фразы "ОСТАЮСЬ НА МЕСТЕ" и "ОСТАНАВЛИВАЮСЬ" используются согласно правилам в ответ на фразы соответственно в подпунктах e) и g).</p>	<p>d) TAKE OFF IMMEDIATELY OR HOLD SHORT OF RUNWAY;</p> <p>e) HOLD POSITION, CANCEL TAKE OFF I SAY AGAIN CANCEL TAKE-OFF (reason);</p> <p>*f) HOLDING;</p> <p>g) STOP IMMEDIATELY [(repeat aircraft call sign) STOP IMMEDIATELY];</p> <p>*h) STOPPING;</p> <p>i) CLEARED FOR TAKE-OFF [FROM (location)] (present position, taxiway, final approach and take-off area, runway and number);</p> <p>*j) REQUEST DEPARTURE INSTRUCTIONS;</p> <p>k) AFTER DEPARTURE TURN RIGHT (or LEFT, or CLIMB) (instructions as appropriate).</p> <p>* Denotes pilot transmission. HOLDING and STOPPING are the procedural responses to e) and g) respectively.</p>
<p>4.3.4.12 УКАЗАНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО РАЗВОРОТА ИЛИ НАБОРА ВЫСОТЫ ПОСЛЕ ВЗЛЕТА</p> <p>... при запросе или назначении времени взлета</p> <p>... подлежащий выдерживанию курс</p> <p>... когда необходимо выдерживать конкретную линию пути</p>	<p>*a) ПРОШУ РАЗРЕШИТЬ ПРАВЫЙ (или ЛЕВЫЙ) РАЗВОРОТ;</p> <p>b) ПРАВЫЙ (или ЛЕВЫЙ) РАЗВОРОТ РАЗРЕШАЮ;</p> <p>c) О ПРАВОМ (или ЛЕВОМ) РАЗВОРОТЕ СООБЩАЮ ДОПОЛНИТЕЛЬНО;</p> <p>d) ДОЛОЖИТЕ ВЗЛЕТ;</p> <p>e) ВЗЛЕТ В (время);</p> <p>f) ПОСЛЕ ПРОХОЖДЕНИЯ (уровень) (указания);</p> <p>g) ПРОДОЛЖАЙТЕ ВЫДЕРЖИВАТЬ КУРС ВПП (указания);</p> <p>h) СЛЕДУЙТЕ ПО ПРОДОЛЖЕНИЮ ОСЕВОЙ ЛИНИИ ВПП (указания);</p> <p>i) НАБИРАЙТЕ ПРЯМО ПО КУРСУ (указания).</p> <p>* Обозначает фразеологично, используемую пилотом.</p>	<p>*a) REQUEST RIGHT (or LEFT) TURN;</p> <p>b) RIGHT (or LEFT) TURN APPROVED;</p> <p>c) WILL ADVISE LATER FOR RIGHT (or LEFT) TURN;</p> <p>d) REPORT AIRBORNE;</p> <p>e) AIRBORNE (time);</p> <p>f) AFTER PASSING (level) (instructions);</p> <p>g) CONTINUE RUNWAY HEADING (instructions);</p> <p>h) TRACK EXTENDED CENTRE LINE (instructions);</p> <p>i) CLIMB STRAIGHT AHEAD (instructions).</p> <p>* Denotes pilot transmission.</p>

## 4.3.4.13 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)];

с) ВЫПОЛНЯЙТЕ ЗАХОД НА ПОСАДКУ С ПРЯМОЙ, ВПП  
(номер) [ПРИЗЕМНЫЙ] ВЕТЕР (направление и скорость)  
(единицы измерения) [ТЕМПЕРАТУРА [МИНУС] (число)] QNH  
(или QFE) (число) [(единицы измерения)] [ДВИЖЕНИЕ  
(указать)];

\*д) [тип воздушного судна] (местоположение) (уровень) ПРОШУ  
ИНФОРМАЦИЮ (обозначение ATIS) ДЛЯ ПОСАДКИ;

е) ВХОДИТЕ В КРУГ (место в круге) [ВПП (номер)] QNH  
(или QFE) (число) [(единицы измерения)] [ДВИЖЕНИЕ  
(указать)].

\* Обозначает фразеологию, используемую пилотом.

... когда обеспечивается информация ATIS

## 4.3.4.14 ПРИ ПОЛЕТЕ ПО КРУГУ

\*а) (место в круге, например МЕЖДУ ВТОРЫМ И ТРЕТЬИМ  
РАЗВОРОТОМ) НА ПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ;

б) НОМЕР... СЛЕДУЙТЕ ЗА (тип воздушного судна  
и местоположение) [при необходимости дополнительные  
указания].

\* Обозначает фразеологию, используемую пилотом.

## 4.3.4.15 УКАЗАНИЯ ПО ЗАХОДУ НА ПОСАДКУ

Примечание. Донесение "ДЛИННАЯ  
ПОСАДОЧНАЯ ПРЯМАЯ" делается тогда,  
когда воздушное судно выходит  
на посадочную прямую на расстоянии  
более 7 км (4 м. мили) от точки  
приземления или когда воздушное судно  
выполняет заход на посадку с прямой  
и находится в 15 км (8 м. мили) от точки  
приземления. В обоих случаях на  
расстоянии 7 км (4 м. мили) от точки  
приземления требуется передавать  
донесение "НА ПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ".

\*а) [aircraft type] (position) (level) FOR LANDING;

б) JOIN [(direction of circuit)] (position in circuit) (runway  
number) [SURFACE] WIND (direction and speed) (units)  
[TEMPERATURE [MINUS] (number)] QNH (or QFE)  
(number) [(units)] [TRAFFIC (detail)];

с) MAKE STRAIGHT-IN APPROACH, RUNWAY (number)  
[SURFACE] WIND (direction and speed) (units)  
[TEMPERATURE [MINUS] (number)] QNH (or QFE)  
(number) [(units)] [TRAFFIC (detail)];

\*д) (aircraft type) (position) (level) INFORMATION (ATIS  
identification) FOR LANDING;

е) JOIN (position in circuit) [RUNWAY (number)] QNH (or  
QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)].

\* Denotes pilot transmission.

\*а) (position in circuit, e.g. DOWNWIND/FINAL);

б) NUMBER ... FOLLOW (aircraft type and position)  
[additional instructions if required].

\* Denotes pilot transmission.

а) MAKE SHORT APPROACH;

б) MAKE LONG APPROACH (or EXTEND DOWNWIND);

с) REPORT BASE (or FINAL, or LONG FINAL);

д) CONTINUE APPROACH [PREPARE FOR POSSIBLE GO  
AROUND].

## 4.3.4.16 РАЗРЕШЕНИЕ НА ПОСАДКУ

... когда применяется сокращенное  
эшелонирование на ВПП  
... специальные полеты

... при выполнении захода на посадку вдоль  
или параллельно ВПП со снижением  
до согласованного минимального уровня

... при пролете над диспетчерским пунктом  
или другим наблюдательным пунктом  
для производства визуального  
осмотра с земли  
... для полетов вертолетов

<p>a) ВПП (номер) РАЗРЕШАЮ ПОСАДКУ; b) (информация о движении) ВПП (номер) РАЗРЕШАЮ ПОСАДКУ; c) РАЗРЕШАЮ ПОСАДКУ С НЕМЕДЛЕННЫМ ВЗЛЕТОМ ПОСЛЕ ПРИЗЕМЛЕНИЯ; d) ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОСАДКУ ДО ПОЛНОЙ ОСТАНОВКИ; *e) ПРОШУ РАЗРЕШИТЬ НИЗКИЙ ЗАХОД НА ПОСАДКУ (причины); f) РАЗРЕШАЮ НИЗКИЙ ЗАХОД НА ПОСАДКУ [ВПП (номер)] [при необходимости указать ограничения по высоте] (указания по уходу на второй круг); *g) ПРОШУ РАЗРЕШИТЬ ПРОЛЕТ НА МАЛОЙ ВЫСОТЕ (причины); h) РАЗРЕШАЮ ПРОЛЕТ НА МАЛОЙ ВЫСОТЕ [то же, что и в f)]; *i) ПРОШУ РАЗРЕШИТЬ ЗАХОД НА ПОСАДКУ С ПРЯМОЙ (или ПО КРУГУ, ЛЕВЫЙ (или ПРАВЫЙ) РАЗВОРОТ (место)); j) ВЫПОЛНЯЙТЕ ЗАХОД НА ПОСАДКУ 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.</p> <p>* Обозначает фразеологию, используемую пилотом.</p>	<p>a) RUNWAY (number) CLEARED TO LAND; b) (traffic information) RUNWAY (number) CLEARED TO LAND; c) CLEARED TOUCH AND GO; d) MAKE FULL STOP; *e) REQUEST LOW APPROACH (reasons); f) CLEARED LOW APPROACH [RUNWAY (number)] [(altitude restriction if required) (go around instructions)]; *g) REQUEST LOW PASS (reasons); h) CLEARED LOW PASS [as in f)]; *i) REQUEST STRAIGHT-IN (or CIRCLING APPROACH, LEFT (or RIGHT) TURN TO (location)); j) MAKE STRAIGHT-IN (or CIRCLING APPROACH, LEFT (or RIGHT) TURN TO (location, runway, taxiway, final approach and take-off area)) [ARRIVAL (or ARRIVAL ROUTE) (number, name, or code)]. [HOLD SHORT OF (active runway, extended runway centre line, other)]. [REMAIN (direction or distance) FROM (runway, runway centre line, other helicopter or aircraft)]. [CAUTION (power lines, unlighted obstructions, wake turbulence, etc.)]. CLEARED TO LAND.</p> <p>* Denotes pilot transmission.</p>
<p>a) ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОЛЕТ ПО КРУГУ НАД АЭРОДРОМОМ; b) ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОЛЕТ ПО КРУГУ (ВПРАВО или ВЛЕВО) [ОТ ВАШЕГО МЕСТА]; c) СДЕЛАЙТЕ ЕЩЕ ОДИН КРУГ. a) УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ; *b) УХОЖУ НА ВТОРОЙ КРУГ. * Обозначает фразеологию, используемую пилотом.</p>	<p>* Denotes pilot transmission. a) CIRCLE THE AERODROME; b) ORBIT (RIGHT, or LEFT) [FROM PRESENT POSITION]; c) MAKE ANOTHER CIRCUIT. a) GO AROUND; *b) GOING AROUND. * Denotes pilot transmission.</p>

## 4.3.4.17 ЗАДЕРЖКА ВОЗДУШНОГО СУДНА

## 4.3.4.18 УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ

## 4.3.4.19 ПЕРЕДАЧА ИНФОРМАЦИИ ВОЗДУШНЫМ СУДАМ

... когда от пилота требуется визуально проверить посадочное шасси

- a) ШАССИ, ПО-ВИДИМОМУ, ВЫПУЩЕНО;  
 б) ПРАВОЕ (или ЛЕВОЕ, или НОСОВОЕ) КОЛЕСО, ПО-ВИДИМОМУ, УБРАНО (или ВЫПУЩЕНО);  
 в) ШАССИ, ПО-ВИДИМОМУ, УБРАНО;  
 д) ПРАВОЕ (или ЛЕВОЕ, или НОСОВОЕ) КОЛЕСО, ПО-ВИДИМОМУ, НЕ УБРАНО (или НЕ ВЫПУЩЕНО);  
 е) ОСТОРОЖНО, ТУРБУЛЕНТНОСТЬ В СЛЕДЕ [ОТ ПРИБЫВАЮЩЕГО (или ВЫЛЕТАЮЩЕГО) (тип воздушного судна)] [при необходимости дополнительная информация];  
 ф) ОСТОРОЖНО, РЕАКТИВНАЯ СТРУЯ;  
 г) ОСТОРОЖНО, СТРУЯ ВОЗДУШНОГО ВИНТА.

- a) LANDING GEAR APPEARS DOWN;  
 б) RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL APPEARS UP (or DOWN);  
 в) WHEELS APPEAR UP;  
 д) RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL DOES NOT APPEAR UP (or DOWN);  
 е) CAUTION WAKE TURBULENCE [FROM ARRIVING (or DEPARTING) (type of aircraft)] [additional information as required];

... турбулентность в следе

... реактивная струя на перроне или на РД  
 ... струя воздушного винта самолета

- ф) CAUTION JET BLAST;  
 г) CAUTION SLIPSTREAM.

## 4.3.4.20 ОСВОБОЖДЕНИЕ ВПП И СВЯЗЬ ПОСЛЕ ПОСАДКИ

... для полетов вертолетов

- а) РАБОТАЙТЕ С ЗЕМЛЕЙ (частота);  
 б) ПОСЛЕ ОСВОБОЖДЕНИЯ РАБОТАЙТЕ С ЗЕМЛЕЙ (частота);  
 в) УСКОРЬТЕ ОСВОБОЖДЕНИЕ;  
 д) ВАШЕ МЕСТО СТОЯНКИ (или ВОРОТА) (номер);  
 е) ВЫПОЛНЯЙТЕ (или ПОВОРАЧИВАЙТЕ) ПЕРВЫЙ (или ВТОРОЙ, или КАК ВАМ УДОБНО) НАЛЕВО (или НАПРАВО) И РАБОТАЙТЕ С ЗЕМЛЕЙ (частота);  
 ф) РУЛИТЕ ПО ВОЗДУХУ ДО СТОЯНКИ ВЕРТОЛЕТОВ (или) МЕСТА СТОЯНКИ ВЕРТОЛЕТОВ (зона);  
 г) РУЛИТЕ ПО ВОЗДУХУ ДО (или ЧЕРЕЗ) (соответствующее место или маршрут) [ОСТОРОЖНО (пыль, поземок, мусор, рулящее легкое воздушное судно, люди и т. д.)];  
 д) РУЛИТЕ ПО ВОЗДУХУ 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).

- а) CONTACT GROUND (frequency);  
 б) WHEN VACATED CONTACT GROUND (frequency);  
 в) EXPEDITE VACATING;  
 д) YOUR STAND (or GATE) (designation);  
 е) TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND, or CONVENIENT) LEFT (or RIGHT) AND CONTACT GROUND (frequency);  
 ф) AIR-TAXI TO HELICOPTER STAND (or) HELICOPTER PARKING POSITION (area);  
 г) AIR-TAXI TO (or VIA) (location or routing as appropriate) [CAUTION (dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.)];  
 д) 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).

#### 4.3.5 Координация между органами ОВД

##### Ситуация

##### 4.3.5.1 РАСЧЕТНЫЕ И ПЕРЕСМОТРЕННЫЕ ДАННЫЕ

- ... передающий орган
- ... ответ принимающего органа (если нет информации о плане полета)
- ... ответ принимающего органа (если имеется информация о плане полета)
- ... ответ передающего органа

##### Фразеология

- a) РАСЧЕТНОЕ [направление полета] (позывной воздушного судна) [ПРИЕМООТВЕТЧИК (код ВОРЛ)] (тип) РАСЧЕТНЫЕ (основная точка) (время) (эшелон) (или) СНИЖАЕТСЯ С (уровень) ДЮ (уровень) [СКОРОСТЬ (заявленная истинная воздушная скорость)] (маршрут) [ЗАМЕЧАНИЯ];
- b) РАСЧЕТНАЯ (основная точка) ДЛЯ (позывной воздушного судна);
- c) НЕТ ИНФОРМАЦИИ;  
(тип воздушного судна) (пункт назначения);
- [ПРИЕМООТВЕТЧИК (код ВОРЛ)] [РАСЧЕТНЫЕ] (основная точка) (время) НА (уровень).  
*Примечание. В случае отсутствия данных плана полета принимающая станция отвечает на подпункт b) "СВЕДЕНИЙ НЕ ИМЕЮ", и передающая станция передает полностью расчетные данные, как указано в подпункте a);*
- d) 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);
- e) ПЕРЕСМОТРЕННЫЕ ДАННЫЕ (позывной воздушного судна) (при необходимости, соответствующие сведения).

##### Phraseologies

- 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];
- b) ESTIMATE (significant point) ON (aircraft call sign);
- c) NO DETAILS;  
(aircraft type) (destination);
- [SQUAWKING (SSR code)] [ESTIMATED] (significant point) (time) AT (level);  
*Note. - 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 in a).*
- d) ESTIMATE UNMANNED FREE BALLOON(S) (identification and classification) ESTIMATED OVER (place) AT (time) REPORTED FLIGHT LEVEL(S) (figure or figures) [or FLIGHT LEVEL UNKNOWN] MOVING (direction) ESTIMATED GROUND SPEED (figure) (other pertinent information, if any);
- e) REVISION (aircraft call sign) (details as necessary).

##### 4.3.5.2 ПЕРЕДАЧА УПРАВЛЕНИЯ

- a) ПРОШУ ПЕРЕДАЧУ УПРАВЛЕНИЯ (позывной воздушного судна);
- b) УПРАВЛЕНИЕ (позывной воздушного судна) ПЕРЕДАНО [В (время)] [условия/ограничения];
- c) ВЫ ПЕРЕДАЛИ УПРАВЛЕНИЕ (позывной воздушного судна) ДЛЯ НАБОРА ВЫСОТЫ (или) СНИЖЕНИЯ)?
- d) УПРАВЛЕНИЕ (позывной воздушного судна) НЕ ПЕРЕДАЮ ДЮ (время или основная точка);
- e) УПРАВЛЕНИЕ (позывной воздушного судна) ПЕРЕДАТЬ НЕ МОГУ [ДВИЖЕНИЕ (подробности)].

- a) REQUEST RELEASE OF (aircraft call sign);
- b) (aircraft call sign) RELEASED [AT (time)] [conditions/restrictions];
- c) IS (aircraft call sign) RELEASED [FOR CLIMB (or) DESCENT]?;
- d) (aircraft call sign) NOT RELEASED [UNTIL (time or significant point)];
- e) UNABLE (aircraft call sign) [TRAFFIC IS (details)].

## 4.3.5.3 ИЗМЕНЕНИЕ РАЗРЕШЕНИЯ

<p>a) МОЖЕМ ЛИ МЫ ИЗМЕНИТЬ РАЗРЕШЕНИЕ (позывной воздушного судна) НА (подробности предлагаемого изменения)?</p> <p>b) СОГЛАСНЫ НА (изменение разрешения) ДЛЯ (позывной воздушного судна);</p> <p>c) НЕ МОГУ РАЗРЕШИТЬ (позывной воздушного судна);</p> <p>d) НЕ МОГУ РАЗРЕШИТЬ (желаемый маршрут, уровень и т. д.) [ДЛЯ (позывной воздушного судна)] [ВСЛЕДСТВИЕ (причина)] (предполагаемое альтернативное разрешение).</p>	<p>a) MAY WE CHANGE CLEARANCE OF (aircraft call sign) TO (details of alteration proposed)?;</p> <p>b) AGREED TO (alteration of clearance) OF (aircraft call sign);</p> <p>c) UNABLE (aircraft call sign);</p> <p>d) UNABLE (desired route, level, etc.) [FOR (aircraft call sign)] [DUE (reason)] (alternative clearance proposed).</p>
---	---

## 4.3.5.4 ЗАПРОС УТВЕРЖДЕНИЯ

<p>a) ПРОШУ УТВЕРДИТЬ (позывной воздушного судна) РАСЧЕТНОЕ ВРЕМЯ ВЫЛЕТА (основная точка) (время);</p> <p>b) (позывной воздушного судна) УТВЕРЖДАЮ [(любые ограничения)];</p> <p>c) (позывной воздушного судна) УТВЕРДИТЬ НЕ МОГУ (альтернативные указания).</p>	<p>a) APPROVAL REQUEST (aircraft call sign) ESTIMATED DEPARTURE FROM (significant point) AT (time);</p> <p>b) (aircraft call sign) REQUEST APPROVED [(restriction if any)];</p> <p>c) (aircraft call sign) UNABLE (alternative instructions).</p>
--	---

## 4.3.5.5 ПЕРЕДАЧА УПРАВЛЕНИЯ ПРИ ПРИЫБИТИИ

<p>ПЕРЕДАЧА УПРАВЛЕНИЯ ПРИ ПРИЫБИТИИ (позывной воздушного судна) [ПРИЕМООТВЕТЧИК (код ВОРЛ)] (тип) ИЗ (нулик вылета) УПРАВЛЕНИЕ ПЕРЕДАНО В (основная точка, или время, или уровень) ИМЕЕТ РАЗРЕШЕНИЕ И РАССЧИТЫВАЕТ ПРОЛЕТЕТЬ (граница действия) (время) НА (уровень) [ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ ВРЕМЯ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ или ЗАДЕРЖКИ НЕ ПРЕДВИДИТСЯ] СВЯЗЬ В (время).</p>	<p>[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).</p>
---	--

## 4.3.5.6 ПЕРЕДАЧА УПРАВЛЕНИЯ

<p>ПЕРЕДАЧА УПРАВЛЕНИЯ (позывной воздушного судна) [ПРИЕМООТВЕТЧИК (код ВОРЛ)] МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ (местоположение воздушного судна) (уровень).</p>	<p>HANDOVER (aircraft call sign) [SQUAWKING (SSR code)] POSITION (aircraft position) (level).</p>
--	---

## 4.3.5.7 УСКОРЕНИЕ РАЗРЕШЕНИЯ

<p>a) УСКОРЬТЕ РАЗРЕШЕНИЕ (позывной воздушного судна) ОЖИДАЕМОЕ ВРЕМЯ ВЫЛЕТА ИЗ (место) В (время);</p> <p>b) УСКОРЬТЕ РАЗРЕШЕНИЕ (позывной воздушного судна) [РАСЧЕТНОЕ ВРЕМЯ] НАД (место) В (время) ЗАПРАШИВАЕТ (уровень или маршрут и т. п.).</p>	<p>a) EXPEDITE CLEARANCE (aircraft call sign) EXPECTED DEPARTURE FROM (place) AT (time);</p> <p>b) EXPEDITE CLEARANCE (aircraft call sign) [ESTIMATED] OVER (place) AT (time) REQUESTS (level or route, etc.).</p>
---	--

#### 4.3.5.8 ПОЛЕТЫ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СОКРАЩЕННОГО МИНИМУМА ВЕРТИКАЛЬНОГО ЭШЕЛОНИРОВАНИЯ (RVSM)

...для устного дополнения возможных сообщений с борта воздушных судов, не утвержденных для полетов с использованием RVSM, или для устного дополнения при автоматизированном обмене возможными сообщениями, при котором автоматически не передается информация п. 18 плана полета, после которого следует, при необходимости, дополнительная информация ...для передачи причины чрезвычайных обстоятельств, связанных с воздушным судном, которое не в состоянии выполнять полеты RVSM из-за сильной турбулентности или других тяжелых метеорологических условий или, в соответствующих случаях, отказа оборудования

#### 4.3.6 Фразеология при использовании CPDLC

##### Ситуация

#### 4.3.6.1 СОСТОЯНИЕ ГОДНОСТИ К ЭКСПЛУАТАЦИИ

...отказ CPDLC  
 ... непрохождение отдельного сообщения CPDLC  
 ... для исправления разрешений, указаний, информации или запросов CPDLC  
 ... для передачи указания всем станциям или конкретному рейсу избежать направления запросов CPDLC в течение ограниченного периода времени  
 ... для возобновления нормального использования CPDLC

<p>a) RVSM НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ [(дополнительная информация, например государственное воздушное судно)];</p> <p>b) ВЫДЕРЖИВАТЬ RVSM НЕ МОГУ В СЛЕДСТВИЕ ТУРБУЛЕНТНОСТИ (или ОБОРУДОВАНИЯ, в соответствующих случаях).</p>	<p>a) NEGATIVE RVSM [(supplementary information, e.g. State aircraft)];</p> <p>b) UNABLE RVSM DUE TURBULENCE (or EQUIPMENT, as applicable).</p>
--	---

##### Фразеология

<p>a) [ВСЕ СТАНЦИИ] ОТКАЗ CPDLC (указания);</p> <p>b) НЕПРОХОЖДЕНИЕ СООБЩЕНИЯ CPDLC (соответствующее разрешение, указание, информация или запрос);</p> <p>c) НЕ ПРИНИМАЙТЕ ВО ВНИМАНИЕ СООБЩЕНИЕ (содержание или тип сообщения) CPDLC, ПАУЗА (правильное диспетчерское разрешение, указание, информация или запрос);</p> <p>d) [ВСЕ СТАНЦИИ] ПРЕКРАТИТЕ ПЕРЕДАЧУ ЗАПРОСОВ CPDLC [ДО ПОЛУЧЕНИЯ УКАЗАНИЯ] [(причина)];</p> <p>e) [ВСЕ СТАНЦИИ] ВОЗОБНОВИТЕ НОРМАЛЬНУЮ РАБОТУ CPDLC.</p>	<p>a) [ALL STATIONS] CPDLC FAILURE (instructions);</p> <p>b) CPDLC MESSAGE FAILURE (appropriate clearance, instruction, information or request);</p> <p>c) DISREGARD CPDLC (message content or type) MESSAGE, BREAK, (correct clearance, instruction, information or request);</p> <p>d) [ALL STATIONS] STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [(reason)];</p> <p>e) [ALL STATIONS] RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS.</p>
---	--



#### 4.4 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 изложена в предыдущих разделах, в определенных случаях может также использоваться при применении системы наблюдения ОВД.*

##### 4.4.1 Общая фразеология обслуживания ОВД на основе наблюдения

###### Ситуация

##### 4.4.1.1 ОПОЗНАВАНИЕ ВОЗДУШНОГО СУДНА

###### Phraseologies

<p>а) ДОЛОЖИТЕ КУРС (И ЭШЕЛОН ПОЛЕТА (или АБСОЛЮТНУЮ ВЫСОТУ));</p> <p>б) ДЛЯ ОПОЗНАВАНИЯ ВЫПОЛНИТЕ РАЗВОРОТ ВЛЕВО (или ВПРАВО) КУРС (три цифры);</p> <p>в) ВЕДИТЕ ПЕРЕДАЧУ ДЛЯ ОПОЗНАВАНИЯ И ДОЛОЖИТЕ КУРС;</p> <p>д) РАДИОЛОКАЦИОННЫЙ КОНТАКТ [местоположение];</p> <p>е) ОПОЗНАНЫ [местоположение];</p> <p>ф) НЕОПОЗНАНЫ [причина], ПЕРЕХОДИТЕ СНОВА НА (или ПРОДОЛЖАЙТЕ) САМОСТОЯТЕЛЬНОЕ САМОЛЕТОВОЖДЕНИЕ].</p>	<p>а) REPORT HEADING [AND FLIGHT LEVEL (or ALTITUDE)];</p> <p>б) FOR IDENTIFICATION TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits);</p> <p>в) TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING;</p> <p>д) RADAR CONTACT [position];</p> <p>е) IDENTIFIED [position];</p> <p>ф) NOT IDENTIFIED [reason], [RESUME (or CONTINUE) OWN NAVIGATION].</p>
<p>МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ (расстояние) (направление) ОТ (основная точка) (или НАД, или НА ПРАВЕРЗЕ (основная точка)).</p>	<p>POSITION (distance) (direction) OF (significant point) (or OVER or ABEAM (significant point)).</p>
<p>а) ПРОЙДИТЕ (основная точка) КУРС (три цифры);</p> <p>б) ПРОДОЛЖАЙТЕ ПОЛЕТ С КУРСОМ (три цифры);</p> <p>в) ПРОДОЛЖАЙТЕ ПОЛЕТ С ДАННЫМ КУРСОМ;</p> <p>д) ВОЗЬМИТЕ КУРС (три цифры);</p> <p>е) ВЫПОЛНИТЕ ЛЕВЫЙ (или ПРАВЫЙ) РАЗВОРОТ КУРС (три цифры) [причина];</p> <p>ф) ВЫПОЛНИТЕ ЛЕВЫЙ (или ПРАВЫЙ) РАЗВОРОТ (число градусов) ГРАДУСОВ [причина];</p> <p>г) ПРЕКРАТИТЕ РАЗВОРОТ НА КУРС (три цифры);</p> <p>д) СЛЕДУЙТЕ КУРСОМ (три цифры), ПРИ ПЕРВОЙ ВОЗМОЖНОСТИ СЛЕДУЙТЕ ПРЯМО К (название) (основная точка);</p> <p>и) КУРС ПРАВИЛЬНЫЙ.</p>	<p>а) LEAVE (significant point) HEADING (three digits);</p> <p>б) CONTINUE HEADING (three digits);</p> <p>в) CONTINUE PRESENT HEADING;</p> <p>д) FLY HEADING (three digits);</p> <p>е) TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits) [reason];</p> <p>ф) TURN LEFT (or RIGHT) (number of degrees) DEGREES [reason];</p> <p>г) STOP TURN HEADING (three digits);</p> <p>д) FLY HEADING (three digits), WHEN ABLE PROCEED DIRECT (name) (significant point);</p> <p>и) HEADING IS GOOD.</p>

##### 4.4.1.2 ИНФОРМАЦИЯ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ

##### 4.4.1.3 УКАЗАНИЯ ПРИ НАВЕДЕНИИ

## 4.4.1.4 ПРЕКРАЩЕНИЕ ВЕКТОРЕНИЯ

<p>a) ПЕРЕХОДИТЕ СНОВА НА САМОСТОЯТЕЛЬНОЕ САМОЛЕТОВОЖДЕНИЕ (местоположение воздушного судна) (конкретные указания);</p> <p>b) ПЕРЕХОДИТЕ СНОВА НА САМОСТОЯТЕЛЬНОЕ САМОЛЕТОВОЖДЕНИЕ [ПРЯМО НА] (основная точка) [МАГНИТНЫЙ ПУТЕВОЙ УГОЛ (три цифры) РАССТОЯНИЕ (число) КИЛОМЕТРОВ (или МИЛЬ)].</p>	<p>a) RESUME OWN NAVIGATION (position of aircraft) (specific instructions);</p> <p>b) RESUME OWN NAVIGATION [DIRECT] (significant point) [MAGNETIC TRACK (three digits) DISTANCE (number) KILOMETRES (or MILES)].</p>
<p>a) ВЫПОЛНИТЕ РАЗВОРОТ НА ТРИСТА ШЕСТЬДЕСЯТ ГРАДУСОВ ВЛЕВО (или ВПРАВО) [причина];</p> <p>b) ВЫПОЛНЯЙТЕ ОРБИТУ ВЛЕВО (или ВПРАВО) [причина];</p> <p>c) 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";</p> <p>d) ВЫПОЛНИТЕ РАЗВОРОТ ВЛЕВО (или ВПРАВО) НЕМЕДЛЕННО;</p> <p>e) ПРЕКРАТИТЕ ВЫПОЛНЕНИЕ РАЗВОРОТА НЕМЕДЛЕННО.</p>	<p>a) MAKE A THREE SIXTY TURN LEFT (or RIGHT) [reason];</p> <p>b) ORBIT LEFT (or RIGHT) [reason];</p> <p>c) MAKE ALL TURNS RATE ONE (or RATE HALF, or (number) DEGREES PER SECOND) START AND STOP ALL TURNS ON THE COMMAND "NOW";</p> <p>d) TURN LEFT (or RIGHT) NOW;</p> <p>e) STOP TURN NOW.</p>

... (в случае ненадежной работы бортовых приборов, указывающих направление)

Примечание. В тех случаях, когда необходимо указать причину векторения или вышеуказанных маневров, должна использоваться следующая фразеология:

- a) **ВСЛЕДСТВИЕ НАЛИЧИЯ ДВИЖЕНИЯ;**
- b) **ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ИНТЕРВАЛА;**
- c) **ВСЛЕДСТВИЕ ЗАДЕРЖКИ;**
- d) **ДЛЯ ПОЛЕТА МЕЖДУ ВТОРЫМ И ТРЕТЬИМ РАЗВОРОТАМИ (или ТРЕТЬИМ И ЧЕТВЕРТЫМ РАЗВОРОТАМИ, или ПО ПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ).**

## 4.4.1.6 УПРАВЛЕНИЕ СКОРОСТЬЮ

<p>a) ДОЛОЖИТЕ СКОРОСТЬ;</p> <p>* b) СКОРОСТЬ (число) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС (или УЗЛОВ);</p>	<p>a) REPORT SPEED;</p> <p>* b) SPEED (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS);</p>
<p>c) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (число) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС (или УЗЛОВ) [ИЛИ БОЛЕЕ (или ИЛИ МЕНЕЕ)] [ДО (основная точка)];</p> <p>d) НЕ ПРЕВЫШАЙТЕ (число) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС (или УЗЛОВ);</p> <p>e) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ ДАННУЮ СКОРОСТЬ;</p> <p>f) УВЕЛИЧЬТЕ (или УМЕНЬШИТЕ) СКОРОСТЬ ДО (число) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС (или УЗЛОВ) [ИЛИ БОЛЕЕ (или ИЛИ МЕНЕЕ)];</p>	<p>c) MAINTAIN (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS) [OR GREATER (or [OR LESS])] [UNTIL (significant point)];</p> <p>d) DO NOT EXCEED (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS);</p> <p>e) MAINTAIN PRESENT SPEED;</p> <p>f) INCREASE (or REDUCE) SPEED TO (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS) [OR GREATER (or OR LESS)];</p>

<p>4.4.1.7 ПЕРЕДАЧА ДОНЕСЕНИЙ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ ... для команды не передавать донесения о местоположении</p>	<p>г) УВЕЛИЧЬТЕ (или УМЕНЬШИТЕ) СКОРОСТЬ НА (число) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС (или УЗЛОВ);          h) ВОССТАНОВИТЕ НОРМАЛЬНУЮ СКОРОСТЬ;          i) УМЕНЬШИТЕ СКОРОСТЬ ДО МИНИМАЛЬНОЙ СКОРОСТИ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ;          j) УМЕНЬШИТЕ СКОРОСТЬ ДО МИНИМАЛЬНОЙ СКОРОСТИ ПРИ УБРАННЫХ МЕХАНИЗАЦИИ И ШАССИ;          k) ВОССТАНОВИТЕ ОПУБЛИКОВАННУЮ СКОРОСТЬ;          l) ОГРАНИЧЕНИЯ [УВД] ПО СКОРОСТИ ОТСУТСТВУЮТ.          * Обозначает фразеологию, используемую пилотом.</p>	<p>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) RESUME PUBLISHED SPEED          l) NO [ATC] SPEED RESTRICTIONS.          * Denotes pilot transmission.</p>
<p>4.4.1.8 ИНФОРМАЦИЯ О ДРУГИХ ВОЗДУШНЫХ СУДАХ И ДЕЙСТВИЯ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ СТОЛКНОВЕНИЯ</p>	<p>а) НЕ ПЕРЕДАВАЙТЕ ДОНЕСЕНИЯ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ [ДО (указать)];          б) ДОЛЖИТЕ В (основная точка);          в) ДОНЕСЕНИЯ НЕОБХОДИМО ПЕРЕДАВАТЬ ТОЛЬКО В (основная точка (точки));          д) ВОЗОБНОВИТЕ ПЕРЕДАЧУ ДОНЕСЕНИЙ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ.</p>	<p>a) OMIT POSITION REPORTS [UNTIL (specify)];          b) NEXT REPORT AT (significant point);          c) REPORTS REQUIRED ONLY AT (significant points(s));          d) RESUME POSITION REPORTING.</p>
<p>4.4.1.8 ИНФОРМАЦИЯ О ДРУГИХ ВОЗДУШНЫХ СУДАХ И ДЕЙСТВИЯ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ СТОЛКНОВЕНИЯ</p>	<p>а) ДРУГОЕ ВОЗДУШНОЕ СУДНО В НАПРАВЛЕНИИ (число) ЧАСОВ ПО УСЛОВНОМУ ЦИФЕРБЛАТУ (расстояние) (направление полета) [любая другая относящая к делу информация]:          1) НЕИЗВЕСТНОЕ;          2) СЛЕДУЕТ С МАЛОЙ СКОРОСТЬЮ;          3) СЛЕДУЕТ С БОЛЬШОЙ СКОРОСТЬЮ;          4) В НАПРАВЛЕНИИ СБЛИЖЕНИЯ;          5) В ПРОТИВОПОЛОЖНОМ (или В ТОМ ЖЕ) НАПРАВЛЕНИИ;          6) ОБГОНЯЕТ;          7) ПЕРЕСЕКАЕТ СЛЕВА НАПРАВО (или СПРАВА НАЛЕВО);          8) (тип воздушного судна);          9) (уровень);</p>	<p>a) TRAFFIC (number) O'CLOCK (distance) (direction of flight) [any other pertinent information]:          1) UNKNOWN;          2) SLOW MOVING;          3) FAST MOVING;          4) CLOSING;          5) OPPOSITE (or SAME) DIRECTION;          6) OVERTAKING;          7) CROSSING LEFT TO RIGHT (or RIGHT TO LEFT);          8) (aircraft type);          9) (level);</p>

<p>10) НАБИРАЕТ ВЫСОТУ (или СНИЖАЕТСЯ);</p> <p>*b) ПРОШУ ОБЕСПЕЧИТЬ РАДИОЛОКАЦИОННОЕ НАВЕДЕНИЕ;</p> <p>c) ВАМ НУЖНО РАДИОЛОКАЦИОННОЕ НАВЕДЕНИЕ?;</p> <p>d) С ДРУГИМ ВОЗДУШНЫМ СУДНОМ РАЗОШЛИСЬ [соответствующие указания];</p> <p>e) ВЫПОЛНИТЕ РАЗВОРОТ ВЛЕВО (или ВПРАВО) НЕМЕДЛЕННО КУРС (три цифры) ДЛЯ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЯ С [НЕОПОЗНАННЫМ] ВОЗДУШНЫМ СУДНОМ (направление по условному часовому циферблату и расстояние);</p> <p>f) ВЫПОЛНИТЕ РАЗВОРОТ ВЛЕВО (или ВПРАВО) (число градусов) ГРАДУСОВ НЕМЕДЛЕННО ДЛЯ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЯ С [НЕОПОЗНАННЫМ] ВОЗДУШНЫМ СУДНОМ (направление по условному часовому циферблату и расстояние).</p> <p>* Обозначает фразеологию, используемую пилотом.</p>	<p>10) CLIMBING (or DESCENDING);</p> <p>*b) REQUEST VECTORS;</p> <p>c) DO YOU WANT VECTORS?;</p> <p>d) CLEAR OF TRAFFIC [appropriate instructions];</p> <p>e) TURN LEFT (or RIGHT) IMMEDIATELY HEADING (three digits) TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC (bearing by clock-reference and distance);</p> <p>f) TURN LEFT (or RIGHT) (number of degrees) DEGREES IMMEDIATELY TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC AT (bearing by clock-reference and distance).</p> <p>* Denotes pilot transmission.</p>
<p>4.4.1.9 СВЯЗЬ И ПОТЕРЯ СВЯЗИ</p> <p>... если подозревается потеря связи</p>	<p>a) [ЕСЛИ] РАДИОСВЯЗЬ ПОТЕРЯНА (указания);</p> <p>b) ЕСЛИ НЕ БУДЕТЕ ПОЛУЧАТЬ НИКАКИХ ПЕРЕДАЧ В ТЕЧЕНИЕ (число) МИНУТ (или СЕКУНД) (указания);</p> <p>c) ОТВЕТ НЕ ПОЛУЧЕН (указания);</p> <p>d) ЕСЛИ ВЫ ПРИНИМАЕТЕ ПЕРЕДАЧУ [указания в отношении маневра или ПРИЕМООТВЕТЧИК (код или ОПОЗНАВАНИЕ)];</p> <p>e) (маневр, ПРИЕМООТВЕТЧИК или ОПОЗНАВАНИЕ) НАБЛЮДАЮ МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ (местоположение воздушного судна) [(указания)].</p>
<p>4.4.1.10 ПРЕКРАЩЕНИЕ РАДИОЛОКАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ИЛИ ОБСЛУЖИВАНИЯ ADS-B</p>	<p>a) РАДИОЛОКАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ (или ОПОЗНАВАНИЕ) ПРЕКРАЩЕНО [ВСЛЕДСТВИЕ (причина)] (указания);</p> <p>b) ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ КОНТАКТ СКОРО БУДЕТ ПОТЕРЯН (соответствующие указания или информация);</p> <p>c) ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ КОНТАКТ ПОТЕРЯН [(причина) (указания)].</p>

4.4.1.11 УХУДШЕНИЕ ХАРАКТЕРИСТИК РАДИОЛОКАЦИОННОГО ОБОРУДОВАНИЯ ИЛИ ОБОРУДОВАНИЯ ADS-B

- a) ВТОРИЧНЫЙ РАДИОЛОКАТОР НЕ РАБОТАЕТ (при необходимости соответствующая информация);  
 b) ПЕРВИЧНЫЙ РАДИОЛОКАТОР НЕ РАБОТАЕТ (при необходимости соответствующая информация);  
 c) ADS-B НЕ РАБОТАЕТ (при необходимости соответствующая информация).

- a) SECONDARY RADAR OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary);  
 b) PRIMARY RADAR OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary);  
 c) ADS-B OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary).

4.4.2 Применение радиолокатора при диспетчерском обслуживании подхода

4.4.2.1 ВЕКТОРЕНИЕ ПРИ ЗАХОДЕ НА ПОСАДКУ

- a) ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ НА ВПП (номер) ПО (тип захода на посадку);  
 b) ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ВИЗУАЛЬНОГО ЗАХОДА НА ПОСАДКУ НА ВПП (номер) ДОЛЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ ЛЕТНОЕ ПОЛЕ (или ВПП);  
 c) ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ВЫХОДА НА (указать местоположение на круге движения);  
 d) ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ ПО ОБЗОРНОМУ РАДИОЛОКАТОРУ НА ВПП (номер);  
 e) ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ТОЧНОГО ЗАХОДА НА ВПП (номер);  
 f) ЗАХОД НА ПОСАДКУ (тип) НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ ВСЛЕДСТВИЕ (причина) (другие указания).

- a) VECTORIZING FOR (type of approach) APPROACH RUNWAY (number);  
 b) VECTORIZING FOR VISUAL APPROACH RUNWAY (number) REPORT FIELD (or RUNWAY) IN SIGHT;  
 c) VECTORIZING FOR (positioning in the circuit);  
 d) VECTORIZING FOR SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY (number);  
 e) VECTORIZING FOR PRECISION APPROACH RUNWAY (number);  
 f) (type) APPROACH NOT AVAILABLE DUE (reason) (alternative instructions).

4.4.2.2 ВЕКТОРЕНИЕ НА ILS И ДРУГИЕ СХЕМЫ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ

- a) МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ (число) КИЛОМЕТРОВ (или МИЛЬ) от (контрольная точка). ВЫПОЛНИТЕ РАЗВОРОТ ВЛЕВО (или ВПРАВО) НА КУРС (три цифры);  
 b) ВЫ ЗАХВАТИТЕ ЛУЧ (ЛИНИЯ КУРСА КОНЕЧНОГО ЭТАПА ЗАХОДА НА ПОСАДКУ или радиосредство) ВЫ ВЫЙДЕТЕ НА (расстояние) ОТ (основная точка или ТОЧКА ПРИЗЕМЛЕНИЯ);

- a) POSITION (number) KILOMETRES (or MILES) from (fix). TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits);  
 b) YOU WILL INTERCEPT (FINAL APPROACH COURSE or) (distance) FROM (significant point or TOUCHDOWN);

... когда пилот хочет выйти на желаемую линию пути на конкретном расстоянии от точки приземления

- \*c) ПРОШУ ПОСАДОЧНУЮ ПРЯМУЮ (расстояние);  
 d) РАЗРЕШАЮ ЗАХОД НА ПОСАДКУ (тип захода на посадку) НА ВПП (номер);

- \*c) REQUEST (distance) FINAL;  
 d) CLEARED FOR (type of approach) APPROACH RUNWAY (number);

... указания и информация

- e) ДОЛОЖИТЕ ВЫХОД НА ЛИНИЮ КУРСА КУРСОВОГО РАДИОМАЯКА (или НА ЛИНИЮ КУРСА [КОНЕЧНОГО ЭТАПА] ЗАХОДА НА ПОСАДКУ ПО [GLS/RNP/MLS]);

- e) REPORT ESTABLISHED ON LOCALIZER (or ON [GLS/RNP/MLS] [FINAL] APPROACH [COURSE]);

- д) ПОДХОДИТЕ СЛЕВА (или СПРАВА) [ДОЛОЖИТЕ ВЫХОД];
- е) ВЫПОЛНИЙТЕ РАЗВОРОТ ВЛЕВО (или ВПРАВО) КУРС (три цифры) [ДЛЯ ЗАХВАТА] или [ДОЛОЖИТЕ ВЫХОД];
- в) ОЖИДАЙТЕ ВЕКТОР ДЛЯ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ (ЛИНИЯ КУРСА КУРСОВОГО РАДИОМАЯКА или ЛИНИЯ КУРСА КОНЕЧНОГО ЭТАПА ЗАХОДА НА ПОСАДКУ ПО [GLS/RNP/MLS] или радиосредство) (причина);
- и) ЭТОТ РАЗВОРОТ ПОЗВОЛИТ ПЕРЕСЕЧЬ ЛУЧ (ЛИНИЯ КУРСА КУРСОВОГО РАДИОМАЯКА или ЛИНИЯ КУРСА КОНЕЧНОГО ЭТАПА ЗАХОДА НА ПОСАДКУ ПО [GLS/RNP/MLS] или радиосредство) [(причина)];
- л) НАПРАВЛЯЮ ВАС ДЛЯ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ЛУЧА (ЛИНИЯ КУРСА КУРСОВОГО РАДИОМАЯКА или ЛИНИЯ КУРСА КОНЕЧНОГО ЭТАПА ЗАХОДА НА ПОСАДКУ ПО [GLS/RNP/MLS] или радиосредство) [(причина)];
- к) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (абсолютная высота) ДО ВЫХОДА НА ГЛИССАДУ;
- д) ДОЛОЖИТЕ ВЫХОД НА ГЛИССАДУ. [ДОЛОЖИТЕ ЗАХВАТ];
- м) ЗАХВАТЫВАЙТЕ ЛУЧ (ЛИНИЯ КУРСА КУРСОВОГО РАДИОМАЯКА или ЛИНИЯ КУРСА [КОНЕЧНОГО ЭТАПА] ЗАХОДА НА ПОСАДКУ ПО [GLS/RNP/MLS] или радиосредство) [НА ВПП (номер)] [ДОЛОЖИТЕ ЗАХВАТ].
- \* Обозначает фразеологию, используемую пилотом.
- а) РАЗРЕШАЮ ЗАХОД НА ПОСАДКУ (тип захода на посадку) НА ВПП (номер) ЛЕВАЯ (или ПРАВАЯ);
- б) ВЫ ПЕРЕСЕКЛИ ЛИНИЮ КУРСА КУРСОВОГО РАДИОМАЯКА (или ЛИНИЮ КУРСА КОНЕЧНОГО ЭТАПА ЗАХОДА НА ПОСАДКУ ПО GLS/RNP/MLS). НЕМЕДЛЕННО ВЫПОЛНИТЕ РАЗВОРОТ ВЛЕВО (или ВПРАВО) И ВОЗВРАЩАЙТЕСЬ НА ЛИНИЮ КУРСА КУРСОВОГО РАДИОМАЯКА (или ЛИНИЮ КУРСА КОНЕЧНОГО ЭТАПА ЗАХОДА НА ПОСАДКУ ПО GLS/RNP/MLS) [НА ВПП (номер)];
- с) ILS (или MLS) ВПП (номер) ЛЕВАЯ (или ПРАВАЯ) ЧАСТОТА КУРСОВОГО РАДИОМАЯКА (или MLS) (частота);

- г) CLOSING FROM LEFT (or RIGHT) [REPORT ESTABLISHED];
- е) TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits) [TO INTERCEPT] or [REPORT ESTABLISHED];
- в) EXPECT VECTOR ACROSS THE (LOCALIZER or [GLS/RNP/MLS] FINAL APPROACH COURSE or radio aid) (reason);
- и) THIS TURN WILL TAKE YOU THROUGH THE (LOCALIZER or [GLS/RNP/MLS] FINAL APPROACH COURSE or radio aid) [(reason)];
- л) TAKING YOU THROUGH THE LOCALIZER or [GLS/RNP/MLS] FINAL APPROACH COURSE or radio aid) [(reason)];
- к) MAINTAIN (altitude) UNTIL GLIDE PATH INTERCEPTION;
- д) REPORT ESTABLISHED ON GLIDE PATH;
- м) INTERCEPT (LOCALIZER or [GLS/RNP/MLS] FINAL APPROACH [COURSE] or radio aid) [RUNWAY (number)] [REPORT ESTABLISHED].

\* Denotes pilot transmission.

- а) CLEARED FOR (type of approach) APPROACH RUNWAY (number) LEFT (or RIGHT);
- б) YOU HAVE CROSSED THE LOCALIZER (or GLS/RNP/MLS FINAL APPROACH COURSE). TURN LEFT (or RIGHT) IMMEDIATELY AND RETURN TO THE LOCALIZER (or GLS/RNP/MLS FINAL APPROACH COURSE) [RUNWAY (number)];
- с) ILS (or MLS) RUNWAY (number) LEFT (or RIGHT) LOCALIZER (or MLS) FREQUENCY IS (frequency);

#### 4.4.2.3 МАНЕВРИРОВАНИЕ ПРИ НЕЗАВИСИМЫХ И ЗАВИСИМЫХ ПАРАЛЛЕЛЬНЫХ ЗАХОДАХ НА ПОСАДКУ

<p>... превентивные действия, когда наблюдаемое воздушное судно входит в зону NTZ</p>	<p>d) ВЫПОЛНИТЕ РАЗВОРОТ НЕМЕДЛЕННО ВЛЕВО (или ВПРАВО) [цифра] ГРАДУСОВ] или [НА КУРС (три цифры)] ДЛЯ ИЗБЕЖАНИЯ СТОЛКНОВЕНИЯ С ВОЗДУШНЫМ СУДНОМ [ОТКЛОНЯЮЩИМСЯ ОТ СОСЕДНЕЙ ЛИНИИ ПУТИ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ], НАБЕРИТЕ (абсолютная высота);</p> <p>e) НАБЕРИТЕ (абсолютная высота) НЕМЕДЛЕННО ДЛЯ ИЗБЕЖАНИЯ СТОЛКНОВЕНИЯ С ВОЗДУШНЫМ СУДНОМ [ОТКЛОНЯЮЩИМСЯ ОТ СОСЕДНЕЙ ЛИНИИ ПУТИ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ] (дополнительные указания).</p>	<p>d) TURN LEFT (or RIGHT) (number) DEGREES (or HEADING) (three digits) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC [DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH], CLIMB TO (altitude);</p> <p>e) CLIMB (altitude) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC [DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH] (further instructions).</p>
<p>... превентивные действия ниже 120 м (400 фут) над превышением порога ВПП, где применяются критерии поверхностей оценки препятствий для заходов на посадку на параллельные ВПП (РАОАS)</p>	<p>a) БУДЕТ ВЫПОЛНЯТЬСЯ ЗАХОД НА ПОСАДКУ ПО ОБЗОРНОМУ РАДИОЛОКАТОРУ НА ВПП (номер), ОБЕСПЕЧЕНИЕ КОТОРОГО БУДЕТ ПРЕКРАЩЕНО (расстояние) ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ, АБСОЛЮТНАЯ (или ОТНОСИТЕЛЬНАЯ) ВЫСОТА ПРОЛЕТА ПРЕПЯТСТВИЙ (число) МЕТРОВ (или ФУТОВ), ПРОВЕРЬТЕ СВОИ МИНИМУМЫ [В СЛУЧАЕ УХОДА НА ВТОРОЙ КРУГ (указания)];</p> <p>b) ПЕРЕДАЧА УКАЗАНИЙ ПО ЗАХОДУ НА ПОСАДКУ БУДЕТ ПРЕКРАЩЕНА НА (расстояние) ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ.</p>	<p>a) THIS WILL BE A SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY (number) TERMINATING AT (distance) FROM TOUCHDOWN, OBSTACLE CLEARANCE ALTITUDE (or HEIGHT) (number) METRES (or FEET) CHECK YOUR MINIMA [IN CASE OF GO AROUND (instructions)];</p> <p>b) APPROACH INSTRUCTIONS WILL BE TERMINATED AT (distance) FROM TOUCHDOWN.</p>
<p>4.4.2.4.2 УГОЛ МЕСТА</p>	<p>a) НАЧИНАЙТЕ СНИЖЕНИЕ [ВЫДЕРЖИВАЙТЕ ГЛИССАДУ (число) ГРАДУСОВ];</p> <p>b) (расстояние) ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ АБСОЛЮТНАЯ (или ОТНОСИТЕЛЬНАЯ) ВЫСОТА ДОЛЖНА БЫТЬ (число и единица измерения).</p>	<p>a) COMMENCE DESCENT NOW [TO MAINTAIN A (number) DEGREE GLIDE PATH];</p> <p>b) (distance) FROM TOUCHDOWN ALTITUDE (or HEIGHT) SHOULD BE (numbers and units).</p>
<p>4.4.2.4.3 МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ</p>	<p>(расстояние) ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ.</p>	<p>(distance) FROM TOUCHDOWN.</p>
<p>4.4.2.4.4 ПРОВЕРКИ</p>	<p>a) ПРОВЕРЬТЕ ВЫПУСК ШАССИ И УСТАНОВКУ НА ЗАМКИ;</p> <p>b) НАД ПОРОГОМ.</p>	<p>a) CHECK GEAR DOWN [AND LOCKED];</p> <p>b) OVER THRESHOLD.</p>
<p>4.4.2.4.5 ЗАВЕРШЕНИЕ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ</p>	<p>a) ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ ЗЕМЛЮ;</p> <p>b) ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ ВПП [ОГНИ ВПП];</p> <p>c) ЗАХОД НА ПОСАДКУ ЗАВЕРШЕН [РАБОТАЙТЕ С (organ)].</p>	<p>a) REPORT VISUAL;</p> <p>b) REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT;</p> <p>c) APPROACH COMPLETED [CONTACT (unit)].</p>
<p>4.4.2.5 ЗАХОД НА ПОСАДКУ ПО ПРЛ 4.4.2.5.1 ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ОБСЛУЖИВАНИЯ</p>	<p>a) БУДЕТ ВЫПОЛНЯТЬСЯ ЗАХОД НА ПОСАДКУ ПО ПОСАДОЧНОМУ РАДИОЛОКАТОРУ НА ВПП (номер);</p>	<p>a) THIS WILL BE A PRECISION RADAR APPROACH RUNWAY (number);</p>

4.4.2.5.2 СВЯЗЬ	<p>b) ТОЧНЫЙ ЗАХОД НА ПОСАДКУ НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ ВСЛЕДСТВИЕ (причина) (альтернативные указания);</p> <p>c) В СЛУЧАЕ УХОДА НА ВТОРОЙ КРУГ (указания).</p> <p>a) ПРИЕМ ДАЛЬНЕЙШИХ ПЕРЕДАЧ НЕ ПОДТВЕРЖДАЙТЕ; b) ОТВЕТ НЕ ПОЛУЧЕН. БУДУ ПРОДОЛЖАТЬ ДАВАТЬ УКАЗАНИЯ.</p>	<p>b) PRECISION APPROACH NOT AVAILABLE DUE (reason) (alternative instructions);</p> <p>c) IN CASE OF GO AROUND (instructions).</p> <p>a) DO NOT ACKNOWLEDGE FURTHER TRANSMISSIONS; b) REPLY NOT RECEIVED. WILL CONTINUE INSTRUCTIONS.</p>
4.4.2.5.3 АЗИМУТ	<p>a) ПОДХОДИТЕ [МЕДЛЕННО (или БЫСТРО)] [СЛЕВА (или СПРАВА)];</p> <p>b) КУРС ПРАВИЛЬНЫЙ;</p> <p>c) НА ЛИНИИ ПУТИ;</p> <p>d) НЕМНОГО (или НАМНОГО, или ИДЕТЕ (ЛЕВЕЕ или ПРАВЕЕ) ЛИНИИ ПУТИ;</p> <p>e) (число) МЕТРОВ ЛЕВее (или ПРАВЕЕ) ЛИНИИ ПУТИ.</p>	<p>a) CLOSING [SLOWLY (or QUICKLY)] [FROM THE LEFT (or FROM THE RIGHT)];</p> <p>b) HEADING IS GOOD;</p> <p>c) ON TRACK;</p> <p>d) SLIGHTLY (or WELL, or GOING) LEFT (or RIGHT) OF TRACK;</p> <p>e) (number) METRES LEFT (or RIGHT) OF TRACK.</p>
4.4.2.5.4 УГОЛ МЕСТА	<p>a) ПОДХОДИТЕ К ГЛИССАДЕ;</p> <p>b) НАЧИНАЙТЕ СНИЖЕНИЕ [СО СКОРОСТЬЮ (число) МЕТРОВ В СЕКУНДУ ИЛИ (число) ФУТОВ В МИНУТУ (или ВЫДЕРЖИВАЙТЕ ГЛИССАДУ (число) ГРАДУСОВ)];</p> <p>c) СКОРОСТЬ СНИЖЕНИЯ ПРАВИЛЬНАЯ;</p> <p>d) НА ГЛИССАДЕ;</p> <p>e) НЕМНОГО (или НАМНОГО, или ИДЕТЕ) ВЫШЕ (или НИЖЕ) ГЛИССАДЫ;</p> <p>f) [ВСЕ ЕЩЕ] (число) МЕТРОВ (или ФУТОВ) ВЫШЕ (или НИЖЕ);</p> <p>g) СКОРРЕКТИРУЙТЕ СКОРОСТЬ СНИЖЕНИЯ;</p> <p>h) ВОЗВРАЩАЕТЕСЬ [МЕДЛЕННО (или БЫСТРО)] НА ГЛИССАДУ;</p> <p>i) ВОССТАНОВИТЕ НОРМАЛЬНУЮ СКОРОСТЬ СНИЖЕНИЯ;</p> <p>j) УГЛОМЕСТНЫЙ ЭЛЕМЕНТ НЕ РАБОТАЕТ (затем следуют соответствующие указания);</p> <p>k) (расстояние) ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ. АБСОЛЮТНАЯ (или ОТНОСИТЕЛЬНАЯ) ВЫСОТА ДОЛЖНА БЫТЬ (число и единицы измерения).</p>	<p>a) APPROACHING GLIDE PATH;</p> <p>b) COMMENCE DESCENT NOW [AT (number) METRES PER SECOND OR (number) FEET PER MINUTE (or ESTABLISH A (number) DEGREE GLIDE PATH)];</p> <p>c) RATE OF DESCENT IS GOOD;</p> <p>d) ON GLIDE PATH;</p> <p>e) SLIGHTLY (or WELL, or GOING) ABOVE (or BELOW) GLIDE PATH;</p> <p>f) [STILL] (number) METRES (or FEET) TOO HIGH (or TOO LOW);</p> <p>g) ADJUST RATE OF DESCENT;</p> <p>h) COMING BACK [SLOWLY (or QUICKLY)] TO THE GLIDE PATH;</p> <p>i) RESUME NORMAL RATE OF DESCENT;</p> <p>j) ELEVATION ELEMENT UNSERVICEABLE (to be followed by appropriate instructions);</p> <p>k) (distance) FROM TOUCHDOWN. ALTITUDE (or HEIGHT) SHOULD BE (numbers and units).</p>



## 4.4.2.5.5 МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ

a) (расстояние) ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ;	a) (distance) FROM TOUCHDOWN;
b) НАД ОГНЯМИ ПРИБЛИЖЕНИЯ;	b) OVER APPROACH LIGHTS;
c) НАД ПОРОГОМ.	c) OVER THRESHOLD.

## 4.4.2.5.6 ПРОВЕРКИ

a) ПРОВЕРЬТЕ ВЫПУСК ШАССИ И УСТАНОВКУ НА ЗАМКИ;	a) CHECK GEAR DOWN AND LOCKED;
b) ПРОВЕРЬТЕ АБСОЛЮТНУЮ (или ОТНОСИТЕЛЬНУЮ) ВЫСОТУ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ.	b) CHECK DECISION ALTITUDE (or HEIGHT).

## 4.4.2.5.7 ЗАВЕРШЕНИЕ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ

a) ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ ЗЕМЛЮ;	a) REPORT VISUAL;
b) ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ ВПП [ОГНИ ВПП];	b) REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT;
c) ЗАХОД НА ПОСАДКУ ЗАВЕРШЕН [РАБОТАЙТЕ С (орган)].	c) APPROACH COMPLETED [CONTACT (unit)].

## 4.4.2.5.8 УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ

a) ПРОДОЛЖАЙТЕ ЗАХОД ВИЗУАЛЬНО ИЛИ УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ [указания по уходу на второй круг];	a) CONTINUE VISUALLY OR GO AROUND [missed approach instructions];
b) НЕМЕДЛЕННО УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ [указания по уходу на второй круг] (причина);	b) GO AROUND IMMEDIATELY [missed approach instructions] (reason);
c) ВЫ УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ?;	c) ARE YOU GOING AROUND?;
d) ЕСЛИ УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ (соответствующие указания);	d) IF GOING AROUND (appropriate instructions);
*e) УХОЖУ НА ВТОРОЙ КРУГ.	*e) GOING AROUND.
* Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	* Denotes pilot transmission.

## 4.4.3 Фразеология, применяемая при использовании вторичного обзорного радиолокатора (ВОРЛ) И ADS-B

4.4.3.1 ДЛЯ ЗАПРОСА О ВОЗМОЖНОСТЯХ  
ОБОРУДОВАНИЯ ВОРЛ

a) СООБЩИТЕ ВОЗМОЖНОСТИ ПРИЕМООТВЕТЧИКА;	a) ADVISE TRANSPONDER CAPABILITY;
*b) ПРИЕМООТВЕТЧИК (согласно указанному в плане полета);	*b) TRANSPONDER (as shown in the flight plan);
*c) ПРИЕМООТВЕТЧИК ОТСУТСТВУЕТ.	*c) NEGATIVE TRANSPONDER.
* Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	* Denotes pilot transmission.

4.4.3.2 ДЛЯ ЗАПРОСА О ВОЗМОЖНОСТЯХ  
ОБОРУДОВАНИЯ ADS-B

a) СООБЩИТЕ ВОЗМОЖНОСТИ ADS-B;	a) ADVISE ADS-B CAPABILITY;
*b) ПЕРЕДАТЧИК ADS-B (линия передачи данных);	*b) ADS-B TRANSMITTER (data link);
*c) ПРИЕМНИК ADS-B (линия передачи данных);	*c) ADS-B RECEIVER (data link);

4.4.3.3	ДЛЯ УКАЗАНИЯ УСТАНОВИТЬ КОД НА ПРИЕМООТВЕТЧИКЕ	*d) ADS-B ОТСУТСТВУЕТ. * Обозначает фразеологично, используемую пилотом. a) ДЛЯ ВЫЛЕТА ПРИЕМООТВЕТЧИК (код); b) ПРИЕМООТВЕТЧИК (код).	*d) NEGATIVE ADS-B. * Denotes pilot transmission. a) FOR DEPARTURE SQUAWK (code); b) SQUAWK (code).
4.4.3.4	ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ ПИЛОТУ КОМАНДЫ ПОВТОРНО УСТАНОВИТЬ ПРИСВОЕННЫЙ ЕМУ РЕЖИМ И КОД	a) УСТАНОВИТЕ ПОВТОРНО ПРИЕМООТВЕТЧИК [(режим)] (код); *b) УСТАНОВЛИВАЮ ПОВТОРНО (режим)(код).	a) RESET SQUAWK [(mode)] (code); *b) RESETTING (mode) (code).
4.4.3.5	ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ ПОВТОРНО УСТАНОВИТЬ ОПознавание ВОЗДУШНОГО СУДНА	* Обозначает фразеологично, используемую пилотом. ПОВТОРНО ВВЕДИТЕ ОПознавательный ИНДЕКС ВОЗДУШНОГО СУДНА [ADS-B или РЕЖИМ SJ].	* Denotes pilot transmission. REENTER [ADS-B or MODE SJ] AIRCRAFT IDENTIFICATION.
4.4.3.6	ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ ПИЛОТУ КОМАНДЫ ПОДТВЕРДИТЬ КОД, УСТАНОВЛЕННЫЙ НА ПРИЕМООТВЕТЧИКЕ ВОЗДУШНОГО СУДНА	a) ПОДТВЕРДИТЕ ПРИЕМООТВЕТЧИК (код); *b) ПРИЕМООТВЕТЧИК (код).	a) CONFIRM SQUAWK (code); *b) SQUAWKING (code).
4.4.3.7	ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ ПРИМЕНЯТЬ РЕЖИМ "ОПознавание"	* Обозначает фразеологично, используемую пилотом. a) ПРИЕМООТВЕТЧИК [(код)] [ОПознавание]; b) ПРИЕМООТВЕТЧИК СЛАБЫЙ; c) ПРИЕМООТВЕТЧИК НОРМАЛЬНЫЙ; d) ПЕРЕДАЙТЕ ОПознавание ADS-B. ПРИЕМООТВЕТЧИК ТОЛЬКО НА ПРИЕМ.	* Denotes pilot transmission. a) SQUAWK [(code)] [AND] IDENT; b) SQUAWK LOW; c) SQUAWK NORMAL; d) TRANSMIT ADS-B IDENT. SQUAWK STANDBY.
4.4.3.8	ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ ВРЕМЕННО ПРИОСТАНОВИТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПРИЕМООТВЕТЧИКА	ПРИЕМООТВЕТЧИК "МЕЙДЕЙ" [КОД СЕМЬ-СЕМЬ-НОЛЬ-НОЛЬ].	SQUAWK MAYDAY [CODE SEVEN-SEVEN-ZERO-ZERO].
4.4.3.9	ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ УСТАНОВИТЬ АВАРИЙНЫЙ КОД	a) ПРИЕМООТВЕТЧИК "СТОП" [ТОЛЬКО ПЕРЕДАЧА ADS-B]; b) ПРЕКРАТИТЕ ПЕРЕДАЧУ ADS-B [ТОЛЬКО ПРИЕМООТВЕТЧИК (код)].	a) STOP SQUAWK [TRANSMIT ADS-B ONLY]; b) STOP ADS-B TRANSMISSION [SQUAWK (code) ONLY].
4.4.3.10	ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ ВЫКЛЮЧИТЬ ПРИЕМООТВЕТЧИК И/ИЛИ ПЕРЕДАТЧИК ADS-B		

**ПРИМЕЧАНИЕ.** Независимое использование приемопередатчика 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 приемопередатчиком более длительных самогенерируемых сигналов на частоте 1090 МГц). В таких случаях воздушные суда могут оказаться

*Ситуация*

неспособными выполнять указания органа УВД, касающиеся применения ADS-B.

- 4.4.3.11 ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ СООБЩИТЬ БАРОМЕТРИЧЕСКУЮ ВЫСОТУ
- 4.4.3.12 ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ ПРОВЕРИТЬ УСТАНОВКУ ВЕЛИЧИНЫ ДАВЛЕНИЯ И ДАТЬ ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЭШЕЛОНА
- 4.4.3.13 ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ ПРЕКРАТИТЬ ПЕРЕДАЧУ БАРОМЕТРИЧЕСКОЙ ВЫСОТЫ ИЗ-ЗА НАЛИЧИЯ НЕИСПРАВНОСТЕЙ

*Примечание. См. примечание в п. 12.4.3.10.*

- 4.4.3.14 ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ ПРОВЕРИТЬ ЭШЕЛОН

*Фразеология*

а) ПРИЕМООТВЕТЧИК "ЧАРЛИ"; б) ПЕРЕДАЙТЕ ВЫСОТУ ADS-B.	а) SQUAWK CHARLIE; б) TRANSMIT ADS-B ALTITUDE.
ПРОВЕРЬТЕ УСТАНОВКУ ВЫСОТОМЕРА И ПОДТВЕРДИТЕ (уровень).	CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM (level).
а) ПРИЕМООТВЕТЧИК "СТОП ЧАРЛИ", НЕПРАВИЛЬНАЯ ИНДИКАЦИЯ; б) ПРЕКРАТИТЕ ПЕРЕДАЧУ ВЫСОТЫ ADS-B (НЕПРАВИЛЬНАЯ ИНДИКАЦИЯ (или причина)).	а) STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION; б) STOP ADS-B ALTITUDE TRANSMISSION [WRONG INDICATION (or reason)].

ПОДТВЕРДИТЕ (уровень).

CONFIRM (level).

**4.5 ФРАЗЕОЛОГИЯ ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ КОНТРАКТНОГО АВТОМАТИЧЕСКОГО НАБЛЮДЕНИЯ (ADS-C)**

**4.5.1 Общая фразеология ADS-C**

*Ситуация*

- 4.5.1.1 УХУДШЕНИЕ ХАРАКТЕРИСТИК ADS-C

*Фразеология*

ADS-C (или ADS-КОНТРАКТНОЕ) НЕ РАБОТАЕТ (при необходимости соответствующая информация).	ADS-C (or ADS-CONTRACT) OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary).
---	--

**4.6 ФРАЗЕОЛОГИЯ ПРИ ВЫДАЧЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЙ**

**4.6.1 Фразеология при выдаче предупреждений**

*Ситуация*

- 4.6.1.1 ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ О МАЛОЙ ВЫСОТЕ

*Фразеология*

(позывной воздушного судна) ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ О МАЛОЙ ВЫСОТЕ, НЕМЕДЛЕННО ПРОВЕРЬТЕ ВАШУ ВЫСОТУ QNH (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)].
(позывной воздушного судна) ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ О БЛИЗОСТИ ЗЕМЛИ (по возможности предполагаемые действия пилота).	(aircraft call sign) TERRAIN ALERT, (suggested pilot action, if possible).

- 4.6.1.2 ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ О БЛИЗОСТИ ЗЕМЛИ

*Фразеология*

4.7 ФРАЗЕОЛОГИЯ, ИСПОЛЬЗУЕМАЯ ПРИ СВЯЗИ МЕЖДУ НАЗЕМНЫМ ПЕРСОНАЛОМ И ЛЕТНЫМ ЭКИПАЖЕМ

4.7.1 Фразеология, используемая при связи между наземным персоналом и летным экипажем

Ситуация

Фразеология

Phraseologies

4.7.1.1 ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЕЙ (НАЗЕМНЫЙ ПЕРСОНАЛ/КАБИНА ПИЛОТОВ)

а) [ВЫ] ГОТОВЫ К ЗАПУСКУ ДВИГАТЕЛЕЙ?

\*b) ЗАПУСКАЮ НОМЕР (номер(а) двигателей).

*Примечание 1. 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.*

*Примечание 2. При ведении любой связи между наземным персоналом и пилотами важно обеспечить надежное опознавание соответствующих сторон.*

\* Обозначает фразеологию, используемую пилотом.

а) [ARE YOU] READY TO START UP?;

\*b) STARTING NUMBER (engine number(s)).

*Note 1.— The ground crew should follow this exchange by either a reply on the intercom or a distinct visual signal to indicate that all is clear and that the start-up as indicated may proceed.*

*Note 2.— Unambiguous identification of the parties concerned is essential in any communications between ground crew and pilots.*

\* Denotes pilot transmission.

4.7.1.2 БУКСИРОВКА ХВОСТОМ ВПЕРЕД

... (наземный персонал/кабина пилотов)

а) ВЫ ГОТОВЫ К БУКСИРОВКЕ ХВОСТОМ ВПЕРЕД?

\*b) К БУКСИРОВКЕ ХВОСТОМ ВПЕРЕД ГОТОВ;

с) ПОДТВЕРДИТЕ ВЫКЛЮЧЕНИЕ ТОРМОЗОВ;

\*d) ТОРМОЗА ВЫКЛЮЧЕНЫ;

е) НАЧИНАЕМ БУКСИРОВКУ ХВОСТОМ ВПЕРЕД;

f) БУКСИРОВКА ХВОСТОМ ВПЕРЕД ЗАКОНЧЕНА;

\*g) БУКСИРОВКА ХВОСТОМ ВПЕРЕД ЗАКОНЧЕНА;

h) ПОДТВЕРДИТЕ ВКЛЮЧЕНИЕ ТОРМОЗОВ;

\*i) ТОРМОЗА ВКЛЮЧЕНЫ;

\*j) УБЕРИТЕ БУКСИР;

к) БУКСИР УБИРАЮ ЖДИТЕ ВИЗУАЛЬНОГО СИГНАЛА СЛЕВА (или СПРАВА).

*Примечание. После этого обмена подается визуальный сигнал пилоту, указывающий на то, что буксир убран и препятствий для руления нет.*

\* Обозначает фразеологию, используемую пилотом.

а) ARE YOU READY FOR PUSHBACK?;

\*b) READY FOR PUSHBACK;

с) CONFIRM BRAKES RELEASED;

\*d) BRAKES RELEASED;

е) COMMENCING PUSHBACK;

f) PUSHBACK COMPLETED;

\*g) STOP PUSHBACK;

h) CONFIRM BRAKES SET;

\*i) BRAKES SET;

\*j) DISCONNECT;

к) DISCONNECTING STAND BY FOR VISUAL AT YOUR LEFT (or RIGHT).

*Note.— 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.

4.7.2 Операции по противобледнительной защите

Ситуация

4.7.2.1 ПЕРЕД ПРОТИВООБЛЕДНИТЕЛЬНОЙ ОБРАБОТКОЙ (НАЗЕМНЫЙ ПЕРСОНАЛ (СЕМАН)/ЛЕТНЫЙ ЭКИПАЖ)

... подтверждение конфигурации воздушного судна

Фразеология

- a) К УДАЛЕНИЮ ЛЬДА ГОТОВЫ. ПОДТВЕРДИТЕ ВКЛЮЧЕНИЕ ТОРМОЗОВ И ВИД НЕОБХОДИМОЙ ОБРАБОТКИ;
- \*b) [ПОДТВЕРЖДАЮ] ТОРМОЗА ВКЛЮЧЕНЫ, ПРОШУ (вид и зоны для противобледнительной обработки);
- c) ОСТАВАЙТЕСЬ НА МЕСТЕ И ПОДТВЕРДИТЕ КОНФИГУРАЦИЮ ВОЗДУШНОГО СУДНА;
- \*d) [ПОДТВЕРЖДАЮ] ВОЗДУШНОЕ СУДНО В НУЖНОЙ КОНФИГУРАЦИИ, К УДАЛЕНИЮ ЛЬДА ГОТОВ;
- e) НАЧИНАЕМ УДАЛЕНИЕ ЛЬДА.
- \* Обозначает фразеологию, используемую пилотом.

Phraseologies

- a) STANDING BY TO DE-ICE. CONFIRM BRAKES SET AND TREATMENT REQUIRED;
- \*b) [AFFIRM] BRAKES SET, REQUEST (type of de/anti-icing treatment and areas to be treated);
- c) HOLD POSITION AND CONFIRM AIRCRAFT CONFIGURED;
- \*d) [AFFIRM] AIRCRAFT CONFIGURED, READY FOR DEICING;
- e) DE-ICING STARTS NOW.
- \* Denotes pilot transmission.

4.7.2.2 ПОСЛЕ ОКОНЧАНИЯ ПРОЦЕДУРЫ ПРОТИВООБЛЕДНИТЕЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ

...для операции по удалению льда

... для двухэтапной операции по противобледнительной защите

- a) УДАЛЕНИЕ ЛЬДА В (обработанных зонах) ЗАКОНЧЕНО. ДОЛОЖИТЕ ГОТОВНОСТЬ К ПРИЕМУ ИНФОРМАЦИИ;
- b) ТИП ЖИДКОСТИ (тип I, или II, или III, или IV);
- c) НАЧАЛО ВРЕМЕНИ ЗАЩИТНОГО ДЕЙСТВИЯ (время);
- d) КОД ПРОТИВООБЛЕДНИТЕЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ (соответствующий код противобледнительной защиты).

Примечание. Пример кода противобледнительной защиты:

Информация о процедуре противобледнительной защиты, последним этапом которой является использование смеси в составе 75 % жидкости типа II и 25 % воды и которая начата в 13:35 по местному времени, сообщается и регистрируется следующим образом:

- TYPE II/75 13:35 (далее указывается полное название противобледнительной жидкости);
- e) ВРЕМЯ НАЧАЛА ПОСЛЕДНЕГО ЭТАПА (время);
- f) ПРОВЕРКА КАЧЕСТВА ПРОТИВООБЛЕДНИТЕЛЬНОЙ ОБРАБОТКИ ВЫПОЛНЕНА.
- g) ПЕРСОНАЛ И ОБОРУДОВАНИЕ УДАЛЕНЫ ОТ ВОЗДУШНОГО СУДНА;

Note.— Anti-icing code example:

A de-icing/anti-icing procedure whose last step is the use of a mixture of 75% of a Type II fluid and 25% water, commencing at 13:35 local time, is recorded as follows:

- TYPE II/75 13:35 (followed by complete name of anti-icing fluid)
- e) FINAL STEP STARTED AT (time);
- f) POST DE-ICING CHECK COMPLETED;
- g) PERSONNEL AND EQUIPMENT CLEAR OF AIRCRAFT;

## 4.7.2.3 НЕШТАТНЫЕ СИТУАЦИИ

...при срабатывании дистанционного датчика форсунки

...при возникновении аварийной ситуации на других воздушных судах на площадке противообледенительной защиты

- a) СООБЩАЕМ О СРАБАТЫВАНИИ ДИСТАНЦИОННОГО ДАТЧИКА ФОРСУНКИ НА (соответствующее место на воздушном судне) [НИКАКИХ ВИДИМЫХ ПОВРЕЖДЕНИЙ ИЛИ НАБЛЮДАЕМ ПОВРЕЖДЕНИЯ (описание повреждений)] [СООБЩИТЕ НАМЕРЕНИЯ];
- b) АВАРИЙНАЯ СИТУАЦИЯ НА ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНОЙ ПЛОЩАДКЕ (номер противообледенительной площадки) [ВЫКЛЮЧИТЕ ДВИГАТЕЛИ ИЛИ ЖДИТЕ ДАЛЬНЕЙШИХ УКАЗАНИЙ].

a) BE ADVISED NOZZLE PROXIMITY ACTIVATION ON (significant point on aircraft) [NO VISUAL DAMAGE or DAMAGE (description of damage) OBSERVED] [SAY INTENTIONS];

b) EMERGENCY IN DE-ICING BAY (de-icing bay number) [SHUT DOWN ENGINES or STANDBY FOR FURTHER INSTRUCTIONS].