МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (МИНТРАНС РОССИИ)

П Р И К А З

25 ноября 2025 г. Москва № 414

МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО
Регистрационный № 85196
от "3" февраля 2026 г.

Об утверждении Федеральных авиационных правил «Порядок осуществления радиосвязи при обслуживании воздушного движения в пределах территории Российской Федерации»

В соответствии с пунктом 2.1 статьи 71 Воздушного кодекса Российской Федерации, подпунктом 5.2.53(3) пункта 5 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 395, п р и к а з ы в а ю:

1. Утвердить прилагаемые Федеральные авиационные правила «Порядок осуществления радиосвязи при обслуживании воздушного движения в пределах территории Российской Федерации».

2. Признать утратившими силу:

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26 сентября 2012 г. № 362 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 9 апреля 2013 г., регистрационный № 28047);

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 9 ноября 2016 г. № 343 «О внесении изменений в Федеральные авиационные правила «Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации», утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 26 сентября 2012 г. № 362» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 5 декабря 2016 г., регистрационный № 44565);

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 10 мая 2017 г. № 182 «О внесении изменения в Федеральные авиационные правила «Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации», утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 26 сентября 2012 г. № 362» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 2 июня 2017 г., регистрационный № 46930);

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 5 октября 2018 г. № 354 «О внесении изменений в Федеральные авиационные правила «Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации», утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 26 сентября 2012 г. № 362» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 18 октября 2018 г., регистрационный № 52470).

3. Настоящий приказ вступает в силу с 1 марта 2026 г. и действует до 1 марта 2032 г.

Министр А.С. Никитин

УТВЕРЖДЕНЫ
приказом Минтранса России
от 25 ноября 2025 г. № 414

Федеральные авиационные правила
«Порядок осуществления радиосвязи при обслуживании воздушного движения в пределах территории Российской Федерации»

I. Общие положения

1. Федеральные авиационные правила «Порядок осуществления радиосвязи при обслуживании воздушного движения в пределах территории Российской Федерации» (далее – Федеральные авиационные правила) являются обязательными при осуществлении радиосвязи при обслуживании воздушного движения в пределах территории Российской Федерации между экипажами воздушных судов и диспетчерами управления воздушным движением (далее – диспетчер УВД), органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) (далее соответственно – орган ОВД, ОВД) в воздушном пространстве Российской Федерации, при работе на площади маневрирования аэродромов и на перронах транспортных и аэродромных средств (далее – абоненты) и предназначены для сокращения продолжительности и упорядочения, повышения надежности и качества радиообмена по каналам речевой связи.

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

II. Общие правила радиообмена и порядок применения авиационной электросвязи при ведении радиообмена между экипажем воздушного судна и диспетчером УВД

3. Авиационную электросвязь при радиообмене с диспетчерами УВД, лицами группы руководства полетами органов ОВД (далее – диспетчер) должен осуществлять командир воздушного судна или по его поручению один из членов экипажа воздушного судна, а по наземным каналам связи – диспетчеры и уполномоченные должностные лица (специалисты) наземных служб аэропорта

(аэродрома).

4. Радиопереговоры при радиообмене должны вестись с исключением слов и выражений, не соответствующих нормам современного русского литературного языка (в том числе нецензурной брани), за исключением иностранных слов, которые не имеют общеупотребительных аналогов в русском языке и перечень которых содержится в нормативных словарях[1]. При радиообмене допускается использование слов приветствия и благодарности.

Беспилотные воздушные суда при установлении первоначальной связи в начале сообщения используют слово «беспилотный» («unmanned»).

5. При радиообмене допускается использовать сокращения, ставшие частью авиационной терминологии, которые произносятся непосредственным чтением без передачи слов по буквам в соответствии с пунктом 10 Федеральных авиационных правил.

6. В аэропортах, в которых осуществляется автоматическая радиовещательная передача метеорологической и полетной информации в районе аэродрома для прилетающих и вылетающих воздушных судов (далее – АТИС) или автоматическая передача данных о погоде по каналам радиосвязи очень высокого частотного (далее – ОВЧ) диапазона (далее – МВ-канал), экипаж воздушного судна должен сообщать о прослушивании информации АТИС или передаче метеорологических данных по МВ-каналу при вылете воздушного судна – при первой связи с диспетчерским пунктом аэродрома, при прилете воздушного судна – при первой связи с органом диспетчерского обслуживания подхода аэродрома прилета.

7. Если органом ОВД не получены сведения от экипажа воздушного судна о наличии информации, указанной в пункте 6 Федеральных авиационных правил, диспетчер должен незамедлительно запрашивать у экипажа воздушного судна подтверждение прослушивания актуальной информации АТИС или метеорологических данных по МВ-каналу.

8. В целях повышения качества приема и предупреждения искажений или ошибочного понимания принимаемой информации абоненты должны:

а) перед началом передачи метеорологических данных прослушать наличие радиообмена на подлежащей использованию частоте и убедиться в отсутствии сигнала занятости наземного канала связи;

б) сохранять громкость передачи информации на постоянном уровне;

в) до начала передачи сообщения нажать переключатель (тангенту) передачи и не отпускать его до окончания передачи сообщения.

9. Приоритет в ведении радиообмена с экипажами воздушных судов и иными абонентами, находящимися в зоне (районе) ответственности диспетчерского пункта, должен устанавливаться диспетчером данного диспетчерского пункта (сектора).

10. В тех случаях, когда по каналам радиосвязи передаются по буквам имена собственные, позывные радиосигналы воздушных судов и средств аэронавигации,

---

[1] Часть 6 статьи 1 Федерального закона от 1 июня 2005 г. № 53-ФЗ «О государственном языке Российской Федерации».

наименования геоточек, сокращения названий служб и слова, название которых вызывает сомнение, должен использоваться алфавит в соответствии с таблицей 1:

Таблица 1

Английская буква	Слово	Произношение выраженное буквами русского алфавита (ударный слог подчеркнут)	Соответствует русской букве	Слово
A	Alpha	АЛЬФА	А	Анна
B	Bravo	БРАВО	Б	Борис
C	Charlie	ЧАРЛИ или ШАРЛИ	Ц	Цапля
D	Delta	ДЕЛЬТА	Д	Дмитрий
E	Echo	ЭКО	Е	Елена
F	Foxtrot	ФОКСТРОТ	Ф	Федор
G	Golf	ГОЛЬФ	Г	Григорий
H	Hotel	ХОТЭЛ	Х	Харитон
I	India	ИНДИА	И	Иван
J	Juliett	ДЖУЛЬЕТТ	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	КВЕБЕК	Щ	Щука
R	Romeo	РОМИО	Р	Роман
S	Sierra	СЬЕРРА	С	Семен
T	Tango	ТАНГО	Т	Татьяна
U	Uniform	ЮНИФОРМ или УНИФОРМ	У	Ульяна
V	Victor	ВИКТОР	Ж	Женя
W	Whiskey	ВИСКИ	В	Василий
X	X-ray	ЭКСРЭЙ	Ь	Мягкий знак
Y	Yankee	ЯНКИ	Ы	Еры
Z	Zulu	ЗУЛУ	З	Зинаида

11. При ведении радиообмена на русском языке при передаче цифровых значений должны использоваться правила русского языка.

При ведении радиообмена как на русском, так и на английском языках при передаче числового значения эшелона полета менее 100 первый ноль не должен произноситься. При передаче числового значения курса менее 100 градусов первый ноль должен произноситься.

12. При ведении радиосвязи на английском языке числа во время передачи должны произноситься в соответствии с таблицей 2:

Таблица 2

Цифра или элемент цифры	Английское написание	Произношение (ударный слог напечатан заглавными буквами)
0	Zero	ЗИ-РО (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

13. При ведении радиообмена на английском языке каждая цифра должна произноситься отдельно, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 14 Федеральных авиационных правил.

14. На английском языке информация о значениях высоты, высоты облачности, видимости и дальности видимости на взлетно-посадочной полосе (далее – ВПП) (Runway Visual Range, далее – RVR), если это целые сотни и целые тысячи, информация должна передаваться путем произношения каждой цифры, обозначающей количество сотен или тысяч, за которым должны следовать слова «hundred» («хан-дрид») или «thousand» («тау-зэнд»).

При передаче сочетаний тысяч и целых сотен должна произноситься каждая цифра в числе, обозначающем количество тысяч, после чего должно следовать слово «thousand» («тау-зэнд»), а затем число сотен, после чего должно следовать слово «hundred» («хан-дрид»).

15. При назначении эшелона полета на полные сотни на английском языке должно использоваться слово «hundred» («хан-дрид»).

16. Передача установки высотомера на значение 1000 гПа на английском языке должна передаваться как «one thousand» («уан тау-зэнд»).

17. При передаче кода приемоответчика, содержащего только целые тысячи, на английском языке должна произноситься цифра в числе, обозначающая количество тысяч, после чего должно следовать слово «thousand» («тау-зэнд»).

18. При передаче информации об угле, заключенном между продольной осью воздушного судна и направлением на объект или воздушное судно в случае непреднамеренного сближения, в значениях 12-часового циферблата двузначные числа должны произноситься на английском языке как «ten», «eleven», «twelve» («тэн, илэвэн, туэлв»).

19. Для идентификации канала передачи данных при ведении радиосвязи должно использоваться не менее четырех цифр.

20. При передаче сообщений о времени должны указываться только минуты

данного часа. При наличии риска неоднозначного понимания значения времени должны указываться часы и минуты.

При передаче сообщений о времени должно использоваться всемирное координированное время (UTC).

21. В радиосвязи должны использоваться слова и (или) фразы, имеющие значения в соответствии с таблицей 3:

Таблица 3

Слова и (или) фразы	Слова и (или) фразы при применении английского языка	Значение
ПОДТВЕРДИТЕ	ACKNOWLEDGE	Сообщите, что вы получили и поняли это сообщение
ПОДТВЕРЖДАЮ	AFFIRM	Да
ОДОБРЕНО или РАЗРЕШЕНО	APPROVED	Разрешение на предлагаемые действия выдано
БРЕЙК	BREAK	Указывается на промежуток между частями сообщения, передаваемыми различным воздушным судам, для ускорения потока воздушного движения
БРЕЙК БРЕЙК	BREAK BREAK	Указывается на промежуток между сообщениями, передаваемыми различным воздушным судам, для ускорения потока воздушного движения
ОТМЕНЯЮ	CANCEL	Переданное ранее разрешение аннулируется
ПРОВЕРКА	CHECK	Проверка системы или процедуры. Не должно использоваться на любых других этапах полета
РАЗРЕШЕНО или РАЗРЕШАЮ	CLEARED	Разрешаю выполнение действий в соответствии с оговоренными условиями
ПОДТВЕРДИТЕ	CONFIRM	Прошу проверить правильность разрешения или указания, или действия, или информации
РАБОТАЙТЕ	CONTACT	Установить радиосвязь
ПРАВИЛЬНО	CORRECT	Понял «правильно» или «точно»
ПОПРАВКА	CORRECTION	В данной передаче (или указанном сообщении) была сделана ошибка. Правильным вариантом является информация, которая передается в данной передаче (или данном сообщении)
НЕ ПРИНИМАЙТЕ ВО ВНИМАНИЕ или ОШИБОЧНО	DISREGARD	Игнорируйте сообщение
КАК СЛЫШИТЕ	HOW DO YOU READ	Каково качество моей передачи?
ПОВТОРЯЮ	I SAY AGAIN	Повторяю, для ясности или уточнения
ВЫДЕРЖИВАЙТЕ или СЛЕДУЙТЕ, или СОХРАНЯЙТЕ	MAINTAIN	Продолжайте в соответствии с установленными условиями или в буквальном значении

ПРОСЛУШИВАЙТЕ или ПРОСЛУШАЙТЕ	MONITOR	Прослушивайте на частоте
НЕТ	NEGATIVE	«Нет», или «Не разрешаю», или «Не могу выполнить»
КОНЕЦ СВЯЗИ	OUT	Обмен сообщениями закончен и не жду ответа. Слова «КОНЕЦ СВЯЗИ» не используются при связи на ОВЧ
ПОВТОРИТЕ	READ BACK	Повторите мне все или указанную часть этого сообщения в том виде, в каком вы ее приняли
НОВОЕ РАЗРЕШЕНИЕ (ИЗМЕНЕНИЕ)	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. Не используется в ответе на вопрос, требующий повторения или прямого утвердительного ответа «да» или отрицательного ответа «нет»
ПОВТОРИТЕ	SAY AGAIN	Повторите все или следующую часть вашей последней передачи
ГОВОРИТЕ МЕДЛЕННЕЕ	SPEAK SLOWER	Уменьшите скорость передачи
ЖДИТЕ	STAND BY	Ждите, я вас вызову. Не является разрешением или отказом в выдаче разрешения
ВЫПОЛНИТЬ НЕ МОГУ или ВЫПОЛНИТЬ НЕ В СОСТОЯНИИ	UNABLE	Я не могу выполнить вашу просьбу, указание или разрешение
ВЫПОЛНЯЮ	WILCO	Ваше сообщение понял и буду выполнять
ПРОДУБЛИРУЙТЕ СЛОВА или ДУБЛИРУЮ СЛОВА	WORDS TWICE	При запросе: «Связь плохая, прошу передавать каждое слово или группу слов дважды». Для информации: «Поскольку связь плохая, каждое слово или группа слов в данном сообщении будут передаваться дважды»
ПЕРЕДАВАЙТЕ СВОЕ СООБЩЕНИЕ	PASS YOUR MESSAGE	Продолжайте передавать ваше сообщение. Относится к воздушным судам, находящимся на земле
МЕСТО	POSITION	Если произносит пилот: «Я сейчас передам вам свое местонахождение, вы готовы к приему?» Если произносит диспетчер: «Передаю ваше местонахождение»

22. Для вызова диспетчера органа ОВД и иных абонентов, обеспечивающих производство полетов, должны использоваться радиотелефонные позывные в

соответствии с таблицей 4:

Таблица 4

Наименование диспетчерского пункта	Позывной на русском языке	Позывной на английском языке
Районный центр единой системы организации воздушного движения районный диспетчерский центр	КОНТРОЛЬ	CONTROL
Диспетчерский пункт подхода, руководитель дальней зоны	ПОДХОД	APPROACH
Диспетчерский пункт подхода, обслуживающий прибывающих воздушных судов	ПРИЛЕТ (ПОДХОД)	ARRIVAL (APPROACH)
Диспетчерский пункт подхода, обслуживающий вылетающих воздушных судов	ВЫЛЕТ (ПОДХОД)	DEPARTURE (APPROACH)
Диспетчерский пункт аэродрома	ВЫШКА	TOWER
Диспетчерский пункт управления движением на поверхности (площади маневрирования)	РУЛЕНИЕ	GROUND
Диспетчерский пункт обслуживания вылета	ДЕЛИВЕРИ	DELIVERY
Пункт диспетчера посадки, руководитель зоны посадки	ПОСАДКА	PRECISION
Служба полетной информации	ИНФОРМАЦИЯ	INFORMATION
Специализированное подразделение управления движением на перроне	ПЕРРОН	APRON
Диспетчерская служба компании	ДИСПЕТЧЕРСКАЯ	DISPATCH
Авиационная станция	РАДИО	RADIO
Диспетчерский пункт круга, руководитель ближней зоны	КРУГ	RADAR
Стартовый диспетчерский пункт, руководитель полетов, помощник руководителя полетов	СТАРТ	START
Радиопеленгаторная станция	ПЕЛЕНГ	HOMER
Местный диспетчерский пункт, вспомогательный местный диспетчерский пункт	РАЙОН	CONTROL

23. Для вызова диспетчера органа ОВД экипаж воздушного судна должен назвать его географическое местоположение (условное наименование) и присвоенный радиотелефонный позывной.

24. После установления устойчивой связи с диспетчером (без помех в радиосвязи) допускается не называть географическое местоположение (условное наименование) и радиотелефонный позывной диспетчерского пункта.

25. Для ведения радиосвязи с диспетчерами диспетчерских пунктов органов ОВД экипаж воздушного судна использует опознавательный индекс воздушного судна, указанный в плане полета воздушного судна.

26. После установления экипажем воздушного судна радиосвязи и в процессе ведения радиообмена цифровые и буквенные значения позывных допускается сокращать:

а) пятизначный цифровой позывной воздушного судна до трех последних цифр;

б) буквенный (буквенно-цифровой) позывной воздушного судна без указания двух последних знаков;

в) тип воздушного судна перед буквенным (буквенно-цифровым) регистрационным знаком воздушного судна.

27. При нахождении на связи двух и более воздушных судов с позывными, имеющими одинаковые или созвучные три последние цифры или две последние буквы, сокращение позывного воздушного судна не допускается. Диспетчер органа ОВД, в зоне (районе) обслуживания которого находятся воздушные суда с созвучными позывными, должен дать указание о прекращении использования сокращенных позывных.

28. В тех случаях, когда позывной воздушного судна состоит из названия (радиотелефонного позывного) авиакомпании и номера рейса, сокращение позывного воздушного судна не допускается.

29. Использование экипажами воздушных судов, сокращенных позывных допускается только после того, как они были использованы в обращении к экипажам воздушных судов диспетчером ОВД.

30. При выполнении полетов авиакомпаний, чьи радиотелефонные позывные неизвестны диспетчеру, должен применяться алфавит, предусмотренный в пункте 10 Федеральных авиационных правил.

31. При передаче числовых значений абонентами должны использоваться следующие единицы измерения:

расстояние – км или мили;

высота полета – м или фут;

эшелон полета – номер эшелона;

скорость полета (приборная, истинная, путевая) – км/ч, или узлы, или число «М»;

вертикальная скорость – м/с или фут/мин.;

скорость ветра на эшелоне (высоте) полета – км/ч или узлы;

скорость ветра у земли – м/с;

направление ветра на эшелоне (высоте) полета (от истинного меридиана) – градусы;

направление ветра у земли (от магнитного меридиана) – градусы;

высота облачности – м;

количество облачности – октант;

видимость на ВПП (дальность видимости) – м или км;

давление на аэродроме – мм. рт. ст., или гПа, или мбар

температура – градусы Цельсия;

остаток топлива – в часах и минутах или тоннах и килограммах;

магнитный путевой угол (далее – МПУ) взлета и посадки – градусы;

номер ВПП – двузначное число.

32. После установления двусторонней радиосвязи между экипажем и диспетчером, с использованием которой обеспечено однозначное понимание содержания передач, значения единиц измерений допускается передавать без их названия.

33. Первый вызов органа ОВД после переключения на другой канал речевой

связи, не связанный с донесением о местоположении, должен содержать следующие элементы:

обозначение вызываемой станции;

позывной воздушного судна и слово «тяжелое» или «сверхтяжелое» для воздушных судов, относящихся к категориям тяжелых и сверхтяжелых по турбулентности в спутном следе[2] соответственно;

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

скорость, курс, если назначены органом ОВД.

В первый вызов органа ОВД после переключения на другой канал речевой связи, не связанный с донесением о местоположении, допускается включать дополнительную информацию.

При ответе диспетчера экипажу воздушного судна передаются:

номер (позывной) вызываемого воздушного судна;

условное наименование и позывной вызывающего диспетчерского пункта органа ОВД;

сообщение (информация или указания, разрешения).

При ответе экипажа воздушного судна диспетчеру передаются:

информация с использованием типовой фразеологии радиообмена между диспетчером УВД органов ОВД и экипажами воздушных судов в воздушном пространстве Российской Федерации, в районах, находящихся за пределами территории Российской Федерации, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, а также между диспетчерами УВД органов ОВД и персоналом различных транспортных средств и аэродромных средств при работе на площади маневрирования аэродромов и перронах различных транспортных и аэродромных средств (далее – типовая фразеология) (приведена в приложении к Федеральным авиационным правилам) или повторение диспетчерских указаний, разрешений или информации;

номер (позывной) воздушного судна.

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

35. В случаях, когда диспетчеру требуется передать сообщение всем воздушным судам, находящимся в зоне (районе) ответственности диспетчерского пункта, должно передаваться сообщение общего вызова.

Общие вызовы не должны подтверждаться.

В случае неуверенности диспетчера в приеме сообщения общего вызова экипажами каких-либо воздушных судов они должны вызываться диспетчером для полного или частичного подтверждения приема сообщения.

---

[2] Doc 4444 «Правила аэронавигационного обслуживания «Организация воздушного движения» инструктивный материал в развитие приложения 2 «Правила полетов» и приложения 11 «Обслуживание воздушного движения» к Конвенции о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 г. (ратифицирована Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 октября 1970 г., вступила в силу для СССР 14 ноября 1970 г., вступила в силу для Российской Федерации 16 августа 2005 г.).

Если диспетчер не уверен в номере (позывном) воздушного судна, экипаж которого вызывал его, диспетчер должен запросить позывной воздушного судна, пока не установит его точное обозначение.

36. Язык, выбранный экипажем воздушного судна при первом выходе на связь, должен сохраняться на протяжении всего полета в зоне ответственности конкретного диспетчерского пункта. При ведении радиообмена в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов допускается производить изменение языка по инициативе любой из сторон. При этом переход к ведению радиосвязи на русском языке по инициативе диспетчера УВД допускается только в отношении воздушных судов авиакомпаний Российской Федерации.

37. Диспетчерам (за исключением случаев разрешения или запрещения посадки, выдачи команд по выдерживанию траектории полета при заходе на посадку по посадочному радиолокатору и информирования экипажа воздушного судна об угрозе безопасности его полета) запрещается вызывать экипаж воздушного судна:

а) в период от начала взлета до набора высоты 200 метров или заданной высоты после разрешения взлета;

б) на начальном этапе ухода на второй круг;

в) при нахождении воздушного судна на предпосадочной прямой на высоте менее 200 м над превышением порога ВПП;

г) при выполнении пробега.

38. Если прием сообщения ведется при неустойчивой радиосвязи, то влияющие на безопасность полета элементы этого сообщения должны передаваться абонентами дважды.

39. Экипаж воздушного судна должен непрерывно прослушивать канал (частоту) радиосвязи диспетчера, на связи с которым он находится.

40. Переход на радиосвязь от одного диспетчерского пункта к другому должен осуществляться по указанию диспетчера, на управлении которого находится воздушное судно.

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

42. Если невозможно установить связь на назначенной частоте, экипаж воздушного судна должен доложить об этом диспетчеру, под управлением которого он находился, и выполнять его указания.

43. На маршрутах, определяемых основными точками, донесения воздушного судна о его местоположении (пунктами обязательного донесения; далее – ПОД) допускается передавать непосредственно при пролете или незамедлительно после пролета каждого установленного ПОД, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 45 Федеральных авиационных правил.

Диспетчеру органа ОВД допускается требовать передачу дополнительных донесений при пролете воздушными судами других точек.

44. На маршрутах, не определяемых ПОД, сообщения должны передаваться незамедлительно после первых 30 минут полета, а затем через каждый час полета, за исключением случая, предусмотренного пунктом 45 Федеральных авиационных правил. В целях диспетчерского обслуживания воздушного движения (управления

воздушным движением) органу ОВД, в зоне (районе) ответственности которого находится воздушное судно, допускается требовать передачи дополнительных донесений через более короткие промежутки времени.

45. В тех случаях, когда имеется информация о ходе выполнения полета, полученная от используемой системы наблюдения обслуживания воздушного движения (далее – система наблюдения ОВД)[3], экипажам воздушных судов допускается не осуществлять передачу донесений о местоположении, в каждом установленном ПОД или через установленные промежутки времени путем назначения органом ОВД экипажу воздушного судна передачи следующего местоположения в конкретном ПОД. В этом случае экипажи воздушных судов должны докладывать органу ОВД о пролете очередных ПОД только по указанию (запросу) диспетчера. При этом должно соблюдаться метеорологическое требование, предъявляемое к выполнению текущих наблюдений с борта воздушных судов и представлению указанных данных.

При необходимости возобновления экипажем воздушного судна передачи информации о местоположении орган ОВД должен назначить ему очередной контрольный ПОД для доклада.

46. Донесения о местоположении, предусмотренные пунктами 43 и 44 Федеральных авиационных правил, должны включать:

опознавательный индекс воздушного судна;

местоположение воздушного судна;

время передачи донесения;

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

следующий ПОД и расчетное время пролета, связанного с ним пункта.

Допускается не докладывать информацию об эшелоне полета или высоте полета, включая эшелон прохождения и разрешенный эшелон, если заданный эшелон не выдерживается, в случае, если 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 осведомлен о такой возможности.

Информация об эшелоне или высоте полета должна всегда включаться в первый вызов после переключения на другой канал речевой радиосвязи.

47. В тех случаях, когда назначается подлежащая выдерживанию скорость, экипаж воздушного судна должен включать значение этой скорости в свои донесения о местоположении. Значение назначенной скорости также должно включаться в

---

[3] Глава VI Федеральных авиационных правил «Организация воздушного движения в Российской Федерации», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 25 ноября 2011 г. № 293 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 30 декабря 2011 г., регистрационный № 22874), с изменениями, внесенными приказами Министерства транспорта Российской Федерации от 26 апреля 2012 г. № 119 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 6 июля 2012 г., регистрационный № 24824), от 12 мая 2014 г. № 124 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 10 июня 2014 г., регистрационный № 32650), от 21 июля 2016 г. № 203 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 18 августа 2016 г., регистрационный № 43303), от 14 февраля 2017 г. № 49 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 13 марта 2017 г., регистрационный № 45926).

первый вызов после переключения на другой канал речевой радиосвязи независимо от того, требуется ли от экипажа полное донесение о местоположении.

48. Если по условиям полета ранее переданное расчетное время пролета следующего ПОД будет отличаться на две минуты и более, экипаж воздушного судна должен сообщить диспетчеру органа ОВД новое уточненное расчетное время пролета.

49. В случае если экипаж воздушного судна не смог доложить о пролете ПОД, доклад о пролете данного ПОД должен быть сделан незамедлительно.

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

Экипажем воздушного судна при получении указаний диспетчера также должны повторяться:

указания и разрешения органа ОВД применимые к маршруту полета;

указания и разрешения, применимые к ожиданию перед ВПП, пересечению и занятию ВПП, посадке на ВПП, взлету с ВПП, движению по ВПП;

рабочее направление ВПП, данные для установки высотомера, кодов вторичного обзорного радиолокатора (далее – ВОРЛ), эшелона полета, указания применимые к курсу и скорости, переданные диспетчером или указанные в сообщениях АТИС, эшелоны перехода;

указания и разрешения на вход в конкретную зону (район) ответственности диспетчерского пункта (сектора).

Другие разрешения или указания, включая условные разрешения, должны повторяться или подтверждаться таким образом, чтобы обеспечивалось их точное понимание.

51. Если экипаж воздушного судна допустил ошибку при повторении разрешения или указания, то диспетчер должен передать слово «ошибка» («negative»), после чего произнести содержание правильного разрешения или указания.

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

53. Диспетчеры УВД и экипажи воздушных судов при выдаче (получении) разрешений и указаний и повторе таких разрешений и указаний должны добавлять позывной того воздушного судна, которому предназначено это разрешение или указание.

54. В случае если при передаче допускается ошибка, абоненты должны произнести в радиоэфир слово «поправка» («correction»), затем повторить последнюю правильную фразу, после чего произнести содержание правильного сообщения.

55. Если поправку необходимо внести путем повторения всего сообщения, абонент перед передачей сообщения во второй раз использует фразу «поправка, повторяю» («correction, I say again»).

56. Если абонент, принимающий сообщение, сомневается в правильности

принятого сообщения, он должен запросить полное или частичное повторение сообщения.

57. Если требуется повторение всего сообщения, абонент должен произнести слово «повторите» («say again»).

Если требуется повторение части сообщения, абонент должен произнести:

«повторите все перед (первое слово, принятое удовлетворительно)» («say again all before»);

или «повторите (слово перед пропущенной частью) до (слово после пропущенной части)» («say again all between and»);

или «повторите все после (последнее слово, принятое удовлетворительно)» («say again all after»).

58. Если при проверке правильности повторения абонент обнаружил ошибку, он должен передать «повторяю» («I say again»), после чего произнести содержание правильного сообщения.

59. Включение для проверки радиостанции и осуществление пробной связи в радиосетях авиационной электросвязи не должны создавать помехи другим абонентам при диспетчерском обслуживании.

60. Продолжительность проверочных сигналов (для настройки радиостанций) не должна превышать 10 секунд. Радиотелефонная передача таких сигналов должна состоять из ряда цифр (один, два, три) и позывного передающей радиостанции.

61. Пробная связь экипажа воздушного судна или специалиста инженерно-авиационной службы на частоте диспетчерского пункта должна выполняться в следующем порядке:

1) передача;
2) позывной вызываемого диспетчерского пункта;
3) номер (позывной) воздушного судна;
4) слова:
«техническая проверка» (на земле);
«предполетная проверка» (перед вылетом);
«проверка связи» (в полете, при необходимости);
5) ответ:
номер (позывной) воздушного судна;
позывной диспетчерского пункта;
сообщение о разборчивости передачи.

III. Порядок ведения радиообмена при аварийной и срочной связи

62. В случае возникновения на борту воздушного судна состояния, при котором имеется непосредственная опасность и требуется немедленная помощь, экипаж воздушного судна должен объявить состояние «Бедствие» радиотелефонным сигналом «mayday» («мейдей»).

Если не требуется оказание немедленной помощи, но необходима немедленная передача информации, экипаж должен объявить состояние «Срочность» радиотелефонным сигналом «pan-pan» («пан-пан»).

63. Радиотелефонный сигнал бедствия «mayday» («мейдей») и радиотелефонный сигнал срочности «pan-pan» («пан-пан») должны использоваться в начале первого сообщения о бедствии или при необходимости срочной передачи информации.

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

64. Сообщения, адресованные воздушному судну, находящемуся в состоянии бедствия или срочности, в максимальной степени должны ограничиваться числом, объемом и содержанием.

65. Сообщение о бедствии должно иметь приоритет над всеми другими передачами, а сообщение о срочности – над всеми сообщениями, кроме сообщения о бедствии.

66. Радиотелефонная передача сообщений о бедствии и срочных сообщений должна производиться отчетливо, при этом должно однозначно произноситься каждое слово.

67. Экипаж воздушного судна должен передавать сигнал бедствия на рабочей частоте радиообмена авиационной электросвязи для целей ОВД и оставаться на ней до тех пор, пока не будет получено указание органа ОВД на переход на другую частоту или экипаж воздушного судна не примет решения, что более эффективная помощь может быть оказана после передачи сообщения о бедствии на другой частоте.

Помимо рабочей частоты радиообмена экипажам воздушных судов допускается использовать аварийную частоту 121,5 МГц, а при полете над морем – 2182 кГц или 4125 кГц.

Передача сигнала бедствия должна сопровождаться включением сигналов аппаратуры ВРЛ.

68. Сообщение о бедствии должно включать в себя следующие элементы, которые передаются в следующем порядке:

«mayday» («мейдей») – три раза;

название станции, которой адресуется сообщение;

позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие;

характер состояния бедствия;

намерения командира воздушного судна;

местоположение, эшелон (высота) полета и курс воздушного судна.

В сообщение о бедствии допускается включать иные элементы, необходимые для оказания помощи экипажу воздушного судна.

69. Срочные сообщения должны передаваться и приниматься на рабочих частотах радиообмена авиационной электросвязи для целей ОВД.

70. Сообщение по сигналу срочности должно включать в себя следующие элементы, которые передаются в следующем порядке:

«pan-pan» («пан-пан») – три раза;

название станции, которой адресуется сообщение;

позывной экипажа воздушного судна;

характер состояния срочности;

намерения командира воздушного судна;

местоположение, эшелон (высота) полета и курс воздушного судна.

В срочные сообщения допускается включать иные элементы, необходимые для немедленной передачи информации экипажу воздушного судна.

71. Если экипажем любого воздушного судна принято сообщение о бедствии или срочности, получение которых не подтверждено диспетчером, в зоне (районе) ответственности которого находится воздушное судно, то он должен подтвердить прием этого сообщения, после чего принять все меры по его передаче по каналам авиационной электросвязи.

72. Если экипаж воздушного судна не может установить связь с диспетчером органа ОВД на выделенной частоте, он должен установить радиосвязь на частоте диспетчера смежного диспетчерского пункта. При невозможности установления связи с диспетчером экипаж воздушного судна должен установить связь с экипажами воздушных судов на частотах, соответствующих данному маршруту.

73. Если установить радиосвязь не удается, экипаж воздушного судна должен повторить свое сообщение дважды на выделенной частоте, перед которым должна следовать фраза «передаю блиндом» («transmitting blind»).

74. В случае отсутствия двусторонней радиосвязи, вызванного отказом бортового приемника, экипаж воздушного судна должен продолжать передавать донесения на установленной для использования частоте, перед которыми должна следовать фраза «передаю блиндом» («transmitting blind»). Такие сообщения должны передаваться дважды. В сообщениях должны указываться время или место очередной передачи, а также намерения командира воздушного судна в отношении продолжения полета.

75. Если диспетчер не может установить связь с воздушным судном на частотах, которые могут прослушиваться экипажем воздушного судна, то он должен попросить:

а) экипажи воздушных судов, находящихся на этом маршруте, установить радиосвязь с данным воздушным судном путем передачи сообщений;

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

76. Если действия, указанные в пункте 75 Федеральных авиационных правил, не приводят к установлению связи с воздушным судном, орган ОВД должен передавать сообщения, адресуемые воздушному судну, кроме сообщений, содержащих разрешения, выданные диспетчером, на частоте (частотах), которая (которые) может (могут) прослушиваться воздушным судном.

77. Диспетчер должен использовать данные имеющихся средств наблюдения ОВД для подтверждения приема сообщений экипажем воздушного судна, которое может осуществлять только прием сообщений и не имеет возможности выхода на связь.

78. При осуществлении перехвата воздушного судна экипаж перехватываемого воздушного судна должен установить радиосвязь с экипажем воздушного судна, осуществляющего перехват или с органом управления перехватом

на аварийной частоте 121,5 МГц[4].

79. Если экипажу воздушного судна стало известно, что в отношении этого воздушного судна осуществляется перехват, он должен доложить об этом диспетчеру, в зоне (районе) которого он находится.

80. При выполнении вертикального маневра, рекомендованного бортовой системой предупреждения столкновений воздушных судов, экипаж воздушного судна должен незамедлительно уведомить об этом диспетчера, в зоне (районе) ответственности которого он находится. При этом указания диспетчера по маневрированию в этом случае допускается выдавать только воздушным судам, не участвующим в конфликтной ситуации.

81. 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 позывном воздушного судна, аэродроме вылета, аэродроме назначения, расчетном времени прибытия, количестве пассажиров с подозрением на инфекционное заболевание, количестве людей на борту, а также слова «инфекционное заболевание» («infectious disease»).

IV. Порядок ведения радиообмена с персоналом наземных служб при эксплуатации аэродромных средств и (или) с лицами, управляющими автотранспортными средствами на рабочей площади аэродрома

82. Лица, выполняющие обеспечение производства полетов на аэродроме, организующие и контролирующие выполнение работ на летном поле с использованием спецтранспорта и (или) средств механизации (далее – транспортные средства), а также водители транспортных средств должны вести непрерывное прослушивание частоты внутриаэропортовой связи, а при работах на летной полосе ответственный специалист за проведение работ на аэродроме должен постоянно прослушивать радиообмен на частоте диспетчерского пункта аэродрома, осуществляющего диспетчерское обслуживание на ВПП.

83. Прослушивание частот внутриаэропортовой связи, иных диспетчерских пунктов аэродрома должно производиться для получения дополнительных указаний о порядке движения на летном поле, информации о передвижении воздушных судов и транспортных средств.

84. Для ведения радиосвязи каждому абоненту транспортного средства, выезжающему на летное поле, присваиваются следующие позывные:

---

[4]Абзац третий пункта 177 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138. В соответствии с пунктом 3 постановления Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138 данный акт действует до 1 ноября 2026 г.

«служебный» – машины должностных лиц с добавлением цифрового индекса (один, два, три), который определяется главным оператором аэропорта, применительно к конкретным должностным лицам;

«сопровождение» с добавлением присвоенного гаражного номера или номера государственной регистрации транспортного средства (далее – номер машины) – машина сопровождения;

«движение» с добавлением номера машины – машина передвижного пункта руководителя полетов;

«аэродромная» с добавлением номера машины – машина аэродромной службы;

«метео» с добавлением номера машины – машина авиационной метеорологической станции гражданской;

«радио» с добавлением номера машины – машина службы эксплуатации радиотехнического оборудования и связи;

«свет» с добавлением номера машины – машина службы электросветотехнического обеспечения полетов;

«охрана» с добавлением номера машины – машина ведомственной (вневедомственной) охраны;

«передвижная автоматизированная лаборатория» с добавлением номера машины – машина-радиолаборатория;

«служебный» с добавлением номера машины – для машин, участвующих в обеспечении производства полетов на аэродроме.

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

86. Если диспетчер органа ОВД при выходе на связь водителя транспортного средства занят, то он должен сообщить об этом водителю транспортного средства с использованием слова «ждать».

87. При невозможности выдачи разрешения водителям автотранспортных средств для следования до запрашиваемого места диспетчеру органа ОВД допускается разрешить водителю проследовать в установленный им пункт, после остановки в котором водитель транспортного средства должен повторно запросить разрешение для движения к месту назначения.

88. В разрешение на передвижение по перрону допускается включать всю необходимую для обеспечения безопасности наземного движения информацию о других транспортных средствах.

89. Разрешение на пересечение летной полосы должно запрашиваться водителями транспортных средств после остановки до границы критической зоны радиомаячной системы.

90. Доклад об освобождении летной полосы должен передаваться водителем немедленно после полного ее освобождения.

91. В случае возникновения возможной опасной ситуации диспетчер органа ОВД должен проинформировать водителя транспортного средства о данной ситуации и дать указания, направленные на предотвращение опасной ситуации.

V. Типовая фразеология радиообмена между диспетчером УВД органов ОВД и экипажами воздушных судов в воздушном пространстве Российской Федерации, в районах, находящихся за пределами территории Российской Федерации, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, а также между диспетчерами УВД органов ОВД и персоналом различных транспортных средств и аэродромных средств при работе на площади маневрирования аэродромов и перронах различных транспортных и аэродромных средств

92. Типовая фразеология предназначена для ведения радиосвязи.

93. При необходимости экипажам воздушных судов и диспетчерам органов ОВД допускается дополнять типовую фразеологию словами на современном литературном языке.

94. Фразеология группируется блоками по видам ОВД. Допускается использование типовой фразеологии из других блоков, кроме тех, которые относятся к виду предоставляемого ОВД.

Построение фразы из блоков (применение тех или иных блоков, а также отдельных слов в отдельных блоках) должно зависеть от ситуации и производиться на усмотрение пилота, диспетчера.

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

95. При выполнении полетов в воздушном пространстве с применением сокращенных минимумов вертикального эшелонирования (Reduced Vertical Separation Minimum; далее – RVSM), или при вертикальном пересечении этого воздушного пространства пилоты воздушных судов, не готовых для полетов в воздушном пространстве RVSM, должны сообщать об отсутствии такой возможности:

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

б) при всех запросах изменений эшелона полета;

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

96. Диспетчеры УВД должны подтвердить получение сообщений с борта воздушных судов об отсутствии разрешения на выполнение полетов в воздушном пространстве RVSM.

97. Типовая фразеология не используются при движении, охватывающем действующие ВПП, за исключением случаев, когда воздушные суда или транспортные средства наблюдаются диспетчером УВД или пилотом.

98. Воздушное судно или транспортное средство, из-за которого выдается условное разрешение, является первым воздушным судном и (или) транспортным средством для прохождения перед другим воздушным судном.

99. Условное разрешение выдается во всех случаях и состоит из:

а) опознавательного индекса воздушного судна[5];

б) условия;

в) разрешения и краткого повторения условия.

100. При условном разрешении экипажу воздушного судна, получающему условное разрешение, необходимо опознать воздушное судно или транспортное средство, из-за которого выдается условное разрешение.

---

[5] Глава VI Федеральных авиационных правил «Организация воздушного движения в Российской Федерации», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской федерации от 25 ноября 2011 г. № 293.

ПРИЛОЖЕНИЕ
к Федеральным авиационным правилам
«Порядок осуществления радиосвязи
при обслуживании воздушного
движения в пределах территории
Российской Федерации», утвержденным
приказом Минтранса России
от 25 ноября 2025 г. № 414

Типовая фразеология радиообмена между диспетчером управления воздушным движением органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) и экипажами воздушных судов в воздушном пространстве Российской Федерации, в районах, находящихся за пределами территории Российской Федерации, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, а также между диспетчерами управления воздушным движением органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) и персоналом различных транспортных средств и аэродромных средств при работе на площади маневрирования аэродромов и перронах различных транспортных и аэродромных средств

Ситуация	Фразеология	
I. Общая фразеология		
1. Указание эшелонов и высоты полета (далее – уровень)	1) ЭШЕЛОН (номер); или 2) (число) МЕТРОВ; или 3) (число) ФУТОВ.	1) FLIGHT LEVEL (number); or 2) (number) METRES; or 3) (number) FEET.
2. Изменения эшелонов и высоты полета, донесения и вертикальные скорости	1) НАБИРАЙТЕ или СНИЖАЙТЕСЬ: а) уровень; б) И ВЫДЕРЖИВАЙТЕ или СОХРАНЯЙТЕ, или СЛЕДУЙТЕ ВЫСОТУ В ИНТЕРВАЛЕ ОТ (уровень) ДО (уровень) (применяется при указании приступить к набору высоты (или снижению) до уровня в пределах определенного допуска в вертикальной плоскости); в) ЧТОБЫ ЗАНЯТЬ (уровень) В (или К) (время или основная точка); г) ДОЛОЖИТЕ ОСВОБОЖДЕНИЕ (или ЗАНЯТИЕ, или ПРОХОЖДЕНИЕ или ПЕРЕСЕЧЕНИЕ) (уровень); д) С ВЕРТИКАЛЬНОЙ (число)	1) CLIMB (or DESCEND): а) TO (level); б) TO AND MAINTAIN BLOCK (level) TO (level) (применяется при указании приступить к набору высоты (или снижению) до уровня в пределах определенного допуска в вертикальной плоскости); в) TO REACH (level) AT (or BY) (time or significant point); г) REPORT LEAVING (or REACHING, or PASSING) (level); д) AT (number) METRES

	МЕТРОВ В СЕКУНДУ (или ФУТОВ В МИНУТУ) МИНИМУМ (или МАКСИМУМ); e) ДОЛОЖИТЕ НАЧАЛО РАЗГОНА (или ТОРМОЖЕНИЯ) (применяется только для сверхзвуковых транспортных самолетов); 2) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ или СОХРАНЯЙТЕ, или СЛЕДУЙТЕ, КАК МИНИМУМ, (число) МЕТРОВ (или ФУТОВ) ВЫШЕ (или НИЖЕ) (позывной воздушного судна); 3) ЗАПРОСИТЕ ИЗМЕНЕНИЕ УРОВНЯ (или ЭШЕЛОНА ПОЛЕТА, или ВЫСОТУ) У (наименование органа) В (время или основная точка); 4) ПРЕКРАТИТЕ НАБОР (или СНИЖЕНИЕ) (уровень); 5) ПРОДОЛЖАЙТЕ НАБОР (или СНИЖЕНИЕ) (уровень); 6) УСКОРЬТЕ НАБОР (или СНИЖЕНИЕ) (ДО ПРОХОЖДЕНИЯ (уровень); 7) ПО ГОТОВНОСТИ НАБИРАЙТЕ (или СНИЖАЙТЕСЬ) (уровень); 8) ПРЕДПОЛАГАЕМЫЙ (РАССЧИТЫВАЙТЕ) НАБОР ВЫСОТЫ (или СНИЖЕНИЕ) В (время или основная точка); 9) ПРОШУ СНИЖЕНИЕ В (время); 10) НЕМЕДЛЕННО (применяется для команды предпринять действия в конкретное время или в конкретном месте); 11) ПОСЛЕ ПРОЛЕТА (основная точка); 12) В (время или основная точка); 13) ПО ГОТОВНОСТИ (указание) (применяется для команды предпринять действия по готовности); 14) ОБЕСПЕЧИВАЙТЕ САМОСТОЯТЕЛЬНО ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ И	PER SECOND (or FEET PER MINUTE) MINIMUM (or MAXIMUM); e) REPORT STARTING ACCELERATION (or DECELERATION) (применяется только для сверхзвуковых транспортных самолетов); 2) MAINTAIN AT LEAST (number) METRES (or FEET) ABOVE (or BELOW) (aircraft call sign); 3) REQUEST LEVEL (or FLIGHT LEVEL or ALTITUDE) CHANGE FROM (name of unit) AT (time or significant point); 4) STOP CLIMB (or DESCENT) AT (level); 5) CONTINUE CLIMB (or DESCENT) TO (level); 6) EXPEDITE CLIMB (or DESCENT) (UNTIL PASSING (level); 7) WHEN READY CLIMB (or DESCEND) TO (level); 8) EXPECT CLIMB (or DESCENT) AT (time or significant point); 9) REQUEST DESCENT AT (time); 10) IMMEDIATELY (применяется для команды предпринять действия в конкретное время или в конкретном месте); 11) AFTER PASSING (significant point); 12) AT (time or significant point); 13) WHEN READY (instruction) (применяется для команды предпринять действия по готовности); 14) MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC (FROM (level) (TO (level)

	ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОЛЕТ В ВМУ (ОТ (уровень) (ДО (уровень) (применяется для команды воздушному судну набирать высоту и снижаться при самостоятельном обеспечении эшелонирования и выполнении полета в визуальных метеорологических условиях);	(применяется для команды воздушному судну набирать высоту и снижаться при самостоятельном обеспечении эшелонирования и выполнении полета в визуальных метеорологических условиях);
	15) ОБЕСПЕЧИВАЙТЕ САМОСТОЯТЕЛЬНО ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ И ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОЛЕТ В ВМУ ВЫШЕ (или НИЖЕ, или ДО (уровень);	15) MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC ABOVE (or BELOW, or TO) (level);
	16) ЕСЛИ НЕВОЗМОЖНО (альтернативные указания) И СООБЩИТЕ (применяется, когда имеются сомнения относительно того, что воздушное судно может действовать согласно разрешению или указанию);	16) IF UNABLE (alternative instructions) AND ADVISE (применяется, когда имеются сомнения относительно того, что воздушное судно может действовать согласно разрешению или указанию);
	17) ВЫПОЛНИТЬ НЕ МОГУ (применяется, когда пилот не может действовать согласно разрешению или указанию);	17) UNABLE (применяется, когда пилот не может действовать согласно разрешению или указанию);
	18) TCAS RA (применяется после начала отклонения летным экипажем от любого разрешения или указания диспетчера управления воздушным движением (далее – диспетчер УВД) с целью соблюдения рекомендации по разрешению угрозы столкновения (resolution advisory; далее – RA), бортовая система предупреждения столкновений (далее – БСПС) (радиообмен между пилотом и диспетчером);	18) TCAS RA (применяется после начала отклонения летным экипажем от любого разрешения или указания диспетчера УВД с целью соблюдения рекомендации RA, БСПС (радиообмен между пилотом и диспетчером);
	19) ПОНЯЛ;	19) ROGER;
	20) КОНФЛИКТ РАЗРЕШЕН, ВОЗВРАЩАЮСЬ НА (заданный диспетчером уровень) (применяется после выполнения маневра в соответствии с RA БСПС (радиообмен между пилотом и диспетчером);	20) CLEAR OF CONFLICT RETURNING TO (assigned clearance) (заданный диспетчером уровень) (применяется после выполнения маневра в соответствии с RA БСПС (радиообмен между пилотом и диспетчером);
	21) ПОНЯЛ (или альтернативные	21) ROGER (or alternative

	указания); 22) КОНФЛИКТ РАЗРЕШЕН (заданный диспетчером уровень) ЗАНЯЛ (применяется после выполнения маневра в соответствии с RA БСПС и возобновления выполнения, выданного диспетчером УВД разрешения или указания (радиообмен между пилотом и диспетчером); 23) ПОНЯЛ (или альтернативные указания); 24) ВЫПОЛНИТЬ НЕ МОГУ, RA TCAS (применяется после получения разрешения или указания органа управления воздушным движением (далее – орган УВД), противоречащего RA БСПС, летный экипаж выполняет RA и непосредственно информирует диспетчера УВД); 25) ПОНЯЛ; 26) НАБИРАЙТЕ ПО SID (уровень) (применяется, когда разрешение набирать высоту по стандартному маршруту вылета по приборам (standard instrument departure; далее – SID) с опубликованными ограничениями по высоте и (или) скорости, когда пилот должен набирать разрешенный эшелон и соблюдать опубликованные ограничения по высоте, выдерживать боковой профиль SID, и в зависимости от конкретного случая соблюдать опубликованные ограничения по скорости или выполнять указания по управлению скоростью, выданные органом УВД); 27) НАБИРАЙТЕ ПО SID (уровень) БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ (ОГРАНИЧЕНИЙ) ПО ВЫСОТЕ (применяется при отмене ограничений (ограничения) по высоте вертикального профиля SID при наборе высоты); 28) НАБИРАЙТЕ ПО SID	instructions); 22) CLEAR OF CONFLICT (assigned clearance) RESUMED (применяется после выполнения маневра в соответствии с RA БСПС и возобновления выполнения, выданного диспетчером УВД разрешения или указания (радиообмен между пилотом и диспетчером); 23) ROGER (or alternative instructions); 24) UNABLE, TCAS RA (применяется после получения разрешения или указания органа УВД, противоречащего RA БСПС, летный экипаж выполняет RA и непосредственно информирует диспетчера УВД); 25) ROGER; 26) CLIMB VIA SID TO (level) (применяется, когда разрешение набирать высоту по SID с опубликованными ограничениями по высоте и (или) скорости, когда пилот должен набирать разрешенный эшелон и соблюдать опубликованные ограничения по высоте, выдерживать боковой профиль SID, и в зависимости от конкретного случая соблюдать опубликованные ограничения по скорости или выполнять указания по управлению скоростью, выданные органом УВД); 27) CLIMB VIA SID TO (level), CANCEL LEVEL RESTRICTION (RESTRICTIONS) (применяется при отмене ограничений (ограничения) по высоте вертикального профиля SID при наборе высоты); 28) CLIMB VIA SID TO

(уровень) БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ (ОГРАНИЧЕНИЙ) ПО ВЫСОТЕ В (точка (применяется при отмене конкретных (конкретного) ограничений (ограничения) вертикального профиля SID при наборе высоты);	(level), CANCEL LEVEL RESTRICTION (RESTRICTIONS) AT (point (применяется при отмене конкретных (конкретного) ограничений (ограничения) вертикального профиля SID при наборе высоты);
29) (НАБИРАЙТЕ ПО SID (уровень) БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ (ОГРАНИЧЕНИЙ) ПО СКОРОСТИ (применяется при разрешении отменить ограничения по скорости SID при наборе высоты);	29) (CLIMB VIA SID TO (level), CANCEL SPEED RESTRICTION (RESTRICTIONS) (применяется при разрешении отменить ограничения по скорости SID при наборе высоты);
30) (НАБИРАЙТЕ ПО SID (уровень) БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ (ОГРАНИЧЕНИЙ) ПО СКОРОСТИ В (точка (применяется при разрешении отменить конкретные ограничения по скорости SID при наборе высоты);	30) (CLIMB VIA SID TO (level), CANCEL SPEED RESTRICTION(S) AT (point (применяется при разрешении отменить конкретные ограничения по скорости SID при наборе высоты);
31) НАБИРАЙТЕ БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ (уровень) (или) НАБИРАЙТЕ (уровень), БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ (ОГРАНИЧЕНИЙ) ПО ВЫСОТЕ И СКОРОСТИ (применяется при разрешении набирать высоту и отменить ограничения по скорости и высоте SID);	31) CLIMB UNRESTRICTED TO (level) (or) CLIMB TO (level), CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTIONS (применяется при разрешении набирать высоту и отменить ограничения по скорости и высоте SID);
32) НАБИРАЙТЕ (уровень) (применяется при указании набирать высоту по SID с опубликованными ограничениями по скорости (или заданной органом УВД скоростью), выдерживать боковой профиль SID и соблюдать не противоречащие (ускоряющее набор) набору до указанного уровня ограничения по высоте);	32) CLIMB TO (level) (применяется при указании набирать высоту по SID с опубликованными ограничениями по скорости (или заданной органом УВД скоростью), выдерживать боковой профиль SID и соблюдать не противоречащие (ускоряющее набор) набору до указанного уровня ограничения по высоте);
33) СНИЖАЙТЕСЬ ПО STAR (уровень) (применяется при разрешении снижаться по стандартной схеме прибытия (standard terminal arrival; далее – STAR) с опубликованными ограничениями по высоте и (или)	33) DESCEND VIA STAR TO (level) (применяется при разрешении снижаться по STAR с опубликованными ограничениями по высоте и (или) скорости, когда пилот должен снижаться до

		скорости, когда пилот должен снижаться до разрешенного эшелона и соблюдать опубликованные ограничения по высоте, выдерживать боковой профиль STAR и соблюдать опубликованные ограничения по скорости или выполнять указания по управлению скоростью, выданные органом УВД); 34) СНИЖАЙТЕСЬ ПО STAR (уровень) БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ (ОГРАНИЧЕНИЙ) ПО ВЫСОТЕ (применяется при разрешении отменить ограничения по высоте STAR при снижении); 35) СНИЖАЙТЕСЬ ПО STAR (уровень) БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ (ОГРАНИЧЕНИЙ) ПО ВЫСОТЕ (точка (применяется при разрешении отменить конкретные ограничения по высоте STAR при снижении); 36) СНИЖАЙТЕСЬ ПО STAR (уровень) БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ (ОГРАНИЧЕНИЙ) ПО СКОРОСТИ (применяется при разрешении отменить ограничения по скорости STAR при снижении); 37) СНИЖАЙТЕСЬ ПО STAR (уровень) БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ (ОГРАНИЧЕНИЙ) ПО СКОРОСТИ В (точка) (применяется при разрешении отменить конкретные ограничения по скорости STAR при снижении); 38) СНИЖАЙТЕСЬ БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ (уровень) или СНИЖАЙТЕСЬ (уровень) БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ ПО ВЫСОТЕ И СКОРОСТИ (применяется при разрешении снижаться и отменить ограничения по скорости и высоте STAR); 39) СНИЖАЙТЕСЬ (уровень) (применяется при указании	разрешенного эшелона и соблюдать опубликованные ограничения по высоте, выдерживать боковой профиль STAR и соблюдать опубликованные ограничения по скорости или выполнять указания по управлению скоростью, выданные органом УВД); 34) (DESCEND VIA STAR TO (level), CANCEL LEVEL RESTRICTION (RESTRICTIONS) (применяется при разрешении отменить ограничения по высоте STAR при снижении); 35) (DESCEND VIA STAR TO (level) CANCEL LEVEL RESTRICTION (RESTRICTIONS) AT (point (применяется при разрешении отменить конкретные ограничения по высоте STAR при снижении); 36) (DESCEND VIA STAR TO (level), CANCEL SPEED RESTRICTION (RESTRICTIONS) (применяется при разрешении отменить ограничения по скорости STAR при снижении); 37) (DESCEND VIA STAR TO (level), CANCEL SPEED RESTRICTION (RESTRICTIONS) AT (point) (применяется при разрешении отменить конкретные ограничения по скорости STAR при снижении); 38) DESCEND UNRESTRICTED TO (level), or DESCEND TO (level), CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTIONS (применяется при разрешении снижаться и отменить ограничения по скорости и высоте STAR); 39) DESCEND TO (level) (применяется при указании

	снижаться по STAR с опубликованными ограничениями по скорости (или заданной органом УВД скоростью), выдерживать боковой профиль STAR и соблюдать не противоречащие (ускоряющее снижение) снижению до указанного уровня ограничения по высоте); 40) QNH (или QFE) (число) СНИЖАЙТЕСЬ (число) ФУТОВ (или МЕТРОВ) (применяется при первом разрешении на снижение ниже эшелона перехода).	снижаться по STAR с опубликованными ограничениями по скорости (или заданной органом УВД скоростью), выдерживать боковой профиль STAR и соблюдать не противоречащие (ускоряющее снижение) снижению до указанного уровня ограничения по высоте); 40) QNH (or QFE) (number) DESCEND (number) FEET (or METRES) (применяется при первом разрешении на снижение ниже эшелона перехода).
3. Передача управления и (или) изменение частоты	1) РАБОТАЙТЕ С (позывной органа) (частота) (СИЮ); 2) В (или НАД) (время или место) (или ПРИ) (ПРОХОЖДЕНИЕ, или ОСВОБОЖДЕНИЕ, или ДОСТИЖЕНИЕ (уровень) РАБОТАЙТЕ С (позывной органа УВД) (частота органа УВД); 3) ПРИ ОТСУТСТВИИ СВЯЗИ (указания); 4) БУДЬТЕ НА СВЯЗИ (позывной органа) (частота); 5) ПРОШУ ПЕРЕХОДА НА (частота); 6) ИЗМЕНИТЬ ЧАСТОТУ РАЗРЕШАЮ; 7) КОНТРОЛИРУЙТЕ (или ПРОСЛУШИВАЙТЕ) (позывной органа) (частота); 8) КОНТРОЛИРУЮ (или ПРОСЛУШИВАЮ) (частота); 9) ПО ГОТОВНОСТИ РАБОТАЙТЕ С (позывной органа УВД) (частота органа УВД); 10) ОСТАВАЙТЕСЬ НА ДАННОЙ ЧАСТОТЕ (или БУДЬТЕ НА СВЯЗИ).	1) CONTACT (unit call sign) (frequency) (NOW); 2) AT (or OVER) (time or place) (or WHEN) (PASSING/LEAVING/REACHING (level) CONTACT (unit call sign) (frequency); 3) IF NO CONTACT (instructions); 4) STAND BY FOR (unit call sign) (frequency); 5) REQUEST CHANGE TO (frequency); 6) FREQUENCY CHANGE APPROVED; 7) MONITOR (unit call sign) (frequency); 8) MONITORING (frequency); 9) WHEN READY CONTACT (unit call sign) (frequency); 10) REMAIN THIS FREQUENCY.
4. Разнос каналов 8,33 Кгц	1) ПОДТВЕРДИТЕ ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИДЦАТЬ ТРИ (применяется для запроса подтверждения возможности работы с разносом каналов 8,33 кГц); 2) ПОДТВЕРЖДАЮ ВОСЕМЬ	1) CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE (применяется для запроса подтверждения возможности работы с разносом каналов 8,33 кГц); 2) AFFIRM EIGHT POINT

	ТОЧКА ТРИДЦАТЬ ТРИ (применяется для указания возможности работы с разносом каналов 8,33 кГц); 3) ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИДЦАТЬ ТРИ ОТСУТСТВУЕТ (применяется для указания отсутствия возможности работы с разносом каналов 8,33 кГц); 4) ПОДТВЕРДИТЕ ОВЧ (применяется для запроса возможности использования ОВЧ); 5) ПОДТВЕРЖДАЮ ОВЧ (применяется для указания возможности использования ОВЧ); 6) ОВЧ ОТСУТСТВУЕТ (применяется для указания отсутствия возможности использования ОВЧ); 7) ПОДТВЕРДИТЕ ИСКЛЮЧЕНИЕ ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИДЦАТЬ ТРИ (применяется для запроса статуса в отношении исключения 8,33 кГц); 8) ПОДТВЕРЖДАЮ ИСКЛЮЧЕНИЕ ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИДЦАТЬ ТРИ (применяется для указания статуса исключения 8,33 кГц); 9) ИСКЛЮЧЕНИЕ ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИДЦАТЬ ТРИ ОТСУТСТВУЕТ (применяется для указания статуса отсутствия исключения 8,33 кГц); 10) ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ ТРЕБОВАНИЕ ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИДЦАТЬ ТРИ (применяется для указания того, что определенное диспетчерское разрешение дано в связи с тем, что в ином случае необорудованное и (или) не имеющее особого разрешения воздушное судно войдет в воздушное пространство, где требуется обязательное наличие на борту такого оборудования).	THREE THREE (применяется для указания возможности работы с разносом каналов 8,33 кГц); 3) NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE (применяется для указания отсутствия возможности работы с разносом каналов 8,33 кГц); 4) CONFIRM UHF (применяется для запроса возможности использования ОВЧ); 5) AFFIRM UHF (применяется для указания возможности использования ОВЧ); 6) NEGATIVE UHF (применяется для указания отсутствия возможности использования ОВЧ); 7) CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED (применяется для запроса статуса в отношении исключения 8,33 кГц); 8) AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED (применяется для указания статуса исключения 8,33 кГц); 9) NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED (применяется для указания статуса отсутствия исключения 8,33 кГц); 10) DUE EIGHT POINT THREE THREE REQUIREMENT (применяется для указания того, что определенное диспетчерское разрешение дано в связи с тем, что в ином случае необорудованное и (или) не имеющее особого разрешения воздушное судно войдет в воздушное пространство, где требуется обязательное наличие на

		борту такого оборудования).
5. Изменение радиотелефонного позывного воздушного судна	1) ИЗМЕНИТЕ ВАШ ПОЗЫВНОЙ НА (или РАБОТАЙТЕ ПОЗЫВНЫМ) (новый позывной) (ДО ПОЛУЧЕНИЯ ДАЛЬНЕЙШИХ УКАЗАНИЙ) (применяется при указании об изменении радиотелефонного позывного воздушного судна); 2) ИСПОЛЬЗУЙТЕ ПОЗЫВНОЙ, УКАЗАННЫЙ В ПЛАНЕ (позывной) (в (основная точка) (применяется при уведомлении воздушному судну об использовании вновь радиотелефонного позывного, указанного в плане полета).	1) CHANGE YOUR CALL SIGN TO (new call sign) (UNTIL FURTHER ADVISED) (применяется при указании об изменении радиотелефонного позывного воздушного судна); 2) REVERT TO FLIGHT PLAN CALL SIGN (call sign) (AT (significant point) (применяется при уведомлении воздушному судну об использовании вновь радиотелефонного позывного, указанного в плане полета).
6. Информация о движении	1) ДВИЖЕНИЕ (или БОРТ) (информация); 2) О ДВИЖЕНИИ НЕ СООБЩАЕТСЯ (НЕТ ИНФОРМАЦИИ О ДВИЖЕНИИ) (применяется для передачи информации о движении); 3) СМОТРЮ (применяется для подтверждения приема информации о движении); 4) ДВИЖЕНИЕ НАБЛЮДАЮ (или БОРТ НАБЛЮДАЮ); 5) НЕ НАБЛЮДАЮ (причины); 6) (ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ) ДВИЖЕНИЕ (направление) (тип воздушного судна) (уровень) РАСЧЕТНОЕ (или НАД) (основная точка) В (время); 7) ДВИЖЕНИЕ (классификация) БЕСПИЛОТНЫЙ НЕУПРАВЛЯЕМЫЙ АЭРОСТАТ (АЭРОСТАТЫ) БЫЛ (или РАСЧЕТНОЕ) НАД (место) В (время) ПО СООБЩЕНИЯМ (эшелон (или ЭШЕЛОН НЕИЗВЕСТЕН) ДВИЖЕТСЯ (направление) (любая другая относящаяся к делу информация).	1) TRAFFIC (information); 2) NO REPORTED TRAFFIC (применяется для передачи информации о движении); 3) LOOKING OUT (применяется для подтверждения приема информации о движении); 4) TRAFFIC IN SIGHT; 5) NEGATIVE CONTACT (reasons); 6) (ADDITIONAL) TRAFFIC (direction) BOUND (type of aircraft) (level) ESTIMATED (or OVER) (significant point) AT (time); 7) TRAFFIC IS (classification) UNMANNED FREE BALLOON(S) (BALLOONS) WAS (or ESTIMATED) OVER (place) AT (time) REPORTED (level (or LEVEL UNKNOWN) MOVING (direction) (other pertinent information, if any).
7. Метеорологические условия	1) ВЕТЕР (число) ГРАДУСОВ (скорость) (единицы измерения); 2) ВЕТЕР НА (эшелон полета)	1) (SURFACE) WIND (number) DEGREES (speed) (units); 2) WIND AT (level) (number)

	(число) ГРАДУСОВ (число) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС (или УЗЛОВ); 3) ВИДИМОСТЬ (расстояние) (единицы измерения) (направление); 4) ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ (или RVR) (ВПП (номер) (расстояние) (единицы измерения); 5) ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ (или RVR) ВПП (номер) ДАННЫЕ ОТСУТСТВУЮТ (или НЕ СООБЩЕНЫ); 6) ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ (или RVR) (ВПП (номер) (первая точка) (расстояние) (единицы измерения), (вторая точка) (расстояние) (единицы измерения), (третья точка) (расстояние) (единицы измерения) (применяется для нескольких точек наблюдения дальности видимости на ВПП (runway visual range; далее – RVR); 7) ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ (RVR) (ВПП (номер) (первая точка) (расстояние) (единицы измерения), (вторая точка) (расстояние) ДАННЫЕ ОТСУТСТВУЮТ, (третья точка) (расстояние) (единицы измерения) (применяется, когда данные об RVR на любом участке отсутствуют); 8) ПОГОДА (подробные данные); 9) ОБЛАЧНОСТЬ (количество, (тип) и высота нижней границы) (единицы измерения) (или ЯСНО); 10) CAVOK (или ПОГОДА ХОРОШАЯ); 11) ТЕМПЕРАТУРА (МИНУС) (число) (и (или) ТОЧКА РОСЫ (МИНУС) (число); 12) QNH (число) (единицы измерения); 13) QFE (число) (единицы измерения); 14) (тип воздушного судна)	DEGREES (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS); 3) VISIBILITY (distance) (units) (direction); 4) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) (RUNWAY (number) (distance) (unit of measurement); 5) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) RUNWAY (number) NOT AVAILABLE (or NOT REPORTED); 6) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) (RUNWAY (number) (first position) (distance) (units), (second position) (distance) (units), (third position) (distance) (units) (применяется для нескольких точек наблюдения RVR); 7) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) (RUNWAY (number) (first position) (distance) (units), (second position) NOT AVAILABLE, (third position) (distance) (units) (применяется, когда данные об RVR на любом участке отсутствуют); 8) PRESENT WEATHER (details); 9) CLOUD (amount, (type) and height of base) (units) (or SKY CLEAR); 10) CAVOK; 11) TEMPERATURE (MINUS) (number) (and (or) DEWPOINT (MINUS) (number); 12) QNH (number) (units); 13) QFE (number) (units); 14) (aircraft type) REPORTED

	ДОКЛАДЫВАЛ (описание) ОБЛЕДЕНЕНИЕ (или ТУРБУЛЕНТНОСТЬ) (В ОБЛАКАХ) (район) (время); 15) ДОЛОЖИТЕ УСЛОВИЯ ПОЛЕТА (или В КАКИХ УСЛОВИЯХ).	(description) ICING (or TURBULENCE) (IN CLOUD) (area) (time); 15) REPORT FLIGHT CONDITIONS.
8. Передача донесений о местоположении	1) СЛЕДУЮЩЕЕ ДОНЕСЕНИЕ (или ДОЛОЖИТЕ) (основная точка); 2) НЕ ДОКЛАДЫВАЙТЕ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ (ДО (указать) (применяется для команды не передавать донесения); 3) ВОЗОБНОВИТЕ ПЕРЕДАЧУ ДОНЕСЕНИЙ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ.	1) NEXT REPORT AT (significant point); 2) OMIT POSITION REPORTS (UNTIL (specify) (применяется для команды не передавать донесения); 3) RESUME POSITION REPORTING.
9. Дополнительные донесения	1) ДОЛОЖИТЕ (основная точка); 2) ДОЛОЖИТЕ (расстояние) КИЛОМЕТРЫ (МИЛИ) (GNSS или DME) ОТ (наименование станции DME) (или основная точка) (применяется для команды передавать донесения в конкретном месте или на конкретном расстоянии); 3) (расстояние) КИЛОМЕТРЫ (МИЛИ) (GNSS или DME) ОТ (наименование станции DME) (или основная точка) (применяются для передачи донесения в конкретном месте или на конкретном расстоянии); 4) ДОЛОЖИТЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЕ РАДИАЛА (три цифры) VOR (наименование VOR); 5) ДОЛОЖИТЕ РАССТОЯНИЕ (GNSS или DME) ОТ (основная точка) или (наименование станции DME) (применяется для команды передать донесение о данном местоположении); 6) (расстояние) КИЛОМЕТРЫ (МИЛИ) (GNSS или DME) ОТ (наименование станции DME) (или основная точка) (применяется для команды передать донесение о текущем местоположении).	1) REPORT PASSING (significant point); 2) REPORT (distance) MILES (GNSS or DME) FROM (name of DME station) (or significant point) (применяется для команды передавать донесения в конкретном месте или на конкретном расстоянии); 3) (distance) MILES (GNSS or DME) FROM (name of DME station) (or significant point) (применяются для передачи донесения в конкретном месте или на конкретном расстоянии); 4) REPORT PASSING (three digits) RADIAL (name of VOR) VOR; 5) REPORT (GNSS or DME) DISTANCE FROM (significant point) or (name of DME station) (применяется для команды передать донесение о данном местоположении); 6) (distance) MILES (GNSS or DME) FROM (name of DME station) (or significant point) (применяется для команды передать донесение о текущем местоположении).

10. Информация об аэродроме	1) (место) ВПП (или ПОЛОСА) (номер) (состояние); 2) (место) СОСТОЯНИЕ ПОВЕРХНОСТИ ВПП (или ПОЛОСЫ) (номер) УСТАРЕВШИЕ ДАННЫЕ; 3) ПОСАДОЧНАЯ ПОВЕРХНОСТЬ (состояние); 4) ОСТОРОЖНО, СТРОИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ (место); 5) ОСТОРОЖНО (указать причины) СПРАВА (или СЛЕВА), (или С ОБЕИХ СТОРОН) ОТ ВПП (номер); 6) ОСТОРОЖНО, ВЕДУТСЯ РАБОТЫ (или ПРЕПЯТСТВИЕ) (место и любые необходимые рекомендации); 7) СОСТОЯНИЕ ВПП (время наблюдения) ВПП (номер) (тип осадков) ДО (толщина слоя) МИЛЛИМЕТРОВ. РАСЧЕТНОЕ СЦЕПЛЕНИЕ ХОРОШЕЕ (или МЕЖДУ СРЕДНИМ И ХОРОШИМ, или СРЕДНЕЕ, или МЕЖДУ СРЕДНИМ И ПЛОХИМ, или ПЛОХОЕ); 8) ПО ДОКЛАДУ (тип воздушного судна) ЭФФЕКТИВНОСТЬ ТОРМОЖЕНИЯ В (время) ХОРОШАЯ (или СРЕДНЯЯ, или ПЛОХАЯ); 9) ВПП (или РД) (номер) МОКРАЯ (СТОЯЧАЯ ВОДА, или СНЕГ УДАЛЕН (соответственно длина или ширина), или ОБРАБОТАНА, или УЧАСТКИ СУХОГО СНЕГА (или ВЛАЖНОГО СНЕГА, или УТРАМБОВАННОГО СНЕГА, или СЛЯКОТИ, или ЗАМЕРЗШЕЙ СЛЯКОТИ, или ЛЬДА, или МОКРОГО ЛЬДА, или СКРЫТОГО ЛЬДА, или ЛЬДА СО СНЕГОМ, или СУГРОБЫ, или ЗАМЕРЗШИЕ КОЛЕИ И БОРОЗДЫ);	1) (location) RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (number) (condition); 2) (location) RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (number) NOT CURRENT; 3) LANDING SURFACE (condition); 4) CAUTION CONSTRUCTION WORK (location); 5) CAUTION (specify reasons) RIGHT (or LEFT), (or BOTH SIDES) OF RUNWAY (number); 6) CAUTION WORK IN PROGRESS (or OBSTRUCTION) (position and any necessary advice); 7) RUNWAY REPORT AT (observation time) RUNWAY (number) (type of precipitant) UP TO (depth of deposit) MILLIMETRES. ESTIMATED SURFACE FRICTION GOOD (or MEDIUM TO GOOD, or MEDIUM, or MEDIUM TO POOR, or POOR); 8) BRAKING ACTION REPORTED BY (aircraft type) AT (time) GOOD (or MEDIUM, or POOR); 9) RUNWAY (or TAXIWAY) (number) WET (STANDING WATER, or SNOW REMOVED (length and width as applicable), or TREATED, or COVERED WITH PATCHES OF DRY SNOW (or WET SNOW, or COMPACTED SNOW, or SLUSH, or FROZEN SLUSH, or ICE, or WET ICE, or ICE UNDERNEATH, or ICE AND SNOW, or SNOWDRIFTS, or FROZEN RUTS AND RIDGES);

	10) НАБЛЮДЕНИЕ С ВЫШКИ (метеорологическая информация); 11) ПО ДОКЛАДАМ БОРТОВ (БОРТЫ) ДОКЛАДЫВАЛИ (метеорологическая информация).	10) TOWER OBSERVES (weather information); 11) PILOT REPORTS (weather information).
11. Эксплуатационное состояние визуальных и невизуальных средств	1) (указать визуальное или невизуальное средство) ВПП (номер) (описание неисправности); 2) (тип) ОГНИ (неисправность); 3) GBAS/SBAS/MLS/ILS КАТЕГОРИИ (категория) (пригодность к эксплуатации); 4) ОГНИ РУЛЕЖНОЙ ДОРОЖКИ (описание неисправности); 5) (тип системы визуальной индикации глиссады) ВПП (номер) (описание неисправности).	1) (specify visual or non-visual aid) RUNWAY (number) (description of deficiency); 2) (type) LIGHTING (unserviceability); 3) GBAS/SBAS/MLS/ILS CATEGORY (category) (serviceability state); 4) TAXIWAY LIGHTING (description of deficiency); 5) (type of visual approach slope indicator) RUNWAY (number) (description of deficiency).
12. Полеты с использованием сокращенного минимума вертикального эшелонирования (reduced vertical separation minimum; далее – RVSM)	1) ПОДТВЕРДИТЕ РАЗРЕШЕНИЕ RVSM (применяется для подтверждения, что воздушное судно имеет разрешение на полеты RVSM); 2) ПОДТВЕРЖДАЮ RVSM (применяется для сообщения о наличии разрешения на полеты RVSM); 3) RVSM ОТСУТСТВУЕТ (дополнительная информация) (применяется для сообщения об отсутствии разрешения на полеты RVSM, после которого следует дополнительная информация); 4) ДАТЬ РАЗРЕШЕНИЕ НА ВХОД В ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО RVSM НЕ МОГУ, ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или СНИЖАЙТЕСЬ, или НАБИРАЙТЕ (уровень) (применяется для отказа в диспетчерском разрешении на вход в воздушное пространство RVSM); 5) ВЫДЕРЖИВАТЬ RVSM НЕ МОГУ ВСЛЕДСТВИЕ (или ИЗ-ЗА) ТУРБУЛЕНТНОСТИ (применяется для сообщения в тех случаях, когда сильная	1) CONFIRM RVSM APPROVED (применяется для подтверждения, что воздушное судно имеет разрешение на полеты RVSM); 2) AFFIRM RVSM (применяется для сообщения о наличии разрешения на полеты RVSM); 3) NEGATIVE RVSM (supplementary information) (применяется для сообщения об отсутствии разрешения на полеты RVSM, после которого следует дополнительная информация); 4) UNABLE ISSUE CLEARANCE INTO RVSM AIRSPACE, MAINTAIN (or DESCEND TO, or CLIMB TO (level) (применяется для отказа в диспетчерском разрешении на вход в воздушное пространство RVSM); 5) UNABLE RVSM DUE TURBULENCE (применяется для сообщения в тех случаях, когда сильная турбулентность влияет на

	турбулентность влияет на возможности воздушного судна соблюдать требования к выдерживанию высоты в условиях RVSM); 6) ВЫДЕРЖИВАТЬ RVSM НЕ МОГУ ВСЛЕДСТВИЕ (или ИЗ-ЗА) ОБОРУДОВАНИЯ (применяется для сообщения о том, что бортовое оборудование не соответствует техническим требованиям к минимальным характеристикам бортовых систем); 7) СООБЩИТЕ, КОГДА СМОЖЕТЕ ВОССТАНОВИТЬ RVSM (применяется для запроса от воздушного судна информации, как только оно восстановит статус утвержденного для полетов в условиях RVSM или пилот будет готов возобновить полеты RVSM); 8) ПОДТВЕРДИТЕ ВОЗМОЖНОСТЬ ВОССТАНОВЛЕНИЯ RVSM (применяется для запроса подтверждения о том, что воздушное судно восстановило статус утвержденного для полетов в условиях RVSM или пилот готов возобновить полеты RVSM); 9) ГОТОВ ВОССТАНОВИТЬ RVSM (применяется для сообщения о возможности возобновления полетов RVSM после чрезвычайных обстоятельств, связанных с оборудованием или метеорологическими условиями).	возможности воздушного судна соблюдать требования к выдерживанию высоты в условиях RVSM); 6) UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT (применяется для сообщения о том, что бортовое оборудование не соответствует техническим требованиям к минимальным характеристикам бортовых систем); 7) REPORT WHEN ABLE TO RESUME RVSM (применяется для запроса от воздушного судна информации, как только оно восстановит статус утвержденного для полетов в условиях RVSM или пилот будет готов возобновить полеты RVSM); 8) CONFIRM ABLE TO RESUME RVSM (применяется для запроса подтверждения о том, что воздушное судно восстановило статус утвержденного для полетов в условиях RVSM или пилот готов возобновить полеты RVSM); 9) READY TO RESUME RVSM (применяется для сообщения о возможности возобновления полетов RVSM после чрезвычайных обстоятельств, связанных с оборудованием или метеорологическими условиями).
13. Статус обслуживания GNSS	1) GNSS СИГНАЛ НЕНАДЕЖЕН (или GNSS МОЖЕТ НЕ ОБЕСПЕЧИВАТЬСЯ (ИЗ-ЗА ПОМЕХ (ПО СОЗВЕЗДИЮ GPS или ГЛОНАСС или ГЛОНАСС+GPS): В ОКРЕСТНОСТИ (место) (радиус) (МЕЖДУ (уровни)	1) GNSS REPORTED UNRELIABLE (or GNSS MAY NOT BE AVAILABLE (DUE TO INTERFERENCE (BY GPS (or GLONASS or GLONASS+GPS CONSTELLATION); IN THE VICINITY OF (location) (radius) (BETWEEN

	или В РАЙОНЕ (описание или название) (МЕЖДУ (уровни); 2) БАЗОВАЯ GNSS (или SBAS, или GBAS) (ПО СОЗВЕЗДИЮ GPS или ГЛОНАСС или ГЛОНАСС+GPS) НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ ДЛЯ (указать операцию) (С (время) ДО (время) (или ДО ПОСЛЕДУЮЩЕГО УВЕДОМЛЕНИЯ); 3) БАЗОВАЯ GNSS (ПО СОЗВЕЗДИЮ GPS или ГЛОНАСС или ГЛОНАСС+GPS) НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ (ИЗ-ЗА (причина, в том числе, ПОТЕРЯ RAIM или СРАБАТЫВАНИЕ СИГНАЛИЗАЦИИ RAIM) (или АНОМАЛИЯ); 4) GBAS (или SBAS) (ПО СОЗВЕЗДИЮ GPS или ГЛОНАСС или ГЛОНАСС+GPS) НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ; 5) ПОДТВЕРДИТЕ НАВИГАЦИЮ GNSS; 6) ПОДТВЕРЖДАЮ НАВИГАЦИЮ GNSS.	(levels) or IN THE AREA OF (description or name) (BETWEEN (levels); 2) BASIC GNSS (or SBAS, or GBAS) (BY GPS (or GLONASS or GLONASS+GPS) CONSTELLATION) UNAVAILABLE FOR (specify operation) (FROM (time) TO (time) (or UNTIL FURTHER NOTICE); 3) BASIC GNSS (BY GPS or GLONASS or GLONASS+GPS CONSTELLATION) UNAVAILABLE (DUE TO (reason, including LOSS OF RAIM or RAIM ALERT) (or ANOMALY); 4) GBAS (or SBAS) (BY GPS or GLONASS or GLONASS+GPS CONSTELLATION) UNAVAILABLE; 5) CONFIRM GNSS NAVIGATION; 6) AFFIRM GNSS NAVIGATION.
14. Ухудшение навигационных характеристик воздушных судов	ВЫДЕРЖИВАТЬ RNP (или RNAV) (указать тип) НЕ МОГУ ИЗ-ЗА (причина: ПОТЕРЯ RAIM или срабатывание сигнализации RAIM).	UNABLE RNP (or RNAV) (DUE TO (specify type) (reason: LOSS of RAIM or RAIM ALERT).
15. Минимальный запас топлива	1) МИНИМАЛЬНЫЙ ЗАПАС ТОПЛИВА; 2) ПОНЯЛ (ЗАДЕРЖКА НЕ ОЖИДАЕТСЯ или ОЖИДАЕТСЯ (информация о задержке).	1) MINIMUM FUEL; 2) ROGER (NO DELAY EXPECTED or EXPECT (delay information).
II. Районное диспетчерское обслуживание		
16. Выдача разрешений	1) (наименование органа) РАЗРЕШАЕТ (позывной воздушного судна); 2) (позывной воздушного судна) РАЗРЕШАЮ; 3) НОВОЕ РАЗРЕШЕНИЕ (подробности измененного разрешения) (ОСТАЛЬНАЯ ЧАСТЬ РАЗРЕШЕНИЯ НЕ МЕНЯЕТСЯ); 4) НОВОЕ РАЗРЕШЕНИЕ	1) (name of unit) CLEARS (aircraft call sign); 2) (aircraft call sign) CLEARED TO; 3) RECLEARED (amended clearance details) (REST OF CLEARANCE UNCHANGED); 4) RECLEARED (amended

	(измененный участок маршрута) ДО (основная точка первоначального маршрута) (ОСТАЛЬНАЯ ЧАСТЬ РАЗРЕШЕНИЯ НЕ МЕНЯЕТСЯ); 5) ВХОДИТЕ В КОНТРОЛИРУЕМОЕ ПРОСТРАНСТВО (или КОНТРОЛИРУЕМУЮ ЗОНУ) (ЧЕРЕЗ (основная точка или маршрут) НА (уровень) (В (время); 6) ВЫХОДИТЕ ИЗ КОНТРОЛИРУЕМОГО ПРОСТРАНСТВА (или КОНТРОЛИРУЕМОЙ ЗОНЫ) (ЧЕРЕЗ (основная точка или маршрут) НА (уровень) (или В НАБОРЕ, или СО СНИЖЕНИЕМ); 7) ВЫХОДИТЕ НА МАРШРУТ (указать) В (основная точка) НА (уровень) (В (время).	route portion) TO (significant point of original route) (REST OF CLEARANCE UNCHANGED); 5) ENTER CONTROLLED AIRSPACE (or CONTROL ZONE) (VIA (significant point or route) AT (level) (AT (time); 6) LEAVE CONTROLLED AIRSPACE (or CONTROL ZONE) (VIA (significant point or route) AT (level) (or CLIMBING, or DESCENDING); 7) JOIN (specify) AT (significant point) AT (level) (AT (time).
17. Указание маршрута и границы действия разрешения	1) ОТ (место) ДО (место); 2) ДО (место), затем при необходимости следует: а) ПРЯМО; б) ЧЕРЕЗ (маршрут и (или) основные точки); в) ЗАПЛАНИРОВАННЫЙ МАРШРУТ; г) ЧЕРЕЗ (расстояние) ДУГА DME (направление) (наименование станции DME); д) (маршрут) ИСПОЛЬЗОВАТЬ НЕВОЗМОЖНО ВСЛЕДСТВИЕ (причина) ВОЗМОЖНЫЙ ВАРИАНТ (ВАРИАНТЫ) (маршруты) ВЫБРАННЫЙ СООБЩИТЕ; 3) ПРЯМО (НА) (точка пути) (применяется при указании о следовании на точку, принадлежащую заданному маршруту, с дальнейшим возобновлением следования по маршруту (прямо на).	1) FROM (location) TO (location); 2) TO (location), followed as necessary by: а) DIRECT; б) VIA (route and (or) significant points); в) FLIGHT PLANNED ROUTE; г) VIA (distance) DME ARC (direction) OF (name of DME station); д) (route) NOT AVAILABLE DUE (reason) ALTERNATIVE (ALTERNATIVE) IS (ARE) (routes) ADVISE; 3) DIRECT (waypoint) (применяется при указании о следовании на точку, принадлежащую заданному маршруту, с дальнейшим возобновлением следования по маршруту (прямо на).
18. Выдерживание указанных уровней	1) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или СОХРАНЯЙТЕ, или СЛЕДУЙТЕ) (уровень) (ДО (основная точка); 2) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или	1) MAINTAIN (level) (TO (significant point); 2) MAINTAIN (level) UNTIL

	СОХРАНЯЙТЕ, или СЛЕДУЙТЕ) (уровень) ДО ПРОХОЖДЕНИЯ (основная точка); 3) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или СОХРАНЯЙТЕ, или СЛЕДУЙТЕ) (уровень) ДО (минуты) ПОСЛЕ ПРОХОЖДЕНИЯ (основная точка); 4) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или СОХРАНЯЙТЕ, или СЛЕДУЙТЕ) (уровень) ДО (время); 5) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или СОХРАНЯЙТЕ, или СЛЕДУЙТЕ) (уровень) ДО ПОЛУЧЕНИЯ УКАЗАНИЯ ОТ (наименование органа); 6) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или СОХРАНЯЙТЕ, или СЛЕДУЙТЕ) (уровень) ДО ДАЛЬНЕЙШИХ УКАЗАНИЙ; 7) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или СОХРАНЯЙТЕ, или СЛЕДУЙТЕ) (уровень) ПОКА НАХОДИТЕСЬ В КОНТРОЛИРУЕМОМ ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ; 8) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или СОХРАНЯЙТЕ, или СЛЕДУЙТЕ) В ИНТЕРВАЛЕ ОТ (уровень) ДО (уровень).	PASSING (significant point); 3) MAINTAIN (level) UNTIL (minutes) AFTER PASSING (significant point); 4) MAINTAIN (level) UNTIL (time); 5) MAINTAIN (level) UNTIL ADVISED BY (name of unit); 6) MAINTAIN (level) UNTTL FURTHER ADVISED; 7) MAINTAIN (level) WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE; 8) MAINTAIN BLOCK (level) TO (level).
19. Указание крейсерских эшелонов	1) ПРОЛЕТ (или ПРОХОЖДЕНИЕ) (основная точка) НА (или ВЫШЕ, или НИЖЕ) (уровень); 2) ПРОЛЕТ (или ПРОХОЖДЕНИЕ) (основная точка) В (время) ИЛИ ПОЗДНЕЕ (или РАНЬШЕ) НА (уровень); 3) НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ В КРЕЙСЕРСКОМ РЕЖИМЕ МЕЖДУ (уровень) (или ВЫШЕ (уровень); 4) СЛЕДУЙТЕ НА (расстояние) КИЛОМЕТРЫ (МИЛИ) (GNSS или DME) (направление) ОТ (наименование станции DME) ИЛИ (расстояние) (направление) ОТ (основная точка) НА (или ВЫШЕ, или НИЖЕ) (уровень).	1) CROSS (significant point) AT (or ABOVE, or BELOW) (level); 2) CROSS (significant point) AT (time) OR LATER (or BEFORE) AT (level); 3) CRUISE CLIMB BETWEEN (levels) (or ABOVE (level); 4) CROSS (distance) KILOMETRES (MILES), (GNSS or DME) (direction) OF (name of DME station) OR (distance) (direction) OF (significant point) AT (or ABOVE or BELOW) (level).
20. Аварийное снижение	1) АВАРИЙНОЕ СНИЖЕНИЕ (намерения);	1) EMERGENCY DESCENT (intentions);

	2) ВНИМАНИЮ ВСЕХ БОРТОВ, НАХОДЯЩИХСЯ ВБЛИЗИ (или В) (основная точка или место) ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ АВАРИЙНОЕ СНИЖЕНИЕ С (уровень) (затем по решению диспетчера следуют конкретные указания, разрешения, информации о движении).	2) ATTENTION ALL AIRCRAFT IN THE VICINITY OF (or AT) (significant point or location) EMERGENCY DESCENT IN PROGRESS FROM (level) (then, at the discretion of the air traffic controller, specific instructions, permissions, and traffic information are provided).
21. Если разрешение не может быть выдано непосредственно после поступления запроса	ОЖИДАЙТЕ РАЗРЕШЕНИЯ В (или тип разрешения) (время).	EXPECT CLEARANCE (or type of clearance) AT (time).
22. Если разрешение на отклонение не может быть выдано	НЕ МОГУ РАЗРЕШИТЬ, ДВИЖЕНИЕ (направление) (тип воздушного судна) (эшелон) РАСЧЕТНОЕ (или НАД) (основная точка) В (время) ПОЗЫВНОЙ (позывной) СООБЩИТЕ О НАМЕРЕНИЯХ.	UNABLE, TRAFFIC (direction) BOUND (type of aircraft) (level) ESTIMATED (or OVER) (significant point) AT (time) CALL SING (call sing) ADVISE INTENTIONS.
23. Указания по эшелонированию	1) СЛЕДУЙТЕ ЧЕРЕЗ (основная точка) В (время) (ИЛИ ПОЗЖЕ (или ИЛИ РАНЬШЕ); 2) СООБЩИТЕ ВОЗМОЖНОСТЬ ПРОЛЕТА (основная точка) В (время или уровень); 3) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ ЧИСЛО МАХА (число) (ИЛИ БОЛЬШЕ (либо ИЛИ МЕНЬШЕ) (ДО (основная точка); 4) НЕ ПРЕВЫШАЙТЕ ЧИСЛО МАХА (число). 5) ПОДТВЕРДИТЕ ВЫХОД НА ЛИНИЮ ПУТИ (ТРЕК) МЕЖДУ (основная точка) И (основная точка) (С НУЛЕВЫМ СМЕЩЕНИЕМ); 6) ВЫШЕЛ НА ЛИНИЮ ПУТИ (ТРЕК) МЕЖДУ (основная точка) И (основная точка) (С НУЛЕВЫМ СМЕЩЕНИЕМ); 7) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ ЛИНИЮ ПУТИ (ТРЕК) МЕЖДУ (основная точка) И (основная точка). ДОЛОЖИТЕ О ВЫХОДЕ НА ЛИНИЮ ПУТИ (ТРЕК); 8) ВЫШЕЛ НА ЛИНИЮ ПУТИ (ТРЕК); 9) ПОДТВЕРДИТЕ НУЛЕВОЕ	1) CROSS (significant point) AT (time) (OR LATER (or OR BEFORE); 2) ADVISE IF ABLE TO CROSS (significant point) AT (time or level); 3) MAINTAIN MACH (number) (OR GREATER (or OR LESS) (UNTIL (significant point); 4) DO NOT EXCEED MACH (number). 5) CONFIRM ESTABLISHED ON THE TRACK BETWEEN (significant point) AND (significant point) (WITH ZERO OFFSET); 6) ESTABLISHED ON THE TRACK BETWEEN (significant point) AND (significant point) (WITH ZERO OFFSET); 7) MAINTAIN TRACK BETWEEN (significant point) AND (significant point). REPORT ESTABLISHED ON THE TRACK; 8) ESTABLISHED ON THE TRACK; 9) CONFIRM ZERO OFFSET;

	СМЕЩЕНИЕ; 10) ПОДТВЕРЖДАЮ НУЛЕВОЕ СМЕЩЕНИЕ.	10) AFFIRM ZERO OFFSET.
24. Указания, связанные с полетом по линии пути (смещенной), параллельной разрешенному маршруту	1) СООБЩИТЕ ВОЗМОЖНОСТЬ ПОЛЕТА С ПАРАЛЛЕЛЬНЫМ СМЕЩЕНИЕМ; 2) СЛЕДУЙТЕ СО СМЕЩЕНИЕМ (расстояние) ВПРАВО (ВЛЕВО) ОТ (маршрут) (линия пути) (ОСЕВАЯ ЛИНИЯ) (В (основная точка или время) (ДО (основная точка или время); 3) ПРЕКРАТИТЕ ПОЛЕТ СО СМЕЩЕНИЕМ (указания о возобновлении полета по разрешенному маршруту или другая информация).	1) ADVISE IF ABLE TO PROCEED PARALLEL OFFSET; 2) PROCEED OFFSET (distance) RIGHT (LEFT) OF (route) (track) (CENTRE LINE) (AT (significant point or time) (UNTIL (significant point or time); 3) CANCEL OFFSET (instructions to rejoin cleared flight route or other information).
III. Фразеология для прибывающих и вылетающих воздушных судов на аэродроме и в окрестностях аэродрома		
25. Указания, связанные с вылетом	1) (ПОСЛЕ ВЫЛЕТА) РАЗВОРОТ ВПРАВО (или ВЛЕВО) КУРС (три цифры) (или С КУРСОМ ВЗЛЕТА) (или С МПУ ВЗЛЕТА) ДО (уровень или основная точка) (при необходимости другие указания); 2) ПО ДОСТИЖЕНИИ (или ПОСЛЕ ЗАНЯТИЯ, или ПОСЛЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ, или ПОСЛЕ ПРОХОЖДЕНИЯ) (уровень или основная точка) (указания); 3) ВПРАВО (или ВЛЕВО) КУРС (три цифры) НА (уровень) (ДЛЯ ВЫХОДА НА (в том числе линия пути, маршрут, авиатрасса); 4) (название и номер стандартного маршрута вылета) (ВЫЛЕТ); 5) 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); 6) РАЗРЕШАЮ ЧЕРЕЗ (обозначение); 7) РАЗРЕШАЮ ПРЯМО НА (точка пути), НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ (уровень) ОЖИДАЙТЕ	1) (AFTER DEPARTURE) TURN RIGHT (от LEFT) HEADING (three digits) (or CONTINUE RUNWAY HEADING) (or TRACK EXTENDED CENTRE LINE) TO (level or significant point) (other instructions as required); 2) AFTER REACHING (or PASSING) (level or significant point) (instructions); 3) TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (three digits) TO (level) (TO INTERCEPT (including track, route, airway); 4) (standard departure name and number) (DEPARTURE); 5) 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); 6) CLEARED VIA (designation); 7) CLEARED DIRECT (waypoint), CLIMB TO (level), EXPECT TO REJOIN

	ВОЗВРАЩЕНИЕ НА SID (обозначение SID) (В (точка пути) затем ВОЗВРАЩАЙТЕСЬ НА SID (обозначение SID) (В (точка пути); 8) РАЗРЕШАЮ ПРЯМО НА (точка пути) НАБИРАЙТЕ (уровень) затем ВОЗВРАЩАЙТЕСЬ НА SID (обозначение SID) В (точка пути); 9) ПРЯМО (НА) (точка пути) (применятся при указании о следовании на точку, принадлежащую заданному маршруту, с дальнейшим возобновлением следования по маршруту (прямо на).	SID (SID designator) (AT (waypoint) then REJOIN SID (SID designator) (AT (waypoint); 8) CLEARED DIRECT (waypoint),CLIMB TO (level) then REJOIN SID (SID designator) AT (waypoint); 9) DIRECT (waypoint) (применятся при указании о следовании на точку, принадлежащую заданному маршруту, с дальнейшим возобновлением следования по маршруту (прямо на).
26. Указания, связанные с заходом на посадку	1) РАЗРЕШАЮ (или) (обозначение) ПРИБЫТИЕ; 2) РАЗРЕШАЮ ДО (граница действия разрешения) (обозначение); 3) РАЗРЕШАЮ (или СЛЕДУЙТЕ) (подробная информация о маршруте следования); 4) РАЗРЕШАЮ ПРЯМО НА (точка пути), СНИЖАЙТЕСЬ (уровень), ОЖИДАЙТЕ (РАССЧИТЫВАЙТЕ) ВОЗВРАЩЕНИЕ НА STAR (обозначение STAR) В (точка пути) (применятся при разрешении следовать напрямую с предварительным уведомлением о будущем указании возвратиться на STAR); 5) ВОЗВРАЩАЙТЕСЬ НА STAR (обозначение STAR) (В (точка пути); 6) РАЗРЕШАЮ ПРЯМО НА (точка пути), СНИЖАЙТЕСЬ (уровень); 7) ВОЗВРАЩАЙТЕСЬ НА STAR (обозначение STAR) В (точка пути); 8) ПРЯМО (НА) (точка пути) (применяется при указании о следовании на точку, принадлежащую заданному маршруту, с дальнейшим возобновлением следования по	1) CLEARED (or) (designation) ARRIVAL; 2) CLEARED TO (clearance limit) (designation); 3) CLEARED (or PROCEED) (details of route to be followed); . 4) CLEARED DIRECT (waypoint), DESCEND TO (level), EXPECT TO REJOIN STAR (STAR designator) AT (waypoint) (применятся при разрешении следовать напрямую с предварительным уведомлением о будущем указании возвратиться на STAR); 5) REJOIN STAR (star designator) (AT (waypoint); 6) CLEARED DIRECT (waypoint) DESCEND TO (level); 7) REJOIN STAR (star designator) AT (waypoint); 8) DIRECT (waypoint) (применяется при указании о следовании на точку, принадлежащую заданному маршруту, с дальнейшим возобновлением следования

		маршруту (прямо на); 9) РАЗРЕШАЮ ЗАХОД (тип захода на посадку) (ВПП (номер); 10) РАЗРЕШАЮ (тип захода на посадку) ВПП (номер) ВИЗУАЛЬНОЕ МАНЕВРИРОВАНИЕ НА ВПП (номер); 11) РАЗРЕШАЮ ЗАХОД (или ЗАХОД РАЗРЕШАЮ) (ВПП (номер); 12) НАЧИНАЙТЕ ЗАХОД В (время); 13) ПРОШУ ЗАХОД С ПРЯМОЙ (тип захода на посадку) (ВПП (номер); 14) РАЗРЕШАЮ ЗАХОД С ПРЯМОЙ (тип захода на посадку) (ВПП (номер); 15) ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ ЗЕМЛЮ; 16) ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ (ОГНИ) ВПП; 17) ПРОШУ ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД (применяется, когда пилот запрашивает разрешение на визуальный заход на посадку); 18) РАЗРЕШАЮ ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД ВПП (номер); 19) СООБЩИТЕ О ВОЗМОЖНОСТИ (или ГОТОВЫ, МОЖЕТЕ) ВЫПОЛНИТЬ ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД ВПП (номер) (применяется, когда необходимо запросить сведения о способности пилота выполнить визуальный заход на посадку); 20) РАЗРЕШАЮ ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД ВПП (номер), ВЫДЕРЖИВАЙТЕ ИНТЕРВАЛ САМОСТОЯТЕЛЬНО ОТ (тип воздушного судна и при необходимости категория турбулентности в следе) ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ О ТУРБУЛЕНТНОСТИ В СЛЕДЕ)	по маршруту (прямо на); 9) CLEARED (type of approach) APPROACH (RUNWAY (number); 10) CLEARED (type of approach) RUNWAY (number) FOLLOWED BY CIRCLING TO RUNWAY (number); 11) CLEARED APPROACH (RUNWAY (number); 12) COMMENCE APPROACH AT (time); 13) REQUEST STRAIGHT-IN (type of approach) APPROACH (RUNWAY (number); 14) CLEARED STRAIGHT-IN (type of approach) APPROACH (RUNWAY (number); 15) REPORT VISUAL; 16) REPORT RUNWAY (LIGHTS) IN SIGHT; 17) REQUEST VISUAL APPROACH (применяется, когда пилот запрашивает разрешение на визуальный заход на посадку); 18) CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (number); 19) ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL APPROACH RUNWAY (number) (применяется, когда необходимо запросить сведения о способности пилота выполнить визуальный заход на посадку); 20) CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (number), MAINTAIN OWN SEPARATION FROM PRECEDING (aircraft type and wake turbulence category as appropriate) (CAUTION WAKE TURBULENCE) (применяется, когда в случае

	(применяется, когда в случае следующих один за другим визуальных заходов на посадку, пилот следующего позади воздушного судна докладывает о том, что он видит находящееся впереди воздушное судно); 21) ДОЛОЖИТЕ (основная точка); (НА ЛИНИИ ПУТИ УДАЛЕНИЯ или НА ЛИНИИ ПУТИ ПРИБЛИЖЕНИЯ); 22) ДОЛОЖИТЕ НАЧАЛО СТАНДАРТНОГО РАЗВОРОТА; 23) ПРОШУ РАЗРЕШИТЬ СНИЖЕНИЕ В ВМУ; 24) ОБЕСПЕЧИВАЙТЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ САМОСТОЯТЕЛЬНО; 25) ОСТАВАЙТЕСЬ В ВМУ; 26) ВЫ ЗНАКОМЫ СО СХЕМОЙ ЗАХОДА (наименование); 27) ПРОШУ ЗАХОД (тип захода на посадку) (ВПП (номер); 28) ПРОШУ РАЗРЕШИТЬ (некодированный индекс микроволновой системы посадки (MLS (RNAV); 29) РАЗРЕШАЮ (некодированный индекс микроволновой системы посадки MLS (RNAV).	следующих один за другим визуальных заходов на посадку, пилот следующего позади воздушного судна докладывает о том, что он видит находящееся впереди воздушное судно); 21) REPORT (significant point); (OUTBOUND, or INBOUND); 22) REPORT COMMENCING PROCEDURE TURN; 23) REQUEST VMC DESCENT; 24) MAINTAIN OWN SEPARATION; 25) MAINTAIN VMC; 26) ARE YOU FAMILIAR WITH (name) APPROACH PROCEDURE; 27) REQUST (type of approach) APPROACH (RUNWAY (number); 28) REQUEST (MLS (RNAV plain language designator); 29) CLEARED (MLS (RNAV plain language designator).
27. Разрешения, связанные с полетом в зоне ожидания	1) ОЖИДАЙТЕ ВИЗУАЛЬНО (НАД) (место) (или МЕЖДУ (два заметных ориентира) (применяется при визуальном полете); 2) СЛЕДУЙТЕ ДО (основная точка, название средства или контрольной точки) (ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ или СНИЖАЙТЕСЬ) (уровень) ВЫПОЛНЯЙТЕ ЗОНУ ОЖИДАНИЯ (направление) КАК ОПУБЛИКОВАНО (ОЖИДАЙТЕ ЗАХОД (или ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗРЕШЕНИЕ) В (время) (применяется при полете по схеме ожидания над средством или контрольной точкой);	1) HOLD VISUAL (OVER) (position) (or BETWEEN (two prominent landmarks) (применяется при визуальном полете); 2) CLEARED (or PROCEED) TO (significant point, name of facility or fix) (MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level) HOLD (direction) AS PUBLISHED (EXPECT APPROACH (or FURTHER CLEARANCE) (time) (применяется при полете по схеме ожидания над средством или контрольной точкой);

	3) ВЫПОЛНЯЙТЕ ЗОНУ ОЖИДАНИЯ НАД (точка пути) КАК ОПУБЛИКОВАНО (или РАЗВОРОТЫ ПРАВЫЕ (или ЛЕВЫЕ) ВРЕМЯ (число) МИНУТ) (применяется при полете над точкой пути зональной навигации);	3) HOLD OVER (waypoint) AS PUBLISHED (or RIGHT (LEFT) TURNS OUTBOUND TIME (number) MINUTES) (применяется при полете над точкой пути зональной навигации);
	4) ПРОШУ УКАЗАНИЙ ПО ОЖИДАНИЮ;	4) REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS;
	5) СЛЕДУЙТЕ ДО (основная точка, название средства или контрольной точки) (ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ, или СНИЖАЙТЕСЬ) (уровень) ВЫПОЛНЯЙТЕ ЗОНУ ОЖИДАНИЯ (направление) (указанный) РАДИАЛ, КУРС, ЛИНИЯ ПУТИ ПРИБЛИЖЕНИЯ (три цифры) В ГРАДУСАХ) (ПРАВОСТОРОННЯЯ (или ЛЕВОСТОРОННЯЯ) СХЕМА) (ВРЕМЯ ПО ЛИНИИ ПУТИ УДАЛЕНИЯ (число) МИНУТ) ОЖИДАЙТЕ РАЗРЕШЕНИЯ НА ЗАХОД (или ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗРЕШЕНИЕ) В (время) (дополнительные указания) (применяется, когда требуется подробное разрешение на ожидание);	5) 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) (применяется, когда требуется подробное разрешение на ожидание);
	6) РАЗРЕШАЮ ДО (три цифры) РАДИАЛА (название) VOR НА (расстояние) ОТ КОНТРОЛЬНОЙ ТОЧКИ DME (ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ или СНИЖАЙТЕСЬ) (уровень) ВЫПОЛНЯЙТЕ ЗОНУ ОЖИДАНИЯ (направление) (ПРАВОСТОРОННЯЯ (или ЛЕВОСТОРОННЯЯ) СХЕМА) (ВРЕМЯ ПО ЛИНИИ ПУТИ УДАЛЕНИЯ (число) МИНУТ) ОЖИДАЙТЕ РАЗРЕШЕНИЯ НА ЗАХОД НА ПОСАДКУ (или ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗРЕШЕНИЕ) В (время) (дополнительные указания);	6) 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);
	7) РАЗРЕШАЮ ДО РАДИАЛА (три цифры) VOR (название) НА (расстояние) ОТ КОНТРОЛЬНОЙ	7) CLEARED TO THE (three digits) RADIAL OF THE (name) VOR AT (distance)

	ТОЧКИ DME ВЫПОЛНЯЙТЕ ОЖИДАНИЕ МЕЖДУ (расстояние) И (расстояние) DME (ПРАВОСТОРОННЯЯ (или ЛЕВОСТОРОННЯЯ) СХЕМА) ОЖИДАЙТЕ РАЗРЕШЕНИЯ НА ЗАХОД НА ПОСАДКУ (или ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗРЕШЕНИЕ) В (время) (дополнительные указания).	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).
28. Предполагаемое время захода на посадку	1) ЗАДЕРЖКА НЕ ПРЕДВИДИТСЯ; 2) ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ ВРЕМЯ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ (время); 3) ИЗМЕНЕННОЕ ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ ВРЕМЯ ЗАХОДА (время); 4) ЗАДЕРЖКА НЕ УСТАНОВЛЕНА (причины); 5) ОЖИДАЙТЕ (РАССЧИТЫВАЙТЕ) ЗАДЕРЖКУ НА ПРИБЫТИЕ (минуты).	1) NO DELAY EXPECTED; 2) EXPECTED APPROACH TIME (time); 3) REVISED EXPECTED APPROACH TIME (time); 4) DELAY NOT DETERMINED (reasons); 5) EXPECT DELAY (time).
29. Опознавание воздушного судна	ВКЛЮЧИТЕ ПОСАДОЧНЫЕ ФАРЫ.	SHOW LANDING LIGHTS.
30. Визуальное подтверждение	1) ПОДТВЕРДИТЕ ДВИЖЕНИЕМ ЭЛЕРОНОВ (или РУЛЯ НАПРАВЛЕНИЯ); 2) ПОДТВЕРДИТЕ ПОКАЧИВАНИЕМ С КРЫЛА НА КРЫЛО; 3) ПОДТВЕРДИТЕ МИГАНИЕМ ПОСАДОЧНЫХ ФАР.	1) ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS (or RUDDER); 2) ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS; 3) ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS.
31. Запуск двигателей	1) (местонахождение воздушного судна) ПРОШУ ЗАПУСК (применяется для запроса разрешения на запуск двигателей); 2) (местонахождение воздушного судна) ПРОШУ ЗАПУСК, ИНФОРМАЦИЯ (обозначение ATIS); 3) РАЗРЕШАЮ; 4) ЗАПУСКАЙТЕ (время); 5) ПРЕДПОЛАГАЕМЫЙ (или РАССЧИТЫВАЙТЕ) ЗАПУСК В (время); 6) ЗАПУСКАЙТЕ ПО СВОЕМУ УСМОТРЕНИЮ; 7) ПРЕДПОЛАГАЕМЫЙ ВЫЛЕТ (время) ЗАПУСК ПО СВОЕМУ	1) (aircraft location) REQUEST START UP (применяется для запроса разрешения на запуск двигателей); 2) (aircraft location) REQUEST START UP, INFORMATION (ATIS identification); 3) START UP APPROVED; 4) START UP AT (time); 5) EXPECT START UP AT (time); 6) START UP AT OWN DISCRETION; 7) EXPECT DEPARTURE (time) START UP AT OWN

	УСМОТРЕНИЮ.	DISCRETION.
32. Буксировка хвостом вперед	1) (местонахождение воздушного судна) ПРОШУ ВЫТАЛКИВАНИЕ; 2) ВЫТАЛКИВАНИЕ РАЗРЕШАЮ; 3) ЖДИТЕ (или БУДЬТЕ НА СВЯЗИ); 4) ВЫТАЛКИВАНИЕ ПО СВОЕМУ УСМОТРЕНИЮ; 5) ОЖИДАЙТЕ ЗАДЕРЖКУ (число) МИНУТ ВСЛЕДСТВИЕ (причина); 6) ПРОШУ РАЗРЕШИТЬ БУКСИРОВКУ (название авиакомпании) (тип воздушного судна) ОТ (место) ДО (место); 7) БУКСИРОВКУ РАЗРЕШАЮ ЧЕРЕЗ (конкретный маршрут следования); 8) ОСТАВАЙТЕСЬ НА МЕСТЕ; 9) ЖДИТЕ (или БУДЬТЕ НА СВЯЗИ).	1) (aircraft location) REQUEST PUSHBACK; 2) PUSHBACK APPROVED; 3) STAND BY; 4) PUSHBACK AT OWN DISCRETION; 5) EXPECT (number) MINUTES DELAY DUE (reason); 6) REQUEST TOW (company name) (aircraft type) FROM (location) TO (location); 7) TOW APPROVED VIA (specific routing to be followed); 8) HOLD POSITION; 9) STAND BY.
33. Запрос проверки времени и (или) данных об аэродроме для вылета	1) ПРОШУ ПРОВЕРКУ ВРЕМЕНИ; 2) ВРЕМЯ (время); 3) ПРОШУ ИНФОРМАЦИЮ ДЛЯ ВЫЛЕТА (применяется, когда радиовещательная информация автоматической передачи информации в районе аэродрома (Automatic Terminal Information Service; далее – ATIS) не функционирует); 4) 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).	1) REQUEST TIME CHECK; 2) TIME (time); 3) REQUEST DEPARTURE INFORMATION (применяется, когда радиовещательная информация ATIS не обеспечивается); 4) 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).
34. Руление для вылета	1) (тип воздушного судна) (категория турбулентности в следе, если «сверхтяжелое» или «тяжелое») (местонахождение воздушного судна) РАЗРЕШИТЕ РУЛЕНИЕ (ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ)	1) (aircraft type) (wake turbulence category if «superheavy» or «heavy») (aircraft location) REQUEST TAXI (intentions);

	(намерения); 2) (тип воздушного судна) (категория турбулентности в следе, если «сверхтяжелое» или «тяжелое») (местонахождение воздушного судна) (правила полетов) В (аэродром назначения) РАЗРЕШИТЕ РУЛЕНИЕ (ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ) (намерения); 3) РУЛИТЕ ДО ТОЧКИ ОЖИДАНИЯ (РАЗРЕШАЮ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ) (номер) (ВПП (номер) (ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД ВПП (номер) (или ПЕРЕСЕКАЙТЕ ВПП (номер) (ВРЕМЯ (время); 4) (тип воздушного судна) (категория турбулентности в следе, если «сверхтяжелое» или «тяжелое») ПРОШУ ПОДРОБНЫХ УКАЗАНИЙ ПО РУЛЕНИЮ; 5) РУЛИТЕ ДО ТОЧКИ ОЖИДАНИЯ (РАЗРЕШАЮ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ) (номер) (ВПП (номер) ЧЕРЕЗ (конкретный маршрут следования) (ВРЕМЯ (время) (ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД ВПП (номер) (или ПЕРЕСЕКАЙТЕ ВПП (номер); 6) РУЛИТЕ ДО ТОЧКИ ОЖИДАНИЯ (РАЗРЕШАЮ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ) (номер) (затем дается информация об аэродроме) (ВРЕМЯ (время) (применяется, если нет информации об аэродроме из других альтернативных источников, в том числе, ATIS); 7) ВЫПОЛНИТЕ (или ПОВОРАЧИВАЙТЕ) ПЕРВЫЙ (или ВТОРОЙ) НАЛЕВО (или НАПРАВО); 8) РУЛИТЕ ПО (ПО) (обозначение рулежной дорожки (далее – РД); 9) РУЛИТЕ ПО ВПП (ПО ПОЛОСЕ) (номер); 10) РУЛИТЕ К ВОКЗАЛУ (или другое место, в том числе, ПЛОЩАДКА ДЛЯ АВИАЦИИ	2) (aircraft type) (wake turbulence category if «superheavy» or «heavy») (aircraft location) (flight rules) TO (aerodrome of destination) REQUEST TAXI (intentions); 3) TAXI TO HOLDING POINT (number) (RUNWAY (number) (HOLD SHORT OF RUNWAY (number) (or CROSS RUNWAY (number) (TIME (time); 4) (aircraft type) (wake turbulence category if «superheavy» or «heavy») REQUEST DETAILED TAXI INSTRUCTIONS; 5) TAXI TO HOLDING POINT (number) (RUNWAY (number) VIA (specific route to be followed) (TIME (time) (HOLD SHORT OF RUNWAY (number) (or CROSS RUNWAY (number); 6) TAXI TO HOLDING POINT (number) (followed by aerodrome information as applicable) (TIME (time) (применяется, если нет информации об аэродроме из других альтернативных источников, в том числе, ATIS); 7) TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND) LEFT (or RIGHT); 8) TAXI VIA (identification of taxiway); 9) TAXI VIA RUNWAY (number); 10) TAXI TO TERMINAL (or other location, including GENERAL AVIATION

	ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ) (МЕСТО СТОЯНКИ (номер);	AREA) (STAND (number);
	11) РАЗРЕШИТЕ РУЛЕНИЕ ПО ВОЗДУХУ (или ПЕРЕМЕЩЕНИЕ) ОТ (или ЧЕРЕЗ) ДО (место или маршрут) (применяется для полетов вертолетов);	11) REQUEST ALR-TAXING FROM (or VIA) TO (location or routing) (применяется для полетов вертолетов);
	12) РУЛИТЕ ПО ВОЗДУХУ ДО (ПЕРЕМЕЩЕНИЕ) (или ЧЕРЕЗ) (место или маршрут) (ОСТОРОЖНО (в том числе пыль, поземок, мусор, рулящее легкое воздушное судно, люди);	12) AIR-TAXI TO (or VIA) (location or routing) (CAUTION (including dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel);
	13) РУЛИТЕ ПО ВОЗДУХУ ЧЕРЕЗ (ПЕРЕМЕЩЕНИЕ) (прямо, согласно запросу или по установленному маршруту) ДО (место, вертодром, эксплуатационная или рабочая площадь, действующая или недействующая ВПП). СЛЕДИТЕ ЗА (воздушные суда или транспортные средства или люди);	13) 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);
	14) РАЗРЕШИТЕ НА 180 ПО ПОЛОСЕ;	14) REQUEST BACKTRACK;
	15) ПО ПОЛОСЕ НА 180 РАЗРЕШЕНО;	15) BACKTRACK APPROVED;
	16) (местонахождение воздушного судна) РАЗРЕШИТЕ РУЛЕНИЕ ДО (место назначения на аэродроме);	16) (aircraft location) REQUEST TAXI TO (destination an aerodrome);
	17) РУЛИТЕ ПРЯМО ВПЕРЕД;	17) TAXI STRAIGHT AHEAD;
	18) РУЛИТЕ, СОБЛЮДАЯ ОСТОРОЖНОСТЬ;	18) TAXI WITH CAUTION;
	19) ПРОПУСТИТЕ (описание и местонахождение другого воздушного судна);	19) GIVE WAY TO (description and position of other aircraft);
	20) ПРОПУСКАЮ (движение);	20) GIVING WAY TO (traffic);
	21) ДВИЖЕНИЕ (или БОРТ) (или тип воздушного судна) ВИЖУ;	21) TRAFFIC (or type of aircraft) IN SIGHT;
	22) ЗАРУЛИВАЙТЕ НА ПЛОЩАДКУ ОЖИДАНИЯ;	22) TAXI INTO HOLDING BAY;
	23) СЛЕДУЙТЕ ЗА (описание другого воздушного судна или транспортного средства);	23) FOLLOW (description of other aircraft or vehicle);
	24) ОСВОБОДИТЕ ВПП (или ПОЛОСУ);	24) VACATE RUNWAY;
	25) ВПП (или ПОЛОСУ) ОСВОБОДИЛ;	25) RUNWAY VACATED;

	26) УСКОРЬТЕ РУЛЕНИЕ (причина); 27) УСКОРЯЮ; 28) (ОСТОРОЖНО) ЗАМЕДЛИТЕ РУЛЕНИЕ (причина); 29) ЗАМЕДЛЯЮ.	26) EXPEDITE TAXI (reason); 27) EXPEDITING; 28) (CAUTION) TAXI SLOWER (reason); 29) SLOWING DOWN.
35. Ожидание	1) ОЖИДАЙТЕ (направление) ОТ (в том числе место, номер ВПП); 2) ОСТАВАЙТЕСЬ НА МЕСТЕ; 3) ОЖИДАЙТЕ В (расстояние) ОТ (место); 4) ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД (место) (применяется для дачи указания ожидать в установленном месте перед ВПП); 5) ОЖИДАЮ; 6) ОЖИДАЮ (место).	1) HOLD (direction) OF (including position, runway number); 2) HOLD POSITION; 3) HOLD (distance) FROM (position); 4) HOLD SHORT OF (position) (применяется для дачи указания ожидать в установленном месте перед ВПП); 5) HOLDING; 6) HOLDING SHORT (position).
36. При пересечении ВПП	1) РАЗРЕШИТЕ ПЕРЕСЕЧЬ ВПП (ПОЛОСУ) (номер); 2) ПЕРЕСЕКАЙТЕ ВПП (номер) (ДОЛОЖИТЕ ОСВОБОЖДЕНИЕ); 3) УСКОРЬТЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ВПП (номер) ВОЗДУШНОЕ СУДНО (тип воздушного судна) В (расстояние) КИЛОМЕТРАХ (или МИЛЯХ) НА ПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ; 4) РУЛИТЕ ДО ТОЧКИ ОЖИДАНИЯ (номер) (ВПП (номер) ЧЕРЕЗ (конкретный маршрут следования) (ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД ВПП (номер) или (ПЕРЕСЕКАЙТЕ ВПП (номер); 5) ВПП (ПОЛОСУ) ОСВОБОДИЛ.	1) REQUEST CROSS RUNWAY (number); 2) CROSS RUNWAY (number) (REPORT VACATED); 3) EXPEDITE CROSSING RUNWAY (number) TRAFFIC (aircraft type) (distance) KILOMETRES (or MILES) FINAL; 4) TAXI TO HOLDING POINT (number) (RUNWAY (number) VIA (specific route to be followed), (HOLD SHORT OF RUNWAY (number) or (CROSS RUNWAY (number); 5) RUNWAY VACATED.
37. Подготовка к взлету	1) РАЗРЕШИТЬ ВЫЛЕТ НЕ МОГУ (обозначение) (причины); 2) ДОЛОЖИТЕ ГОТОВНОСТЬ (К ВЫЛЕТУ или ОТПРАВЛЕНИЮ); 3) ВЫ ГОТОВЫ (К ВЫЛЕТУ, ОТПРАВЛЕНИЮ); 4) ВЫ ГОТОВЫ К НЕМЕДЛЕННОМУ ВЫЛЕТУ; 5) ГОТОВ; 6) ЗАНИМАЙТЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ (или	1) UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE (reasons); 2) REPORT WHEN READY (FOR DEPARTURE); 3) ARE YOU READY (FOR DEPARTURE); 4) ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE; 5) READY; 6) LINE UP (AND WAIT) (применяется, когда

	РАЗРЕШАЮ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ) (И ЖДИТЕ) (применяется, когда разрешается выехать на ВПП и ждать разрешения на взлет); 7) ВЫРУЛИВАЙТЕ НА ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ СТАРТ (ЗАНИМАЙТЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ, РАЗРЕШАЮ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ) ВПП (номер); 8) ЗАНИМАЙТЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ. БУДЬТЕ ГОТОВЫ К НЕМЕДЛЕННОМУ ВЫЛЕТУ; 9) (условие) ВЫРУЛИВАЙТЕ НА ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ СТАРТ (ЗАНИМАЙТЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ, РАЗРЕШАЮ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ) (краткое повторение условия); 10) (условие) ВЫРУЛИВАЮ НА ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ СТАРТ (ЗАНИМАЮ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ) (краткое повторение условия);	разрешается выйти на ВПП и ждать разрешения на взлет); 7) LINE UP RUNWAY (number); 8) LINE UP. BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE; 9) (condition) LINE UP (brief reiteration of the condition); 10) (condition) LINING UP (brief reiteration of the condition);
38. Разрешение на взлет	1) (ПОНЯЛИ) ПРАВИЛЬНО (или НЕПРАВИЛЬНО) (ПОВТОРЯЮ); 2) ВПП (номер) РАЗРЕШАЮ ВЗЛЕТ (ДОЛОЖИТЕ ОТРЫВ); 3) (информация о движении) ВПП (номер) РАЗРЕШАЮ ВЗЛЕТ (применяется при использовании сокращенного эшелонирования на ВПП); 4) ВЗЛЕТАЙТЕ НЕМЕДЛЕННО ИЛИ ОСВОБОДИТЕ ВПП (указания) (применяется, когда взлет согласно данному разрешению не выполнен); 5) ВЗЛЕТАЙТЕ НЕМЕДЛЕННО ИЛИ ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД ВПП; 6) ОСТАВАЙТЕСЬ НА МЕСТЕ, ВЗЛЕТ ЗАПРЕЩАЮ,	1) (THAT IS) CORRECT (or NEGATIVE) (I SAY AGAIN); 2) RUNWAY (number) CLEARED FOR TAKE-OFF (REPORT AIRBORNE); 3) (traffic information) RUNWAY (number) CLEARED FOR TAKE-OFF (применяется при использовании сокращенного эшелонирования на ВПП); 4) TAKE OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY (instructions) (применяется, когда взлет согласно данному разрешению не выполнен); 5) TAKE OFF IMMEDIATELY OR HOLD SHORT OF RUNWAY; 6) HOLD POSITION, CANCEL TAKE OFF, I SAY

	ПОВТОРЯЮ, ВЗЛЕТ ЗАПРЕЩАЮ (причина); 7) ОСТАЮСЬ НА МЕСТЕ; 8) ПРЕКРАТИТЕ ВЗЛЕТ (или ОСТАНОВИТЕСЬ НЕМЕДЛЕННО) (позывной воздушного судна) ПРЕКРАТИТЕ ВЗЛЕТ (или ОСТАНОВИТЕСЬ НЕМЕДЛЕННО); 9) ОСТАНАВЛИВАЮСЬ (или ВЗЛЕТ ПРЕКРАТИЛ); 10) РАЗРЕШАЮ ВЗЛЕТ (С (позиция) (занимаемое место, РД, зона конечного участка захода на посадку и взлета, ВПП и номер) (применяется для полетов вертолетов); 11) ПРОШУ УКАЗАНИЙ ПО ВЫЛЕТУ; 12) ПОСЛЕ ВЫЛЕТА ВЫПОЛНЯЙТЕ ПРАВЫЙ РАЗВОРОТ (или ЛЕВЫЙ РАЗВОРОТ, или НАБОР ВЫСОТЫ).	AGAIN CANCEL TAKE-OFF (reasons); 7) HOLDING; 8) STOP IMMEDIATELY (aircraft call sign) STOP IMMEDIATELY); 9) STOPPING; 10) CLEARED FOR TAKE-OFF (FROM (location) (present position, taxiway, final approach and take-off area, runway and number) (применяется для полетов вертолетов); 11) REQUEST DEPARTURE INSTRUCTIONS; 12) AFTER DEPARTURE TURN RIGHT (or LEFT, or CLIMB).
39. Указания относительно разворота или набора высоты после взлета	1) ПРОШУ ПРАВЫЙ (или ЛЕВЫЙ) РАЗВОРОТ; 2) ПРАВЫЙ (или ЛЕВЫЙ) РАЗВОРОТ РАЗРЕШАЮ; 3) О ПРАВОМ (или ЛЕВОМ) РАЗВОРОТЕ СООБЩУ ДОПОЛНИТЕЛЬНО; 4) ДОЛОЖИТЕ ВЗЛЕТ; 5) ВЗЛЕТ В (время); 6) ПОСЛЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ (уровень) (указания); 7) С КУРСОМ ВЗЛЕТА (или СОХРАНЯЙТЕ КУРС) (указания); 8) С МПУ ВЗЛЕТА (или ПО ПРЯМОЙ) (указания) (применяется, когда необходимо выдерживать конкретную линию пути); 9) НАБИРАЙТЕ ПРЯМО ПО КУРСУ (указания).	1) REQUEST RIGHT (or LEFT) TURN; 2) RIGHT (or LEFT) TURN APPROVED; 3) WILL ADVISE LATER FOR RIGHT (or LEFT) TURN; 4) REPORT AIRBORNE; 5) AIRBORNE (time); 6) AFTER PASSING (level) (instructions); 7) CONTINUE RUNWAY HEADING (instructions); 8) TRACK EXTENDED CENTRE LINE (instructions) (применяется, когда необходимо выдерживать конкретную линию пути); 9) CLIMB STRAIGHT AHEAD (instructions).
40. Вход в аэродромный круг движения	1) (тип воздушного судна) (местоположение) (уровень) ПРОШУ УКАЗАНИЙ ПО ПОСАДКЕ; 2) ВХОДИТЕ В КРУГ (направление движения в круге) (место в круге) (номер ВПП)	1) (aircraft type) (position) (level) FOR LANDING; 2) JOIN (direction of circuit) (runway number) (SURFACE) WIND (direction and speed)

	(ПРИЗЕМНЫЙ) ВЕТЕР (направление и скорость) (единицы измерения) (ТЕМПЕРАТУРА (МИНУС (число) QNH (или QFE) (число) (единицы измерения) (ДВИЖЕНИЕ (информация о других воздушных судах, находящихся на кругу); 3) ВЫПОЛНЯЙТЕ ЗАХОД С ПРЯМОЙ, ВПП (номер) (ПРИЗЕМНЫЙ) ВЕТЕР (направление и скорость) (единицы измерения) (ТЕМПЕРАТУРА (МИНУС) (число) QNH (или QFE) (число) (единицы измерения) (ДВИЖЕНИЕ (указать); 4) (тип воздушного судна) (местоположение) (уровень) ИНФОРМАЦИЯ (обозначение ATIS) (ДЛЯ ПОСАДКИ) (применяется, когда обеспечивается информация ATIS); 5) ВХОДИТЕ В КРУГ (место в круге) (ВПП (номер) QNH (или QFE) (число) (единицы измерения) (ДВИЖЕНИЕ (информация о других воздушных судах, находящихся на кругу).	(units) (TEMPERATURE (MINUS (number) QNH (or QFE) (number) (units) (TRAFFIC (detail); 3) MAKE STRAIGHT-IN APPROACH, RUNWAY (number) (SURFACE) WIND (direction and speed) (units) (TEMPERATURE (MINUS (number) QNH (or QFE) (number) (units) (TRAFFIC (detail); 4) (aircraft type) (position) (level) INFORMATION (ATIS identification) FOR LANDING (применяется, когда обеспечивается информация ATIS); 5) JOIN (position in circuit) (RUNWAY (number) QNH (or QFE) (number) (units) (TRAFFIC (detail).
41. При полете по кругу	1) (место в круге, в том числе, МЕЖДУ ВТОРЫМ И ТРЕТЬИМ РАЗВОРОТОМ (НА ПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ); 2) НОМЕР СЛЕДУЙТЕ ЗА (тип воздушного судна и местоположение) (при необходимости дополнительные указания).	1) (position in circuit, including DOWNWIND (FINAL); 2) NUMBER FOLLOW (aircraft type and position) (additional instructions if required).
42. Указания по заходу на посадку	1) ВЫПОЛНЯЙТЕ КОРОТКИЙ ЗАХОД; 2) ВЫПОЛНЯЙТЕ ДЛИННЫЙ ЗАХОД (или ПРОДЛИТЕ ПОЛЕТ НА УЧАСТКЕ МЕЖДУ ВТОРЫМ И ТРЕТЬИМ РАЗВОРОТОМ); 3) ДОЛОЖИТЕ ЧЕТВЕРТЫЙ (или НА ПРЯМОЙ, или НА ДЛИННОЙ ПРЯМОЙ, или НА ПОСАДОЧНОМ, или ПЕРЕД ЧЕТВЕРТЫМ);	1) MAKE SHORT APPROACH; 2) MAKE LONG APPROACH (or EXTEND DOWNWIND); 3) REPORT BASE (or FINAL, or LONG FINAL);

	4) ПРОДОЛЖАЙТЕ ЗАХОД (БУДЬТЕ ГОТОВЫ К ВОЗМОЖНОМУ УХОДУ НА ВТОРОЙ КРУГ).	4) CONTINUE APPROACH (PREPARE FOR POSSIBLE GO AROUND).
43. Разрешение на посадку	1) ВПП (номер) ПОСАДКУ РАЗРЕШАЮ; 2) (информация о движении) ВПП (номер) ПОСАДКУ РАЗРЕШАЮ (применяется при сокращенном эшелонирование на ВПП); 3) РАЗРЕШАЮ ПОСАДКУ С НЕМЕДЛЕННЫМ ВЗЛЕТОМ ПОСЛЕ ПРИЗЕМЛЕНИЯ (или ПОСАДКУ И ВЗЛЕТ С КОНВЕЙЕРА) (применяется при специальных полетах); 4) ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОСАДКУ ДО ПОЛНОЙ ОСТАНОВКИ; 5) ПРОШУ РАЗРЕШИТЬ НИЗКИЙ ЗАХОД НА ПОСАДКУ (причины) (применяется при выполнении захода на посадку вдоль или параллельно ВПП со снижением до согласованного минимального уровня); 6) РАЗРЕШАЮ НИЗКИЙ ЗАХОД (ВПП (номер) (по решению диспетчера УВД указать ограничения по высоте) (указания по уходу на второй круг); 7) ПРОШУ РАЗРЕШИТЬ ПРОЛЕТ НА МАЛОЙ ВЫСОТЕ (причины) (применяется при выполнении захода на посадку вдоль или параллельно ВПП со снижением до согласованного минимального уровня); 8) РАЗРЕШАЮ ПРОЛЕТ НА МАЛОЙ ВЫСОТЕ; 9) ПРОШУ ЗАХОД С ПРЯМОЙ (или ПО КРУГУ, ЛЕВЫЙ (или ПРАВЫЙ) РАЗВОРОТ (место) (применяется для полетов вертолетов); 10) ВЫПОЛНЯЙТЕ ЗАХОД С ПРЯМОЙ (или ЗАХОД ПО	1) RUNWAY (number) CLEARED TO LAND; 2) (traffic information) RUNWAY (number) CLEARED TO LAND (применяется при сокращенном эшелонирование на ВПП); 3) CLEARED TOUCH AND GO (применяется при специальных полетах); 4) MAKE FULL STOP; 5) REQUEST LOW APPROACH (reasons) (применяется при выполнении захода на посадку вдоль или параллельно ВПП со снижением до согласованного минимального уровня); 6) CLEARED LOW APPROACH (RUNWAY (number) (decision of the air traffic controller, set the altitude restrictions) (go around instructions); 7) REQUEST LOW PASS (reasons) (применяется при выполнении захода на посадку вдоль или параллельно ВПП со снижением до согласованного минимального уровня); 8) CLEARED LOW PASS; 9) REQUEST STRAIGHT-LN (or CIRCLING APPROACH, LEFT (or RIGHT) TURN TO (location) (применяется для полетов вертолетов); 10) MAKE STRAIGHT-IN (or CIRCLING APPROACH,

	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). (ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (направление или расстояние) ОТ (ВПП, осевая линия ВПП, другой вертолет или воздушное судно). (СЛЕДИТЕ ЗА (линии электропередачи, неосвещенные препятствия, турбулентность следа). РАЗРЕШАЮ ПОСАДКУ.	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). CLEARED TO LAND.
44. Задержка воздушного судна	1) ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОЛЕТ ПО КРУГУ НАД АЭРОДРОМОМ; 2) ВИРАЖ (или ОРБИТА) (ВПРАВО или ВЛЕВО) (ОТ ВАШЕГО МЕСТА); 3) СДЕЛАЙТЕ ЕЩЕ ОДИН КРУГ (ВЫПОЛНИТЕ ВИРАЖ).	1) CIRCLE THE AERODROME; 2) ORBIT (RIGHT, or LEFT) (FROM PRESENT POSITION); 3) MAKE ANOTHER CIRCUIT.
45. Уход на второй круг	1) УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ; 2) УХОЖУ НА ВТОРОЙ КРУГ.	1) GO AROUND; 2) GOING AROUND.
46. Передача информации воздушным судам	1) ШАССИ, ПО-ВИДИМОМУ, ВЫПУЩЕНО (применяется, когда от пилота требуется визуально проверить посадочное шасси); 2) ПРАВОЕ (или ЛЕВОЕ, или НОСОВОЕ) КОЛЕСО, ПО-ВИДИМОМУ, УБРАНО (или ВЫПУЩЕНО); 3) ШАССИ, ПО-ВИДИМОМУ, УБРАНО; 4) ПРАВОЕ (или ЛЕВОЕ, или НОСОВОЕ) КОЛЕСО, ПО-ВИДИМОМУ, НЕ УБРАНО (или НЕ ВЫПУЩЕНО); 5) ОСТОРОЖНО, СПУТНЫЙ СЛЕД (ОТ ПРИБЫВАЮЩЕГО (или ВЫЛЕТАЮЩЕГО) (тип воздушного судна); 6) ОСТОРОЖНО, РЕАКТИВНАЯ СТРУЯ; 7) ОСТОРОЖНО, СТРУЯ ВОЗДУШНОГО ВИНТА.	1) LANDING GEAR APPERS DOWN (применяется, когда от пилота требуется визуально проверить посадочное шасси); 2) RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL APPEARS UP (or DOWN); 3) WHEELS APPEAR UP; 4) RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL DOES NOT APPEAR UP (DOWN); 5) CAUTION WAKE TURBULENCE (FROM ARRIVING (or DEPARTING) (type of aircraft); 6) CAUTION JET BLAST; 7) CAUTION SLIPSTREAM.
47. Освобождение ВПП и связь после посадки	1) РАБОТАЙТЕ С РУЛЕНИЕМ (частота); 2) ПОСЛЕ ОСВОБОЖДЕНИЯ	1) CONTACT GROUND (frequency); 2) WHEN VACATED

	РАБОТАЙТЕ С РУЛЕНИЕМ (частота); 3) УСКОРЬТЕ ОСВОБОЖДЕНИЕ; 4) ВАШЕ МЕСТО СТОЯНКИ (или ВОРОТА, или ГЕЙТ) (номер); 5) ВЫПОЛНЯЙТЕ (или ПОВОРАЧИВАЙТЕ) ПЕРВЫЙ (или ВТОРОЙ, или КАК ВАМ УДОБНО) НАЛЕВО (или НАПРАВО) И РАБОТАЙТЕ С РУЛЕНИЕМ (частота); 6) РУЛИТЕ ПО ВОЗДУХУ (или ПЕРЕМЕЩЕНИЕ) ДО СТОЯНКИ ВЕРТОЛЕТОВ (или) МЕСТА СТОЯНКИ ВЕРТОЛЕТОВ (зона) (применяется для полетов вертолетов); 7) РУЛИТЕ ПО ВОЗДУХУ (или ПЕРЕМЕЩЕНИЕ) ДО (или ЧЕРЕЗ) (место или маршрут) (ОСТОРОЖНО (пыль, поземок, мусор, рулящее легкое воздушное судно, люди); 8) РУЛИТЕ ПО ВОЗДУХУ (или ПЕРЕМЕЩЕНИЕ) ЧЕРЕЗ (прямо согласно запросу или по установленному маршруту) ДО (место, вертодром, эксплуатационная или рабочая площадь, действующая или недействующая ВПП). СЛЕДИТЕ ЗА (воздушные суда, или транспортные средства, или люди).	CONTACT GROUND (frequency); 3) EXPEDITE VACATING; 4) YOUR STAND (or GATE) (designation); 5) TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND, or CONVENIENT) LEFT (or RIGHT) AND CONTACT GROUND (frequency); 6) AIR-TAXI TO HELICOPTER STAND (or) HELICOPTER PARKING POSITION (area) (применяется для полетов вертолетов); 7) AIR-TAXI TO (or VIA) (location or routing) (CAUTION (dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel); 8) 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).
IV. Координация между органами ОВД		
48. Расчетные и пересмотренные данные	1) РАСЧЕТНОЕ (направление полета) (позывной воздушного судна) (ОТВЕТЧИК (СКВОК) (код ВОРЛ) (тип) РАСЧЕТНЫЕ (основная точка) (время) (эшелон) (или СНИЖАЕТСЯ С (уровень) ДО (уровень) (СКОРОСТЬ (заявленная истинная воздушная скорость) (маршрут) (ЗАМЕЧАНИЯ); 2) РАСЧЕТНАЯ (основная точка) ДЛЯ (позывной воздушного судна); 3) НЕТ ИНФОРМАЦИИ; (ОТВЕТЧИК (СКВОК) (код	1) 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); 2) ESTIMATE (significant point) ON (aircraft call sign); 3) NO DETAILS; (SQUAWKING (SSR code)

	ВОРЛ) (РАСЧЕТНЫЕ) (основная точка) (время) НА (уровень); 4) РАСЧЕТНЫЕ ДАННЫЕ О НЕУПРАВЛЯЕМОМ БЕСПИЛОТНОМ АЭРОСТАТЕ (АЭРОСТАТАХ) (опознавательный индекс и класс) РАСЧЕТНОЕ МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ НАД (место) В (время) СООБЩЕНИЙ ЭШЕЛОН (ЭШЕЛОНЫ) ПОЛЕТА (цифра или цифры) (или ЭШЕЛОН ПОЛЕТА НЕИЗВЕСТЕН) ДВИЖЕТСЯ (направление) РАСЧЕТНАЯ ПУТЕВАЯ СКОРОСТЬ (цифра); 5) ПЕРЕСМОТРЕННЫЕ ДАННЫЕ (позывной воздушного судна).	(ESTIMATED) (significant point) (time) AT (level); 4) ESTIMATE UNMANNED FREE BALLOON (BALLOONS) (identification and classification) ESTIMATED OVER (place) AT (time) REPORTED FLIGHT LEVEL (LEVELS) (figure or figures) (or FLIGHT LEVEL UNKNOWN) MOVING (direction) ESTIMATED GROUND SPEED (figure); 5) REVISION (aircraft call sign).
49. Передача управления	1) ПРОШУ ПЕРЕДАЧУ УПРАВЛЕНИЯ (позывной воздушного судна); 2) УПРАВЛЕНИЕ (позывной воздушного судна) ПЕРЕДАНО (В (время) (условия (ограничения); 3) ВЫ ПЕРЕДАЛИ УПРАВЛЕНИЕ (позывной воздушного судна) (ДЛЯ НАБОРА ВЫСОТЫ (или СНИЖЕНИЯ); 4) УПРАВЛЕНИЕ (позывной воздушного судна) НЕ ПЕРЕДАЮ (ДО (время или основная точка); 5) УПРАВЛЕНИЕ (позывной воздушного судна) ПЕРЕДАТЬ НЕ МОГУ (ДВИЖЕНИЕ (подробности).	1) REQUEST RELEASE OF (aircraft call sign); 2) (aircraft call sign) RELEASED (AT (time) (conditions (restrictions); 3) IS (aircraft call sign) RELEASED (FOR CLIMB (or DESCENT); 4) (aircraft call sign) NOT RELEASED (UNTIL (time or significant point); 5) UNABLE (aircraft call sign) (TRAFFIC IS (details).
50. Изменение разрешения	1) МОЖЕМ ЛИ МЫ ИЗМЕНИТЬ РАЗРЕШЕНИЕ (позывной воздушного судна) НА (подробности предлагаемого изменения); 2) СОГЛАСНЫ НА (изменение разрешения) ДЛЯ (позывной воздушного судна); 3) НЕ МОГУ РАЗРЕШИТЬ (позывной воздушного судна); 4) НЕ МОГУ РАЗРЕШИТЬ (желаемый маршрут, уровень) (ДЛЯ (позывной воздушного судна) (ВСЛЕДСТВИЕ (причина)	1) MAY WE CHANGE CLEARANCE OF (aircraft call sign) TO (details of alteration proposed); 2) AGREED TO (alteration of clearance) OF (aircraft call sign); 3) UNABLE (aircraft call sign); 4) UNABLE (desired route, level) (FOR (aircraft call sign) (DUE (reason) (alternative clearance proposed).

	(предполагаемое альтернативное разрешение).	
51. Запрос утверждения	1) ПРОШУ УТВЕРДИТЬ (позывной воздушного судна) РАСЧЕТНОЕ ВРЕМЯ ПРОЛЕТА (основная точка) (время); 2) (позывной воздушного судна) УТВЕРЖДАЮ (любые ограничения); 3) (позывной воздушного судна) УТВЕРДИТЬ НЕ МОГУ (альтернативные указания).	1) APPROVAL REQUEST (aircraft call sign) ESTIMATED DEPARTURE FROM (significant point) AT (time); 2) (aircraft call sign) REQUEST APPROVED (restriction if any); 3) (aircraft call sign) UNABLE (alternative instructions).
52. Передача управления при прибытии	1) (ПЕРЕДАЧА УПРАВЛЕНИЯ ПРИ ПРИБЫТИИ) (позывной воздушного судна) (СКВОК (код ВОРЛ) (тип) ИЗ (пункт вылета) УПРАВЛЕНИЕ ПЕРЕДАНО В (основная точка, или время, или уровень) ИМЕЕТ РАЗРЕШЕНИЕ И РАССЧИТЫВАЕТ ПРОЛЕТЕТЬ (граница действия разрешения) (время) НА (уровень) (ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ ВРЕМЯ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ или ЗАДЕРЖКИ НЕ ПРЕДВИДИТСЯ) СВЯЗЬ В (время).	1) (INBOUND RELEASE) (aircraft call sign) (SQUAWKING (SSR code) (type) FROM (departure point) RELEASED AT (significantpoint, or time, or level) CLEARED TO AND ESTIMATING (clearance limit) (time) AT (level) (EXPECTED APPROACH TIME or NO DELAY EXPECTED) CONTACT AT (time).
53. Передача управления	1) ПЕРЕДАЧА УПРАВЛЕНИЯ (позывной воздушного судна) (СКВОК (код ВОРЛ) МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ (местоположение воздушного судна) (уровень).	1) HANDOVER (aircraft call sign) (SQUAWKING (SSR code) POSITION (aircraft position) (level).
54. Ускорение разрешения	1) УСКОРЬТЕ РАЗРЕШЕНИЕ (позывной воздушного судна) ОЖИДАЕМОЕ ВРЕМЯ ВЫЛЕТА ИЗ (место) В (время); 2) УСКОРЬТЕ РАЗРЕШЕНИЕ (позывной воздушного судна) (РАСЧЕТНОЕ ВРЕМЯ) НАД (место) В (время) ЗАПРАШИВАЕТ (уровень или маршрут).	1) EXPEDITE CLEARANCE (aircraft call sign) EXPECTED DEPARTURE FROM (place) AT (time); 2) EXPEDITE CLEARANCE (aircraft call sign) (ESTIMATED) OVER (place) AT (time) REQUESTS (level or route).
55. Полеты с использованием сокращенного минимума вертикального эшелонирования (Reduced Vertical Separation Minimum; далее – RVSM)	1) RVSM НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ (применяется для устного дополнения возможных сообщений с борта воздушных судов, не утвержденных для полетов с использованием RVSM, или для устного дополнения при автоматизированном обмене	1) NEGATIVE RVSM (применяется 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 плана полета); 2) ВЫДЕРЖИВАТЬ RVSM НЕ МОГУ ВСЛЕДСТВИЕ ТУРБУЛЕНТНОСТИ (или ОБОРУДОВАНИЯ) (применяется 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 случаях отказа оборудования).	возможными сообщениями, при котором автоматически не передается информация плана полета); 2) UNABLE RVSM DUE TURBULENCE (or EQUIPMENT) (применяется 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 случаях отказа оборудования).
V. Фразеология при использовании линии передачи данных диспетчер-пилот (controller-pilot data link communications; далее – CPDLC)		
56. Состояние годности к эксплуатации	1) (ВСЕ СТАНЦИИ) ОТКАЗ CPDLC (указания); 2) НЕПРОХОЖДЕНИЕ СООБЩЕНИЯ CPDLC (разрешение, указание, информация или запрос); 3) НЕ ПРИНИМАЙТЕ ВО ВНИМАНИЕ СООБЩЕНИЕ (содержание или тип сообщения) CPDLC, ПАУЗА (правильное диспетчерское разрешение, указание, информация или запрос); 4) (ВСЕ СТАНЦИИ) ПРЕКРАТИТЕ ПЕРЕДАЧУ ЗАПРОСОВ CPDLC (ДО ПОЛУЧЕНИЯ УКАЗАНИЯ) (причина); 5) (ВСЕ СТАНЦИИ) ВОЗОБНОВИТЕ НОРМАЛЬНУЮ РАБОТУ CPDLC.	1) (ALL STATIONS) CPDLC FAILURE (instructions); 2) CPDLC MESSAGE FAILURE (clearance, instruction, information or request); 3) DISREGARD CPDLC (message content or type) MESSAGE, BREAK (correct clearance, instruction, information or request); 4) (ALL STATIONS) STOP SENDING CPDLC REQUESTS (UNTIL ADVISED) (reason); 5) (ALL STATIONS) RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS.
VI. Общая фразеология обслуживания ОВД на основе наблюдения		
57. Опознавание воздушного судна	1) ДОЛОЖИТЕ КУРС (И ЭШЕЛОН ПОЛЕТА (или ВЫСОТУ); 2) ДЛЯ ОПОЗНАВАНИЯ РАЗВОРОТ ВЛЕВО (или ВПРАВО) КУРС (три цифры); 3) ДАЙТЕ НАЖАТИЕ И ДОЛОЖИТЕ КУРС; 4) РАДИОЛОКАЦИОННЫЙ КОНТАКТ (местоположение);	1) REPORT HEADING (AND FLIGHT LEVEL (or ALTITUDE); 2) FOR IDENTIFICATION TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits); 3) TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING; 4) RADAR CONTACT (position);

	5) ОПОЗНАНЫ (местоположение); 6) НЕ ОПОЗНАНЫ (причина), (ПЕРЕХОДИТЕ СНОВА (или ПРОДОЛЖАЙТЕ) САМОСТОЯТЕЛЬНОЕ САМОЛЕТОВОЖДЕНИЕ).	5) IDENTIFIED (position); 6) NOT IDENTIFIED (reason), (RESUME (or CONTINUE) OWN NAVIGATION).
58. Информация о местоположении	МЕСТО (расстояние) (направление) ОТ (основная точка) (или НАД или НА ТРАВЕРЗЕ (основная точка).	POSITION (distance) (direction) OF (significant point) (or OVER or ABEAM (significant point).
59. Указания при наведении	1) ПРОЙДИТЕ (основная точка) КУРС (три цифры); 2) СОХРАНЯЙТЕ КУРС (три цифры); 3) СОХРАНЯЙТЕ ТЕКУЩИЙ КУРС (или (СЛЕДУЙТЕ) НЕ МЕНЯЯ КУРСА); 4) КУРС (три цифры); 5) ВЛЕВО (или ВПРАВО) КУРС (три цифры) (причина); 6) ВЫПОЛНИТЕ ЛЕВЫЙ (или ПРАВЫЙ) РАЗВОРОТ НА (число градусов) ГРАДУСОВ (причина); 7) ПРЕКРАТИТЕ РАЗВОРОТ КУРС (три цифры); 8) КУРС (три цифры), ПРИ ПЕРВОЙ ВОЗМОЖНОСТИ СЛЕДУЙТЕ ПРЯМО НА (название) (основная точка); 9) КУРС ПРАВИЛЬНЫЙ.	1) LEAVE (significant point) HEADING (three digits); 2) CONTINUE HEADING (three digits); 3) CONTINUE PRESENT HEADING; 4) FLY HEADING (three digits); 5) TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits) (reason); 6) TURN LEFT (or RIGHT) (number of degrees) DEGREES (reason); 7) STOP TURN HEADING (three digits); 8) FLY HEADING (three digits), WHEN ABLE PROCEED DIRECT (name) (significant point); 9) HEADING IS GOOD.
60. Прекращение обеспечения навигационного наведения воздушных судов посредством указаний экипажам определённых курсов (далее – векторение)	1) ПОЛЕТ ПО СВОИМ СРЕДСТВАМ (местоположение воздушного судна) (конкретные указания); 2) ПОЛЕТ ПО СВОИМ СРЕДСТВАМ (ПРЯМО (НА) (основная точка) (МАГНИТНЫЙ ПУТЕВОЙ УГОЛ (три цифры) РАССТОЯНИЕ (число) КИЛОМЕТРОВ (или МИЛЬ); 3) ПРЯМО (НА) (основная точка) (применяется при использовании зональной навигации).	1) RESUME OWN NAVIGATION (position of aircraft) (specific instructions); 2) RESUME OWN NAVIGATION (DIRECT) (significant point) (MAGNETIC TRACK (three digits) DISTANCE (number) KILOMETRES (or MILES); 3) DIRECT (significant point) (применяется при использовании зональной навигации).
61. Маневры	1) РАЗВОРОТ НА ТРИСТА ШЕСТЬДЕСЯТ ГРАДУСОВ ВЛЕВО (или ВПРАВО) (причина); 2) ЛЕВЫЙ (или ПРАВЫЙ) ВИРАЖ (ОРБИТА) (причина);	1) MAKE A THREE SIXTY TURN LEFT (or RIGHT) (reason); 2) ORBIT LEFT (or RIGHT) (reason);

	3) 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» (применяется в случае ненадежной работы бортовых приборов, указывающих направление); 4) ЛЕВЫЙ РАЗВОРОТ (или ВПРАВО) НЕМЕДЛЕННО; 5) ПРЕКРАТИТЕ РАЗВОРОТ НЕМЕДЛЕННО.	3) MAKE ALL TURNS RATE ONE (or RATE HALF, or (number) DEGREES PER SECOND) START AND STOP ALL TURNS ON COMMAND «NOW»(применяется в случае ненадежной работы бортовых приборов, указывающих направление); 4) TURN LEFT (or RIGHT) NOW; 5) STOP TURN NOW.
62. Управление скоростью	1) ДОЛОЖИТЕ СКОРОСТЬ (ВАША СКОРОСТЬ); 2) СКОРОСТЬ (число) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС (или УЗЛОВ); 3) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (УСТАНОВИТЕ) (число) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС (или УЗЛОВ) (ИЛИ БОЛЕЕ (либо ИЛИ МЕНЕЕ) (ДО (основная точка); 4) НЕ ПРЕВЫШАЙТЕ (число) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС (или УЗЛОВ); 5) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (ПОДДЕРЖИВАЙТЕ) ТЕКУЩУЮ СКОРОСТЬ; 6) УВЕЛИЧИВАЙТЕ (или УМЕНЬШАЙТЕ) СКОРОСТЬ (ДО) (число) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС (или УЗЛОВ) (ИЛИ БОЛЕЕ (либо ИЛИ МЕНЕЕ); 7) УВЕЛИЧЬТЕ (или УМЕНЬШИТЕ) СКОРОСТЬ НА (число) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС (или УЗЛОВ); 8) ВОЗОБНОВИТЕ НОРМАЛЬНУЮ (или ПОТРЕБНУЮ) СКОРОСТЬ; 9) УМЕНЬШАЙТЕ (ГАСИТЕ) СКОРОСТЬ ДО МИНИМАЛЬНОЙ СКОРОСТИ ЗАХОДА; 10) УМЕНЬШАЙТЕ СКОРОСТЬ ДО МИНИМАЛЬНОЙ ЧИСТОЙ	1) REPORT SPEED; 2) SPEED (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS); 3) MAINTAIN (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS) (OR GREATER (or (OR LESS) (UNTIL (significant point); 4) DO NOT EXCEED (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS); 5) MAINTAIN PRESENT SPEED; 6) INCREASE (or REDUCE) SPEED (TO) (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS) (OR GREATER (or OR LESS); 7) INCREASE (or REDUCE) SPEED BY (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS); 8) RESUME NORMAL SPEED; 9) REDUCE TO MINIMUM APPROACH SPEED; 10) REDUCE TO MINIMUM CLEAN SPEED;

	(ЧИСТОГО КРЫЛА); 11) СКОРОСТЬ БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ; 12) ВОЗОБНОВИТЕ ОПУБЛИКОВАННУЮ СКОРОСТЬ.	11) NO (ATC) SPEED RESTRICTIONS; 12) RESUME PUBLISHED SPEED.
63. Передача донесений о местоположении	1) НЕ ПЕРЕДАВАЙТЕ ДОНЕСЕНИЯ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ (ДО (указать); 2) ДОЛОЖИТЕ В (основная точка); 3) ДОНЕСЕНИЯ НЕОБХОДИМО ПЕРЕДАВАТЬ ТОЛЬКО В (основная точка); 4) ВОЗОБНОВИТЕ ПЕРЕДАЧУ ДОНЕСЕНИЙ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ.	1) OMIT POSITION REPORTS (UNTIL (specify); 2) NEXT REPORT AT (significant point); 3) REPORTS REQUIRED ONLY AT (significant point); 4) RESUME POSITION REPORTING.
64. Информация о других воздушных судах и действия по предотвращению столкновения	1) БОРТ НА (число) (расстояние) (направление полета); 2) НЕИЗВЕСТНОЕ; 3) СЛЕДУЕТ МЕДЛЕННО; 4) СЛЕДУЕТ С БОЛЬШОЙ СКОРОСТЬЮ (или БЫСТРО); 5) ПЕРЕСЕКАЮЩИЙ; 6) ВСТРЕЧНЫЙ (или ПОПУТНЫЙ) 7) ОБГОНЯЕТ; 8) ПЕРЕСЕКАЕТ СЛЕВА НАПРАВО (или СПРАВА НАЛЕВО); 9) (тип воздушного судна); 10) (уровень); 11) НАБИРАЕТ ВЫСОТУ (или СНИЖАЕТСЯ); 12) ПРОШУ ВЕКТОРЕНИЕ (применяется для запроса в отношении действии по предотвращению столкновения); 13) ВАМ НУЖНО ВЕКТОРЕНИЕ; 14) С БОРТОМ РАЗОШЛИСЬ (применяется при пролете неизвестного воздушного судна); 15) ВЛЕВО (или ВПРАВО) НЕМЕДЛЕННО КУРС (три цифры) ДЛЯ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЯ С	1) TRAFFIC (number) O'CLOCK (distance) (direction of flight); 2) UNKNOWN; 3) SLOW MOVING; 4) FAST MOVING; 5) CLOSING; 6) OPPOSITE (or SAME) DIRECTION; 7) OVERTAKING; 8) CROSSING LEFT TO RIGHT (or RIGHT TO LEFT); 9) (aircraft type); 10) (level); 11) CLIMB ING (or DESCENDING); 12) REQUEST VECTORS (применяется для запроса в отношении действии по предотвращению столкновения); 13) DO YOU WANT VECTORS; 14) CLEAR OF TRAFFIC (применяется при пролете неизвестного воздушного судна); 15) TURN LEFT (or RIGHT) IMMEDIATELY HEADLNG (three digits) TO AVOID (UNTOENTLFIED) TRAFFIC (bearing by clock-

	(НЕОПОЗНАННЫМ) ВОЗДУШНЫМ СУДНОМ (направление по условному часовому циферблату и расстояние) (применяется для предотвращения столкновения); 16) ВЛЕВО (или ВПРАВО) (число градусов) ГРАДУСОВ НЕМЕДЛЕННО ДЛЯ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЯ С (НЕОПОЗНАННЫМ) ВОЗДУШНЫМ СУДНОМ (направление по условному часовому циферблату и расстояние).	reference and distance) (применяется для предотвращения столкновения); 16) TURN LEFT (or RIGHT) (number of degrees) DEGREES IMMEDIATELY TO AVOID (UNIDENTIFIED) TRAFFIC AT (bearing by clock-reference and distance).
65. Связь и потеря связи	1) (ЕСЛИ) РАДИОСВЯЗЬ ПОТЕРЯНА (указания); 2) ЕСЛИ НЕ БУДЕТЕ ПОЛУЧАТЬ НИКАКИХ ПЕРЕДАЧ В ТЕЧЕНИЕ (число) МИНУТ (или СЕКУНД) (указания); 3) ОТВЕТ НЕ ПОЛУЧЕН (указания); 4) ЕСЛИ ВЫ МЕНЯ СЛЫШИТЕ (указания в отношении маневра или СКВОК (код или ОПОЗНАВАНИЕ) (применяется если подозревается потеря связи); 5) (маневр, СКВОК или ОПОЗНАВАНИЕ) НАБЛЮДАЮ. МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ (местоположение воздушного судна) (указания).	1) (IF) RADIO CONTACT LOST (instructions); 2) IF NO TRANSMISSIONS RECEIVED FOR (number) MINUTES (or SECONDS) (instructions); 3) REPLY NOT RECEIVED (instructions); 4) IF YOU READ (manoeuvre instructions or SQUAWK (code or IDENT) (применяется если подозревается потеря связи); 5) (manoeuvre, SQUAWK or IDENT) OBSERVED. POSITION (position of aircraft) (instructions).
66. Прекращение радиолокационного обслуживания и (или) обслуживания на основе вещательного автоматического зависимого наблюдения (automatic dependent surveillance-broadcast; далее – ADS-B)	1) РАДИОЛОКАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ (или ОПОЗНАВАНИЕ) ПРЕКРАЩЕНО (ВСЛЕДСТВИЕ (причина) (указания); 2) ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ КОНТАКТ ПОТЕРЯН (причина) (указания); 3) ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ КОНТАКТ ПОТЕРЯН (причина) (указания).	1) RADAR SERVICE (or IDENTIFICATION) TERMINATED (DUE (reason) (instructions); 2) WILL SHORTLY LOSE IDENTIFICATION (instructions or information); 3) IDENTIFICATION LOST (reasons) (instructions).
67. Ухудшение характеристик радиолокационного оборудования и (или) оборудования ADS-B	1) ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ЗАХОДА ПО (тип средства, показания которого интерпретируются пилотом) ВПП (номер); 2) ПЕРВИЧНЫЙ РАДИОЛОКАТОР НЕ	1) VECTORING FOR (type of pilot-interpreted aid) APPROACH RUNWAY (number); 2) PRIMARY RADAR OUT OF SERVICE;

	РАБОТАЕТ; 3) ADS-B НЕ РАБОТАЕТ.	3) ADS-B OUT OF SERVICE.
VII. Применение радиолокатора при диспетчерском обслуживании		
68. Векторение при заходе на посадку	1) ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ЗАХОДА ПО (тип средства, показания которого интерпретируются пилотом) ВПП (номер); 2) ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ВИЗУАЛЬНОГО ЗАХОДА ВПП (номер) ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ ЗЕМЛЮ (или ВПП); 3) ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ВЫХОДА НА (указать местоположение на круге движения); 4) ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ТОЧНОГО ЗАХОДА ВПП (номер); 5) ЗАХОД (тип) НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ (причина) (другие указания).	1) VECTORING FOR (type of pilot-interpreted aid) APPROACH RUNWAY (number); 2) VECTORING FOR VISUAL APPROACH RUNWAY (number) REPORT FIELD (or RUNWAY) IN SIGHT; 3) VECTORING FOR (positioning in the circuit); 4) VECTORING FOR PRECISION APPROACH RUNWAY (number); 5) (type) APPROACH NOT AVAILABLE DUE (reason) (alternative instructions).
69. Векторение на инструментальную систему захода на посадку (Instrument Landing System; далее – ILS) и другие средства, показания которых интерпретируются пилотом	1) МЕСТО (число) КИЛОМЕТРОВ (или МИЛЬ) от (контрольная точка). ВЛЕВО (или ВПРАВО) КУРС (три цифры); 2) ВЫ ЗАХВАТИТЕ (луч) (радиосредство) (или ВЫ ВЫЙДИТЕ НА (линия пути) (расстояние) ОТ (основная точка или ТОЧКА ПРИЗЕМЛЕНИЯ); 3) ПРОШУ ПОСАДОЧНУЮ ПРЯМУЮ (расстояние) (применяется, когда пилот хочет выйти на желаемую линию пути на конкретном расстоянии от точки приземления); 4) РАЗРЕШАЮ ЗАХОД (тип захода на посадку) ВПП (номер); 5) ДОЛОЖИТЕ ЗАХВАТ КУРСОВОГО (ILS) (или ЗАХВАТ GBAS/SBAS/MLS); 6) ПОДХОДИТЕ СЛЕВА (или СПРАВА) (ДОЛОЖИТЕ ВЫХОД); 7) ВЛЕВО (или ВПРАВО) КУРС (три цифры) (ДЛЯ ЗАХВАТА) или (ДОЛОЖИТЕ ВЫХОД);	1) POSITION (number) KILOMETRES (or MILES) from (fix). TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits); 2) YOU WILL INTERCEPT (radio aid or track) (distance) FROM (significant point or TOUCHDOWN); 3) REQUEST (distance) FINAL (применяется, когда пилот хочет выйти на желаемую линию пути на конкретном расстоянии от точки приземления); 4) CLEARED FOR (type of approach) APPROACH RUNWAY (number); 5) REPORT ESTABLISHED ON (ILS) LOCALIZER (or ON GBAS/SBAS/MLS APPROACH COURSE); 6) CLOSING FROM LEFT (or RIGHT) (REPORT ESTABLISHED); 7) TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits) (TO INTERCEPT) or (REPORT ESTABLISHED);

	8) ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ПОСАДОЧНОГО (курс КРМ или радиосредство) (причина); 9) ЭТОТ РАЗВОРОТ ПОЗВОЛИТ ПЕРЕСЕЧЬ ПОСАДОЧНЫЙ (курс КРМ или радиосредство) (причина); 10) КУРС ДЛЯ ЗАХОДА С ПРОВОРОТОМ (причина); 11) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или СОХРАНЯЕТЕ) (высота) ДО ВХОДА В ГЛИССАДУ; 12) ДОЛОЖИТЕ ВХОД В ГЛИССАДУ; 13) ЗАХВАТЫВАЙТЕ (луч) (КУРСОВОЙ (курс) или радиосредство) (ДОЛОЖИТЕ ЗАХВАТ).	8) EXPECT VECTOR ACROSS (localizer course or radio aid) (reason); 9) THIS TURN WILL TAKE YOU THROUGH (localizer course or radio aid) (reason); 10) TAKING YOU THROUGH (localizer course or radio aid) (reason); 11) MAINTAIN (altitude) UNTIL GLIDE PATH INTERCEPTION; 12) REPORT ESTABLISHED ON GLIDE PATH; 13) INTERCEPT (localizer course or radio aid) (REPORT ESTABLISHED).
70. Маневрирование при независимых и зависимых параллельных заходах на посадку	1) РАЗРЕШАЮ ЗАХОД (тип захода на посадку) НА ВПП (номер) ЛЕВАЯ (или ПРАВАЯ); 2) ПЕРЕСЕКЛИ КУРСОВОЙ (или ПОСАДОЧНЫЙ, или ЛИНИЮ КУРСА КОНЕЧНОГО ЭТАПА ЗАХОДА НА ПОСАДКУ ПО GBAS/SBAS/MLS). НЕМЕДЛЕННО ДОВЕРНИТЕ ВЛЕВО (или ВПРАВО) И ВОЗВРАЩАЙТЕСЬ НА ЛИНИЮ КУРСА (или ЛИНИЮ КУРСА КОНЕЧНОГО ЭТАПА ЗАХОДА НА ПОСАДКУ ПО GBAS/SBAS/MLS); 3) ILS (или MLS) ВПП (номер) ЛЕВАЯ (или ПРАВАЯ) ЧАСТОТА КУРСОВОГО РАДИОМАЯКА (или MLS) (частота); 4) НЕМЕДЛЕННО ВЛЕВО (или ВПРАВО) (цифра) ГРАДУСОВ) или (НА КУРС (три цифры) БОРТ ОТКЛОНЯЕТСЯ НА ПАРАЛЛЕЛЬНОМ ЗАХОДЕ (ОТКЛОНЯЕТСЯ ОТ СОСЕДНЕЙ ЛИНИИ ПУТИ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ), НАБИРАЙТЕ (уровень); 5) НАБИРАЙТЕ (уровень) НЕМЕДЛЕННО БОРТ ОТКЛОНЯЕТСЯ НА ПАРАЛЛЕЛЬНОМ ЗАХОДЕ (ОТКЛОНЯЕТСЯ ОТ СОСЕДНЕЙ ЛИНИИ ПУТИ ЗАХОДА НА	1) CLEARED FOR (type of approach) APPROACH RUNWAY (number) LEFT (or RIGHT); 2) YOU HAVE CROSSED THE LOCALIZER (or GBAS/ SBAS/MLS FINAL APPROACH COURSE). TURN LEFT (or RIGHT) IMMEDIATELY AND RETURN TO THE LOCALIZER (or GBAS/SBAS/MLS FINAL APPROACH COURSE); 3) ILS (or MLS) RUNWAY (number) LEFT (or RIGHT) LOCALIZER (or MLS) FREQUENCY IS (frequency); 4) TURN LEFT (or RIGHT) (number) DEGREES (or HEADING) (three digits) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC (DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH), CLIMB TO (level); 5) CLIMB (level) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC (DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH) (further instructions) (применяется

	ПОСАДКУ) (дополнительные указания) (применяется как превентивные действия ниже 120 м (400 фут) над превышением порога ВПП, где применяются критерии поверхностей оценки препятствий для заходов на посадку на параллельные ВПП).	как превентивные действия ниже 120 м (400 фут) над превышением порога ВПП, где применяются критерии поверхностей оценки препятствий для заходов на посадку на параллельные ВПП).
71. Заход на посадку по посадочному радиолокатору	1) БУДЕТ ВЫПОЛНЯТЬСЯ ЗАХОД ПО ПОСАДОЧНОМУ РАДИОЛОКАТОРУ НА ВПП (номер); 2) ТОЧНЫЙ ЗАХОД НА ПОСАДКУ НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ ВСЛЕДСТВИЕ (причина) (альтернативные указания); 3) В СЛУЧАЕ УХОДА НА ВТОРОЙ КРУГ (указания).	1) THIS WILL BE A PRECISION RADAR APPROACH RUNWAY (number); 2) PRECISION APPROACH NOT AVAILABLE DUE (reason) (alternative instructions); 3) IN CASE OF GO AROUND (instructions).
72. Связь	1) ПРИЕМ ДАЛЬНЕЙШИХ ПЕРЕДАЧ НЕ ПОДТВЕРЖДАЙТЕ; 2) ОТВЕТ НЕ ПОЛУЧЕН. БУДУ ПРОДОЛЖАТЬ ДАВАТЬ УКАЗАНИЯ.	1) DO NOT ACKNOWLEDGE FURTHER TRANSMISSIONS; 2) REPLY NOT RECEIVED. WILL CONTINUE INSTRUCTIONS.
73. Азимут	1) ПОДХОДИТЕ (МЕДЛЕННО (или БЫСТРО) (СЛЕВА (или СПРАВА); 2) КУРС ПРАВИЛЬНЫЙ; 3) НА ЛИНИИ ПУТИ; 4) НЕМНОГО (или НАМНОГО, или ИДЕТЕ (ЛЕВЕЕ или ПРАВЕЕ) ЛИНИИ ПУТИ; 5) (число) МЕТРОВ ЛЕВЕЕ (или ПРАВЕЕ) ЛИНИИ ПУТИ.	1) CLOSING (SLOWLY (or QUICKLY) (FROM THE LEFT(or FROM THE RIGHT); 2) HEADING IS GOOD; 3) ON TRACK; 4) SLIGHTLY (or WELL, or GOING) LEFT (or RIGHT) OF TRACK; 5) (number) METRES LEFT (or RIGHT) OF TRACK.
74. Угол места	1) ПОДХОДИТЕ К ГЛИССАДЕ; 2) НАЧИНАЙТЕ СНИЖЕНИЕ (СО СКОРОСТЬЮ (число) МЕТРОВ В СЕКУНДУ ИЛИ (число) ФУТОВ В МИНУТУ (или ВЫДЕРЖИВАЙТЕ ГЛИССАДУ (число) ГРАДУСОВ); 3) СКОРОСТЬ СНИЖЕНИЯ ПРАВИЛЬНАЯ; 4) НА ГЛИССАДЕ; 5) НЕМНОГО (или НАМНОГО, или ИДЕТЕ) ВЫШЕ (или НИЖЕ) ГЛИССАДЫ; 6) (ВСЕ ЕЩЕ) (число) МЕТРОВ (или ФУТОВ) ВЫШЕ (или НИЖЕ);	1) APPROACHING GLIDE PATH; 2) COMMENCE DESCENT NOW (AT (number) METRES PER SECOND OR (number) FEET PER MINUTE (or ESTABLISH A (number) DEGREE GLIDE PATH); 3) RATE OF DESCENT IS GOOD; 4) ON GLIDE PATH; 5) SLIGHTLY (or WELL, or GOING) ABOVE (or BELOW) GLIDE PATH; 6) (STILL) (number) METRES (or FEET) TOO HIGH (or

	7) СКОРРЕКТИРУЙТЕ СКОРОСТЬ СНИЖЕНИЯ; 8) ВОЗВРАЩАЙТЕСЬ (МЕДЛЕННО (или БЫСТРО) НА ГЛИССАДУ; 9) ВОССТАНОВИТЕ НОРМАЛЬНУЮ СКОРОСТЬ СНИЖЕНИЯ; 10) УГЛОМЕРНЫЙ КАНАЛ НЕ РАБОТАЕТ; 11) (расстояние) ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ (ОТ ВПП). АБСОЛЮТНАЯ (или ОТНОСИТЕЛЬНАЯ) ВЫСОТА ДОЛЖНА БЫТЬ (число и единицы измерения).	TOO LOW); 7) ADJUST RATE OF DESCENT; 8) COMING BACK (SLOWLY (or QUICKLY) TO THE GLIDE PATH; 9) RESUME NORMAL RATE OF DESCENT; 10) ELEVATION ELEMENT UNSERVICEABLE; 11) (distance) FROM TOUCHDOWN (FROM RW). ALTITUDE (or HEIGHT) SHOULD BE (numbers and units).
75. Местоположение	1) (расстояние) ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ (ОТ ВПП); 2) НАД ОГНЯМИ ПРИБЛИЖЕНИЯ; 3) НАД ПОРОГОМ.	1) (distance) FROM TOUCHDOWN (FROM RW); 2) OVER APPROACH LIGHTS; 3) OVER THRESHOLD.
76. Проверки	1) ПРОВЕРЬТЕ ВЫПУСК ШАССИ И УСТАНОВКУ НА ЗАМКИ; 2) ПРОВЕРЬТЕ АБСОЛЮТНУЮ (или ОТНОСИТЕЛЬНУЮ) ВЫСОТУ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ.	1) CHECK GEAR DOWN AND LOCKED; 2) CHECK DECISION ALTITUDE (or HEIGHT).
77. Завершение захода на посадку	1) ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ ЗЕМЛЮ; 2) ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ ВПП (ОГНИ ВПП).	1) REPORT VISUAL; 2) REPORT RUNWAY (LIGHTS) IN SIGHT.
78. Уход на второй круг	1) ПРОДОЛЖАЙТЕ ЗАХОД ВИЗУАЛЬНО ИЛИ УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ (указания по уходу на второй круг); 2) НЕМЕДЛЕННО УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ (указания по уходу на второй круг) (причина); 3) ВЫ УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ; 4) ЕСЛИ УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ (указания по уходу на второй круг); 5) УХОЖУ НА ВТОРОЙ КРУГ.	1) CONTINUE VISUALLY OR GO AROUND (missed approach instructions); 2) GO AROUND IMMEDIATELY (missed approach instructions) (reason); 3) ARE YOU GOING AROUND; 4) IF GOING AROUND (go-around instructions); 5) GOING AROUND.
VIII. Фразеология, применяемая при использовании вторичного обзорного радиолокатора (далее – ВОРЛ) И ADS-B		
79. Для запроса о возможностях оборудования ВОРЛ	1) СООБЩИТЕ ВОЗМОЖНОСТИ ОТВЕТЧИКА; 2) ОТВЕТЧИК (согласно указанному в плане полета);	1) ADVISE TRANSPONDER CAPABILITY; 2) TRANSPONDER (as shown in the flight plan);

	3) ОТВЕТЧИК ОТСУТСТВУЕТ.	3) NEGATIVE TRANSPONDER.
80. Для запроса о возможностях оборудования ADS-B	1) СООБЩИТЕ ВОЗМОЖНОСТИ ADS-B; 2) ПЕРЕДАТЧИК ADS-B (линия передачи данных); 3) ПРИЕМНИК ADS-B (линия передачи данных); 4) ADS-B ОТСУТСТВУЕТ.	1) ADVISE ADS-B CAPABILITY; 2) ADS-B TRANSMITTER (data link); 3) ADS-B RECEIVER (data link); 4) NEGATIVE ADS-B.
81. Для указания установить код на приемоответчике	1) ДЛЯ ВЫЛЕТА СКВОК (код); 2) СКВОК (код).	1) FOR DEPARTURE SQUAWK (code); 2) SQUAWK (code).
82. Для передачи пилоту команды повторно установить присвоенный ему режим и код	1) УСТАНОВИТЕ ПОВТОРНО СКВОК (режим) (код); 2) УСТАНАВЛИВАЮ ПОВТОРНО (режим) (код).	1) RESET SQUAWK (mode) (code); 2) RESETTING (mode) (code).
83. Команды повторно установить опознавание воздушного судна	ПОВТОРНО ВВЕДИТЕ ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ ИНДЕКС ВОЗДУШНОГО СУДНА (ADS-B или РЕЖИМ S).	REENTER (ADS-B or MODE S) AIRCRAFT IDENTIFICATION.
84. Для передачи пилоту команды подтвердить код, установленный на приемоответчике воздушного судна	1) ПОДТВЕРДИТЕ СКВОК (код); 2) СКВОК (код).	1) CONFIRM SQUAWK (code); 2) SQUAWKING (code).
85. Для передачи команды применять режим «ОПОЗНАВАНИЕ»	1) СКВОК (код) (И) ОПОЗНАВАНИЕ; 2) СКВОК СЛАБЫЙ; 3) СКВОК НОРМАЛЬНЫЙ; 4) ПЕРЕДАЙТЕ ОПОЗНАВАНИЕ ADS-B.	1) SQUAWK (code) (AND) IDENT; 2) SQUAWK LOW; 3) SQUAWK NORMAL; 4) TRANSMIT ADS-B IDENT.
86. Для передачи команды временно приостановить использование приемоответчика	СКВОК ТОЛЬКО НА ПРИЕМ.	SQUAWK STANDBY.
87. Для передачи команды установить аварийный код	СКВОК «МЕЙДЕЙ» (КОД СЕМЬ-СЕМЬ-НОЛЬ-НОЛЬ).	SQUAWK MAYDAY (CODE SEVEN-SEVEN-ZERO-ZERO).
88. Для передачи команды выключить приемоответчик и (или) передатчик ADS-B	1) СКВОК «СТОП» (ТОЛЬКО ПЕРЕДАЧА ADS-B); 2) ПРЕКРАТИТЕ ПЕРЕДАЧУ ADS-B (ТОЛЬКО ПРИЕМООТВЕТЧИК (код).	1) STOP SQUAWK (TRANSMIT ADS-B ONLY); 2) STOP ADS-B TRANSMISSION (SQUAWK (cod) ONLY).
89. Для передачи команды сообщить барометрическую высоту	1) СКВОК «ЧАРЛИ»; 2) ПЕРЕДАЙТЕ ВЫСОТУ ADS-B.	1) SQUAWK CHARLIE; 2) TRANSMIT ADS-B ALTITUDE.
90. Для передачи команды проверить установку величины давления и дать подтверждение эшелона	ПРОВЕРЬТЕ УСТАНОВКУ ВЫСОТОМЕРА И ПОДТВЕРДИТЕ (уровень).	CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM (level).

91. Для передачи команды прекратить передачу барометрической высоты из-за наличия неисправностей	1) ВЫКЛЮЧИТЕ РЕЖИМ ЧАРЛИ (или СТОП СКВОК ЧАРЛИ), НЕПРАВИЛЬНАЯ ИНДИКАЦИЯ; 2) ПРЕКРАТИТЕ ПЕРЕДАЧУ ВЫСОТЫ ADS-B (НЕПРАВИЛЬНАЯ ИНДИКАЦИЯ или причина).	1) STOP SQUAWK CHARLIE WRONGINDICATION; 2) STOP ADS-B ALTITUDE TRANSMISSION (WRONG INDICATION, or reason).
92. Для передачи команды проверить эшелон	ПОДТВЕРДИТЕ (уровень).	CONFIRM (level).
IX. Общая фразеология контрактного автоматического зависимого наблюдения		
93. Ухудшение характеристик автоматического зависимого наблюдения (automatic dependent surveillance – contract; далее – ADS-C)	ADS-C (или ADS-КОНТРАКТНОЕ) НЕ РАБОТАЕТ.	ADS-C (or ADS-CONTRACT) OUT OF SERVICE.
X. Фразеология при выдаче предупреждений		
94. Предупреждение о малой высоте	(позывной воздушного судна) ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ О МАЛОЙ ВЫСОТЕ, НЕМЕДЛЕННО ПРОВЕРЬТЕ ВАШУ ВЫСОТУ QNH\QFE (число) (единицы измерения). (МИНИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА ПОЛЕТА (высота).	(aircraft call sign) LOW ALTITUDE WARNING, CHECK YOUR ALTITUDE IMMEDIATELY, QNH IS (number) (units). (THE MINIMUM FLIGHT ALTITUDE IS (altitude).
95. Предупреждение о близости земли	(позывной воздушного судна) ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ О БЛИЗОСТИ ЗЕМЛИ.	(aircraft call sign) TERRAIN ALERT.
XI. Фразеология, используемая при связи между наземным персоналом и летным экипажем		
96. Запуск двигателей	1) (ВЫ) ГОТОВЫ К ЗАПУСКУ ДВИГАТЕЛЕЙ; 2) ЗАПУСКАЮ НОМЕР (номер (номера) двигателей).	1) (ARE YOU) READY TO START UP; 2) STARTING NUMBER (engine number (numbers).
97. Буксировка хвостом вперед	1) ВЫ ГОТОВЫ К ВЫТАЛКИВАНИЮ; 2) К ВЫТАЛКИВАНИЮ ГОТОВ; 3) ПОДТВЕРДИТЕ ВЫКЛЮЧЕНИЕ ТОРМОЗОВ; 4) ТОРМОЗА ВЫКЛЮЧЕНЫ; 5) НАЧИНАЕМ ВЫТАЛКИВАНИЕ; 6) ВЫТАЛКИВАНИЕ ЗАКОНЧЕНО; 7) БУКСИРОВКА ЗАКОНЧЕНА; 8) ПОДТВЕРДИТЕ ВКЛЮЧЕНИЕ ТОРМОЗОВ; 9) ТОРМОЗА ВКЛЮЧЕНЫ; 10) УБЕРИТЕ БУКСИР; 11) БУКСИР УБИРАЮ ЖДИТЕ ВИЗУАЛЬНОГО СИГНАЛА СЛЕВА (или СПРАВА).	1) ARE YOU READY FOR PUSHBACK; 2) READY FOR PUSHBACK; 3) CONFIRM BRAKES RELEASED; 4) BRAKES RELEASED; 5) COMMENCING PUSHBACK; 6) PUSHBACK COMPLETED; 7) STOP PUSHBACK; 8) CONFIRM BRAKES SET; 9) BRAKES SET; 10) DISCONNECT; 11) DISCONNECTING STAND BY FOR VISUAL AT YOUR LEFT (or RIGHT).