

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства транспорту України

10.06.2004

№

486

Зареєстровано в Міністерстві юстиції
України 06.07.2004 за № 844 / 9443

(Із змінами, внесеними
наказом Міністерства інфраструктури України
від 14 серпня 2012 року № 494)

ПРАВИЛА ВЕДЕННЯ РАДІОТЕЛЕФОННОГО ЗВ'ЯЗКУ ТА ФРАЗЕОЛОГІЯ РАДІООБМІНУ В ПОВІТРЯНОМУ ПРОСТОРІ УКРАЇНИ

1. Загальні положення

1.1. Ці Правила встановлюють вимоги щодо порядку ведення радіотелефонного зв'язку та застосування стандартної англійської та російської фразеології при виконанні польотів та обслуговуванні повітряного руху у повітряному просторі України.

1.2. Вимоги цих Правил поширюються на юридичних та фізичних осіб, діяльність яких пов'язана з виконанням польотів та обслуговуванням повітряного руху.

1.3. Правила призначено для екіпажів повітряних суден (ПС), фахівців обслуговування повітряного руху (ОПР) та іншого наземного персоналу, який здійснює радіотелефонний зв'язок англійською та російською мовами.

1.4. Нормативні посилання

При розробці цих Правил використовувалися такі нормативно-правові акти:
Повітряний кодекс України;

Правила польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України, затверджені наказом Мінтрансу України від 16.04.2003 №293, зареєстровані в Мін'юсті України 05.05.2003 за №346/7667;

Повідомлення щодо обслуговування повітряного руху - Авіаційні правила України, частина 85, затверджені наказом Мінтрансу України від 25.03.2002 №199, зареєстровані в Мін'юсті України 10.04.2002 за №354/6642;

Правила польотів. Додаток 2 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію;

Авіаційний електрозв'язок. Додаток 10 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, том 2 "Правила зв'язку, включаючи правила, що мають статус PANS";

Організація повітряного руху. Дос 4444 ATM/501 ICAO;

Додаткові регіональні правила. Дос 7030/4 ICAO;

Умовні позначення льотно-експлуатаційних агентств, авіаційних повноважних органів та служб. Дос 8585/127 ICAO.

(Абзаци шостий – десятий пункту 1.4 в редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494)

1.5. Визначення

У цих Правилах терміни мають такі значення:

абсолютна висота (Altitude) – відстань по вертикалі від середнього рівня моря до рівня, точки або об'єкта, прийнятого за точку;

авіаційний мобільний зв'язок (Aeronautical mobile service) – мобільний зв'язок між авіаційною (наземною) станцією та бортовою станцією або між бортовими станціями, у якому можуть також брати участь станції рятувальних засобів;

авіаційний мобільний супутниковий (маршрутний) зв'язок (Aeronautical mobile-satellite (route) service) – вид мобільного супутникового зв'язку, при якому мобільні наземні станції встановлені на борту ПС, у якому можуть також брати участь станції рятувальних засобів; *(Визначення терміну у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494).*

авіаційна станція (Aeronautical station) - наземна станція авіаційного мобільного зв'язку. В окремих випадках авіаційна станція може бути встановлена на борту морського судна або на платформі в морі;

авіаційний фіксований зв'язок (*Aeronautical fixed service*) – електрозв'язок між певними фіксованими пунктами, що призначений переважно для забезпечення безпеки аеронавігації, а також регулярності, ефективності та економічності повітряних сполучень;

аеродромний рух (*Aerodrome Traffic*) - увесь рух у зоні маневрування аеродрому, а також польоти всіх повітряних суден, які входять в аеродромне коло польотів, виходять з нього або перебувають у його межах;

бортова система попередження зіткнення (*TCAS*) - бортова система, що базується на сигналах вторинної радіолокації (*SSR*), функціонує незалежно від наземного обладнання й повідомляє пілоту про потенційно конфліктну ситуацію з повітряними суднами, які обладнані прийомовідповідачами вторинної радіолокації;

бортова станція (*Aircraft station*) - мобільна станція авіаційного мобільного зв'язку, яка встановлена на борту повітряного судна, за винятком станції, що відноситься до рятувальних засобів, які перебувають на борту повітряного судна;

відповідач (*Transponder*) - бортове приймально-передавальне радіолокаційне обладнання, що автоматично передає свій сигнал відразу після отримання сигналу-запиту наземного радіолокатора з будь-якого напрямку;

відносна висота (*Height*) - відстань по вертикалі від указанного вихідного рівня до рівня, точки або об'єкта, прийнятого за точку;

візуальне заходження на посадку (*Visual approach*) - заходження на посадку під час польоту за ППП, коли частина або вся процедура заходження за приладами не витримується, й заходження на посадку виконується візуально за наземними орієнтирами; (*Визначення терміну у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494*).

візуальні метеорологічні умови (*Visual Meteorological Conditions (VMC)*) – метеорологічні умови, виражені в значеннях дальності видимості, відстані до хмар та висоти нижньої межі хмар, що відповідають установленим значенням або перевищують їх;

вторинний радіолокатор (*Secondary radar*) - радіолокаційна система спостереження, яка передає сигнали запитів та приймає у відповідь сигнали бортових відповідачів; (*Визначення терміну у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494*).

глісада (*Glide Path*) - профіль зниження, установлений для вертикального наведення на кінцевому етапі заходження на посадку;

двосторонній зв'язок “повітря-земля” (*Air-ground communication*) - двосторонній зв'язок між повітряними суднами та станціями або пунктами на

поверхні землі; (Визначення терміну у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494).

диспетчерська вказівка (*Air traffic control instruction*) - директива, видана диспетчером повітряного руху пілота з метою виконання ним відповідних дій;

диспетчерський дозвіл (*Air Traffic Control Clearance*) – дозвіл командирів повітряного судна діяти відповідно до умов, установлених диспетчерським органом.

Термін “диспетчерський дозвіл” може скорочуватися до терміну “дозвіл”.

Скорочений термін “дозвіл” може використовуватися зі словами “на вирулювання”, “на зліт”, “на виліт”, “на політ за маршрутом”, “на заходження на посадку” або “на посадку” для позначення етапу польоту, до якого відноситься диспетчерський дозвіл;

доповідь з борту повітряного судна (*Air report (AIREP)*) - повідомлення з борту повітряного судна, що перебуває в польоті, яке складено відповідно до вимог щодо передачі повідомлень про місце, хід виконання польоту та/або метеорологічні умови;

ешелон польоту (*Flight Level*) - поверхня постійного атмосферного тиску, віднесена до встановленої величини тиску 760 мм. рт. ст. (1013,2 гектопаскалей /гПа/) і віддалена від інших таких поверхонь на величину встановлених інтервалів тиску.

Барометричний висотомір, калібрований відповідно до стандартної атмосфери:

при встановленні тиску за QNH показуватиме абсолютну висоту;

при встановленні тиску за QFE показуватиме відносну висоту над опорною точкою QFE;

при встановленні тиску 760 мм рт.ст. (1013,2 гПа) може бути використаний для індикації ешелонів польоту.

Терміни "відносна висота" та "абсолютна висота", що використовуються, означають приладні, а не геометричні відносні та абсолютні висоти;

ешелонування (*Separation*) - інтервал між повітряними судами, рівнями або лініями шляху;

запит щодо згоди (*Approval request*) - координація, що проводиться між органами обслуговування повітряного руху з метою видати дозвіл повітряному судну, яке ще не виконало виліт, у разі, якщо час польоту до рубежу передачі управління менше, ніж узгоджений мінімальний інтервал часу передачі повідомлень. Така координація проводиться і в разі, якщо повітряне судно перебуває в польоті, але має намір виконати політ за умовами, які відрізняються від

тих, що описані у взаємопогоджених процедурах;

інформація про рух (*Traffic information*) - інформація, що надається органом обслуговування повітряного руху екіпажу повітряного судна з метою попередження його про інші відомі повітряні судна або повітряні судна, які можуть перебувати недалеко від його місцезнаходження чи зазначеного маршруту польоту, що допомагає екіпажу запобігати зіткненню;

код вторинної оглядової радіолокації (ВОРЛ) (*Code SSR*) - номер, призначений конкретному багатоімпульсному сигналу відповіді, переданий відповідачем у режимі А або режимі С;

контрольований повітряний простір - частина повітряного простору, у межах якого забезпечується диспетчерське обслуговування повітряного руху відповідно до встановленої класифікації повітряного простору обслуговування повітряного руху.

До контрольованого повітряного простору відноситься повітряний простір обслуговування повітряного руху класів А, В, С, D та Е;

контрольований політ (*Controlled flight*) - будь-який політ, який виконується за наявності диспетчерського дозволу;

крейсерський рівень (*Cruising level*) - рівень (ешелон, висота), який підтримується повітряним судном упродовж значної частини польоту;

курс (*Heading*) - напрямок, який вказує повздовжня вісь повітряного судна, виражений в градусах від північного напрямку (дійсного, магнітного, компасного або умовного);

маршрут обслуговування повітряного руху (*ATS route*) - визначений маршрут, який призначений для спрямування потоку руху з метою забезпечення обслуговування повітряного руху. Зазначене поняття використовується для повітряної траси, контрольованого чи неконтрольованого маршруту, умовного маршруту, маршруту прибуття або вильоту тощо;

межа дії дозволу (*Clearance limit*) – пункт, до якого діє диспетчерський дозвіл, що виданий повітряному судну;

мобільна наземна станція (*Mobile surface station*) - станція авіаційного електрозв'язку, яка не є бортовою станцією і яка призначена для застосування під час руху або зупинок у пунктах, які попередньо не встановлені;

NOTAM (повідомлення для пілотів - *notice to airman*) - повідомлення, що розсилається засобами електрозв'язку і містить інформацію про введення у дію, стан або зміну будь-якого аеронавігаційного устаткування, обслуговування і правил або інформацію про небезпеку, своєчасне попередження про які має важливе значення

для персоналу, пов'язаного з виконанням польотів;

односторонній зв'язок “повітря-земля” (Air-to-ground communication) - односторонній зв'язок між повітряними суднами та станціями або пунктами на поверхні землі; *(Визначення терміну у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494).*

односторонній зв'язок “земля-повітря”(Ground-to-air communication) - односторонній зв'язок між станціями або пунктами, розміщеними на поверхні землі, та повітряними суднами; *(Визначення терміну у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494).*

основна станція (Regular station) - станція, яка вибирається з переліку станцій, що створюють покриття двостороннім радіотелефонним зв'язком “повітря-земля” на маршруті, для зв'язку з повітряними суднами або для перехоплення повідомлень з бортів повітряних суден за нормальних умов; *(Визначення терміну у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494).*

основний місцевий рух (Essential local traffic) - це рух будь-яких ПС, транспортних засобів або персоналу в зоні маневрування чи поблизу неї або рух навколо аеродрому, який може створювати небезпеку для відповідного ПС; *(Визначення терміну у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494).*

основний рух (Essential traffic) – це контрольований рух, ешелонування якого забезпечується органом ОНР, але в разі забезпечення ешелонування конкретного контрольованого польоту відносно іншого контрольованого руху відповідний мінімум ешелонування не дотримується або не буде дотримуватися; *(Визначення терміну у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494).*

передача “бліндом” (Blind transmission) - передача повідомлень від однієї станції до іншої, якщо двосторонній зв'язок неможливо встановити, але є впевненість, що станція, яку викликають, може прийняти передачу;

передача контролю (Transfer of control) – передача відповідальності за надання диспетчерського обслуговування повітряного руху від одного органу обслуговування повітряного руху наступному;

план польоту (Flight plan (FPL)) - установлені відомості про намічений політ або частини польоту повітряного судна, які надаються органам обслуговування повітряного руху;

політ за правилами візуальних польотів (VFR flight) - політ, що виконується відповідно до правил візуальних польотів (ПВП);

політ за правилами польотів за приладами (IFR flight) - політ, що виконується відповідно до правил польотів за приладами (ППП);

прискорення дозволу (Expedite clearance) - координація, що здійснюється між органами обслуговування повітряного руху з метою прискорити видачу дозволу повітряному судну, що перебуває в польоті, у разі, якщо час польоту до рубежу передачі управління менше узгодженого мінімального інтервалу часу передачі повідомлень;

радіолокаційна ідентифікація (Radar identification) - ситуація, коли радіолокаційне місце конкретного повітряного судна спостерігається диспетчером повітряного руху та ідентифікується на радіолокаційному дисплеї;

радіолокаційний контакт (Radar contact) - ситуація, коли радіолокаційне місце відповідного повітряного судна ідентифіковано на радіолокаційному дисплеї;

радіолокаційне наведення (Radar vectoring) - забезпечення навігаційного наведення повітряних суден у формі надання визначеного курсу на підставі використання радіолокатора;

радіомовлення (Broadcast) - передача інформації, що стосується аеронавігації, яка не адресується конкретній станції або станціям;

слот (Calculated Take-off Time) – розрахований час, у який ПС повинно виконати зліт. Слот є частиною диспетчерського дозволу на виліт». (Визначення терміну у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494).

стандартний маршрут вильоту за приладами (Standard instrument departure (SID)) - маршрут вильоту, що зв'язує аеродром або певну злітно-посадкову смугу аеродрому з призначеною основною точкою, як правило, на заданому маршруті обслуговування повітряного руху, де розпочинається етап польоту за маршрутом;

стандартний маршрут прибуття за приладами (Standard instrument arrival (STAR)) - установлений маршрут прибуття згідно з правилами польотів за приладами (IFR), що зв'язує основну точку, як правило, на маршруті обслуговування повітряного руху з точкою, від якої може розпочинатися політ за встановленою схемою заходження на посадку за приладами;

точка передачі донесень (Reporting point) - установлене місце, щодо якого може бути повідомлено місце повітряного судна;

трек (Track) - проекція траєкторії польоту повітряного судна на земну поверхню, напрямок якої в будь-якій точці польоту виражений в градусах від північного напрямку (дійсного, магнітного або умовного).

1.6. Скорочення

У цих Правилах скорочення мають такі значення:

1.6.1. Скорочення українською мовою

ВОРЛ	- вторинний оглядовий радіолокатор;
ВОХР	- воєнізована охорона;
ВМУ	- візуальні метеорологічні умови;
ДВЧ	- дуже високі частоти;
ЕСТЗП	- електросвітлотехнічне забезпечення польотів;
ЗПС	- злітно-посадкова смуга;
ІКАО	- Міжнародна організація цивільної авіації;
КРМ	- курсовий радіомаяк;
ОПР	- обслуговування повітряного руху;
ПВП	- правила візуальних польотів;
ППП	- правила польотів за приладами;
ПРЛ	- посадковий радіолокатор;
ПС	- повітряне судно;
РД	- руліжна доріжка;
УПР	- управління повітряним рухом.

1.6.2. Нижче наведені скорочення англійською мовою, що при здійсненні радіотелефонного зв'язку вимовляються як окремі літери англійського алфавіту для передачі слів та літер без використання кодових слів. Зірочкою (*) позначені скорочення, що вимовляються як повні слова.

ACC (<i>Area Control Center</i>)	- районний диспетчерський центр (РДЦ);
ADF (<i>Automatic Direction Finding Equipment</i>)	- автоматичний радіопеленгатор (АРП);
ADS (<i>Automatic Dependent Surveillance</i>)	- автоматичне залежне спостереження;

(Визначення терміну у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494).

AFIS* (<i>Aerodrome Flight Information Service</i>)	- аеродромне польотно-інформаційне обслуговування;
AGL (<i>Above Ground Level</i>)	- над рівнем землі;
AIP (<i>Aeronautical Information Publication</i>)	- збірник аеронавігаційної інформації;

AIC (*Aeronautical Information Circular*) - циркуляр аеронавігаційної інформації;

AIS (*Aeronautical Information Service*) - служба аеронавігаційної інформації;

AMSL (*Above Mean Sea Level*) - над середнім рівнем моря;

ATC (*Air Traffic Control*) - управління повітряним рухом;

ATD (*Actual Time of Departure*) - фактичний час вильоту;

ATIS* (*Automatic Terminal Information Service*) - автоматичне термінальне інформаційне обслуговування;

ATS (*Air Traffic Service*) - обслуговування повітряного руху (ОПР);

CAVOK* (*Visibility, cloud and present weather better than prescribed values or conditions*) - видимість, хмарність та поточні погодні умови кращі, ніж зазначені величини та умови;
(*CAVOK pronounced Cav-okay*))

CPDLC (*controller-pilot data link communication*) - зв'язок «диспетчер - пілот» за лінією передавання даних;

(Визначення терміну у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494).

CTOT (*Calculated Take-off Time*) - слот

(Визначення терміну у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494).

CTR (*Control Zone*) - диспетчерська зона;

DME (*Distance Measuring Equipment*) - далекомірне обладнання;

GBAS/SBAS (*ground/space based augmentation system*) - наземна/космічна система функціонального доповнення;

(Визначення терміну у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494).

GNSS (*global navigation satellite system*) - глобальна навігаційна супутникова система;

EAT (*Expected Approach Time*) - очікуваний час заходження на посадку;

ELT (*Emergency locator transmitter*) - аварійний приводний передавач;

ETA (*Estimated Time of Arrival*) - розрахунковий час прибуття;

ETD (*Estimated Time of Departure*) - розрахунковий час вильоту;

FIR (*Flight Information Region*) - район польотної інформації (РПІ);

GAT (*General air traffic*) - загальний повітряний рух;

HF (*High Frequency*) - висока частота (3 – 30 МГц);

IFR (<i>Instrument Flight Rules</i>)	- правила польотів за приладами (ППП);
ILS (<i>Instrument Landing System</i>)	- інструментальна система посадки;
IMC (<i>Instrument Meteorological Conditions</i>)	- приладні метеорологічні умови (ПМУ);
INFO* (<i>Information</i>)	- інформація;
MET* (<i>Meteorological</i>)	- метеорологічний;
METAR* (<i>Routine aviation aerodrome weather report</i>)	-регулярне авіаційне метеорологічне зведення про погоду на аеродромі в кодовій формі;
MLS (<i>Microwave Landing System</i>)	- мікрохвильова система посадки;
NDB (<i>NON-directional radio beacon</i>)	- ненаправлений радіомаяк;
NIL* (<i>None or I have nothing to send you</i>)	- немає, або мені немає чого вам передати;
NOTAM* (<i>Notice to airman</i>)	- повідомлення, що розсилається засобами електрозв'язку і містить інформацію про введення у дію, стан або зміну будь-якого аеронавігаційного устаткування, обслуговування і правил або інформацію про небезпеку, своєчасне попередження про які має важливе значення для персоналу, пов'язаного з виконанням польотів;
OAT (<i>Operational air traffic</i>)	- операційний повітряний рух;
PAOAS (<i>Parallel approach obstacle assessment surface</i>)	- оцінка перешкод на поверхні для заходження на посадку на паралельні ЗПС;
POB (<i>Persons on board</i>)	- кількість людей на борту повітряного судна;
QFE (<i>The observed pressure at a specified datum (usually aerodrome or runway threshold elevation) corrected for temperature</i>)	- кодове позначення тиску на рівні аеродрому або порогу ЗПС;
QNH (<i>Altimeter sub-scale setting to obtain elevation when on the ground and indications elevation when of in air</i>)	- кодове позначення тиску, приведенного до середнього рівня моря за стандартною атмосферою (QNH);

RA (<i>Resolution Advisory</i>)	- рекомендація щодо уникнення зіткнення;
RAIM (<i>Receiver Autonomous Integrity Monitoring</i>)	- автономний контроль цілісності у приймачі;

(Визначення терміну у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494).

RCC (<i>Rescue co-ordination center</i>)	- координаційний центр пошуку та рятування;
---	---

RNAV* (<i>Area Navigation</i>)	- зональна навігація;
---	-----------------------

RVR (<i>Runway Visual Range</i>)	- дальність видимості на ЗПС;
---	-------------------------------

RVSM (<i>Reduced Vertical Separation Minimum</i>)	- скорочений мінімум вертикального ешелонування;
--	--

SELCAL* (<i>Selective Calling System</i>)	- система, що забезпечує вибірковий виклик окремого повітряного судна за допомогою радіотелефонного каналу, який зв'язує наземну станцію з цим повітряним судном;
--	---

SID* (<i>Standard Instrument Departure</i>)	- стандартний маршрут вильоту за приладами;
--	---

SIGMET* (<i>Significant information concerning en-route weather phenomena which may affect the safety of aircraft operations</i>)	- інформація про фактичне або очікуване виникнення визначених явищ погоди за маршрутом польоту, що можуть вплинути на безпеку польотів повітряних суден;
--	--

SNOWTAM*	- повідомлення NOTAM спеціальної серії про наявність небезпечних умов на аеродромі, що склалися через сніг, лід або воду в суміші зі снігом та льодом;
-----------------	--

SPECIAL*	- спеціальне метеорологічне зведення про фактичну погоду на аеродромі, що розповсюджується в межах аеродрому;
-----------------	---

SSR (<i>Secondary Surveillance Radar</i>)	- вторинний оглядовий радіолокатор (ВОРЛ);
--	--

STAR* (<i>Standard (instrument) arrival</i>)	- стандартний маршрут прибуття за приладами;
---	--

TAF* (<i>Aerodrome Forecast in abbreviated form</i>)	- прогноз для аеродрому в кодовій формі;
---	--

TCAS/ACAS» (<i>Traffic/Airborn Alert and Collision Avoiding System</i>)	- бортова система попередження та уникнення зіткнення повітряних суден у повітрі, вимовляється (Tee-Kas – ТИ-КАС, А-Kas – ЕЙ-КАС);
--	--

(Визначення терміну у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від

14.08.2012 № 494).

TMA (<i>Terminal Control Area</i>)	- термінальний диспетчерський район;
UHF (<i>Ultra High Frequency</i>)	- ультрависока частота (300 - 3000 МГц) (УВЧ);
UTC (<i>Co-ordinated Universal Time</i>)	- скоординований всесвітній час;
VFR (<i>Visual Flight Rules</i>)	- правила візуальних польотів (ПВП);
VMC (<i>Visual Meteorological Conditions</i>)	- візуальні метеорологічні умови (ВМУ);
VHF (<i>Very High Frequency</i>)	- дуже висока частота (30 - 300 МГц) (ДВЧ);
VIP (<i>Very Important Person</i>)	- дуже важлива персона;
VOLMET* (<i>Meteorological information for aircraft in flight</i>)	- регулярна радіомовна передача метеорологічної інформації для повітряних суден, що перебувають у польоті;
VOR (<i>Very High Frequency Omnidirectional Radio Range</i>)	- усенаправлений ДВЧ-радіомаяк.

1.6.3. Скорочення російською мовою, що використовуються при здійсненні радіотелефонного зв'язку без використання кодових слів:

БПРМ	- ближня приводна радіостанція з радіомаркером (ближняя приводная радиостанция с радиомаркером);
ВВС	- військово-повітряні сили (военно-воздушные силы);
ВПП	- злітно-посадкова смуга (взлетно-посадочная полоса);
ВПР	- висота прийняття рішення (высота принятия решения);
ВРЛ	- вторинний радіолокатор (вторичный радиолокатор);
ВС	- повітряне судно (воздушное судно);
ДПРМ	- дальня приводна радіостанція з радіомаркером (дальняя приводная радиостанция с радиомаркером);
ІПП	- інструкція з виконання польотів (инструкция по производству полётов);
КП	- командний пункт (командный пункт);
КТА	- контрольна точка аеродрому (контрольная точка аэродрома);
МС	- місце стоянки повітряного судна (место стоянки воздушного судна);
МРД	- магістральна руліжна доріжка (магистральная рулёжная дорожка);
ОВД	- обслуговування повітряного руху (обслуживание воздушного движения);
ОПВП	- особливі правила візуальних польотів (особые правила

	визуальных полетов);
ОПРС	- окрема приводна радіостанція (отдельная приводная радиостанция);
ОСП	- обладнання системи посадки (оборудование системы посадки);
ПВО	- протиповітряна оборона (противовоздушная оборона);
ПВП	- правила візуальних польотів (правила визуальных полетов);
ПОД	- пункт обов'язкового донесення (пункт обязательного донесения);
ППП	- правила польотів за приладами (правила полетов по приборам);
РД	- руліжна доріжка (рулежная дорожка);
РЛЭ	- керівництво з льотної експлуатації (руководство по летной эксплуатации);
РП	- керівник польотів (руководитель полетов);
РПА	- керівник польотів аеродрому (руководитель полетов аэродрома);
РПР	- керівник польотів району (руководитель полетов района);
РСБН	- радіотехнічна система ближньої навігації (радиотехническая система ближней навигации);
РСП	- радіолокаційна система посадки (радиолокационная система посадки);
УВД	- управління повітряним рухом (управление воздушным движением).

2. Загальні правила ведення радіотелефонного зв'язку

2.1. Основні положення

2.1.1. Правила ведення радіотелефонного зв'язку встановлюють стандартні процедури ведення зв'язку між пілотами, персоналом обслуговування повітряного руху (ОПР) та іншим наземним персоналом. Для ведення радіообміну персонал повинен використовувати стандартну російську та англійську фразеологію у випадках, передбачених цими Правилами, для надання відповідних указівок, дозволів, рекомендацій, інформації тощо.

2.1.2. Ведення радіообміну між екіпажами ПС, органами ОПР та відповідними наземними службами на території України, у повітряному просторі України та повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за ОПР покладено на Україну, здійснюється англійською або російською мовами.

Вимоги щодо рівня володіння мовою ведення радіотелефонного зв'язку пілотами, штурманами, диспетчерами та операторами авіаційних станцій наведені у

Правилах видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 07 грудня 1998 року № 486, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 29 грудня 1998 року за № 833/3273.

(Підпункт 2.1.2 у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494).

2.1.3. Стандартна російська та/або англійська фразеологія повинна використовуватися у всіх ситуаціях, для яких вона визначена.

Якщо для передачі наперед задуманого повідомлення недостатньо стандартної фразеології, потрібно використовувати звичайну розмовну мову.

(Підпункт 2.1.3 у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494).

2.1.4. Англійська мова повинна застосовуватися на запит будь-якої бортової станції під час виконання контрольованих польотів на маршрутах та на міжнародних аеродромах.

(Підпункт 2.1.4 у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494).

2.1.5. Мови, які використовуються відповідною наземною станцією, повинні бути опубліковані у Збірнику аеронавігаційної інформації України або в інших публікаціях, пов'язаних з такими станціями.».

(Підпункт 2.1.5 пункту 2.1 в редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494)

2.2. Категорії повідомлень

2.2.1. Категорії повідомлень в авіаційному мобільному зв'язку, пріоритети під час установаження радіозв'язку та передачі повідомлень наведені в додатку 1 до цих Правил.

2.2.2. Повідомлення про "лихо" та аварійний рух обробляються відповідно до положень, що містяться в розділі 4 цих Правил.

2.2.3. Термінові повідомлення та терміновий рух, а також повідомлення, яким передував сигнал медико-санітарного транспорту, обробляються згідно з положеннями розділу 4 цих Правил.

2.2.4. Повідомлення щодо безпеки польотів охоплюють таке:

повідомлення щодо руху ПС та управління (див. Повідомлення щодо ОПР - Авіаційні правила України, частина 85);

повідомлення, що складаються льотно-експлуатаційними агентствами або на борту ПС і мають безпосередній стосунок до ПС, що перебуває в польоті;

метеорологічну інформацію, що має пряме відношення до ПС, яке перебуває в польоті або готується до вильоту (передану індивідуально або призначену для радіомовлення);

інші повідомлення щодо ПС, які перебувають у польоті або готуються до вильоту.

2.2.5. Метеорологічні повідомлення складаються з метеорологічної інформації, яка передається на борт або з борту ПС, крім інформації, що зазначена в абзаці третьому підпункту 2.2.4 цих Правил.

2.2.6. Повідомлення щодо регулярності польотів охоплюють:

повідомлення щодо експлуатації чи технічного обслуговування засобів, що мають важливе значення для забезпечення безпеки та регулярності польотів ПС;

повідомлення щодо обслуговування ПС;

указівки представників льотно-експлуатаційних агентств щодо змін потреб, які пов'язані з пасажирями та екіпажем і викликані неминучими відхиленнями від розкладу. Неприпустиме введення індивідуальних потреб пасажирів або екіпажу до повідомлень такого типу;

повідомлення щодо незапланованої посадки, яке повинно зробити ПС;

повідомлення щодо частин і матеріалів, терміново необхідних для ПС;

повідомлення щодо змін розкладу польотів ПС.

2.2.7. Інші повідомлення, які не зазначені в пункті 2.2 цих Правил, не передаються на радіотелефонних частотах (каналах) авіаційного мобільного зв'язку, якщо для досягнення поставленої мети можуть використовуватися наземні канали авіаційного фіксованого зв'язку.

2.2.8. Органи ОПР, що використовують канали прямого зв'язку між пілотом і диспетчером, можуть обробити повідомлення щодо регулярності польотів за умови, що це не перешкодить виконанню їх основних обов'язків, а також за умови відсутності інших каналів для обробки таких повідомлень.

2.2.9. Повідомлення однакової терміновості слід передавати в порядку їх надходження.

2.2.10. Зв'язок "повітря-повітря" здійснюється за допомогою каналу "интерпайлот" та охоплює повідомлення з будь-яких питань, які впливають на безпеку та регулярність польоту. Категорія та терміновість таких повідомлень визначаються на підставі їхнього змісту відповідно до положень, викладених у пункті 2.2 цих Правил.

2.3. Анулювання повідомлень

2.3.1. У разі, якщо передача повідомлення не була повністю завершена на момент одержання вказівок про його відміну, станція, яка передає повідомлення, дає вказівку станції, яка приймає повідомлення, не брати до уваги неповну передачу. У цьому випадку використовується фраза " ОШИБОЧНО " (DISREGARD).

(Підпункт 2.3.1 у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494).

2.3.2. Якщо очікується корегування повністю переданого повідомлення і необхідно поінформувати станцію, що приймає повідомлення, не починати подальші дії або якщо доставка чи подальша ретрансляція повідомлення не може бути здійснена, така передача повинна бути скасована. Під час радіотелефонного зв'язку використовується фраза " ОТМЕНЯЮ " (CANCEL).

(Підпункт 2.3.2 у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494).

2.3.3. Станція, що скасовує передачу, відповідає за будь-які подальші дії, що викликані такою відміною.

3. Радіотелефонні процедури

3.1. Порядок ведення радіопередачі

3.1.1. Для запобігання непотрібним затримкам під час зв'язку кожне підготовлене в письмовому вигляді повідомлення слід прочитати перед тим, як розпочати передачу.

3.1.2. Передача ведеться у стислій формі, звичайним розмовним тоном з використанням стандартної фразеології.

3.1.3. Під час здійснення радіопередачі повинен забезпечуватися чітке та задовільне приймання повідомлень. Для досягнення цієї мети екіпаж ПС, орган ОПР або інший відповідний наземний персонал повинні:

вимовляти кожне слово виразно та зрозуміло;

дотримуватися такої швидкості мовлення, яка б не перевищувала 100 слів за хвилину. Якщо повідомлення, що передається на борт ПС, потребує запису, швидкість мовлення потрібно знизити для того, щоб таке повідомлення можна було записати. Невелика пауза перед або після цифр дає змогу легше їх зрозуміти;

зберігати гучність мовлення на постійному рівні;

знати техніку користування мікрофоном, особливо стосовно витримування постійної відстані до мікрофона, якщо не використовується модулятор з постійним рівнем;

тимчасово припинити розмову, коли виникла потреба відвернутися від мікрофона.

3.1.4. Після виклику авіаційної станції, що приймає повідомлення, повинно минути принаймні 10 секунд перед тим, як буде виконаний наступний виклик. Це необхідно для запобігання непотрібним передачам у той час, як авіаційна станція готується відповісти на попередній виклик.

(Підпункт 3.1.4 у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494).

3.1.5. Для передачі повідомлень необхідно використовувати розмовну мову або стандартні фрази без зміни змісту повідомлення. Скорочення, що містяться в тексті повідомлення, треба перетворити в повні слова та фрази, за винятком тих, що, зважаючи на часте та широко розповсюджене їх застосування, є зрозумілими для авіаційного персоналу.

3.1.6. Для прискорення передачі повідомлень не слід уживати кодових слів радіотелефонного алфавіту, якщо від цього не постраждає правильність приймання та розуміння повідомлення.

3.1.7. Під час передачі довгих повідомлень необхідно робити короткі зупинки для того, щоб переконатися, що частота, на якій ведеться передача, не зайнята, та надати змогу оператору станції, що приймає такі повідомлення, при потребі, зробити запит на повторення неприйнятих частин повідомлення.

3.1.8. Якщо авіаційну станцію одночасно викликають декілька бортових станцій, рішення щодо порядку встановлення зв'язку з ПС приймає авіаційна станція.

3.1.9. Тривалість ведення зв'язку між бортовими станціями визначається

бортовою станцією, яка здійснює приймання, якщо немає заперечень з боку авіаційної станції. Якщо такий зв'язок здійснюється на частоті авіаційної станції органу ОПР, необхідно одержати від неї попередній дозвіл. Для короткого обміну такий дозвіл не потрібний.

3.1.10. Радіообмін між авіаційною та бортовою станцією повинен реєструватися та зберігатися у встановленому порядку.

3.1.11. При веденні радіотелефонного зв'язку використовуються стандартні слова та фрази, наведені в додатку 2 до цих Правил.

3.1.12. Повідомлення, які обробляються в авіаційному мобільному зв'язку, складаються з відповідних частин, що передаються у такому порядку:

- а) виклик з указівкою адресата та відправника;
- б) текст.

Приклади повідомлень наведено в табл. 1.

Таблиця 1

	Російська фразеологія	Англійська фразеологія
(виклик пілота)	ЛЬВОВ РАДАР, АЭРОЧАРТЕР 652	L'VIV RADAR, AEROCHARTER 652
(текст)	ПРОШУ ПРОВЕРКУ СВЯЗИ	REQUEST RADIO CHECK
(виклик органу ОПР)	АЭРОЧАРТЕР 652, ЛЬВОВ РАДАР	AEROCHARTER 652 L'VIV RADAR
(текст)	РАБОТАЙТЕ ВАРШАВА РАДАР 120,95	CONTACT WARSAW RADAR 120,95

(Приклад до пункту 3.1.12 в редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494)

3.2. Передача літер

3.2.1. Для передачі літер каналами радіотелефонного зв'язку використовуються кодові слова алфавіту, що наведені в додатку 3 до цих Правил.

3.2.2. Коли каналами радіотелефонного зв'язку передаються власні імена, скорочення назв служб та інші слова, сприйняття яких сумнівне, використовуються кодові слова алфавіту.

3.3. Передача чисел

3.3.1. Вимова чисел здійснюється згідно з таблицею, що наведена в додатку 4 до цих Правил.

3.3.2. Під час передачі чисел англійською мовою кожна цифра вимовляється окремо, за винятком випадків, зазначених у підпункті 3.3.6 цих Правил.

3.3.3. Російською мовою числові значення, що складаються з двох і більше цифр, передаються, як правило, одиницями, сотнями, тисячами, наприклад: 18 – восемнадцать, 24 – двадцать четыре, 72 – семьдесят два, 115 – сто пятнадцать, 2400 – две тысячи четыреста.

Винятком з цього правила є передача числових значень номерів ешелонів польоту (окрім FL100, FL200, FL300, FL400) та кодів ВОРЛ, коли кожна цифра вимовляється окремо.

3.3.4. У разі ненадійного радіозв'язку під час передачі російською мовою числових значень (курсу, висоти, атмосферного тиску, видимості, часу тощо) кожна цифра передається окремо. Під час передачі цілих тисяч кожен знак у числі тисяч вимовляється окремо, після чого йде слово «ТЫСЯЧА».

Під час передачі російською мовою повних позивних ПС, що відповідають реєстраційному номеру ПС, які складаються тільки з чисел, слово «ТЫСЯЧА» не передається.

3.3.5. Приклади застосування передачі даних, викладених в підпунктах 3.3.2 - 3.3.4, наведено в додатку 5 до цих Правил.

3.3.6. При передачі англійською мовою всіх чисел, що використовуються в даних про абсолютну або відносну висоту, висоту хмар, видимість та дальність видимості на ЗПС (RVR), у яких містяться цілі сотні і цілі тисячі, вимовляється окремо кожна цифра в числі, що позначає кількість сотень або тисяч, після чого йде, відповідно, слово HUNDRED або THOUSAND. При передачі сполучень тисяч і цілих сотень вимовляється кожна цифра в числі, що позначає кількість тисяч, після чого йдуть слово THOUSAND, число сотень, а згодом іде слово HUNDRED. Нумери ешелонів польотів FL100, FL200, FL300 тощо передаються як цілі сотні, наприклад "FLIGHT LEVEL ONE HUNDRED"

Приклади вимови чисел англійською мовою наведено в додатку 6 до цих Правил.

3.3.7. Десяткові дробі в певній послідовності передаються російською мовою

відповідно до підпункту 3.3.3 за допомогою слова “ЗАПЯТАЯ”, а англійською - відповідно до підпункту 3.3.2 за допомогою слова “DECIMAL”.

Приклади передач таких чисел наведено в табл. 2.

Таблиця 2

Число	Російська фразеологія	Англійська фразеологія
118.1	СТО ВОСЕМНАДЦАТЬ ЗАПЯТАЯ ОДИН	ONE ONE EIGHT DECIMAL ONE
120.375	СТО ДВАДЦАТЬ ЗАПЯТАЯ ТРИДЦАТЬ СЕМЬ	ONE TWO ZERO DECIMAL THREE SEVEN
120.380	СТО ДВАДЦАТЬ ЗАПЯТАЯ ТРИСТА ВОСЕМЬДЕСЯТ	ONE TWO ZERO DECIMAL THREE EIGHT ZERO

3.4. Передача часу

3.4.1. Під час передачі часу необхідно вказати лише хвилини цього часу. Проте, коли виникає імовірність будь-якої невизначеності, слід вказати годину.

Приклади передач часу наведено в табл. 3.

Таблиця 3

Час*	Російська фразеологія	Англійська фразеологія
08.23	ДВАДЦАТЬ ТРИ или НОЛЬ ВОСЕМЬ ДВАДЦАТЬ ТРИ	TWO THREE or ZERO EIGHT TWO THREE
13.00	ТРИНАДЦАТЬ НОЛЬ НОЛЬ	ONE THREE ZERO ZERO
20.57	ПЯТЬДЕСЯТ СЕМЬ или ДВАДЦАТЬ ПЯТЬДЕСЯТ СЕМЬ	FIVE SEVEN or TWO ZERO FIVE SEVEN

* В авіації використовується узгоджений Всесвітній скоординований час (UTC).

3.4.2. Пілоти можуть перевірити час у відповідного органу ОПП. Під час такої перевірки час указується з точністю до найближчої половини хвилини (див. табл. 4).

Таблиця 4

Орган ОПП	Екіпаж ПС
FASTAIR 345, TIME 06.11 ФАСТЕР 345, ВРЕМЯ 06.11	FASTAIR 345, REQUEST TIME CHECK. ФАСТЕР 345, ПРОШУ ПРОВЕРКУ ВРЕМЕНИ

FASTAIR 345, TIME 06.15 AND A HALF ФАСТЕР 345, ВРЕМЯ 06.15 С ПОЛОВИНОЙ	
--	--

3.4.3. Для перевірки точності приймання переданих чисел станція, що передавала повідомлення, просить станцію, що прийняла повідомлення, повторити їх.

3.5. Виклик

3.5.1. Радіотелефонні позивні авіаційних станцій

Радіотелефонний позивний авіаційної станції в авіаційному мобільному зв'язку складається з:

- а) назви місця розташування;
- б) назви органу або виду обслуговування, що надається.

3.5.1.1. Орган або вид обслуговування позначаються відповідними позивними, що наведені в додатку 7 до цих Правил. За умови встановлення задовільного зв'язку радіотелефонний позивний авіаційної станції може бути пропущений.

3.5.1.2. Для ведення радіотелефонного зв'язку кожному абоненту наземного спецтранспорту присвоюються такі позивні:

- "Движение" (№) - машина керівника польотів (цивільного або військового);
 - "Аэродромная" (№) - машина аеродромної служби;
 - "Метео" (№) - машина авіаційної метеорологічної станції цивільної (АМСЦ);
 - "Радио" (№) - машина (автобус) служби радіотехнічного забезпечення польотів;
 - "Свет" (№) - машина служби електросвітлотехнічного забезпечення польотів (ЕСТЗП);
 - "Охрана" (№) - машина воєнізованої охорони (ВОХР);
 - "ПАЛ" (№) - машина радіолабораторії;
 - "Служебный" (№) - автобус для доставки льотного складу.
- Для наземного спецтранспорту назва місця розташування не застосовується.

3.5.2. Радіотелефонні позивні повітряних суден

3.5.2.1. Повні позивні

Радіотелефонні позивні поділяються на такі типи:

тип “а” - знаки, що відповідають реєстраційним знакам ПС;

тип “б” - радіотелефонне позначення льотно-експлуатаційного агентства, за яким ідуть останні чотири знаки реєстраційного знака ПС;

тип “в” - радіотелефонне позначення льотно-експлуатаційного агентства, за яким іде позначення рейсу.

Назва заводу - виробника ПС або назва типу ПС може використовуватися як радіотелефонний префікс позивного типу “а”, як зазначено у табл. 5 під знаком “*”.

Радіотелефонні позначення за типом “б” і “в” містяться в документі ІКАО Doc. 8585 чинного видання.

Приклад

Індекс ICAO	Радіотелефонне позначення
UKR	AIR UKRAINE
UAP	AIR TRACKER
BAW	SPEEDBIRD

Кожна літера в позивному ПС, за винятком радіотелефонних позначень авіакомпаній та типу ПС, повинна вимовлятися окремо з використанням кодових слів алфавіту.

Використання радіотелефонного позивного типу “б” або “в” без радіотелефонного позначення може призвести до непорозуміння.

Приклад

Рейс UAP 101 складається з індексу UAP та цифрового позначення номера рейсу 101. Радіотелефонний позивний - “АЭРОТРЭКЕР СТО ОДИН” (AIR TRACKER ONE ZERO ONE).

3.5.3. Скорочені позивні

Радіотелефонні позивні ПС, які зазначені в підпункті 3.5.2, крім тих, які зазначені в підпункті 3.5.2 для типу “в” можуть бути скорочені. Скорочені позивні передаються в такій формі:

тип “а” - перший знак реєстраційного знака і не менше двох останніх знаків.

Однак, якщо радіотелефонний позивний складається лише з числових знаків, слід скорочувати тільки перші дві цифри;

тип “б” - радіотелефонне позначення льотно-експлуатаційного агентства, за яким ідуть не менш двох останніх реєстраційних знаків ПС;

тип “в” - скорочена форма відсутня.

Замість першого знака зазначеного вище позивного типу “а” може використовуватися або назва заводу - виробника повітряного судна, або тип ПС.

Приклади повних і скорочених позивних наведено в табл. 5.

Таблиця 5

	Тип “а”				Тип “б”	Тип “в”
<i>Повний позивний</i>	UR87528; 85265	N57826; N753DA	*CESSNA FABCD	*CITATION FABCD	VARIG PVMA	SCANDINAVIAN 937
<i>Скорочений позивний</i>	U28 або U528; 265	N26 або N826; N3DA	*CESSNA CD або CESSNA BCD	*CITATION CD або CITATION BCD	VARIG MA або VARIG VMA	(Скорочена форма відсутня)

3.5.4. Зміна радіотелефонного позивного

3.5.4.1. Екіпаж ПС не змінює типу свого радіотелефонного позивного під час польоту, за винятком тимчасових змін за вказівкою органу ОПП з метою безпеки.

3.5.4.2. У виняткових обставинах орган ОПП може дати вказівку ПС змінити радіотелефонний позивний, коли схожість між двома та більше радіопозивними така, що існує імовірність плутанини.

Приклад

а) АЭРОФЛОТ 723 (AEROFLOT 723) та ТРАНССОВИЕТ 723 (TRANSOVIET 723);

б) GASSB та GATSB.

3.5.4.3. Зміна радіотелефонного позивного повітряного судна є тимчасовим заходом і застосовується в межах повітряного простору, де існує імовірність плутанини.

Приклад

Російська фразеологія	Англійська фразеологія
АЭРОФЛОТ 723 ИЗМЕНИТЕ ВАШ ПОЗЫВНОЙ НА АЭРОФЛОТ 333 (ДО ДАЛЬНЕЙШИХ УКАЗАНИЙ)	AEROFLOT 723 CHANGE YOUR CALL SIGN TO AEROFLOT 333 (UNTIL FURTHER ADVISES)

(Приклад до підпункту 3.5.4.3 в редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494)

3.5.5. Установлення радіотелефонного зв'язку

3.5.5.1. Під час установлення зв'язку завжди використовуються повні радіотелефонні позивні. Виклик під час установлення зв'язку повітряними суднами виконується відповідно до порядку, наведеного в додатку 8.

3.5.5.2. Станції, якій необхідно передати інформацію для всіх станцій, потрібно розпочинати таку передачу із загального виклику **ВСЕМ БОРТАМ (ALL STATIONS)**, після чого йдуть відповідний позивний цієї станції та відповідна інформація.

Російська фразеологія	Англійська фразеологія
ВСЕМ БОРТАМ, СИМФЕРОПОЛЬ РАДАР, ПРИВОД ЛЕ НЕ РАБОТАЕТ	ALL STATIONS, SIMFEROPOL-RADAR LE NDB UNSERVICEABLE

На вищезазначений загальний виклик відповіді не потрібні, якщо окремі станції не викликаються для підтвердження одержаної інформації.

(Приклад до пункту 3.5.5.2 в редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494).

3.5.5.3. Якщо станція, яку викликають, не впевнена у визначенні станції, що посилає виклик, вона повинна передати таке: **СТАНЦИЯ ВЫЗЫВАЮЩАЯ... (станція, яку викликають), ПОВТОРИТЕ ВАШ ПОЗЫВНОЙ - STATION CALLING... (station called) SAY AGAIN YOUR CALL SIGN.**

Приклад

СТАНЦИЯ ХАРЬКОВ РАДАР (пауза) ПОВТОРИТЕ ВАШ ПОЗЫВНОЙ	STATION CALLING KHARKIV RADAR (pause) SAY AGAIN YOUR CALL SIGN
---	---

(Приклад до пункту 3.5.5.3 в редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494).

України від 14.08.2012 № 494).

3.5.5.4. Коли є впевненість у тому, що станція прийме виклик, передачу повідомлення можна продовжувати без очікування на відповідь.

Приклад

Орган ОПП	Екіпаж ПС
ФАСТЕР 345, СИМФЕРОПОЛЬ ВЫШКА ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ РАЗРЕШАЮ. FASTAIR 345, SIMFEROPOL TOWER LINE UP	СИМФЕРОПОЛЬ ВЫШКА, ФАСТЕР 345, НА ПРЕДВАРИТЕЛЬНОМ ПОЛОСЫ 18, ПРОШУ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ SIMFEROPOL TOWER, FASTAIR 345, HOLDING POSITION RUNWAY 18, REQUEST LINE UP

3.5.5.5. Радіотелефонний зв'язок "повітря-повітря" між екіпажами повітряних суден устанавлюється на каналі "интерпайлот" (частота 123,45 МГц) шляхом або прямого виклику екіпажу конкретного повітряного судна, або загального виклику з урахуванням умов, що стосуються використання цього каналу.

Приклад

Російська фразеологія*	Англійська фразеологія*
ЭРЮКРЭЙН 351, АЭРОЧАРТЕР 652 – ИНТЕРПАЙЛОТ - КАК МЕНЯ СЛЫШИТЕ?	AIRUKRAINE 351, AEROCARTER 652 INTERPILOT - HOW DO YOU READ ME?
КТО МЕНЯ СЛЫШИТ В РАЙОНЕ 43 СЕВЕРНОЙ, 35 ВОСТОЧНОЙ ФАСТЕР 345 - ИНТЕРПАЙЛОТ – ПРИЕМ	ANY STATION VICINITY OF 43 NORTH 35 EAST - FASTAIR 345 - INTERPILOT - OVER

* Оскільки екіпаж ПС може прослуховувати більше одного каналу зв'язку, при першому виклику потрібно додавати слово "ИНТЕРПАЙЛОТ" (INTERPILOT).

3.5.5.6. Станція, яка має повідомлення для передачі, відповідає за встановлення зв'язку.

(Пункт 3.5 в редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494)

3.5.6. Подальший радіотелефонний зв'язок

3.5.6.1. Скорочення радіотелефонного позивного відбувається тільки після встановлення задовільного зв'язку, а також за умови, що не виникне ніякої плутанини.

Бортова станція може використати скорочений тип свого позивного тільки після того, як таке скорочення виконала першою авіаційна станція.

3.5.6.2. Після встановлення зв'язку дозволяється вести безперервний двосторонній зв'язок без подальшого використання позивного авіаційної станції або попереднього виклику аж до закінчення цього зв'язку.

3.5.6.3. Щоб уникнути будь-якої можливої плутанини, диспетчер при наданні диспетчерського дозволу та пілот при повторенні таких дозволів завжди додають позивний того ПС, якому призначений цей дозвіл.

3.5.7. Визначення частоти, на якій ведеться передача

3.5.7.1. Там, де рознос частот між каналами ДВЧ зв'язку становить 25 кГц, для позначення несучої частоти передачі використовуються тільки перші п'ять цифр. Після коми передається не більше двох значущих цифр. Якщо цими цифрами є нулі, передається лише один нуль.

Таблиця 6

Канал	Російська фразеологія	Англійська фразеологія
118.0	СТО ВОСЕМНАДЦАТЬ ЗАПЯТАЯ НОЛЬ	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO
120.375	СТО ДВАДЦАТЬ ЗАПЯТАЯ ТРИДЦАТЬ СЕМЬ	ONE TWO ZERO DECIMAL THREE SEVEN

3.5.7.2. Там, де розподіл частот між каналами ДВЧ-зв'язку становить 8,33 кГц, для позначення каналу передачі використовуються всі шість цифр, за винятком випадків, коли останні дві цифри частоти є нулі, тоді після коми використовується одна цифра.

Таблиця 7

Канал	Російська фразеологія	Англійська фразеологія
132.100	СТО ТРИДЦАТЬ ДВА ЗАПЯТАЯ ОДИН	ONE THREE TWO DECIMAL ONE
118.050	СТО ВОСЕМНАДЦАТЬ ЗАПЯТАЯ НОЛЬ ПЯТЬ НОЛЬ	ONE ONE EIGHT DECIMAL

(Підпункт 3.5.7.2 в редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494)

3.6. Правила перевірки

3.6.1. Форма перевірки передачі повинна бути такою:

- а) позначення станції, яку викликають;
- б) позначення станції, яка викликає;
- в) слова ПРОВЕРКА СВЯЗИ (*RADIO CHECK*);
- г) частота, що використовується.

Приклад

Російська фразеологія	Англійська фразеологія
КИЕВ РАДАР, ФАСТЕР 345, ПРОВЕРКА СВЯЗИ НА 134,45	KIEV RADAR, FASTAIR 345, RADIO CHECK ON 134,45

(Підпункт 3.6.1 в редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494).

3.6.2. Відповідь на перевірку передачі повинна бути така:

- а) позначення станції, яка ініціювала виклик;
- б) позначення станції, яка відповідає на виклик;
- в) інформація, що стосується чутності передачі з борту ПС.

Приклад

Російська фразеологія	Англійська фразеологія
ФАСТЕР 345, КИЕВ РАДАР, СЛЫШУ ВАС НА ПЯТЬ	FASTAIR 345, KIEV CONTROL, I READ YOU FIVE

(Підпункту 3.6.2 в редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494).

3.6.3. Під час проведення перевірок використовується шкала чутності, яка наведена в табл. 8.

Таблиця 8

1	<i>Unreadable</i>	Неразборчиво
2	<i>Readable now and then</i>	Разборчиво временами
3	<i>Readable but with difficulty</i>	Разборчиво, но с трудом
4	<i>Readable</i>	Разборчиво
5	<i>Perfectly readable</i>	Слышимость превосходная

3.6.4. Якщо сигнали, які хоче відправити бортова станція для перевірки або налаштування станції, можуть стати перешкодою для сусідньої авіаційної станції, тоді необхідно одержати попередню згоду від цієї станції. Такі передачі потрібно звести до мінімуму.

3.6.5. Якщо станція, що перебуває в системі авіаційного мобільного зв'язку, хоче відправити сигнали для перевірки або налаштування передавача чи приймача їй необхідно зробити попередній виклик. Тривалість такої передачі повинна бути не більше 10 секунд та складатися з мовної передачі цифр ОДИН, ДВА, ТРИ тощо (ONE, TWO, THREE, etc.) і радіопозивного станції, яка передає зазначені вище сигнали. Такі передачі слід звести до мінімуму.

3.6.6. Передачу з метою перевірки та відповідь на неї орган ОПР повинен реєструвати у встановленому порядку.

3.7. Радіотелефонний обмін

3.7.1. Радіотелефонний обмін повинен бути коротким та зрозумілим з використанням стандартної фразеології там, де вона існує.

3.7.1.1. Скорочену процедуру зв'язку необхідно використовувати тільки після встановлення зв'язку і якщо відсутня імовірність виникнення плутанини.

3.7.2. Підтвердження приймання

3.7.2.1. Станції, що приймає повідомлення, перед тим як підтвердити його, потрібно переконатися в правильному прийнятті.

3.7.2.2. Під час підтвердження приймання бортова станція вносить у такі повідомлення свій радіотелефонний позивний.

3.7.2.3. Бортова станція повинна повторювати дозволи та вказівки органу ОПР, що стосуються безпеки польотів.

3.7.2.4. Бортовою станцією завжди повторюються дозволи на політ за маршрутом, на входження до диспетчерського району (зони), на посадку, на зліт, на перетин робочої ЗПС, руління по ЗПС у зворотному напрямку, очікування перед робочою ЗПС; указівки щодо руління, рівнів польотів, курсу, швидкості, робочої ЗПС, використання режимів вторинної радіолокації та кодів, установлення шкали барометричного висотоміра, зміни радіочастоти, ешелону переходу тощо.

Інші дозволи та вказівки (у тому числі умовні дозволи) повторюються або підтверджуються таким чином, щоб не виникали сумніви в тому, що вони зрозумілі та прийняті до виконання.

3.7.2.5. Орган ОПР повинен прослуховувати повторення бортовою станцією наданих ним указівок або дозволів для того, щоб переконатися, що дозвіл або вказівка правильно підтверджується ПС і починає негайні дії для усунення будь-яких розбіжностей, що виявлені під час повторення.

3.7.2.6. Якщо підтвердження приймання передається авіаційною станцією:

для бортової станції - підтвердження повинно містити позивний ПС, після чого йде, якщо це необхідно, позивний авіаційної станції;

для іншої авіаційної станції - підтвердження повинно містити позивний авіаційної станції, яка підтверджує приймання.

3.7.2.7. Авіаційна станція підтверджує приймання повідомлення щодо місця ПС та інших повідомлень про хід польоту шляхом повторення повідомлення, яке закінчується її позивним. Процедура повторення може тимчасово не застосовуватися для того, щоб зменшити завантаженість каналу зв'язку.

3.7.2.8. Для того, щоб переконатися в правильності прийнятого повідомлення станції, яка приймає повідомлення, дозволяється повторювати повідомлення як додаткове підтвердження приймання. У таких випадках станція, для якої повторюється інформація, повинна підтвердити правильність повторення шляхом передачі свого позивного.

3.7.2.9. Якщо в одному прийнятому повідомленні містяться донесення про

місце та інша інформація, наприклад дані про погоду, таку інформацію потрібно підтвердити словами, такими як ПОГОДУ ПРИНЯЛ (*WEATHER RECEIVED*) після повторення повідомлення про місце. При потребі підтвердити інші повідомлення авіаційна станція передає тільки свій позивний.

3.8. Передача диспетчерських дозволів, указівок та інформації про повітряний рух

3.8.1. Передача диспетчерських дозволів, указівок

3.8.1.1. Диспетчер управління повітряним рухом (УПР) повинен передавати дозволи чи вказівки повільно та зрозуміло, щоб екіпаж ПС зумів правильно прийняти та записати їх без повторень. Маршрутний дозвіл, як правило, повинен видаватися екіпажу ПС до запуску двигунів.

3.8.1.2. Органу ОПР не рекомендується видавати дозвіл екіпажу ПС у той час, коли він виконує складні маневри під час руління.

3.8.1.3. ПС не передаються ніякі повідомлення під час зльоту, безпосередньо перед посадкою або під час пробігу після посадки, за винятком повідомлень щодо забезпечення безпеки польотів.

Складними маневрами під час руління вважаються маневри, виконання яких вимагає від екіпажу ПС підвищеної уваги, наприклад руління по перону, перетин магістральної руліжної доріжки (РД) або ЗПС за певних обставин тощо.

До диспетчерських указівок належать указівки щодо руління, рівнів польоту, курсу, швидкості, діючої ЗПС, використання режимів вторинної радіолокації та кодів, установлення шкали барометричного висотоміра, зміни радіочастоти, очікування, ешелону переходу тощо.

До диспетчерських дозволів належать дозволи на входження до диспетчерського району (зони), на посадку, на зліт, на перетин робочої ЗПС, руління по ЗПС у зворотному напрямку, зарулювання назад на робочу ЗПС, на політ за маршрутом, очікування перед робочою ЗПС тощо.

3.8.2. Передача інформації про рух ПС здійснюється таким чином:

3.8.2.1. Інформація про основний рух:

орган ОПР забезпечує мінімуми ешелонування між польотами за ППП у повітряному просторі класів від А до Е і між польотами за ППП та польотами за

ПВП у повітряному просторі класів В та С. Орган ОНР не забезпечує ешелонування між польотами за ПВП, крім повітряного простору класу В. Відповідно польоти за ПВП та ППП можуть вважатися основним рухом для польотів за ППП, польоти за ППП - основним рухом для польотів за ПВП. При цьому польоти за ПВП не вважаються основним рухом для інших польотів за ПВП, крім польотів за ПВП у повітряному просторі класу В.

Інформація про основний рух містить:

напрямок польоту відповідного ПС;

тип і категорію відповідного ПС з урахуванням турбулентності у сліді (в разі потреби);

крейсерський рівень відповідного ПС, а також:

розрахунковий час прольоту ним основної точки, що є найближчою до місця перетину ешелону, або

напрямок до відповідного ПС, що визначається за умовним годинниковим циферблатом, та відстань до зустрічного ПС, або

фактичне чи розрахункове місце ПС.

Приклад:

Орган ОНР	Екіпаж ПС
ФАСТЕР 345, БОРТ ДВИЖЕТСЯ В ЗАПАДНОМ НАПРАВЛЕНИИ, АН-24, ВЫСОТА ПЯТЬ ТЫСЯЧ ФУТОВ, ПО РАСЧЁТУ DIDUR В 24.	ПОНЯЛ, ФАСТЕР 345.
FASTAIR 345, TRAFFIC, WEST BOUND, ANTONOV-24, ALTITUDE FIVE THOUSAND FEET, ESTIMATED DIDUR AT 24	ROGER, FASTAIR 345

Інформація про основний рух надається екіпажам відповідних ПС, які виконують контрольований політ, у всіх випадках, коли вони є основним рухом відносно один одного.

Така інформація обов'язково надається екіпажам відповідних ПС, що виконують контрольований політ та одержали дозвіл на політ за умови, що вони забезпечуватимуть ешелонування самостійно і залишатимуться у візуальних метеоумовах, а також у будь-яких інших випадках, якщо встановлений мінімум ешелонування вже порушено.

(Підпункт 3.8.2.1 в редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494).

3.8.2.2. Інформація про рух повітряних суден надається таким чином:

орган ОНР у разі потреби, може надавати екіпажам ПС інформацію про рух

інших ПС, що перебувають на суміжних рівнях польоту.

Приклад:

Орган ОНР	Екіпаж ПС
ФАСТЕР 345, БОРТ НА 10 ЧАСОВ, ДВЕНАДЦАТЬ КИЛОМЕТРОВ, ПЕРЕСЕКАЕТ СЛЕВА НАПРАВО, НА ЭШЕЛОНЕ 120.	ПОНЯЛ ФАСТЕР 345.
FASTAIR 345, TRAFFIC, TEN O'CLOCK, ONE TWO KILOMETRES, CROSSING LEFT TO RIGHT, AT FLIGHT LEVEL 120	ROGER FASTAIR 345

З метою привернення уваги екіпажів ПС та запобігання ненавмисному перетину заданого рівня польоту рекомендується надавати інформацію про ПС, які можуть потенційно конфліктувати щоразу, якщо одне або більше ПС перебувають у перемінному профілі польоту та займають суміжний рівень.

(Підпункт 3.8.2.2 в редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494).

3.8.2.3. Інформація про основний місцевий рух надається таким чином:

інформація про основний місцевий рух повинна своєчасно надаватися безпосередньо аеродромною диспетчерською вишкою або органом, який здійснює диспетчерське обслуговування підходу, у разі якщо диспетчер аеродромної диспетчерської вишки вважає, що така інформація є необхідною з метою забезпечення безпеки польотів, або на запит екіпажу ПС.

Основним місцевим рухом вважається рух будь-яких ПС, транспортних засобів, персоналу в зоні маневрування або поблизу неї, рух в окрузі аеродрому, який може створювати небезпеку для відповідного ПС.

Опис основного місцевого руху надається таким чином, щоб полегшити його ідентифікацію.

Повідомлення про основний місцевий рух містять:

ідентифікацію ПС, якому передається інформація;

слова «ДВИЖЕНИЕ» (TRAFFIC IS) або «ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ДВИЖЕНИЕ» (ADDITIONAL TRAFFIC IS) за потреби;

опис основного місцевого руху з огляду на те, що пілот має його розпізнати (наприклад: тип, швидкість, категорія та/або колір ПС, тип транспортного засобу, кількість осіб тощо);

місцезнаходження основного місцевого руху відносно ПС, якому надається така інформація, та напрямок руху.

(Підпункт 3.8.2.3 в редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494).

3.8.2.4. Орган ОПр, у разі необхідності, може надавати екіпажам ПС інформацію про рух інших ПС, що перебувають на суміжних рівнях польоту.

Орган ОНР	Екіпаж ПС
ФАСТЕР 345, БОРТ НА 10 ЧАСОВ, ДВЕНАДЦАТЬ КИЛОМЕТРОВ, ПЕРЕСЕКАЕТ СЛЕВА НАПРАВО, НА ЭШЕЛОНЕ 120 <i>FASTAIR 345, TRAFFIC, TEN O'CLOCK, TWELVE KILOMETRES, CROSSING LEFT TO RIGHT, AT FLIGHT LEVEL I20</i>	ПОНЯЛ ФАСТЭР 345. <i>ROGER FASTAIR 345.</i>

3.8.2.5. З метою привернення уваги екіпажів ПС та запобігання ненавмисному перетину заданого рівня польоту рекомендується надавати інформацію про ПС, які можуть потенційно конфліктувати щоразу, якщо одне або більше ПС перебувають у перемінному профілі польоту та займають суміжний рівень.

3.9. Виправлення та повторення

3.9.1. Якщо під час передачі допускається помилка, використовується фраза ПОПРАВКА (*CORRECTION*), потім повторюється остання правильна група або фраза, після чого передається правильний варіант.

Приклад

Орган ОНР	Екіпаж ПС
ФАСТЕР 345, ПОНЯЛ	ФАСТЕР 345 ИНГУР 34, ЭШЕЛОН ПОЛЕТА 180, ПОПРАВКА, ИНГУР 39
FASTAIR 345, ROGER	FASTAIR 345, INGUR 34, FL 180 CORRECTION INGUR 39

3.9.2. Коли виправлення можна внести шляхом повторення всього повідомлення, використовується фраза **ПОПРАВКА, ПОВТОРЯЮ (CORRECTION, I SAY AGAIN)**.

3.9.3. Якщо при передачі повідомлень є сумнів щодо його прийняття, важливі елементи цього повідомлення передаються двічі.

Приклад

Орган ОНР	Екіпаж ПС
	СИМФЕРОПОЛЬ ПОДХОД, ФАСТЕР 345, КОТУР 52, ЭШЕЛОН ПОЛЕТА 180, ДВИГАТЕЛЬ ТЕРЯЕТ МОЩНОСТЬ, ПОВТОРЯЮ ДВИГАТЕЛЬ ТЕРЯЕТ МОЩНОСТЬ
	SIMFEROPOL APPROACH, FASTAIR 345, COTUR 52, FL180, ENGINE LOSING POWER, I SAY AGAIN, ENGINE LOSING POWER

3.9.4. Якщо станція, яка приймає передачу, сумнівається в правильності прийнятого повідомлення, вона робить запит на повне або часткове повторення.

3.9.5. Запит на повне або часткове повторення повідомлення виконується відповідно до табл. 9.

Таблиця 9

Застосування	Російська фразеологія	Англійська фразеологія
Якщо потрібно повторення всього повідомлення	ПОВТОРИТЕ ПОЛНОСТЬЮ СООБЩЕНИЕ	SAY AGAIN
Якщо потрібно повторення конкретних елементів у повідомленні	ПОВТОРИТЕ... (висоту, курс тощо)	SAY AGAIN... (<i>altitude, heading etc.</i>)
Якщо потрібно повторення частини повідомлення. При такому запиті називається останнє слово, яке прийняте задовільно	ПОВТОРИТЕ ВСЕ ДО...	SAY AGAIN ALL BEFORE...
	ПОВТОРИТЕ ВСЕ ПОСЛЕ...	SAY AGAIN ALL AFTER...
	ПОВТОРИТЕ ВСЕ МЕЖДУ... И...	SAY AGAIN ALL BETWEEN...AND...

3.9.6. Якщо при перевірці правильності повторення виявились неточні елементи, потрібно використати такий вираз **НЕВЕРНО (або ОШИБОЧНО), ПОВТОРЯЮ (NEGATIVE I SAY AGAIN)**, за яким надається правильний варіант відповідних елементів.

Приклад

Орган ОПП	Екіпаж ПС
ФАСТЕР 345, QNH 1003 <i>FASTAIR 345, QNH 1003</i>	QNH 1013, ФАСТЕР 345 <i>QNH 1013, FASTAIR 345</i>
ФАСТЕР 345, НЕВЕРНО, ПОВТОРЯЮ QNH 1003 <i>FASTAIR 345, NEGATIVE, I SAY AGAIN QNH 1003</i>	QNH 1003, ФАСТЕР 345 <i>QNH 1003, FASTAIR 345</i>

3.10. Повідомлення про нормальний хід польоту

Якщо екіпажем ПС передаються повідомлення про нормальний хід польоту, вони повинні складатися з позивного, за яким ідуть слова **БОРТ ПОРЯДОК**

(OPERATIONS NORMAL).**3.11. Прослуховування та забезпечення зв'язку****3.11.1. Прослуховування частоти та години роботи**

3.11.1.1. Під час польоту бортові станції прослуховують частоти в установленому порядку і не припиняють прослуховування частот, за винятком випадків, що загрожують безпеці польотів, без інформування відповідної (их) авіаційної (их) станції (й).

3.11.1.2. ПС, які виконують польоти протягом довгого часу над водною поверхнею або польоти над спеціально визначеними районами, під час яких необхідно мати на борту аварійний приводний передавач (ELT), ведуть безперервне прослуховування аварійної частоти 121,5 МГц. Винятком може бути тільки такий відрізок часу, коли екіпажі ПС підтримують зв'язок на інших ДВЧ-каналах або коли обмежувальні характеристики бортової апаратури чи обов'язки льотного екіпажу в кабіні не дозволяють здійснювати одночасне прослуховування двох каналів.

3.11.1.3. Екіпажі ПС ведуть безперервне прослуховування аварійної частоти 121,5 МГц ДВЧ-діапазону в районах або на маршрутах, де існує імовірність перехоплення ПС, або в інших небезпечних ситуаціях відповідно до встановленого порядку.

3.11.1.4. Органи ОНР здійснюють прослуховування відповідних частот згідно з визначеним порядком.

3.11.1.5. Органи ОНР ведуть постійне прослуховування аварійної частоти 121,5 МГц ДВЧ-діапазону в години роботи органів ОНР, там, де ці станції встановлені.

3.11.1.6. Якщо для бортової або авіаційної станції потрібно тимчасово призупинити роботу з будь-якої причини, така станція інформує про це інші зацікавлені станції та повідомляє розрахунковий час відновлення своєї роботи. Про поновлення роботи вона повідомляє зацікавлені станції.

3.11.2. Забезпечення зв'язку

3.11.2.1. Екіпаж ПС за допомогою бортової станції здійснює прямий зв'язок з авіаційною станцією відповідного органу ОНР. За відсутності можливості зробити це екіпажі ПС використовують будь-які наявні засоби ретрансляції з метою передачі

відповідного повідомлення органу ОНР.

3.11.2.2. У тих випадках, коли авіаційна станція не має змоги встановити нормальний зв'язок з бортовою станцією, авіаційна станція використовує будь-які наявні засоби ретрансляції з метою передачі повідомлень для бортової станції.

3.11.2.3. Екіпажу ПС може бути дана вказівка "ЖДИТЕ" ("STANDBY") на відповідній частоті авіаційної станції, якщо передбачається, що орган ОНР самостійно почне передачу повідомлень, або «ПРОСЛУШАЙТЕ» ("MONITOR") частоту, на якій транслюється інформація.

Приклад

Орган ОНР	Екіпаж ПС
ФАСТЕР 345, ЖДИТЕ ВЫШКУ 117,3 <i>FASTAIR 345, STAND BY 117,3 FOR TOWER</i>	 117,3 ФАСТЕР 345 <i>117,3 FASTAIR 345</i>

або

Орган ОНР	Екіпаж ПС
ФАСТЕР 345, ПРОСЛУШАЙТЕ ATIS 123,5 <i>FASTAIR 345, MONITOR ATIS 123,5</i>	 ПРОСЛУШИВАЮ 123,5 ФАСТЕР 345 <i>MONITORING 123,5 FASTAIR 345</i>

3.11.3. Частоти, що використовуються.

3.11.3.1. Бортові станції повинні працювати на відповідних радіочастотах.

3.11.3.2. Органи ОНР, що здійснюють зв'язок «земля-повітря», повинні визначати частоту(и), яка(і) призначена(і) для використання за нормальних умов екіпажами повітряних суден, що перебувають під їх контролем.».

(Підпункт 3.11.3 в редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494)

3.12. Передача зв'язку

Екіпаж ПС, що виконує контрольований політ, переходить з однієї частоти на іншу за вказівкою відповідної авіаційної станції згідно з установленими правилами. За відсутності такої вказівки екіпаж ПС до моменту здійснення переходу інформує відповідну авіаційну станцію.

Приклад

Орган ОНР	Екіпаж ПС
ФАСТЕР 345, РАБОТАЙТЕ СИМФЕРОПОЛЬ РАДАР 129,1	
FASTAIR 345, CONTACT SIMFEROPOL CONTROL 129,1	СИМФЕРОПОЛЬ РАДАР 129,1, ФАСТЕР 345
	SIMFEROPOL RADAR 129,1 FASTAIR 345

(Пункт 3.12 в редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494)

3.13. Відмова зв'язку

3.13.1. Двосторонній зв'язок "повітря - земля"

3.13.1.1. У разі, якщо екіпаж ПС не може встановити зв'язок на виділеній частоті відповідного органу ОНР, він може зв'язатись або з екіпажами інших ПС, або з іншими органами ОНР за маршрутом польоту.

3.13.1.2. Якщо така спроба виявилася невдалою, екіпаж ПС передаватиме свої повідомлення двічі на виділеній частоті (частотах), з попередньою передачею фрази **“TRANSMITTING BLIND”** (**“ПЕРЕДАЮ БЛИНДОМ”**) та, якщо це необхідно, указуватиме адресата (адресати), якому призначається дане повідомлення.

3.13.1.3. Повідомлення, яке посилається “бліндом”, передається двічі як на основних, так і на резервних частотах. При переході на іншу частоту екіпаж ПС оголошує частоту, на яку він переходить.

3.13.2. Відмова приймача

3.13.2.1. У разі, якщо екіпаж ПС не може встановити зв'язок через відмову приймача, він передаватиме свої повідомлення у запланований час або в точках передачі донесень на робочій частоті, з попередньою передачею фрази **“TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE”** (**“ПЕРЕДАЮ БЛИНДОМ ИЗ-ЗА ОТКАЗА ПРИЕМНИКА”**). Екіпаж ПС передає повідомлення щодо подальших намірів та повністю повторює їх. Під час передачі екіпаж ПС повідомляє про наступний час виходу на зв'язок.

3.13.2.2. Якщо екіпаж ПС не може установити зв'язок через відмову бортового радіообладнання, він вибирає необхідний код ВОРЛ (7600) або вмикає сигнал **“БЕДСТВИЕ”**, щоб повідомити орган ОНР про таку відмову.

3.13.3. Односторонній зв'язок "земля - повітря"

3.13.3.1. Якщо орган ОНР не зміг встановити зв'язок з екіпажем ПС на частотах, які можуть прослуховуватися екіпажем ПС, він:

просить інші органи ОНР допомогти викликати це ПС та ретранслювати повідомлення;

просить екіпажі ПС, які перебувають на маршруті, спробувати встановити зв'язок з цим ПС та ретранслювати повідомлення.

Такі заходи можуть також застосовуватися і в таких випадках:

коли є запит від відповідного органу ОНР;

коли очікуване повідомлення з борту ПС не надходило протягом 5 хвилин.

3.13.3.2. Якщо такі дії виявилися невдалими, орган ОНР передає **“бліндом”** повідомлення, які адресовані екіпажу ПС на частотах, що можуть ним прослуховуватися.

“Бліндом” не передаються повідомлення щодо диспетчерських дозволів.

3.13.4. Повідомлення про відмову зв'язку

Диспетчер ОНР негайно інформує відповідні органи ОНР та інші зацікавлені органи про будь-яку відмову зв'язку **“повітря - земля”**.

(Підпункт 3.13.4 в редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494)

3.14. Ведення радіозв'язку з автотранспортними та аеродромними засобами

3.14.1. Правила ведення радіотелефонного зв'язку повинні дотримуватися всіма особами, які організовують і контролюють виконання робіт на аеродромі, а також водіями автотранспортних аеродромних засобів.

3.14.2. Особи, які виконують роботи на аеродромі, водії автотранспортних та аеродромних засобів зобов'язані вести безперервне прослуховування встановленої частоти внутрішньоаеропортового зв'язку, а при роботах на ЗПС і ділянках РД, що пов'язані з нею, постійно прослуховувати радіообмін на частоті аеродромної диспетчерської вишки.

3.14.3. Прослуховування частот внутрішньоаеропортового зв'язку аеродромного диспетчерського органу виконується для одержання додаткових вказівок про порядок руху на аеродромі та інформації про пересування наземної техніки та ПС.

4. Ведення аварійного та термінового радіотелефонного зв'язку

4.1. Аварійні та термінові виклики містять усі радіотелефонні повідомлення щодо стану “лиха” та стану “терміновості”. Стан “лиха” та стан “терміновості” визначаються таким чином:

стан “лиха”- це стан, при якому існує серйозна та/або безпосередня небезпека і потрібна негайна допомога ПС;

стан “терміновості” - це стан, що відноситься до безпеки ПС або іншого транспортного засобу, або будь-якої особи, яка перебуває на борту ПС чи в межах видимості, але яка не вимагає надання негайної допомоги.

4.2. Укладач повідомлення, яке адресується екіпажу ПС, що перебуває у стані “лиха” або “терміновості”, до мінімуму обмежує обсяг та зміст таких повідомлень.

4.3. Аварійний та терміновий зв'язок* зберігається на частоті, на якій він був розпочатий, доки не стане зрозумілим, що більш суттєва допомога може бути надана шляхом переведення цього ПС на іншу частоту.

4.4. Повідомлення про “лихо” та “терміновість”, як правило, здійснюються у повільному темпі з чіткою вимовою кожного слова для того, щоб полегшити запис тексту повідомлення.

* Можуть використовуватися частота 121,5 МГц або резервні ДВЧ частоти.

4.5. Аварійний радіотелефонний зв'язок

4.5.1. Повідомленню про “лихо” передуює радіотелефонний сигнал небезпеки **МЭЙДЭЙ (MAYDAY)**, який повторюється тричі.

4.5.2. Повідомлення про “лихо” передається екіпажем ПС на частоті двостороннього зв'язку "повітря-земля", яка в цей момент використовується ним та містить максимальну кількість елементів, які вимовляються чітко та при можливості в такому порядку:

- 1) назва станції, якій адресується повідомлення;
- 2) пізнавальний індекс ПС;
- 3) характер небезпеки;
- 4) намір екіпажу ПС;
- 5) поточне місце ПС, рівень (ешелон, абсолютна висота тощо залежно від того, що більше підходить) та курс ПС.

Наведені вище положення можуть бути доповнені такими заходами:

повідомлення про „лихо” можуть передаватись екіпажем ПС на аварійній частоті 121,5 МГц або на частоті іншого органу ОНР, якщо таке вважається за необхідне або бажане;

повідомлення про „лихо” передається екіпажем ПС, що перебуває у стадії „лиха”, якщо час та обставини сприяють цьому;

екіпаж ПС використовує будь-які наявні в його розпорядженні засоби для привернення уваги та оповіщення про умови, у яких він перебуває (у тому числі застосування відповідного режиму та коду ВОРЛ (7700));

будь-яка станція використовує усі наявні в її розпорядженні засоби для надання допомоги екіпажу ПС, який перебуває у стадії „лиха”;

якщо екіпаж ПС, який транслює повідомлення, сам не перебуває в аварійному стані, при ретрансляції будь-яких елементів, наведених у підпункті 4.5.2 або змін до них, передає повідомлення точно в такому порядку, як було зазначено в повідомленні про „лихо”.

Станція, якій адресується повідомлення, як правило, є станцією, що підтримує зв'язок із ПС або станцією, яка відповідає за район, де виконує політ це ПС.

4.5.3. Дії станції, якій адресовано повідомлення про “лихо”, або дії станції, що першою підтвердила приймання повідомлення про “лихо”:

- а) негайно підтвердити приймання повідомлення про “лихо”;
- б) узяти на себе керування зв'язком або в конкретній та чіткій формі передати це керування іншій станції, сповістивши про це екіпаж ПС;
- в) уживає заходів щодо негайного інформування відповідних служб та органів;
- г) попереджає інші станції, якщо це необхідно, з метою запобігання виходу інших ПС на частоту аварійного зв'язку.

4.6. Уведення режиму радіомовчання

4.6.1. Станції, яка зазнає “лиха”, або станції, під керуванням якої перебуває ця станція, дозволяється ввести режим радіомовчання для всіх інших станцій, які розміщені в цьому районі, або для будь-якої конкретної станції, що втручається в такий аварійний радіообмін. Така станція адресує вказівку або всім станціям, або тільки одній станції залежно від обставин. У будь-якому разі вона передає:

ВСЕМ СТАНЦИЯМ ПРЕКРАТИТЕ ПЕРЕДАЧУ (*ALL STATIONS STOP TRANSMITTING*);
радіотелефонний сигнал небезпеки МЭЙДЭЙ (*MAYDAY*).

4.6.2. Використання таких сигналів резервується за бортовою станцією, яка зазнає “лиха” і за станцією, що керує таким аварійним рухом.

4.6.3. Повідомлення про “лихо” має більш високий рівень пріоритету в порівнянні з усіма іншими повідомленнями, а станція, якій відомо про передачу таких повідомлень, не веде передачу на цій частоті, за винятком тих випадків, коли:

- стан небезпеки анульований або аварійність руху закінчилася;
- весь аварійний рух переведений на інші частоти;
- станція, що керує зв'язком у даному районі, дає дозвіл на передачу;
- вона сама повинна надати допомогу.

4.6.4. Будь-яка станція, якій відомо про наявність аварійного руху і яка сама не може надати допомоги станції, що зазнає “лиха”, продовжує вести прослуховування доти, доки не стане зрозумілим, що ПС, що зазнає „лиха”, надається допомога.

4.7. Завершення аварійного зв'язку та режиму радіомовчання

4.7.1. У разі, якщо ПС уже не перебуває у стані “лиха”, екіпаж ПС передає повідомлення про анулювання стану “лиха”.

4.7.2. Якщо авіаційній станції стає відомо, що ПС вже не перебуває у стані небезпеки, вона негайно інформує про це відповідні служби.

4.7.3. Аварійний зв'язок та режим радіомовчання завершуються шляхом передачі повідомлення, яке містить фразу АВАРИЙНОЕ ДВИЖЕНИЕ ПРЕКРАЩЕНО (*DISTRESS TRAFFIC ENDED*), на частоті або частотах, які використовувалися для аварійного руху. Таке повідомлення складається станцією, під контролем якої було аварійне ПС.

(Підпункт 4.7.3 в редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494)

4.8. Терміновий радіотелефонний зв'язок

4.8.1. Повідомленню про стан “терміновості” передуює радіотелефонний сигнал ПАН ПАН (*PAN PAN*), який повторюється тричі.

4.8.2. Повідомлення про стан “терміновості” передається екіпажем ПС на частоті двостороннього зв'язку “повітря – земля”, яка в цей момент використовується ним та містить максимальну кількість елементів, які вимовляються чітко та в такому порядку:

- 1) назва станції, якій адресується повідомлення;
- 2) пізнавальний індекс ПС;
- 3) характер небезпеки;
- 4) намір екіпажу ПС;
- 5) місцезнаходження, рівень (ешелон, абсолютна висота тощо) та курс ПС;
- 6) будь-яка інша корисна інформація.

Положення, що містяться вище, не перешкоджають екіпажу ПС посилати термінове повідомлення у формі радіомовної передачі, якщо час і обставини спонукають до таких дій, які визнані екіпажем за краще.

Станція, якій адресується термінове повідомлення, є станцією, що підтримує зв'язок із ПС або станцією, яка відповідає за район, де здійснює політ це ПС.

4.8.3. Станція, якій ПС повідомляє про стан “терміновості”, або станція, якій адресовано термінове повідомлення, або станція, яка перша підтверджує приймання такого повідомлення, повинна:

- а) підтвердити одержання термінового повідомлення;
- б) ужити заходів щодо негайного інформування відповідних служб та органів.

4.8.4. Терміновий зв'язок має більш високий рівень пріоритету в порівнянні з іншими видами зв'язку, за винятком аварійного зв'язку. Усі станції вживають заходів для того, щоб не заважати аварійній передачі.

4.9. Дії екіпажу повітряного судна, що використовується як медично-санітарний транспорт

4.9.1. З метою привернення уваги та ідентифікації екіпаж ПС, що використовується як медично-санітарний транспорт, передає повідомлення про стан терміновості PAN PAN, який повторюється тричі, після чого повинен застосовуватись радіотелефонний сигнал медично-санітарного транспорту „МЕДИЦИНСКИЙ” (MAY-DEE-CAL).

Використання вищезазначеного сигналу свідчить, що наступне повідомлення стосується медично-санітарного транспорту.

Наступне повідомлення надається у такому порядку:

- а) позивний ПС або інше радіотелефонне позначення, що застосовується для ідентифікації медично-санітарного транспорту;
- б) місце медично-санітарного транспорту;
- в) кількість та тип одиниць медично-санітарного транспорту;
- г) наміри щодо маршруту;
- г) розрахунковий час польоту за маршрутом, час відправлення та прибуття по змозі, а також
- д) будь-яка інша інформація, така як рівень польоту, радіотелефонні частоти, що прослуховуються, мова, що використовується, режим та код вторинної радіолокації.

4.9.2. Станція, якій адресовано повідомлення щодо медико-санітарного транспорту, або станція, яка перша підтверджує приймання такого повідомлення, діє відповідно до підпунктів 4.8.3 та 4.8.4.

4.10. Зв'язок у разі актів незаконного втручання

Станція, якій ПС, що піддається акту незаконного втручання, адресує своє повідомлення, або станція, яка перша підтвердила вихід на зв'язок з таким ПС, надає будь-яку можливу допомогу, у тому числі повідомлення відповідних органів ОНР, а також будь-якої іншої станції чи установи, які можуть посприяти виконанню польоту.

5. Фразеологія.

(Глава 5 в редакції відповідно до наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494).

5.1 Фразеологія, наведена у додатках до цих Правил, відтворює текст усього повідомлення без позивних. Ця стандартна фразеологія радіообміну не є вичерпною, і за інших обставин передбачається, що пілоти, персонал ОПП та інший наземний персонал повинні чітко та стисло використовувати загальну мову, що має відповідати вимогам Правил видач свідоцтв авіаційному персоналу в Україні, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 07 грудня 1998 року № 486, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 29 грудня 1998 року за № 833/3273, з метою уникнення можливих непорозумінь з особами, які використовують іншу мову, ніж та, що є однією з їх національних мов.

5.2. Фразеологія групується за видами ОПП. Користувачі використовують фразеологію з інших груп, крім тих, що належать до конкретного виду ОПП. Стандартна фразеологія для використання пілотами, персоналом ОПП та іншим наземним персоналом наведена в додатку 9 до цих Правил.

5.3. У додатках 8 та 9 до цих Правил наведено російську та англійську фразеологію, що використовується пілотами, персоналом ОПП та іншим наземним персоналом.

5.4. Під час виконання польотів з RVSM або під час набору/зниження через такий простір пілоти ПС, що не допущені до польотів з RVSM, повинні повідомляти свій статус «недопущених до польотів у повітряному просторі з RVSM» у таких випадках:

здійснюючи перший виклик на будь-якому каналі у межах повітряного простору RVSM;

подаючи будь-який запит про зміну рівня польоту;

під час всіх повторень отриманих дозволів щодо рівнів польоту.

5.5. Диспетчери УПП повинні однозначно підтверджувати отримання повідомлень від пілотів ПС, які доповідають про статус «недопущеного до польотів у повітряному просторі з RVSM».

5.6. Фразеологія, що використовується під час руху транспортних засобів у зоні маневрування, крім тягачів-буксирувальників, не наводиться окремо, оскільки для них застосовується фразеологія, яка пов'язана з рухом ПС, за винятком указівок щодо руління, коли замість слова «РУЛИТЕ» (TAXI) використовується слово «СЛЕДУЙТЕ» (PROCEED).

5.7. Умовні дозволи, наприклад: «ЗА ВЫПОЛНЯЮЩИМ ПОСАДКУ БОРТОМ» (BEHIND LANDING AIRCRAFT) або «ПОСЛЕ ВЫЛЕТАЮЩЕГО БОРТА» (AFTER DEPARTING AIRCRAFT), не використовуються для руху на робочу(і) ЗПС, за винятком випадків, коли за цим ПС або транспортним засобом спостерігають відповідний диспетчер УПР та пілот. Умовний дозвіл у всіх випадках складається з:

- пізнавального індексу;
- умов;
- дозволу;
- короткого повторення умови.

Приклад:

«SAS941, ЗА DC9 НА КОРОТКОЙ ПРЯМОЙ, ЗАНИМАЙТЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ЗА БОРТОМ».

(SAS 941, BEHIND DC9 ON SHORT FINAL, LINE UP BEHIND).

5.8. У пунктах 5.2 - 5.8 додатка 9 до цих Правил слова в круглих дужках означають, що для побудови закінченої фрази потрібно надати конкретні дані (наприклад, ешелон, місце або час тощо) або що в різних випадках можна використовувати різні варіанти цієї фрази. У квадратних дужках наведено можливі додаткові слова або відомості, що можуть знадобитися у конкретних випадках.

5.9. Приклади використання фразеології наведено у ДОС 9432 ІКАО «Керівництво з радіотелефонії (Manual of Radiotelephony)».

Додаток 1

до підпункту 2.2.1 Правил ведення
радіотелефонного зв'язку та
фразеології радіообміну в
повітряному просторі України

**Категорія
повідомлень та пріоритети**

Категорія * повідомлень та пріоритети	Радіотелефонний сигнал російською мовою	Радіотелефонний сигнал англійською мовою
а) аварійні виклики, повідомлення про "лихо" та аварійний рух	ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ або МЭЙДЭЙ	MAYDAY
б) термінові повідомлення, у тому числі повідомлення, яким передував сигнал медико-санітарного транспорту	ПАН ПАН або ПАН ПАН МЕДИЦИНСКИЙ	PAN PAN або PAN, PAN MEDICAL
в) повідомлення щодо пеленгації		
г) повідомлення щодо безпеки польотів		
г) метеорологічні повідомлення		
д) повідомлення щодо регулярності польотів		

(Приклад до підпункту б) таблиці додатка 1 в редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494).

*Повідомлення щодо актів незаконного втручання належать до виняткових обставин, які можуть перешкодити застосуванню встановлених процедур радіозв'язку, що використовуються для відповідних категорій повідомлень та пріоритетів.

Повідомлення НОТАМ може стосуватися кожної з категорій, наведених у підпунктах "в" – "д". Рішення про те, до якої категорії належить те або інше повідомлення НОТАМ, залежатиме від його змісту та важливості для відповідного ПС.

Додаток 2
до підпункту 3.1.11 Правил ведення
радіотелефонного зв'язку та фразеології
радіообміну в повітряному просторі
України

**Стандартні
слова та фрази при веденні радіотелефонного зв'язку**

СЛОВО/ФРАЗА Російською мовою	СЛОВО/ФРАЗА англійською мовою	ЗНАЧЕННЯ
1	2	3
ПОДТВЕРДИТЕ	ACKNOWLEDGE	Підтвердіть, що ви прийняли та зрозуміли це повідомлення
ПОДТВЕРЖДАЮ	AFFIRM	Так
РАЗРЕШЕНО	APPROVED	Дозвіл на виконання будь-якої запропонованої дії або маневру видано
БРЕЙК	BREAK	Указую на проміжок між частинами повідомлення (використовується, коли немає чіткого поділу між текстом та іншими частинами повідомлення)
БРЕЙК БРЕЙК	BREAK BREAK	Указую на проміжок між повідомленнями, які передаються різним ПС за умов інтенсивного повітряного руху
ОШИБОЧНО	CANCEL	Передане раніше повідомлення анулюється повністю
<i>В редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494</i>		
ПРОВЕРКА ПРОВЕРЬТЕ	CHECK	Перевірка системи або процедури (не використовується у будь-якому іншому значенні та за звичайних умов не потребує відповіді)
<i>В редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494</i>		
РАЗРЕШЕНО	CLEARED	Дозволяю виконувати відповідні дії згідно з установленими умовами
ПОДТВЕРДИТЕ	CONFIRM	Запитую підтвердження того "Чи правильно я зрозумів наступну фразу..." або "Чи правильно Ви прийняли це повідомлення?"

1	2	3
РАБОТАЙТЕ	CONTACT	Установіть радіозв'язок з...
ПРАВИЛЬНО	CORRECT	Зрозуміли правильно
ПОПРАВКА	CORRECTION	У цій передачі (або вказаному повідомленні) було зроблено помилку. Правильним варіантом є...
ОТМЕНЯЮ	DISREGARD	Уважайте, що це повідомлення не передавалося
<i>В редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494</i>		
НА ПРИЕМЕ (ПРОДОЛЖАЙТЕ)	GO AHEAD*	Продовжуйте передавати ваше повідомлення. * З метою уникнення неправильного її розуміння екіпажем фраза GO AHEAD не використовується під час руху ПС по землі
КАК СЛЫШИТЕ	HOW DO YOU READ	Яка якість моєї передачі?
ПОВТОРЯЮ	I SAY AGAIN	Повторюю для ясності або уточнення
СЛЕДУЙТЕ	MAINTAIN	Продовжуйте відповідно до заданих умов або в дослівному значенні, наприклад «СЛЕДУЙТЕ ПВП» (MAINTAIN VFR)
ПРОСЛУШИВАЙТЕ	MONITOR	Прослуховуйте на (частоті)...
НЕВЕРНО (ОШИБОЧНО)	NEGATIVE	Даю негативну відповідь, незгодний, не дозволяю чи неправильно
ПРИЕМ	OVER	Моя передача закінчена, я чекаю на вашу відповідь. (Не використовується при зв'язку на ДВЧ)
КОНЕЦ	OUT	Обмін передачами закінчений і відповіді не очікується. (Не використовується при зв'язку на дуже високих частотах /ДВЧ/)
ПОВТОРИТЕ	READ BACK	Повторіть усі зазначені частини цього повідомлення в тому вигляді, у якому ви його прийняли
ДАЮ НОВОЕ РАЗРЕШЕНИЕ	RECLEARED	В останній дозвіл унесено зміни, новий дозвіл замінює виданий раніше або його частину
СООБЩИТЕ (ДОЛОЖИТЕ)	REPORT	Передайте мені таку інформацію...

1	2	3
ПРОШУ...	REQUEST	Мені хотілося б знати... (відповідна інформація) або: Я хотів би одержати (відповідна інформація)
ПОНЯЛ*	ROGER*	Прийняв усю вашу останню передачу * Ні за яких обставин не використовується у відповідь на питання, яке вимагає повторення, або пряме ствердження “ПРАВИЛЬНО” (AFFIRM), або негативне “НЕВЕРНО” (NEGATIVE)
ПОВТОРЯЮ (ПОВТОРИТЕ)	SAY AGAIN	Повторюю або повторіть усе або таку частину останнього повідомлення
ГОВОРІТЕ МЕДЛЕННЕЕ	SPEAK SLOWER	Зменшіть швидкість передачі (Щодо нормальної швидкості передачі див. підпункт 3.1.3)
ЖДИТЕ	STANDBY	Чекайте на мій виклик
НЕВОЗМОЖНО	UNABLE	Не можу виконати ваш запит, вказівку або дозвіл (За словами “НЕ МОГУ ВЫПОЛНИТЬ” (UNABLE) йде причина)
ВЫПОЛНЯЮ	WILCO	Ваше повідомлення прийняв і буду виконувати. (Скорочення англійською від "will comply")
ПЕРЕДАВАТЬ ДВАЖДЫ	WORDS TWICE	а) При запиті: Зв'язок поганий. Передавайте кожне слово або групу слів двічі; б) Для інформації. Оскільки зв'язок поганий, кожне слово або група слів у цьому повідомленні будуть передаватися двічі
СЦЕПЛЕНИЕ...	BRAKING COEFFICIENT	Коефіцієнт зчеплення на ЗПС...
ПОЛОСА...	RUNWAY	Злітно-посадкова смуга...

Додаток 3

до підпункту 3.2.1 Правил ведення
радіотелефонного зв'язку та фразеології
радіообміну в повітряному просторі
України

**Кодові слова алфавіту
для передачі літер каналами радіотелефонного зв'язку**

Російська літера	Кодове слово	Англійська літера	Кодове слово	Вимова
1	2	3	4	5*
А	Анна	A	Alpha	AL FAH
Б	Борис	B	Bravo	BRAH VOH
Ц	Цапля	C	Charlie	<u>CHAR</u> LEE or <u>SHAR</u> LEE
Д	Дмитрий	D	Delta	<u>DELL</u> TAH
Е	Елена	E	Echo	EKH OH
Ф	Федор	F	Foxtrot	FOKS TROT
Г	Григорий	G	Golf	GOLF
Х	Харитон	H	Hotel	HOH TELL
И	Иван	I	India	IN DEE AH
Й	Иван краткий	J	Juliett	JEW LEE ETT
К	Константин	K	Kilo	KEY LOH
Л	Леонид	L	Lima	LEE MAH
М	Михаил	M	Mike	MIKE
Н	Николай	N	November	NO VEM BER
О	Ольга	O	Oscar	OSS CAH
П	Павел	P	Papa	PAH PAH
Щ	Щука	Q	Quebec	KEH BECK
Р	Роман	R	Romeo	ROW ME OH
С	Семен	S	Sierra	SEE AIR RAH
Т	Татьяна	T	Tango	TANG GO
У	Ульяна	U	Uniform	<u>YOU</u> NEE FORM або OO NEE FORM
Ж	Женя	V	Victor	VIK TAH
В	Василий	W	Whiskey	WISS KEY
Ь	Мягкий знак	X	X-ray	ECKS RAY
Ы	Еры	Y	Yankee	YANG KEY
З	Зинаида	Z	Zulu	ZOO LOO
Ч	Человек			
Ш	Шура			

1	2	3	4	5*
Э Ю Я Ъ	Эхо Юрий Яков Твердый знак			

* В останній колонці, де літерами латинського алфавіту подана приблизна вимова слів англійською мовою, підкреслено склади, на які падає наголос.

Додаток 4
до підпункту 3.3.1 Правил ведення
радіотелефонного зв'язку та фразеології
радіообміну в повітряному просторі
України

Вимова чисел*

Число або елемент числа	Вимова російською мовою	Вимова англійською мовою
0	НОЛЬ	<i>ZE-RO</i>
1	ОДИН	<i>WUN</i>
2	ДВА	<i>TOO</i>
3	ТРИ	<i>TREE</i>
4	ЧЕТЫРЕ	<i>FO-wer</i>
5	ПЯТЬ	<i>FIFE</i>
6	ШЕСТЬ	<i>SIX</i>
7	СЕМЬ	<i>SEV-en</i>
8	ВОСЕМЬ	<i>AIT</i>
9	ДЕВЯТЬ	<i>NIN-ER</i>
Десятковий дріб	ЗАПЯТАЯ	<i>DAY-SEE-MAL</i>
100	СОТНЯ (СТО)	<i>HUN-dred</i>
1000	ТЫСЯЧА	<i>TOU-SAND</i>

* Склади, що надруковані в латинському варіанті великими літерами, є наголошеними. Наприклад, у слові **ZE-RO** робиться наголос на два склади, у той час як у слові **FO-wer** наголос падає лише на перший склад.

Додаток 5
до підпункту 3.3.5 Правил ведення
радіотелефонного зв'язку та фразеології
радіообміну в повітряному просторі
України

Передача даних

Приклад	Російська фразеологія	Англійська фразеологія
1	2	3
Позивні повітряних суден		
CCA 238	Эир Чайна двести тридцать восемь	Air China two three eight
OAL 242	Олимпик двести сорок два	Olympic two four two
UR87528	Ульяна Роман восемьдесят семь пятьсот двадцать восемь	Uniform Romeo eight seven five two eight
Ешелони польоту		
FL100	Эшелон полета сто	Flight level one hundred
FL 180	Эшелон полета один восемь ноль	Flight level one eight zero
Курси		
100 degrees	Курс сто (або один ноль ноль)	Heading one zero zero
080 degrees	Курс восемьдесят (або ноль восемь ноль)	Heading zero eight zero
Число МАХ		
(mach number) 1.05 (число маха) 1.05	Мах один ноль пять	Mach One Point Zero Five
(mach number) .64 (число маха) .64	Мах ноль шестьдесят четыре	Mach Point Six Four
(mach number) .7 (число маха) .7	Мах ноль семь	Mach Point Seven
Напрямок та швидкість вітру		
200 градусов 10 м/с 200 degrees 10 m/s	Ветер двести градусов десять метров в секунду	Wind two zero zero degrees one zero metres per second

160 градусов 9 м/с, порывы 15 м/с 160 degrees 9 м/s, gusting 15 m/s	Ветер сто шестьдесят градусов девять метров в секунду, порывы пятнадцать метров в секунду	Wind one six zero degrees nine metres per second gusts up to one five metres per second
Коди прийомовідповідача (або СКВОК) <i>(слова (або СКВОК) доповнено до таблиці відповідно до наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494).</i>		
2400 4203	Код два чотири ноль ноль Код чотири два ноль три	Squawk two four zero zero Squawk four two zero three
ЗПС		
27 30	Полоса двадцать семь (або два семь) Полоса тридцать (або три ноль)	Runway two seven Runway three zero
Установка висотоміра		
1 010 1 000	QNH тысяча десять (або один ноль один ноль) QNH тысяча (або один ноль ноль ноль)	QNH one zero one zero QNH one zero zero zero
Коефіцієнт зчеплення <i>(приклад доповнено до таблиці в редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494).</i>		
breaking coefficient 0.6 коэффициент сцепления 0.6	сцепление ноль шесть	breaking coefficient point six

Напрямок до повітряного судна, що конфліктує, визначається за умовним годинниковим циферблатом та передається як **БОРТ НА ДЕСЯТЬ ЧАСОВ (TRAFFIC TEN O'CLOCK)** тощо.

Додаток 6
до підпункту 3.3.6 Правил ведення
радіотелефонного зв'язку та фразеології
радіообміну в повітряному просторі
України

Приклади вимови чисел англійською мовою

Абсолютна (відносна) висота	Вимова англійською мовою
1	2
800	EIGHT HUNDRED
1800	ONE THOUSAND EIGHT HUNDRED
3 400	THREE THOUSAND FOUR HUNDRED
12 000	ONE TWO THOUSAND
Висота хмар	Вимова англійською мовою
2 200	TWO THOUSAND TWO HUNDRED
4 300	FOUR THOUSAND THREE HUNDRED
Видимість	Вимова англійською мовою
1 000	VISIBILITY ONE THOUSAND
700	VISIBILITY SEVEN HUNDRED
Дальність видимості	Вимова англійською мовою
600	RVR SIX HUNDRED
1 700	RVR ONE THOUSAND SEVEN HUNDRED

Додаток 7
до підпункту 3.5.1.1 Правил ведення
радіотелефонного зв'язку та фразеології
радіообміну в повітряному просторі
України

Позивні органу або виду обслуговування

Call-sign suffix	Позивний	Назва органу/вид обслуговування
APRON	ПЕРОН	Орган обслуговування наземного руху на пероні
CONTROL	КОНТРОЛЬ	Районний диспетчерський центр
RADAR	РАДАР	Диспетчерське радіолокаційне обслуговування
AERODROME INFORMATION	АЭРОДРОМНАЯ ИНФОРМАЦИЯ	Орган AFIS
APPROACH	ПОДХОД	Диспетчерський орган підходу
ARRIVAL	ПРИБЫТИЕ	Диспетчерський орган підходу при прильоті ПС
<i>Позивний «ПРИБЫТИЕ» в редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494</i>		
DEPARTURE	ВЫЛЕТ	Диспетчерський орган підходу при вильоті ПС
DISPATCH	ДИСПАЧ	Диспетчерська служба авіакомпанії
TOWER	ВЫШКА	Аеродромна диспетчерська вишка
GROUND	РУЛЕНИЕ	Диспетчерське обслуговування наземного руху
DELIVERY	ВЫДАЧА	Орган ОНР, який надає диспетчерський дозвіл на виліт
PRECISION	ПОСАДКА	Обслуговування за радіолокатором точного підходу (PAR)
HOMER	ПЕЛЕНГ	Радіопеленгаційна станція
INFORMATION	ИНФОРМАЦИЯ	Польотно-інформаційне обслуговування
RADIO	РАДИО	Аеронавігаційна станція
FOLLOW ME	СОПРОВОЖДЕНИЕ	Машина супроводу ПС
HANDLING	ТРАНЗИТ	Виробнича служба аеропорту

(позивні «Диспетчерської служба авіакомпанії», «Органу обслуговування наземного руху на пероні» та «Органу AFIS» доповнено в редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494).

Додаток 8

до підпункту 3.5.5.1 Правил ведення
радіотелефонного зв'язку та фразеології
радіообміну в повітряному просторі
України

(В редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494).

Порядок радіотелефонного виклику

	Тип “а”	Тип “б”	Тип “в”
<i>Позначення станції, яку викликають</i>	ЛЬВОВ РАДАР L’VIV RADAR	ЛЬВОВ РАДАР L’VIV RADAR	ЛЬВОВ РАДАР L’VIV RADAR
<i>Позначення станції, яка викликає</i>	<u>GABCD</u>	<u>SPEEDBIRD</u> <u>ABCD</u>	<u>АЭРОФЛОТ</u> <u>132</u> <u>AEROFLOT</u> <u>132</u>

Порядок відповіді на радіотелефонний виклик

	Тип “а”	Тип “б”	Тип “в”
<i>Позначення станції, яку викликають</i>	<u>GABCD</u>	<u>SPEEDBIRD</u> <u>ABCD</u>	<u>АЭРОФЛОТ</u> <u>132</u> <u>AEROFLOT</u> <u>132</u>
<i>Позначення станції, яка викликає</i>	ЛЬВОВ РАДАР L’VIV RADAR	ЛЬВОВ РАДАР L’VIV RADAR	ЛЬВОВ РАДАР L’VIV RADAR

ПС, що належить до категорії важких за турбулентністю сліду, під час першого виклику аеродромної диспетчерської вишки та диспетчерського органу підходу після позивного додає слово **ТЯЖЕЛЫЙ (HEAVY)**.

Додаток 9

до Правил ведення
радіотелефонного зв'язку та
фразеології радіообміну в
повітряному просторі України

(В редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 14.08.2012 № 494).

ФРАЗЕОЛОГІЯ З ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОВІТРЯНОГО РУХУ

5.2. Фразеологія ОПР		
Ситуація	Фразеологія	Phraseologies
1	2	3

5.2.1.1. Опис рівнів польоту (далі - загальна назва «рівень»). У разі ведення радіообміну російською мовою фраза «ЭШЕЛОН ПОЛЕТА» може скорочуватися до «ЭШЕЛОН»	а) ЭШЕЛОН ПОЛЕТА (номер) або	а) FLIGHT LEVEL (number), or b) (number) METRES (FEET)
5.2.1.2. Зміна рівнів, повідомлення щодо зміни рівнів та вертикальних швидкостей	а) НАБИРАЙТЕ (або СНИЖАЙТЕСЬ), далі, за потреби, зазначається: 1) (рівень),	а) CLIMB (or DESCEND), followed as necessary by: 1) TO (level),

...вказівки щодо набирання (або зниження) до рівня у межах відповідного допуску у вертикальній площині	2) И ВЫДЕРЖИВАЙТЕ ВЫСОТУ В ИНТЕРВАЛЕ ОТ <i>(рівень)</i> ДО <i>(рівень)</i>, 3) ЧТОБЫ ЗАНЯТЬ <i>(рівень)</i> В <i>(або НА)</i> <i>(час або основна точка)</i>, 4) ДОЛОЖИТЕ ОСВОБОЖДЕНИЕ <i>(або ЗАНЯТИЕ, або ПЕРЕСЕЧЕНИЕ)</i> <i>(рівень)</i>, 5) С ВЕРТИКАЛЬНОЙ <i>(число)</i> МЕТРОВ В СЕКУНДУ [СКОРОСТЬЮ] [ИЛИ БОЛЕЕ <i>(або МЕНЕЕ)</i>],	2) TO AND MAINTAIN BLOCK <i>(level)</i> TO <i>(level)</i>, 3) TO REACH <i>(level)</i> AT <i>(or BY)</i> <i>(time or significant point)</i>, 4) REPORT LEAVING <i>(or REACHING, or PASSING)</i> <i>(level)</i>, 5) AT <i>(number)</i> METRES PER SECOND [OR GREATER <i>(or LESS)</i>],
...тільки для надзвукових літаків	6) ДОЛОЖИТЕ НАЧАЛО РАЗГОНА <i>(або ТОРМОЖЕНИЯ)</i>, б) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ, НЕ МЕНЕЕ <i>(число)</i> МЕТРОВ (ФУТОВ) ВЫШЕ <i>(або НИЖЕ)</i> <i>(позивний повітряного судна)</i>, с) ЗАПРОСИТЕ ИЗМЕНЕНИЕ УРОВНЯ <i>(або ЭШЕЛОНА ПОЛЕТА, або ВЫСОТЫ)</i> У <i>(назва органу)</i> [В <i>(час або основна точка)</i>], д) ПРЕКРАТИТЕ НАБОР <i>(або СНИЖЕНИЕ)</i> НА <i>(рівень)</i>,	6) REPORT STARTING ACCELERATION <i>(or DECELERATION)</i>, б) MAINTAIN AT LEAST <i>(number)</i> METRES (FEET) ABOVE <i>(or BELOW)</i> <i>(aircraft call sign)</i>, с) REQUEST LEVEL <i>(or FLIGHT LEVEL or ALTITUDE)</i> CHANGE FROM <i>(name of unit)</i> [AT <i>(time or significant point)</i>], д) STOP CLIMB <i>(or DESCENT)</i> AT <i>(level)</i>,

	е) ПРОДОЛЖАЙТЕ НАБОР (або СНИЖЕНИЕ) НА (рівень), ф) УСКОРЬТЕ НАБОР (або СНИЖЕНИЕ) [ДО ПЕРЕСЕЧЕНИЯ (рівень)],	е) CONTINUE CLIMB (or DESCENT) TO (level), ф) EXPEDITE CLIMB (or DESCENT) [UNTIL PASSING (level)],
...для вказівки виконувати дії у визначений час або у визначеному місці ...для вказівки виконувати дії у разі готовності ... для вказівки екіпажу ПС набирати висоту або знижуватися у випадку самотійного забезпечення ешелонування під час виконання польоту у візуальних метеоумовах ВМУ ...коли є сумнів, що екіпаж ПС може діяти згідно з наданим дозволом або виконати вказівку ... коли екіпаж ПС не може діяти згідно з наданим дозволом або виконати вказівку	j) НЕМЕДЛЕННО, k) ПОСЛЕ ПРОЛЕТА (основна точка), l) В (час або основна точка), m) ПО ГОТОВНОСТИ (вказівка), n) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ ИНТЕРВАЛ(Ы) ВИЗУАЛЬНО [ОТ (рівень)] [ДО (рівень)], о) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ ИНТЕРВАЛ (Ы) ВИЗУАЛЬНО ВЫШЕ (або НИЖЕ, або ДО) (рівень), р) ЕСЛИ НЕВОЗМОЖНО (альтернативні вказівки), СООБЩИТЕ, *q) НЕВОЗМОЖНО,	j) IMMEDIATELY, k) AFTER PASSING (significant point), l) AT (time or significant point), m) WHEN READY (instruction), n) MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC [FROM (level)] [TO (level)], о) MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC ABOVE (or BELOW, or TO) (level), р) IF UNABLE (alternative instructions) AND ADVISE, *q) UNABLE,

після того, як ЕПС почав відхилятися від наданого диспетчером дозволу або вказівки, щоб виконати рекомендацію ACAS (радіообмін між пілотом та диспетчером)	*r) СРАБОТАЛ TCAS RA ,	*r) TCAS RA,
--	------------------------	--------------

* Тут і далі за текстом означає фразеологію, яка використовується пілотом.

* Denotes pilot transmit.

... після завершення ACAS RA та початку повернення до попереднього наданого диспетчером дозволу або вказівки (радіообмін між пілотом та диспетчером)	s) ПОНЯЛ, *t) С БОРТОМ РАЗОШЛИСЬ, ВОЗВРАЩАЮСЬ НА <i>(заданий диспетчером рівень),</i> u) ПОНЯЛ <i>(або альтернативні вказівки),</i>	s) ROGER, *t) CLEAR OF CONFLICT, RETURNING TO <i>(assigned clearance),</i> u) ROGER <i>(or alternative instructions),</i>
... після завершення ACAS RA та повернення ЕПС до попереднього наданого диспетчером дозволу або вказівки (радіообмін між пілотом та диспетчером)	*v) С БОРТОМ РАЗОШЛИСЬ, <i>(наданий диспетчером дозвіл)</i> ВОЗОБНОВИЛ, w) ПОНЯЛ <i>(або альтернативні вказівки),</i>	*v) CLEAR OF CONFLICT, <i>(assigned clearance)</i> RESUMED, w) ROGER <i>(or alternative instructions),</i>
...коли наданий диспетчером дозвіл	*x) НЕВОЗМОЖНО,	*x) UNABLE TCAS

або вказівка суперечить рекомендації ACAS і ЕПС буде виконувати RA та інформувати диспетчера безпосередньо (радіообмін між пілотом та диспетчером)	TCAS RA, у) ПОНЯЛ,	RA, у) ROGER,
...дозвіл на скасування обмеження вертикального профілю SID під час набирання висоти	*z) НАБИРАЙТЕ <i>(рівень)</i> [ОГРАНИЧЕНИЯ ПО ВЫСОТЕ <i>(позначення SID)</i> ОТМЕНЕНЫ <i>(або)</i> ОГРАНИЧЕНИЯ ПО ВЫСОТЕ <i>(позначення SID)</i> НАД <i>(точка)</i> ОТМЕНЕНЫ,	*z) CLIMB TO <i>(level)</i> [LEVEL RESTRICTION(S) <i>(SID designator)</i> CANCELLED <i>(or)</i> LEVEL RESTRICTION(S) <i>(SID designator)</i> AT <i>(point)</i> CANCELLED,
Дозвіл на скасування обмеження вертикального профілю STAR під час зниження	aa) СНИЖАЙТЕСЬ <i>(рівень)</i> [ОГРАНИЧЕНИЯ ПО ВЫСОТЕ <i>(позначення STAR)</i> ОТМЕНЕНЫ <i>(або)</i> ОГРАНИЧЕНИЯ ПО ВЫСОТЕ <i>(позначення STAR)</i> НАД <i>(точка)</i> ОТМЕНЕНЫ]	aa) DESCEND TO <i>(level)</i> [LEVEL RESTRICTION(S) <i>(STAR designator)</i> CANCELLED <i>(or)</i> LEVEL RESTRICTION(S) <i>(STAR designator)</i> AT <i>(point)</i> CANCELLED]
5.2.1.3. Передавання контролю та/або зміна частоти Екіпажу ПС (повітряному судну) може бути запропоновано «ЖДИТЕ (STAND BY)» на частоті, коли передбачається, що орган ОНР сам розпочне зв'язок, та	а) РАБОТАЙТЕ <i>(позивний органу)</i> <i>(частота)</i> [СЕЙЧАС], б) В <i>(або НАД)</i> <i>(час або місце)</i> [або ПРИ] [ПЕРЕСЕЧЕНИИ /ОСВОБОЖДЕНИИ/ ЗАНЯТИИ] <i>(рівень)</i>	а) CONTACT <i>(unit call sign)</i> <i>(frequency)</i> [NOW], б) AT <i>(or OVER)</i> <i>(time or place)</i> [or WHEN] [PASSING/LEAVING/ RE REACHING] <i>(level)</i>

«ПРОСЛУШИВАЙТЕ (MONITOR)» частоту, коли на цій частоті здійснюється радіомовна передача інформації	РАБОТАЙТЕ <i>(позивний органу) (частота)</i>, с) ПРИ ОТСУТСТВИИ СВЯЗИ <i>(вказівки)</i>, d) ЖДИТЕ <i>(позивний органу) НА (частота)</i>, *e) ПРОШУ ПЕРЕЙТИ НА <i>(частота)</i>, f) РАЗРЕШАЮ ПЕРЕЙТИ [НА ЧАСТОТУ], g) ПРОСЛУШАЙТЕ <i>(позивний органу) (частота)</i>, *h) ПРОСЛУШИВАЮ <i>(частота)</i>, i) ПО ГОТОВНОСТИ РАБОТАЙТЕ <i>(позивний органу) (частота)</i>, j) ОСТАВАЙТЕСЬ НА ЭТОЙ ЧАСТОТЕ	CONTACT <i>(unit call sign) (frequency)</i>, c) IF NO CONTACT <i>(instructions)</i>, d) STAND BY <i>(frequency) FOR (unit call sign)</i>, *e) REQUEST CHANGE TO <i>(frequency)</i>, f) FREQUENCY CHANGE APPROVED, g) MONITOR <i>(unit call sign) (frequency)</i>, *h) MONITORING <i>(frequency)</i>, i) WHEN READY CONTACT <i>(unit call sign) (frequency)</i>, j) REMAIN THIS FREQUENCY
5.2.1.4. СІТКА ЧАСТОТ 8.33 KHZ. Примітка. У цьому пункті термін «point» використовується		

<i>тільки у контексті назви сітки частот 8.33 kHz та не замінює жодних встановлених вимог ICAO або фразеологію щодо використання терміна «занятая (decimal)»</i>		
... для запиту можливості використання 8.33 kHz	a) ПОДТВЕРДИТЕ НАЛИЧИЕ ВОСЕМЬ ТРИДЦАТЬ ТРИ,	a) CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE,
... для підтвердження можливості використання 8.33 kHz	*b) ПОДТВЕРЖДАЮ НАЛИЧИЕ ВОСЕМЬ ТРИДЦАТЬ ТРИ,	*b) AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE,
... для підтвердження неможливості використання to 8.33 kHz	c) ВОСЕМЬ ТРИДЦАТЬ ТРИ ОТСУТСТВУЕТ,	*c) NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE,
... для запиту можливості використання UHF	d) ПОДТВЕРДИТЕ НАЛИЧИЕ УВЧ,	d) CONFIRM UHF,
... для підтвердження можливості використання UHF	*e) ПОДТВЕРЖДАЮ НАЛИЧИЕ УВЧ,	*e) AFFIRM UHF,
... для підтвердження неможливості використання UHF	*f) УВЧ ОТСУТСТВУЕТ,	*f) NEGATIVE UHF,

... для запиту статусу, звільненого від наявності 8.33 kHz	g) ПОДТВЕРДИТЕ ОСВОБОЖДЕНИЕ ВОСЕМЬ ТРИДЦАТЬ ТРИ,	g) CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED,
... для підтвердження статусу, звільненого від наявності 8.33 kHz	*h) ПОДТВЕРЖДАЮ ОСВОБОЖДЕНИЕ ВОСЕМЬ ТРИДЦАТЬ ТРИ,	*h) AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED,
... для підтвердження статусу, незвільненого від наявності 8.33 kHz	*i) ОСВОБОЖДЕНИЕ ВОСЕМЬ ТРИДЦАТЬ ТРИ ОТСУТСТВУЕТ,	*i) NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED,
... для зазначення, що конкретний дозвіл наданий тому, що в іншому випадку необладнане та/або незвільнене ПС може увійти до повітряного простору, де вимагається наявність 8.33 kHz	j) ИЗ-ЗА ТРЕБОВАНИЙ К НАЛИЧИЮ ВОСЕМЬ ТРИДЦАТЬ ТРИ	j) DUE EIGHT POINT THREE THREE REQUIREMENT
5.2.1.5. Зміна радіотелефонного позивного повітряного судна		

... вказівка щодо зміни радіотелефонного позивного повітряного судна ... повідомлення екіпажу ПС повернутися до радіотелефонного позивного, який зазначений у плані польоту	a) ИЗМЕНИТЕ [ВАШ] ПОЗЫВНОЙ НА <i>(новый позывной)</i> [ДО ДАЛЬНЕЙШИХ УКАЗАНИЙ], b) [НАД <i>(основна точка)</i>] РАБОТАЙТЕ ПОЗЫВНЫМ <i>(позывной)</i> СОГЛАСНО ПЛАНУ ПОЛЕТА	a) CHANGE YOUR CALL SIGN TO <i>(new call sign)</i> [UNTIL FURTHER ADVISED], b) REVERT TO FLIGHT PLAN CALL SIGN <i>(call sign)</i> [AT <i>(significant point)</i>]
5.2.1.6. Інформація про рух ...для передачі інформації про рух ... для підтвердження приймання інформації про рух	a) БОРТ <i>(інформація)</i>, b) НЕТ СООБЩЕНИЙ О ДВИЖЕНИИ, *c) СМОТРЮ, *d) БОРТ НАБЛЮДАЮ, *e) НЕ НАБЛЮДАЮ <i>[причини]</i>, f) [ДРУГОЙ] БОРТ ДВИЖЕТСЯ В <i>(напрямом)</i> НАПРАВЛЕНИИ <i>(тип повітряного судна)</i> (рівень) ПО РАСЧЁТУ (або НАД) <i>(основна точка)</i> В (час), g) БЕСПИЛОТНЫЙ АЭРОСТАТ	a) TRAFFIC <i>(information)</i>, b) NO REPORTED TRAFFIC, *c) LOOKING OUT, *d) TRAFFIC IN SIGHT, *e) NEGATIVE CONTACT <i>[reasons]</i>, f) [ADDITIONAL] TRAFFIC <i>(direction)</i> BOUND <i>(type of aircraft)</i> (level) ESTIMATED (or OVER) <i>(significant point)</i> AT (time), g) TRAFFIC IS <i>(classification)</i>

... у разі якщо дані про RVR на будь-якій ділянці відсутні, ця інформація передається у відповідній послідовності	(номер), ДАННЫЕ ОТСУТСТВУЮТ (або НЕ СООБЩЕНЫ), f) ВИДИМОСТЬ НА ПОЛОСЕ (або ВПП (номер)(перша точка) (відстань) (одиниці виміру), (друга точка) (відстань) (одиниці виміру), (третья точка) (відстань) (одиниці виміру)) (Дані кількох спостережень RVR завжди надаються відповідно для зони приземлення, центральної зони і кінцевої зони викочування за межі ЗПС. У разі якщо дані передаються для трьох точок спостереження, ці точки можна не зазначати за умови, що повідомлення передаються у такій послідовності: зона приземлення, центральна зона та кінцева зона викочування за межі ЗПС/зупинки), g) ВИДИМОСТЬ НА ПОЛОСЕ (або ВПП) [(номер)] (перша точка) (відстань) (одиниці виміру), (друга точка) (відстань) ДАННЫЕ ОТСУТСТВУЮТ, (третья точка)	RUNWAY (number), NOT AVAILABLE (or NOT REPORTED), f) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY (number)] (first position) (distance) (units), (second position) (distance) (units), (third position) (distance) (units) (Multiple RVR observations are always representative of the touchdown zone, midpoint zone and the roll-out/stop end zone respectively. Where reports for three locations are given, the indication of these locations may be omitted, provided that the reports are passed in the order of touchdown zone, followed by the midpoint zone and ending with the roll out/stopend zone report), g) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY (number)] (first position) (distance) (units), (second position) (distance) (units), (third position) (distance) (units)],
--	--	--

	(відстань) (одиниці виміру)], h) ФАКТИЧЕСКАЯ ПОГОДА (детальна інформація), i) ОБЛАЧНОСТЬ (кількість, [(тип)] і висота нижньої межі) (одиниці виміру) (або ЯСНО). (Детальна інформація щодо методу опису кількості та типу хмар міститься у п.11.4.3.2.3 глави 11 /PANS-ATM), j) CAVOK (Слово “CAVOK” вимовляється як CAV-O-KAY), k) ТЕМПЕРАТУРА [МИНУС] (число) (та/або ТОЧКА РОСЫ [МИНУС] (число), l) QNH (число) [(одиниці виміру)], m) QFE (число) [(одиниці виміру)], n) (тип ПС) ДОЛОЖИЛ (опис) ОБЛЕДЕНЕНИЕ (або ТУРБУЛЕНТНОСТЬ) [В ОБЛАКАХ] (район)	h) PRESENT WEATHER (details), i) CLOUD (amount, [(type)] and height of base) (units) (or SKY CLEAR). (Details of the means to describe the amount and type of cloud are in Chapter 11, 11.4.3.2.3 /PANS-ATM), j) CAVOK (Слово “CAVOK” вимовляється як CAV-O-KAY), k) TEMPERATURE [MINUS] (number) (and/or DEW-POINT [MINUS] (number), l) QNH (number) [units], m) QFE (number) [(units)], n) (aircraft type) REPORTED (description) ICING (or TURBULENCE) [IN CLOUD](area) (time),
--	--	--

	(час),	
	о) ДОЛОЖИТЕ УСЛОВИЯ ПОЛЕТА	о) REPORT FLIGHT CONDITIONS
5.2.1.8. Передача повідомлень про місце ... для вказівки не передавати повідомлення про місце до досягнення визначеного місця	а) ДОЛОЖИТЕ (основна точка), б) НЕ ДОКЛАДЫВАЙТЕ ПРОЛЕТ ПОД [ДО (вказать)], с) ВОЗОБНОВИТЕ ДОКЛАДЫ ПРОЛЕТА ПОД	а) NEXT REPORT AT (significant point), б) OMIT POSITION REPORTS [UNTIL (specify)], с) RESUME POSITION REPORTING
5.2.1.9. Додаткові повідомлення ... для вказівки передавати повідомлення у визначеному місці або на визначеній відстані ... для вказівки передати повідомлення про місце	а) ДОЛОЖИТЕ ПРОЛЕТ (основна точка), б) ДОЛОЖИТЕ (відстань) КИЛОМЕТРОВ (GNSS або DME) ОТ (назва станції DME) DME, *с) (відстань) КИЛОМЕТРОВ (GNSS або DME) ОТ (назва станції DME)(або основна точка), д) ДОЛОЖИТЕ ПРОЛЕТ РАДИАЛА (три цифри) (назва VOR) VOR, е) ДОЛОЖИТЕ УДАЛЕНИЕ ПО (GNSS або DME) ОТ (основна точка),	а) REPORT PASSING (significant point), б) REPORT (distance) KILOMETERS (GNSS or DME) FROM (name of DME station) DME, *с) (distance) KILOMETERS (GNSS or DME) FROM (name of DME station) (or significant point), д) REPORT PASSING (three digits) RADIAL (name of VOR) VOR, е) REPORT (GNSS or DME) DISTANCE FROM (significant point),

	*f) ДОЛОЖИТЕ УДАЛЕНИЕ ОТ (<i>назва станції DME</i>) DME	*f) REPORT DISTANCE FROM (<i>name of DME station</i>) DME
5.2.1.10. Інформація про аеродром	a) СОСТОЯНИЕ [(<i>місце</i>)] ПОЛОСЫ (<i>або ВПП</i>) (<i>номер</i>) (<i>стан</i>), b) ДАННЫЕ О СОСТОЯНИИ [(<i>місце</i>)] ПОЛОСЫ (<i>або ВПП</i>) (<i>номер</i>) УСТАРЕВШИЕ, c) ПОСАДОЧНАЯ ПОВЕРХНОСТЬ (<i>стан</i>), d) ОСТОРОЖНО, СТРОИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ, e) ОСТОРОЖНО (<i>вказати причини</i>) СПРАВА (<i>або</i> СЛЕВА), (<i>або</i> С ОБЕИХ СТОРОН) ОТ ПОЛОСЫ (ВПП) [<i>номер</i>], f) ОСТОРОЖНО, ВЕДУТСЯ РАБОТЫ (<i>або</i> ПРЕПЯТСТВИЕ) (<i>місце та будь-які необхідні рекомендації</i>), g) СВОДКА СОСТОЯНИЯ ПОЛОСЫ ЗА (<i>час спостереження</i>)	a) [(<i>location</i>)] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (<i>number</i>) (<i>condition</i>), b) [(<i>location</i>)] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (<i>number</i>) NOT CURRENT, c) LANDING SURFACE (<i>condition</i>), d) CAUTION CONSTRUCTION WORK (<i>location</i>), e) CAUTION (<i>specify reasons</i>) RIGHT (<i>or</i> LEFT), (<i>or</i> BOTH SIDES) OF RUNWAY [<i>number</i>], f) CAUTION WORK IN PROGRESS (<i>or</i> OBSTRUCTION) (<i>position and any necessary advice</i>), g) RUNWAY REPORT AT (<i>observation time</i>) RUNWAY (<i>number</i>)

	ВПП (номер) (тип опадів) ДО (товщина шару) МИЛЛИМЕТРОВ. ЭФФЕКТИВНОСТЬ ТОРМОЖЕНИЯ ХОРОШАЯ (або МЕЖДУ СРЕДНЕЙ И ХОРОШЕЙ, або СРЕДНЯЯ, або МЕЖДУ СРЕДНЕЙ И ПЛОХОЙ, або ПЛОХАЯ, або НЕНАДЕЖНАЯ) [та/або КОЭФИЦИЕНТ СЦЕПЛЕНИЯ (обладнання та число)], h) ПО ДОКЛАДУ (тип ПС) ЭФФЕКТИВНОСТЬ ТОРМОЖЕНИЯ В (час) ХОРОШАЯ (або СРЕДНЯЯ, або ПЛОХАЯ), i) ЭФФЕКТИВНОСТЬ ТОРМОЖЕНИЯ [(місце) (вимірювальне обладнання, що використовується), ПОЛОСА (номер) ТЕМПЕРАТУРА [МИНУС] (число), БЫЛА В (час), j) ВПП (або РД) (номер) МОКРАЯ [або ВЛАЖНАЯ, МЕСТАМИ ЛУЖИ, ЗАЛИТАЯ ВОДОЙ (глибина), або СНЕГ УДАЛЕН	(type) (of precipitant) UP TO (depth of deposit) MILLIMETRES. BRAKING ACTION GOOD (or MEDIUM TO GOOD, or MEDIUM, or MEDIUM TO POOR, or POOR or UNRELIABLE) [and/or BRAKING COEFFICIENT (equipment and number)], h) BRAKING ACTION REPORTED BY (aircraft type) AT (time) GOOD (or MEDIUM, or POOR), i) BRAKING ACTION [(location)] (measuring equipment used), RUNWAY (number), TEMPERATURE [MINUS] (number), WAS (reading) AT (time), j) RUNWAY (or TAXIWAY) (number) WET or DAMP, WATER PATCHES, FLOODED (depth), or SNOW REMOVED
--	--	--

	(відповідно довжина або ширина), або ОБРАБОТАНА, або МЕСТАМИ СУХОЙ СНЕГ (або МОКРЫЙ СНЕГ, або УТРАМБОВАННИЙ СНЕГ, або СЛЯКОТЬ, або ЗАМЕРЗШАЯ СЛЯКОТЬ, або ЛЕД, або ПРИКРЫТЫЙ ЛЕД, або ЛЕД СО СНЕГОМ, або СУГРОБЫ, або ЗАМЕРЗШИЕ КОЛЕИ И БОРОЗДЫ)], к) ПО НАБЛЮДЕНИЮ С ВЫШКИ (метеорологічна інформація), л) ПО ДОКЛАДАМ ПИЛОТОВ (метеорологічна інформація)	(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 ICE UNDERNEATH, or ICE AND SNOW, or SNOWDRIFTS, or FROZEN RUTS AND RIDGES)], k) TOWER OBSERVES (weather information), l) PILOT REPORTS (weather information).
5.2.1.11. Експлуатаційний стан візуальних та не візуальних засобів	а) (азначити візуальний або не візуальний засіб) ВПП (номер) (опис відмови), б) ОГНИ (тип) (відмова), в) GBAS/SBAS/MLS/ILS КАТЕГОРИИ (категорія) (придатність до експлуатації), д) ОГНИ РД (опис	а) (specify visual or non-visual aid) RUNWAY (description of deficiency), б) (type) LIGHTING (unservicability), в) GBAS/SBAS/MLS/ILS CATEGORY (category) (serviceability state), д) TAXIWAY

	відмови), е) (тип системи візуальної індикації глибини) ВПП (номер) (опис відмови)	LIGHTING (description of deficiency), е) (type of visual approach slope indicator) RUNWAY (number) (description of deficiency)
5.2.1.12. Польоти з використанням скороченого мінімуму вертикального ешелонування ... для того, щоб упевнитися в наявності у ПС статусу допущеного до польотів з RVSM ... для доповіді про наявність статусу допущеного до польотів з RVSM ... для доповіді про наявність статусу не допущеного до польотів з RVSM, за яким надається додаткова інформація. <i>Примітка. Відповідно до вимог Правил польотів у повітряному просторі зі скороченим мінімумом ешелонування щодо процедур виконання польотів у повітряному</i>	а) ПОДТВЕРДИТЕ ДОПУЩЕН К RVSM, *b) ПОДТВЕРЖДАЮ ДОПУЩЕН К RVSM, *c) К RVSM НЕ ДОПУЩЕН (додаткова інформація, наприклад - державне ПС тощо)	а) CONFIRM RVSM APPROVED, *b) AFFIRM RVSM, *c) NEGATIVE RVSM [(supplementary information, e.g. State aircraft)],

просторі RVSM для ПС, які мають статус не затверджених до польотів з RVSM, ... для відмови у надані диспетчерського дозволу на вхід у повітряний простір з RVSM ... для доповіді, коли сильна турбулентність впливає на спроможність ПС дотримуватися вимог для польотів з RVSM ... для доповіді, що обладнання ПС деградувало нижче від мінімальних встановлених характеристик ...для запиту про якомога швидшу доповідь щодо поновлення статусу допущеного до польотів з RVSM та готовності пілота до такого поновлення ... для запиту про підтвердження щодо поновлення статусу	d) НЕВОЗМОЖНО РАЗРЕШИТЬ ВХОД В ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО RVSM, СЛЕДУЙТЕ [або НАБИРАЙТЕ, або СНИЖАЙТЕСЬ] (рівень), *e) НЕВОЗМОЖЕН RVSM ИЗ-ЗА БОЛТАНКИ, *f) НЕВОЗМОЖЕН RVSM ИЗ-ЗА ОБОРУДОВАНИЯ, g) ДОЛОЖИТЕ. КОГДА ГОТОВЫ ВОЗОБНОВИТЬ RVSM, h) ПОДТВЕРДИТЕ ГОТОВНОСТЬ ВОЗОБНОВИТЬ RVSM,	d) UNABLE ISSUE CLEARANCE INTO RVSM AIRSPACE, MAINTAIN [or DESCEND TO, or CLIMB TO] (level), *e) UNABLE RVSM DUE TURBULENCE, *f) UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT, g) REPORT WHEN ABLE TO RESUME RVSM, h) CONFIRM ABLE TO RESUME RVSM,
--	---	--

допущеного до польотів з RVSM та готовності пілота до такого поновлення ... для підтвердження спроможності виконувати політ з RVSM після непередбачуваних обставин, пов'язаних із погодою або обладнанням	*i) ГОТОВЫ ВОЗОБНОВИТЬ RVSM	*i) READY TO RESUME RVSM
5.2.1.13. Статус обслуговування GNSS	а) ПО ДОКЛАДАМ GNSS СИГНАЛ НЕНАДЕЖЕН (або GNSS МОЖЕТ НЕ ОБЕСПЕЧИВАТЬСЯ [ИЗ-ЗА ПОМЕХ]), 1) В РАЙОНЕ (місце) (радіус) [МЕЖДУ (рівні)], або 2) В РАЙОНЕ (опис) (або В РПИ (назва)) [МЕЖДУ (рівні)], б) БАЗОВЫЙ GNSS (або SBAS, або GBAS) НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ ДЛЯ (опис операції) [С (час) (або ДО ДАЛЬНЕЙШИХ СООБЩЕНИЙ)], *с) БАЗОВЫЙ GNSS НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ [ИЗ-ЗА (причина,	а) GNSS REPORTED UNRELIABLE (or GNSS MAY NOT BE AVAILABLE [DUE TO INTERFERENCE], 1) IN THE VICINITY OF (location) (radius) [BETWEEN (levels)], or 2) IN THE AREA OF (description) (or IN (name) FIR) [BETWEEN (levels)], б) BASIC GNSS (or SBAS, or GBAS) UNAVAILABLE FOR (specify operation) [FROM (time) TO (time) (or UNTIL FURTHER NOTICE)], *с) BASIC GNSS UNAVAILABLE [DUE

	наприклад - ПОТЕРЯ RAIM або СРАБАТЫВАНИЕ СИГНАЛИЗАЦИИ RAIM)], *d) GBAS (or SBAS) НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ	TO (reason, e.g. LOSS OF RAIM or RAIM ALERT), *d) GBAS (or SBAS) UNAVAILABLE
5.2.1.14. Погіршення навігаційних характеристик ПС	RNP (вказати тип) (або RNAV) НЕВОЗМОЖЕН [ІЗ-ЗА (причина, наприклад - ПОТЕРЯ RAIM або СРАБАТЫВАНИЕ СИГНАЛИЗАЦИИ RAIM)].	UNABLE RNP (specify type) (or RNAV) [DUE TO (reason, e.g. LOSS OF RAIM or RAIM ALERT)].

5.2.2. Районне диспетчерське обслуговування

Ситуація	Фразеологія	Phraseologies
5.2.2.1. Видача дозволів	a) (назва органу) РАЗРЕШАЕТ (позивний ПС), b) (позивний ПС) РАЗРЕШЕНО, c) ДАЮ НОВОЕ РАЗРЕШЕНИЕ (подробіці зміненого дозволу) [ОСТАЛЬНАЯ ЧАСТЬ РАЗРЕШЕНИЯ НЕ МЕНЯЕТСЯ], d) ДАЮ НОВОЕ РАЗРЕШЕНИЕ (змінена ділянка маршруту) ДО (основна точка початкового маршруту) [ОСТАЛЬНАЯ ЧАСТЬ РАЗРЕШЕНИЯ НЕ	a) (name of unit) CLEARS (aircraft call sign), b) (aircraft call sign) CLEARED TO, c) RECLEARED (amended clearance details) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED], d) RECLEARED (amended route portion) TO (significant point of original route) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED],

	МЕНЯЕТСЯ], е) ВХОД В КОНТРОЛИРУЕМОЕ ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО (або КОНТРОЛИРУЕМУЮ ЗОНУ) [ЧЕРЕЗ (основна точка або маршрут)] НА (рівень) [В (час)], ф) ВЫХОД ИЗ КОНТРОЛИРУЕМОГО ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА (або КОНТРОЛИРУЕМОЙ ЗОНЫ) [ЧЕРЕЗ (основна точка або маршрут)] НА (рівень) (або В НАБОРЕ ВЫСОТЫ, або СО СНИЖЕНИЕМ), g) ВХОД (указати маршрут) В (основна точка) НА (рівень) [В (час)]	е) ENTER CONTROLLED AIRSPACE (or CONTROL ZONE) [VIA (significant point or route)] AT (level) [AT (time)], ф) LEAVE CONTROLLED AIRSPACE (or CONTROL ZONE) [VIA (significant point or route)] AT (level) (or CLIMBING, or DESCENDING), g) JOIN (specify) AT (significant point) AT (level) [AT (time)]
5.2.2.2. Указівки щодо маршруту та межі дії дозволу	а) ОТ (місце) ДО (місце), б) ДО (місце), потім за потреби йде: 1) ПРЯМО, 2) ЧЕРЕЗ (маршрут і/або основні точки), 3) СОГЛАСНО ПЛАНУ ПОЛЁТА	а) FROM (location) TO (location), б) TO (location), followed as necessary by: 1) DIRECT, 2) VIA (route and/or significant points), 3) VIA FLIGHT PLANNED ROUTE

	(Умови використання цієї фрази зазначені в п 4.5.7.2 глави 4 /PANS-ATM/), 4) ПО <i>(відстань)</i> ДУГИ DME <i>(напрямок)</i> <i>(назва станції DME)</i>, с) ПОЛЁТ ПО <i>(маршрут)</i> НЕВОЗМОЖЕН ИЗ-ЗА <i>(причина)</i> ПРЕДЛАГАЮ <i>(варианти маршрутів)</i> ВЫБРАННЫЙ СООБЩИТЕ	(Conditions associated with the use of this phrase are in Chapter 4, p.4.5.7.2 /PANS-ATM/), 4) VIA <i>(distance)</i> DME ARC <i>(direction)</i> OF <i>(name of DME station)</i>, с) <i>(route)</i> NOT AVAILABLE DUE <i>(reason)</i> ALTERNATIVE[S] IS/ARE <i>(routes)</i> ADVISE
5.2.2.3. Витримування заданих рівнів	а) СЛЕДУЙТЕ НА <i>(рівень)</i> [ДО <i>(основна точка)</i>], б) СЛЕДУЙТЕ НА <i>(рівень)</i> ДО ПРОЛЁТА <i>(основна точка)</i>, с) СЛЕДУЙТЕ НА <i>(рівень)</i> ДО <i>(хвилини)</i> ПОСЛЕ ПРОЛЁТА <i>(основна точка)</i>, д) СЛЕДУЙТЕ НА <i>(рівень)</i> ДО <i>(час)</i>, е) СЛЕДУЙТЕ НА <i>(рівень)</i> ДО ПОЛУЧЕНИЯ УКАЗАНИЯ ОТ <i>(назва органу)</i>, ф) СЛЕДУЙТЕ НА <i>(рівень)</i> ДО ДАЛЬНЕЙШИХ	а) MAINTAIN <i>(level)</i> [TO <i>(significant point)</i>], б) MAINTAIN <i>(level)</i> UNTIL PASSING <i>(significant point)</i>, с) MAINTAIN <i>(level)</i> UNTIL <i>(minutes)</i> AFTER PASSING <i>(significant point)</i>, д) MAINTAIN <i>(level)</i> UNTIL <i>(time)</i>, е) MAINTAIN <i>(level)</i> UNTIL ADVISED BY <i>(name of unit)</i>, ф) MAINTAIN <i>(level)</i> UNTIL FURTHER

	УКАЗАНИЙ, g) В ПРЕДЕЛАХ КОНТРОЛИРУЕМОГО ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА СЛЕДУЙТЕ НА <i>(рівень)</i>, h) СЛЕДУЙТЕ МЕЖДУ <i>(рівень)</i> И <i>(рівень)</i>. (Термін «СЛЕДУЙТЕ» не повинен використовуватися замість термінів «СНИЖАЙТЕСЬ» або «НАБИРАЙТЕ» під час передачі повітряному судну вказівок щодо зміни рівня)	ADVISED, g) MAINTAIN <i>(level)</i> WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE, h) MAINTAIN BLOCK <i>(level)</i> TO <i>(level)</i>. (The term "MAINTAIN" is not to be used in lieu of "DESCEND" or "CLIMB" when instructing an aircraft to change level)
5.2.2.4. Указівка щодо крейсерських рівнів	a) ПРОЙДИТЕ <i>(основна точка)</i> НА <i>(або ВЫШЕ, або НИЖЕ)</i> <i>(рівень)</i>, b) ПРОЙДИТЕ <i>(основна точка)</i> В <i>(час)</i> ИЛИ ПОЗДНЕЕ <i>(або РАНЬШЕ)</i> НА <i>(рівень)</i>, c) КРЕЙСЕРСКИЙ НАБОР МЕЖДУ <i>(рівні)</i> <i>(або ВЫШЕ)</i> <i>(рівень)</i>, d) ПРОЙДИТЕ <i>(відстань)</i> <i>[(напрямок)]</i> ОТ DME <i>(назва станції DME)</i> НА <i>(або ВЫШЕ, або НИЖЕ)</i> <i>(рівень)</i>	a) CROSS <i>(significant point)</i> AT <i>(or ABOVE, or BELOW)</i> <i>(level)</i>, b) CROSS <i>(significant point)</i> AT <i>(time)</i> OR LATER <i>(or BEFORE)</i> AT <i>(level)</i>, c) CRUISE CLIMB BETWEEN <i>(levels)</i> <i>(or ABOVE)</i> <i>(level)</i>, d) CROSS <i>(distance)</i> DME <i>[(direction)]</i> OF <i>(name of DME station)</i> AT <i>(or ABOVE, or BELOW)</i> <i>(level)</i>
5.2.2.5. Аварійне зниження	*a) АВАРИЙНОЕ СНИЖЕНИЕ <i>(наміри)</i>, b) ВНИМАНИЕ ВСЕМ	*a) EMERGENCY DESCENT <i>(intentions)</i>, b) ATTENTION ALL

	БОРТАМ, В РАЙОНЕ [або НАД] (основна точка або місце) ВЫПОЛНЯЕТСЯ АВАРИЙНОЕ СНИЖЕНИЕ С (рівень) (потім, за потреби, передаються конкретні вказівки, дозволи, інформація про рух тощо)	AIRCRAFT IN THE VICINITY OF [or AT] (significant point or location) EMERGENCY DESCENT IN PROGRESS FROM (level) (followed as necessary by specific instructions, clearances, traffic information, etc)
5.2.2.6. Якщо дозвіл не може бути виданий відразу після запиту	ОЖИДАЙТЕ РАЗРЕШЕНИЯ (або тип дозволу) В (час)	EXPECT CLEARANCE (or type of clearance) AT (time)
5.2.2.7. Якщо дозвіл на відхилення не може бути виданий	НЕВОЗМОЖНО, БОРТ (напрямок руху, тип ПС) (рівень) ОЖИДАЕТСЯ (або НАД) (основна точка) В (час) ПОЗЫВНОЙ (позивний) СООБЩИТЕ НАМЕРЕНИЯ	UNABLE, TRAFFIC (direction) BOUND (type of aircraft) (level) ESTIMATED (or OVER) (significant point) AT (time) CALL SIGN (call sign) ADVISE INTENTIONS
5.2.2.8. Указівки щодо ешелонування	а) ПРОЙДИТЕ (основна точка) В (час) [ИЛИ ПОЗЖЕ (або ИЛИ РАНЬШЕ)], б) СООБЩИТЕ ВОЗМОЖНОСТЬ ПРОЛЁТА (основна точка) В (час або рівень), с) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ МАХ (число) [ИЛИ БОЛЬШЕ (або ИЛИ МЕНЬШЕ)] [ДО (основна точка)],	а) CROSS (significant point) AT (time) [OR LATER (or OR BEFORE)], б) ADVISE IF ABLE TO CROSS (significant point) AT (time or level), с) MAINTAIN MACH (number) [OR GREATER (or OR LESS)] [UNTIL (significant point)],

	d) НЕ ПРЕВЫШАЙТЕ МАХ (число)	d) DO NOT EXCEED MACH (number)
5.2.2.9. Указівки щодо виконання польоту за треком, що проходить паралельно дозволеному маршруту (зміщений від осі маршруту або треку) «parallel offset»	a) СООБЩИТЕ ВОЗМОЖНОСТЬ ПОЛЁТА ПАРАЛЛЕЛЬНО МАРШРУТУ (ТРЭКУ), b) СЛЕДУЙТЕ (відстань) ПРАВЕЕ/ЛЕВЕЕ ОСИ МАРШРУТА (ТРЭКА) [В (основна точка або час)] [ДО (основна точка або час)], c) ОТМЕНЯЮ ПОЛЕТ ПАРАЛЛЕЛЬНО МАРШРУТУ (ТРЭКУ) (вказівки щодо поновлення польоту за дозволеним маршрутом або інша інформація)	a) ADVISE IF ABLE TO PROCEED PARALLEL OFFSET, b) PROCEED OFFSET (distance) RIGHT/LEFT OF (route) (track) [CENTRE LINE] [AT (significant point or time)] [UNTIL (significant point or time)], c) CANCEL OFFSET (instructions to rejoin cleared flight route or other information)
5.2.3. Диспетчерське обслуговування підходу		
Ситуація	Фразеологія	Phraseologies
5.2.3.1. Указівки щодо вильоту	a) [ПОСЛЕ ВЫЛЕТА] ВЫХОД ПРАВЫМ (або ЛЕВЫМ) КУРС (три цифри) (або С КУРСОМ ВЗЛЕТА) (або ПРОДОЛЖАЙТЕ СО ВЗЛЕТНЫМ КУРСОМ) ДО (рівень або основна точка) [(за потреби інші вказівки)],	a) [AFTER DEPARTURE] TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (three digits) (or CONTINUE RUNWAY HEADING) (or TRACK EXTENDED CENTRE LINE) TO (level or significant point) [(other instructions as

	b) ПОСЛЕ ЗАНЯТИЯ (або ПЕРЕСЕЧЕНИЯ/ПРОЛЕТА) (рівень або основна точка) (вказівки), c) [ОТВЕРНИТЕ] ВПРАВО (або ВЛЕВО) КУРС (три цифри) ДО (рівень) [ДЛЯ ВХОДА НА (трек, маршрут тощо)], d) (назва та номер стандартного маршруту вильоту) [ВЫЛЕТ], e) [МАГНИТНЫЙ (або ИСТИННЫЙ)] ТРЭК (три цифри) ГРАДУСОВ НА (або ОТ) (основна точка) ДО (час) або ВЫХОДА НА /ЗАНЯТИЯ (контрольна точка або основна точка або рівень)) [ПЕРЕД ОТВОРОТОМ НА КУРС], f) РАЗРЕШАЮ ЧЕРЕЗ (позначення). (Умови використання цієї фрази зазначені у п. 4.5.7.2 глави 4 /PANS-ATM/)	required)], b) AFTER REACHING (or PASSING) (level or significant point) (instructions), c) TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (three digits) TO (level) [TO INTERCEPT (track, route, airway, etc)], d) (standard departure name and number) [DEPARTURE], e) TRACK (three digits) DEGREES [MAGNETIC (or TRUE)] TO (or FROM) (significant point) UNTIL (time, or REACHING (fix or significant point or level)) [BEFORE PROCEEDING ON COURSE], f) CLEARED VIA (designation). (Conditions associated with the use of this phrase are in Chapter 4, 4.5.7.2 /PANS-ATM/)
5.2.3.2. Дозволи щодо заходження	a) РАЗРЕШАЮ (або СЛЕДУЙТЕ) ЧЕРЕЗ	a) CLEARED (or PROCEED) VIA

на посадку	(позначення), b) РАЗРЕШАЮ НА <i>(межа дії дозволу)</i> ЧЕРЕЗ <i>(позначення),</i> c) РАЗРЕШАЮ <i>(або СЛЕДУЙТЕ)</i> ЧЕРЕЗ <i>(детальна інформація щодо маршруту прямування (руху),</i> d) РАЗРЕШАЮ ЗАХОД ПО <i>(тип заходження на посадку)</i> [ПОЛОСА <i>(або ВПП)</i> <i>(номер)</i>], e) РАЗРЕШАЮ ЗАХОД ПО <i>(тип заходження на посадку)</i> ПОЛОСА <i>(або ВПП)</i> <i>(номер)</i> ЗАТЕМ ЗАХОД С КРУГА НА ВПП <i>(номер)</i>, f) РАЗРЕШАЮ ЗАХОД [ПОЛОСА <i>(номер)</i>], g) НАЧИНАЙТЕ ЗАХОД В <i>(час)</i>, *h) ПРОШУ ЗАХОД С ПРЯМОЙ [<i>(тип заходження на посадку)</i>] НА [ПОЛОСУ <i>(номер)</i>], i) РАЗРЕШАЮ [ЗАХОД] С	<i>(designation),</i> b) CLEARED TO <i>(clearance limit)</i> VIA <i>(designation),</i> c) CLEARED <i>(or PROCEED)</i> VIA <i>(details of route to be followed),</i> d) CLEARED <i>(type of approach)</i> APPROACH [RUNWAY <i>(number)</i>], e) CLEARED <i>(type of approach)</i> RUNWAY <i>(number)</i> FOLLOWED BY CIRCLING TO RUNWAY <i>(number)</i>, f) CLEARED APPROACH [RUNWAY<i>(number)</i>], g) COMMENCE APPROACH AT <i>(time)</i>, *h) REQUEST STRAIGHT-IN [<i>(type of approach)</i>] APPROACH [RUNWAY<i>(number)</i>], i) CLEARED
------------	---	---

... коли пілот запитує візуальне заходження на посадку ...для запиту, чи пілот спроможний виконати візуальне заходження на посадку ... у разі виконання візуального заходження, коли пілот ПС, що слідує позаду, доповів про візуальне спостереження переднього ПС	ПРЯМОЙ [(тип заходження на посадку)] [ПОЛОСА (номер)], j) ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ ЗЕМЛЮ, k) ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ ПОЛОСУ [ОГНИ], *1) ПРОШУ ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД НА ПОСАДКУ, m) РАЗРЕШАЮ ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД НА ПОЛОСУ (або ВПП) (номер), n) СООБЩИТЕ ГОТОВЫ ВЫПОЛНИТЬ ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД НА ПОЛОСУ (або ВПП) (номер), o) РАЗРЕШАЮ ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД НА ПОЛОСУ (або ВПП) (номер) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ САМОСТОЯТЕЛЬНО ИНТЕРВАЛ С ВПЕРЕДИ ИДУЩИМ (тип ПС та категорія турбулентності, якщо потрібно) [ОСТОРОЖНО, СПУТНАЯ СТРУЯ], p) ДОЛОЖИТЕ [НА	STRAIGHT-IN [(type of approach)] APPROACH [RUNWAY (number)], j) REPORT VISUAL, k) REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT, *1) REQUEST VISUAL APPROACH, m) CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (number), n) ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL APPROACH RUNWAY (number), o) CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (number), MAINTAIN OWN SEPARATION FROM PRECEDING (aircraft type and wake turbulence category as appropriate) [CAUTION WAKE TURBULENCE], p) REPORT (significant
---	---	---

	ЛИНИИ УДАЛЕНИЯ <i>або</i> НА ЛИНИИ ПРИБЛИЖЕНИЯ] (<i>основна точка</i>), q) ДОЛОЖИТЕ НАЧАЛО СТАНДАРТНОГО РАЗВОРОТА, *r) ПРОШУ СНИЖЕНИЕ ВИЗУАЛЬНО, s) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ ИНТЕРВАЛЫ САМОСТОЯТЕЛЬНО, t) СЛЕДУЙТЕ ВИЗУАЛЬНО, u) ВЫ ЗНАКОМЫ С ПРОЦЕДУРОЙ ЗАХОДА (<i>найменування</i>), *v) ПРОШУ ЗАХОД (<i>тип заходження на посадку</i>) НА [ПОЛОСУ <i>або</i> ВПП (<i>номер</i>)], *w) ПРОШУ (<i>некодований индекс MLS/RNAV</i>), x) РАЗРЕШАЮ (<i>некодований индекс MLS/RNAV</i>)	<i>point</i>), [OUTBOUND, <i>or</i> INBOUND], q) REPORT COMMENCING PROCEDURE TURN, *r) REQUEST VMC DESCENT, s) MAINTAIN OWN SEPARATION, t) MAINTAIN VMC, u) ARE YOU FAMILIAR WITH (<i>name</i>) APPROACH PROCEDURE, *v) REQUEST (<i>type of approach</i>) APPROACH [RUNWAY (<i>number</i>)], *w) REQUEST (MLS/RNAV <i>plain language designator</i>), x) CLEARED (MLS/RNAV <i>plain language designator</i>)
5.2.3.3. Указівки	a) ОЖИДАЙТЕ	a) HOLD VISUAL

щодо виконання польотів у зоні очікування ...візуально	ВИЗУАЛЬНО [НАД] (<i>місце</i>), (або МЕЖДУ (<i>два помітних наземних орієнтири</i>))),	[OVER] (<i>position</i>), (or BETWEEN (<i>two prominent landmarks</i>)),
... за опублікованою схемою очікування над засобом або контрольною точкою	b) РАЗРЕШАЮ (<i>або СЛЕДУЙТЕ</i>) НА (<i>основна точка, назва засобу або контрольної точки</i>) [СЛЕДУЙТЕ (<i>або НАБИРАЙТЕ, або СНИЖАЙТЕСЬ ДО (рівень)</i>] ЖДИТЕ [<i>(напрямок)</i>] КАК ОПУБЛИКОВАНО ОЖИДАЙТЕ РАЗРЕШЕНИЕ НА ЗАХОД (<i>або ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗРЕШЕНИЕ</i>) В (<i>час</i>),	b) CLEARED (or PROCEED) TO (<i>significant point, name of facility or fix</i>) [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (<i>level</i>)] HOLD [(<i>direction</i>)] AS PUBLISHED EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (<i>time</i>),
... коли екіпажу ПС необхідні детальні вказівки щодо виконання польоту в зоні очікування	*с) ПРОШУ УКАЗАНИЯ ПО ОЖИДАНИЮ, d) РАЗРЕШАЮ (<i>або СЛЕДУЙТЕ</i>) НА (<i>основна точка, назва засобу або контрольної точки</i>) [СЛЕДУЙТЕ (<i>або НАБИРАЙТЕ або СНИЖАЙТЕСЬ</i>) (<i>рівень</i>)] ЖДИТЕ [<i>(напрямок)</i>] [(<i>визначений</i>) РАДИАЛ, КУРС, ТРЭК ПРИБЛИЖЕНИЯ (<i>три цифри</i>) ГРАДУСОВ] [СХЕМА ПРАВАЯ (<i>або ЛЕВАЯ</i>)] [ВРЕМЯ ПО ТРЭКУ УДАЛЕНИЯ (<i>число</i>)]	*с) REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS, d) CLEARED (or PROCEED) TO (<i>significant point, name of facility or fix</i>) [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (<i>level</i>)] HOLD [(<i>direction</i>)] [(<i>specified</i>)] RADIAL, COURSE, INBOUND TRACK (<i>three digits</i>) DEGREES] [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] [OUTBOUND TIME

	МИНУТ] ОЖИДАЙТЕ РАЗРЕШЕНИЯ НА ЗАХОД (або ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗРЕШЕНИЕ) В (час) (за потреби додаткові вказівки), е) РАЗРЕШАЮ НА РАДИАЛЕ (три цифри) (назва) VOR, (відстань) ОТ DME [СЛЕДУЙТЕ (або НАБИРАЙТЕ, або СНИЖАЙТЕСЬ ДО) (рівень)] ЖДИТЕ [(напрямом)] [СХЕМА ПРАВАЯ (або ЛЕВАЯ)] [ВРЕМЯ ПО ТРЭКУ УДАЛЕНИЯ (число) МИНУТ] ОЖИДАЙТЕ РАЗРЕШЕНИЯ НА ЗАХОД (або ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗРЕШЕНИЕ) В (час) (за потреби додаткові вказівки), ф) РАЗРЕШАЮ НА РАДИАЛЕ (три цифри) (назва) VOR, (відстань) ОТ (назва) DME [СЛЕДУЙТЕ (або НАБИРАЙТЕ, або СНИЖАЙТЕСЬ ДО) (рівень)] ЖДИТЕ МЕЖДУ (відстань) И (відстань) DME [СХЕМА ПРАВАЯ (або ЛЕВАЯ)] ОЖИДАЙТЕ	(number) MINUTES] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time) (additional instructions, if necessary), e) CLEARED TO THE (three digits) RADIAL OF THE (name) VOR AT (distance) DME FIX [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)] HOLD [(direction)] [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] [OUTBOUND TIME (number) MINUTES] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time) (additional instructions, if necessary), f) CLEARED TO THE (three digits) RADIAL OF THE (name) VOR AT (distance) DME FIX [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)] HOLD BETWEEN (distance) AND (distance) DME [RIGHT (or LEFT)
--	---	---

	РАЗРЕШЕНИЯ НА ЗАХОД (або ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗРЕШЕНИЕ) В (час) (за потреби додаткові вказівки)	HAND PATTERN] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time) (additional instructions, if necessary)
5.2.3.4. Очікуваний час заходження на посадку	a) ЗАДЕРЖКА НЕ ОЖИДАЕТСЯ, b) ОЖИДАЕМОЕ ВРЕМЯ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ (час), c) УТОЧНЕННОЕ ВРЕМЯ ЗАХОДА (час), d) ВРЕМЯ ЗАДЕРЖКИ НЕ ОПРЕДЕЛЕНО (причини)	a) NO DELAY EXPECTED, b) EXPECTED APPROACH TIME (time), c) REVISED EXPECTED APPROACH TIME (time), d) DELAY NOT DETERMINED (reasons)
5.2.4. Фразеологія, що застосовується на аеродромі та в районі аеродрому		
	Фразеологія	
5.2.4.1. Розпізнання повітряного судна	ВКЛЮЧИТЕ ПОСАДОЧНЫЕ ФАРЫ	SHOW LANDING LIGHTS
5.2.4.2. Візуальне підтвердження	a) ПОДТВЕРДИТЕ ДВИЖЕНИЕМ ЭЛЕРОНОВ (або РУЛЯ	a) ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS (or

(СТОТ, який зазначений в SAM, повинен бути доведений до екіпажу ПС при першому сеансі радіозв'язку за допомогою УКХ)		
...для зміни слоту (зміна до СТОТ, яка зазначена в повідомленні SRM)	b) ПЕРЕСМОТРЕННЫЙ СЛОТ (<i>время</i>)	b)REVISED SLOT (<i>time</i>)
...для відміни слоту (відміна СТОТ, яка зазначена в повідомленні SLC)	c) СЛОТ ОТМЕНЁН, ДОЛОЖИТЕ ГОТОВНОСТЬ	c)SLOT CANCELLED, REPORT READY
...тимчасова зупинка польоту (виконання рейсу призупинено до подальших вказівок, зазначається в повідомленні FLS)	d) ВЫПОЛНЕНИЕ РЕЙСА ПРИОСТАНОВЛЕНО ДО ДАЛЬНЕЙШИХ УКАЗАНИЙ ПО ПРИЧИНЕ (<i>указывается причина</i>)	d)FLIGHT SUSPENDED UNTIL FURTHER NOTICE DUE (<i>reason</i>)
...відміна тимчасової зупинки (зазначається в повідомленні DES)	e) ПРИОСТАНОВКА РЕЙСА ОТМЕНЕНА, ДОЛОЖИТЕ ГОТОВНОСТЬ	e)SUSPENSION CANCELLED, REPORT READY
...відмова у видачі дозволу на запуск двигунів через відхилення від призначеного слоту (недостатній час для виконання зльоту у вказаний у слоті час)	f) НЕВОЗМОЖНО ВЫДАТЬ РАЗРЕШЕНИЕ НА ЗАПУСК. ВАШ СЛОТ ИСТЁК. ЗАПРОСИТЕ НОВЫЙ СЛОТ	f)UNABLE TO APPROVE START-UP CLEARANCE DUE SLOT EXPIRED, REQUEST A NEW SLOT
	g) НЕВОЗМОЖНО ВЫДАТЬ РАЗРЕШЕНИЕ НА ЗАПУСК. ВАШ СЛОТ	g) UNABLE TO APPROVE START-UP CLEARANCE DUE

...відмова у видачі дозволу на запуск двигунів через відхилення від призначеного слоту (запит зроблений занадто рано для витримання слоту)	(<i>время</i>). ЗАПРОСИТЕ ЗАПУСК В/ЧЕРЕЗ (<i>время</i>)	SLOT (<i>time</i>), REQUEST START-UP AT/IN (<i>time</i>)
5.2.4.4. Буксирування хвостом уперед (Коли цього вимагають місцеві процедури, дозвіл на буксирування хвостом уперед необхідно одержати від аеродромної диспетчерської вишки) ... ПС/орган ОПР	*а) [місцезнаходження ПС] ПРОШУ БУКСИРОВКУ ХВОСТОМ ВПЕРЕД, b) БУКСИРОВКУ ХВОСТОМ ВПЕРЕД РАЗРЕШАЮ, c) ЖДАТЬ, d) БУКСИРОВКА ХВОСТОМ ВПЕРЕД НА ВАШЕ УСМОТРЕНИЕ, e) ОЖИДАЙТЕ (<i>число</i>) - МИНУТНУЮ ЗАДЕРЖКУ ИЗ-ЗА (<i>причина</i>)	*а) [aircraft location] REQUEST PUSHBACK, b) PUSHBACK APPROVED, c) STAND BY, d) PUSHBACK AT OWN DISCRETION, e) EXPECT (<i>number</i>) MINUTES DELAY DUE (<i>reason</i>)
5.2.4.5. Порядок дій під час	†а) ПРОШУ БУКСИРОВКУ [назва авіакомпанії] (<i>тип</i>)	†а) REQUEST TOW [company name]

буксирування	ПС) ОТ (місце) ДО (місце),	(aircraft type) FROM (location) TO (location),
...відповідь органу ОПР	b) БУКСИРОВКУ РАЗРЕШАЮ ПО (конкретний маршрут руху), c) ОСТАВАЙТЕСЬ НА МЕСТЕ, d) ЖДАТЬ	b) TOW APPROVED VIA (specific routing to be followed), c) HOLD POSITION, d) STAND BY
5.2.4.6. Запит на перевірку часу та/або даних про аеродром для вильоту	*a) ПРОШУ ПРОВЕРКУ ВРЕМЕНИ, b) ВРЕМЯ (час), *c) ПРОШУ ИНФОРМАЦИЮ ДЛЯ ВЫЛЕТА,	*a) REQUEST TIME CHECK, b) TIME (time), *c) REQUEST DEPARTURE INFORMATION,
...коли не забезпечується радіомовна інформація ATIS	d) ПОЛОСА (номер), ВЕТЕР (напрямок та швидкість) (одиниця виміру), QNH (або QFE) (число) [(одиниця виміру)], ТЕМПЕРАТУРА [МИНУС] (число), [ВИДИМОСТЬ (відстань) (одиниця виміру) (або ВИДИМОСТЬ НА ПОЛОСЕ (відстань) (одиниця виміру))] [ВРЕМЯ (число)] (Якщо є можливість спостережень за видимістю та RVR у декількох точках, ті значення, які використовуються під час пробігу/кінцевої зони	d) RUNWAY (number), WIND (direction and speed (units) QNH (or QFE), (number) [(units)] TEMPERATURE [MINUS] (number), [VISIBILITY (distance) (units) (or RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) (distance)(units)] [TIME (time)] (If multiple visibility and RVR observations are available, those that represent the roll-out/stop end zone should be used for

	зупинки, слід використовувати і при зльоті)	take-off)
--	---	-----------

† Означає об'єднану передачу від ПС/буксиру.

† Denotes transmission from aircraft/tow vehicle combination.

5.2.4.7. Руління ...під час вильоту	*а) [тип ПС] [категорія турбулентності, якщо ПС "важке"] [місцезнаходження повітряного судна] ПРОШУ РУЛЕНИЕ [намір], *б) [тип ПС] [категорія турбулентності, якщо ПС "важке"] [місцезнаходження повітряного судна] (правила польотів) В (аеродром призначення) ПРОШУ РУЛЕНИЕ [наміри], с) РУЛИТЕ ДО ТОЧКИ ОЖИДАНИЯ [номер] [ВПП (номер)] [ВРЕМЯ (час), *д) [тип ПС] [категорія турбулентності, якщо ПС "важке"] ПРОШУ ПОДРОБНЫХ УКАЗАНИЙ ПО РУЛЕНИЮ, е) РУЛИТЕ ДО ТОЧКИ ОЖИДАНИЯ [номер] [ПОЛОСА (номер)] ПО (конкретний маршрут руху) [ВРЕМЯ (час)], [ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД ВПП	*а) [aircraft type] [wake turbulence category if "heavy"] [aircraft location] REQUEST TAXI [intentions], *б) [aircraft type] [wake turbulence category if "heavy"] [aircraft location] (flight rules) TO (aerodrome of destination) REQUEST TAXI [intentions], с) TAXI TO HOLDING POINT [number] [RUNWAY (number)] [TIME (time), *д) [aircraft type] [wake turbulence category if "heavy"] REQUEST DETAILED TAXI INSTRUCTIONS, е) TAXI TO HOLDING POINT [(number)] [RUNWAY (number)] VIA (specific route to be followed) [TIME (time)], [HOLD SHORT OF
--	---	--

**...якщо потрібні
детальні
вказівки щодо
руління**

...якщо не забезпечується інформація про аеродром з інших альтернативних джерел, наприклад ATIS	(номер)], f) РУЛИТЕ ДО ТОЧКИ ОЖИДАНИЯ [(номер)] (<i>потім надається відповідна інформація щодо аеродрому</i>) [ВРЕМЯ (час)], g) ВЫПОЛНЯЙТЕ (або ПОВЕРНИТЕ) ПЕРВЫЙ (або ВТОРОЙ) ВЛЕВО (або ВПРАВО), h) РУЛИТЕ ПО (<i>позначення РД</i>), i) РУЛИТЕ ПО ВПП (номер), j) РУЛИТЕ К ВОКЗАЛУ (<i>або інше місце, наприклад ПЛОЩАДКА ДЛЯ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ</i>) [МЕСТО СТОЯНКИ (номер)],	RUNWAY (number)], f) TAXI TO HOLDING POINT [(number)] (<i>followed by aerodrome information as applicable</i>) [TIME (time)], g) TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND) LEFT (or RIGHT), h) TAXI VIA (<i>identification of taxiway</i>), i) TAXI VIA RUNWAY (number), j) TAXI TO TERMINAL (or other location e.g. GENERAL AVIATION AREA) [STAND (number)],
для польотів вертольотів	*k) ПРОШУ РУЛЕНИЕ ПО ВОЗДУХУ ОТ (або ЧЕРЕЗ) ДО (<i>відповідно місце або маршрут</i>), l) РУЛИТЕ ПО ВОЗДУХУ ДО (або ЧЕРЕЗ) (<i>відповідно місце або маршрут</i>) [ОСТОРОЖНО (<i>пил, поземок, сміття, легке повітряне судно, яке</i>	*k) REQUEST AIR-TAXIING FROM (or VIA) TO (<i>location or routing as appropriate</i>), l) AIR-TAXI TO (or VIA) (<i>location or routing as appropriate</i>) [CAUTION (<i>dust, blowing snow, loose, debris, taxiing light</i>

	рулить, люди тощо)],	aircraft, personnel etc)],
	m) РУЛИТЕ ПО ВОЗДУХУ ЧЕРЕЗ <i>(прямо, згідно з запитом або за встановленим маршрутом)</i> ДО <i>(місце, вертодром, експлуатаційна або робоча площа, діюча або недіюча ЗПС).</i> СЛЕДИТЕ ЗА <i>(ОБХОДИТЕ)</i> <i>(ПС, або транспортні засоби, або люди),</i>	m) AIR TAXI VIA <i>(direct, as requested, or specified route)</i> TO <i>(location, heliport, operating or movement area, active or inactive runway).</i> AVOID <i>(aircraft or vehicles or personnel),</i>
...після посадки	*n) ПРОШУ РУЛЕНИЕ В ОБРАТНОМ НАПРАВЛЕНИИ,	*n) REQUEST BACKTRACK,
	o) РАЗРЕШАЮ РУЛЕНИЕ В ОБРАТНОМ НАПРАВЛЕНИИ,	o) BACKTRACK APPROVED,
	p) РУЛИТЕ ПО ПОЛОСЕ <i>(номер)</i> В ОБРАТНОМ НАПРАВЛЕНИИ,	p) BACKTRACK RUNWAY <i>(number),</i>
...загальна фразеологія	*q) <i>[(місце ПС)]</i> ПРОШУ РУЛЕНИЕ ДО <i>(місце призначення на аеродромі),</i>	*q) <i>[(aircraft location)]</i> REQUEST TAXI TO <i>(destination on aerodrome),</i>
	r) РУЛИТЕ ПРЯМО ВПЕРЕД,	r) TAXI STRAIGHT AHEAD,
	s) РУЛИТЕ ОСТОРОЖНО,	s) TAXI WITH CAUTION,
	t) ПРОПУСТИТЕ <i>(опис та місце іншого ПС),</i>	t) GIVE WAY TO <i>(description and</i>

	*u) ПРОПУСКАЮ (<i>pyx</i>), *v) БОРТ (<i>або тип ПС</i>) ВИЖУ, w) РУЛИТЕ НА ПЛОЩАДКУ ОЖИДАНИЯ, x) СЛЕДУЙТЕ ЗА (<i>опис іншого повітряного судна або транспортного засобу</i>), y) ОСВОБОДИТЕ ПОЛОСУ, *z) ПОЛОСУ ОСВОБОДИЛ, aa) УСКОРЬТЕ РУЛЕНИЕ [<i>причина</i>], *bb) УСКОРЯЮ, cc) [ОСТОРОЖНО] ЗАМЕДЛИТЕ РУЛЕНИЕ [<i>причина</i>], *dd) ЗАМЕДЛЯЮ	<i>position of other aircraft</i>), *u) GIVING WAY TO (<i>traffic</i>), *v) TRAFFIC (<i>or type of aircraft</i>) IN SIGHT, w) TAXI INTO HOLDING BAY, x) FOLLOW (<i>description of other aircraft or vehicle</i>), y) VACATE RUNWAY, *z) RUNWAY VACATED, aa) EXPEDITE TAXI [<i>reason</i>], *bb) EXPEDITING, cc) [CAUTION] TAXI SLOWER [<i>reason</i>], *dd) SLOWING DOWN
5.2.4.8. Очікування	‡a) ОЖИДАЙТЕ (<i>напрямом</i>) ОТ (<i>місце, номер ЗПС тощо</i>), ‡b) ОЖИДАЙТЕ НА МЕСТЕ,	‡a) HOLD (<i>direction</i>) OF (<i>position, runway number, etc</i>), ‡b) HOLD POSITION,

...для очікування на місці, що розташоване не ближче до ЗПС, ніж лінія попереднього старту	‡c) ОЖИДАЙТЕ В (відстань) ОТ (місце), ‡d) ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД (місце), *e) ЖДУ, *f) ЖДУ ПЕРЕД (місце) <i>Для підтвердження вказівок ОЖИДАЙТЕ, ОЖИДАЙТЕ НА МЕСТЕ та ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД (місце) застосовувати передбачені цими Правилами фрази «ВАС ПОНЯЛ» и «ВЫПОЛНЯЮ» недостатньо. У кожному випадку для підтвердження застосовують відповідно фрази «ЖДУ» або «ЖДУ ПЕРЕД» (місце)</i>	‡c) HOLD (distance) FROM (position), ‡d) HOLD SHORT OF (position), *e) HOLDING, *f) HOLDING SHORT <i>The procedure words ROGER and WILCO are insufficient acknowledgement of the instructions HOLD, HOLD POSITION and HOLD SHORT OF (position). In each case the acknowledgement shall be by the phraseology HOLDING or HOLDING SHORT, as appropriate</i>
---	--	--

‡ Потребує конкретного підтвердження з боку пілота.

‡ Requires specific acknowledgement from the pilot.

5.2.4.9. Перетинання ЗПС	*a) ПРОШУ ПЕРЕСЕЧЬ ПОЛОСУ (номер) (Якщо з аеродромної диспетчерської вишки не спостерігається повітряне судно, яке перетинає ЗПС (наприклад, уночі, в умовах низької видимості тощо), така вказівка повинна завжди надаватись разом з указівкою щодо доповіді	*a) REQUEST CROSS RUNWAY (number) (If the control tower is unable to see the crossing aircraft (e.g. night, low visibility, etc.), the instruction should always be accompanied by a request to report when the aircraft has vacated and is clear of the
-------------------------------------	--	---

За відповідною вказівкою пілот буде доповідати «ПОЛОСУ ОСВОБОДИЛ», коли ПС перебуває на безпечній відстані від ЗПС	про звільнення ЗПС повітряним судном та перебування на безпечній відстані), b) ПЕРЕСЕКАЙТЕ ПОЛОСУ (номер) [ДОЛОЖИТЕ ОСВОБОЖДЕНИЕ], c) УСКОРЬТЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ПОЛОСЫ (номер) БОРТ (тип повітряного судна) В (відстань) КИЛОМЕТРАХ НА ПРЯМОЙ, d) РУЛИТЕ ДО ТОЧКИ ОЖИДАНИЯ [номер] [ПОЛОСЫ (номер)] ПО (конкретний маршрут прямування) [ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД ПОЛОСОЙ (номер)] або [ПЕРЕСЕКАЙТЕ ПОЛОСУ (номер)], *e) ПОЛОСУ ОСВОБОДИЛ	runway), b) CROSS RUNWAY (number) [REPORT VACATED], c) EXPEDITE CROSSING RUNWAY (number) TRAFFIC (aircraft type) (distance) KILOMETRES FINAL, d) TAXI TO HOLDING POINT [number] [RUNWAY (number)] VIA (specific route to be followed), [HOLD SHORT OF RUNWAY (number)] or [CROSS RUNWAY (number)], *e) RUNWAY VACATED
5.2.4.10. Підготовка до зльоту	a) НЕ МОГУ РАЗРЕШИТЬ ВЫЛЕТ (позначення) (причини), b) ДОЛОЖИТЕ ГОТОВНОСТЬ [К ВЫЛЕТУ], c) ВЫ ГОТОВЫ [К	a) UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE (reasons), b) REPORT WHEN READY [FOR DEPARTURE],

... за відсутності можливості надати дозвіл на зліт	ВЫЛЕТУ]? d) ВЫ ГОТОВЫ К НЕМЕДЛЕННОМУ ВЫЛЕТУ? *e) ГОТОВ, f) ЖДАТЬ [<i>причина</i>],	c) ARE YOU READY [FOR DEPARTURE]? d) ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE? *e) READY, f) WAIT [<i>reason</i>],
... дозвіл вирулити на ЗПС та очікувати дозвіл на зліт	g) ЗАНИМАЙТЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ [И ЖДИТЕ], † h) ЗАНИМАЙТЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ПОЛОСА (<i>номер</i>),	g) LINE UP [AND WAIT], † h) LINE UP RUNWAY (<i>number</i>),
... умовні дозволи	i) ЗАНИМАЙТЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ. БУДЬТЕ ГОТОВЫ К НЕМЕДЛЕННОМУ ВЫЛЕТУ, ‡j) (<i>умова</i>) ЗАНИМАЙТЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ,	i) LINE UP BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE, ‡j) (<i>condition</i>) LINE UP,
... підтвердження умовного дозволу	*k) (<i>умова</i>) ЗАНИМАЮ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ, l) [ПОНЯЛИ] ПРАВИЛЬНО (<i>або</i> ПОВТОРЯЮ ... (<i>відповідна фраза</i>))	*k) (<i>condition</i>) LINING UP, 1) [THAT IS] CORRECT (or I SAY AGAIN ... (<i>as appropriate</i>))
... підтвердження або непідтвердження повтореного пілотом умовного дозволу		

† Якщо існує імовірність неправильного розуміння в разі використання декількох ЗПС.

† When there is the possibility of confusion during multiple runway operations.

‡ Положення щодо застосування умовних дозволів викладено в п. 5.4 цих Правил.

‡ Provisions concerning the use of conditional clearances are contained in section 5.4 of this rules.

5.2.4.11. Дозвіл на зліт	а) ПОЛОСА <i>(номер)</i> ВЗЛЕТ РАЗРЕШАЮ [ДОЛОЖИТЕ ВЗЛЕТ],	а) RUNWAY <i>(number)</i> CLEARED FOR TAKE-OFF [REPORT AIRBORNE],
...якщо застосовується скорочений мінімум ешелонування на ЗПС	б) <i>(інформація про рух)</i> ПОЛОСА <i>(номер)</i> ВЗЛЕТ РАЗРЕШЕН,	б) <i>(traffic information)</i> RUNWAY <i>(number)</i> CLEARED FOR TAKE-OFF,
... якщо зліт згідно з наданим дозволом не виконано	с) ВЗЛЕТАЙТЕ НЕМЕДЛЕННО ИЛИ ОСВОБОДИТЕ ПОЛОСУ [<i>(вказівки)</i>],	с) TAKE OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY [<i>(instructions)</i>],
	д) ВЗЛЕТАЙТЕ НЕМЕДЛЕННО ИЛИ ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД ВПП,	д) TAKE OFF IMMEDIATELY OR HOLD SHORT OF RUNWAY,
... скасування дозволу на зліт	е) ОЖИДАЙТЕ НА МЕСТЕ, ВЗЛЕТ ОТМЕНЯЮ, ПОВТОРЯЮ, ВЗЛЕТ ОТМЕНЯЮ <i>(причина)</i> ,	е) HOLD POSITION, CANCEL TAKE OFF I SAY AGAIN CANCEL TAKE-OFF <i>(reasons)</i> ,
... припинення зльоту після розбігу ПС	**f) ЖДУ,	**f) HOLDING,
	г) ПРЕКРАТИТЕ ВЗЛЕТ НЕМЕДЛЕННО [<i>(повторити позивний ПС)</i> ПРЕКРАТИТЕ ВЗЛЕТ НЕМЕДЛЕННО],	г) STOP IMMEDIATELY [<i>(repeat aircraft call sign)</i> STOP IMMEDIATELY],
... для польотів	**h) ВЗЛЕТ ПРЕКРАЩАЮ,	**h) STOPPING,

вертольотів	i) РАЗРЕШАЮ ВЗЛЕТ [С (місце розташування)] (поточне місце, РД, зона заключного етапу заходження на посадку та зльоту, ЗПС та номер),	i) CLEARED FOR TAKE-OFF [FROM (location)] (present position, taxiway, final approach and take-off area, runway and number),
-------------	---	---

**Фрази «ЖДУ» та «ВЗЛЕТ ПРЕКРАЩАЮ» згідно з цими Правилами використовуються у відповідь на фрази, наведені в пп. “e” і “g” відповідно.

HOLDING and STOPPING are the procedural responses to e) and g) respectively.

	*j) ПРОШУ УКАЗАНИЯ ПО ВЫЛЕТУ, k) ПОСЛЕ ВЫЛЕТА ПРАВЫМ (або ЛЕВЫМ, або НАБОР ВЫСОТЫ) (відповідні вказівки)	*j) REQUEST DEPARTURE INSTRUCTIONS, k) AFTER DEPARTURE TURN RIGHT (or LEFT, or CLIMB) (instructions as appropriate)
5.2.4.12. Указівки щодо розвороту або набирання висоти після зльоту ...в разі запиту часу вильоту ... курс, що	*a) ПРОШУ ПРАВЫМ (або ЛЕВЫМ), b) РАЗРЕШАЮ ПРАВЫМ (або ЛЕВЫМ), c) О ПРАВОМ (або ЛЕВОМ) РАЗВОРОТЕ СООБЩУ ДОПОЛНИТЕЛЬНО, d) ДОЛОЖИТЕ ВЗЛЕТ, e) ВЗЛЕТ (час), f) ПОСЛЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ (рівень) (вказівки),	*a) REQUEST RIGHT (or LEFT) TURN), b) RIGHT (or LEFT) TURN APPROVED, c) WILL ADVISE LATER FOR RIGHT (or LEFT) TURN, d) REPORT AIRBORNE, e) AIRBORNE (time), f) AFTER PASSING (level) (instructions),

належить витримувати ...коли необхідно витримувати конкретний трек	g) ПРОДОЛЖАЙТЕ С КУРСОМ ВЗЛЕТА (вказівки), h) СЛЕДУЙТЕ ПО ТРЕКУ ВЗЛЕТА (вказівки), i) НАБИРАЙТЕ ПРЯМО (вказівки)	g) CONTINUE RUNWAY HEADING (instructions), h) TRACK EXTENDED CENTRE LINE (instructions), i) CLIMB STRAIGHT AHEAD (instructions)
5.2.4.13. Входження до аеродромного кола польотів	*a) [тип ПС] (місце) (рівень) ДЛЯ ПОСАДКИ, b) ВХОДИТЕ В (напрямок руху у колі польотів) К (місце у колі польотів) (номер ЗПС) [ПРИЗЕМНИЙ] ВЕТЕР (напрямок та швидкість) (одиниці виміру) [ТЕМПЕРАТУРА [МИНУС] (число)] QNH (або QFE) (число) [(одиниці виміру)] [БОРТ (вказати)], c) ВЫПОЛНЯЙТЕ ЗАХОД С ПРЯМОЙ, ПОЛОСА (номер) [ПРИЗЕМНИЙ] ВЕТЕР (напрямок та швидкість) (одиниці виміру) [ТЕМПЕРАТУРА [МИНУС] (число)] QNH (або QFE) (число) [(одиниці виміру)] [БОРТ (вказати)],	*a) [aircraft type] (position) (level) FOR LANDING, b) JOIN (direction of circuit) (position in circuit) (runway number) [SURFACE] WIND (direction and speed) (units) [TEMPERATURE [MINUS] (number)] QNH (or QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)], c) MAKE STRAIGHT- IN APPROACH, RUNWAY (number) [SURFACE] WIND (direction and speed) (units) [TEMPERATURE [MINUS] (number) QNH (or QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)],
...КОЛИ	*d) (тип ПС) (місце) (рівень)	*d) (aircraft type)

забезпечується інформація ATIS	ИНФОРМАЦИЯ (позначення ATIS) ДЛЯ ПОСАДКИ, е) ВХОДИТЕ К (місце у колі пльотів) [ПОЛОСА (номер)] QNH (або QFE) (число) [(одиниці виміру)] [БОРТ (вказати)]	(position) (level) INFORMATION (ATIS identification) FOR LANDING, е) JOIN (position in circuit) [RUNWAY (number)] QNH (or QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)]
5.2.4.14. Під час пльоту по колу	*а) (місце у колі пльотів, наприклад) К ТРЕТЬЕМУ/НА ПРЯМОЙ, б) НОМЕР... СЛЕДУЙТЕ ЗА (тип ПС та його місцезнаходження) [за потреби додаткові вказівки]	*а) (position in circuit, e. g.) DOWNWIND/FINAL, б) NUMBER... FOLLOW (aircraft type and position) [additional instructions if required]
5.2.4.15. Указівки щодо заходження на посадку. Повідомлення "ДЛИННАЯ ПРЯМАЯ (LONG FINAL)" означає, що ПС виходить на посадкову пряму на відстані більше ніж 7 км (4 милі) від точки приземлення або виконує заходження на посадку з прямої та перебуває на відстані 15 км (8	а) ВЫПОЛНЯЙТЕ КОРОТКИЙ ЗАХОД, б) ВЫПОЛНЯЙТЕ ДЛИННЫЙ ЗАХОД (або ПРОТЯНИТЕ (ЗАТЯНИТЕ) ТРЕТИЙ), с) ДОЛОЖИТЕ ТРЕТИЙ (або НА ПРЯМОЙ, або НА ДЛИННОЙ ПРЯМОЙ), d) ПРОДОЛЖАЙТЕ ЗАХОД [БУДЬТЕ ГОТОВЫ К УХОДУ НА ВТОРОЙ КРУГ]	а) MAKE SHORT APPROACH, б) MAKE LONG APPROACH (or EXTEND DOWNWIND), с) REPORT BASE (or FINAL, or LONG FINAL), d) CONTINUE APPROACH [PREPARE FOR POSSIBLE GO AROUND]

миль) від точки приземлення. В обох випадках на відстані 7 км (4 милі) від точки приземлення потрібно доповідати "НА ПРЯМОЙ (ON FINAL)"		
5.2.4.16. Посадка	a) ПОЛОСА (номер) ПОСАДКУ РАЗРЕШАЮ,	a) RUNWAY (number) CLEARED TO LAND,
...якщо застосовується скорочений мінімум ешелонування на ЗПС	b) (інформація про рух) ПОЛОСА (номер) ПОСАДКУ РАЗРЕШАЮ,	b) (traffic information) RUNWAY (number) CLEARED TO LAND,
...спеціальні польоти	c) РАЗРЕШАЮ ЗАХОД С КАСАНИЕМ,	c) CLEARED TOUCH AND GO,
...під час виконання заходження на посадку вздовж або паралельно ЗПС із зниженням до погодженого мінімального рівня	d) ПОСЛЕ ПОСАДКИ ВЫПОЛНИТЕ ПОЛНУЮ ОСТАНОВКУ,	d) MAKE FULL STOP,
	*e) ПРОШУ НИЗКИЙ ЗАХОД (причини),	*e) REQUEST LOW APPROACH (reasons)
	f) РАЗРЕШАЮ НИЗКИЙ ЗАХОД [ПОЛОСА (номер)] [за потреби вказати обмеження за висотою) (вказівки щодо виходу на друге коло)],	f) CLEARED LOW APPROACH [RUNWAY (number)] [(altitude restriction if required) (go around instructions)],
...під час прольоту над диспетчерським пунктом або іншим пунктом спостереження для	*g) ПРОШУ ПРОЛЕТ НА МАЛОЙ ВЫСОТЕ (причини),	*g) REQUEST LOW PASS (reasons),
	h) РАЗРЕШАЮ ПРОЛЕТ НА МАЛОЙ ВЫСОТЕ [так	h) CLEARED LOW PASS [as in f],

виконання візуального огляду з землі ...для польотів вертольотів	<i>само, як у підпункті "f")</i>, *i) ПРОШУ ЗАХОД С ПРЯМОЙ (або С КРУГА, ЛЕВЫМ (або ПРАВЫМ) РАЗВОРОТОМ НА (місце)), j) ВЫПОЛНЯЙТЕ ЗАХОД С ПРЯМОЙ (або ЗАХОД С КРУГА, ЛЕВЫМ (або ПРАВЫМ) РАЗВОРОТОМ НА (місце, ЗПС, РД, зона заключного етапу заходження на посадку та зльоту)) [ПРИБЫТИЕ (або МАРШРУТ ПРИБЫТИЯ) (номер, назва або код)]. [ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД ВПП (діюча ЗПС, продовження осьової лінії ЗПС тощо)]. [ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (напрямок або відстань) ОТ (ЗПС, осьова лінія ЗПС, інший вертоліт або ПС)]. [ОСТОРОЖНО (лінії електропередачі, неосвітлені перешкоди, турбулентність у сліді тощо)] ПОСАДКУ РАЗРЕШАЮ	*i) REQUEST STRAIGHT-IN (or CIRCLING APPROACH, LEFT (or RIGHT) TURN TO (location)), j) MAKE STRAIGHT-IN (or CIRCLING APPROACH, LEFT (or RIGHT) TURN TO (location, runway, taxiway, final approach and. take-off area)) [ARRIVAL (or ARRIVAL ROUTE) (number, name, or code)]. [HOLD SHORT OF (active runway, extended runway centre line, other)] [REMAIN (direction or distance) FROM (runway, runway centre line, other helicopter or aircraft)] [CAUTION (power lines, unlighted obstructions, wake turbulence, etc)] CLEARED TO LAND
5.2.4.17. Затримка повітряного судна	a) ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОЛЕТ ПО КРУГУ НАД АЭРОДРОМОМ, b) ВЫПОЛНЯЙТЕ ВИРАЖ (ВПРАВО або ВЛЕВО) [С	a) CIRCLE THE AERODROME, b) ORBIT (RIGHT, or LEFT) [FROM

	ТЕКУЩЕГО МЕСТА], с) ВЫПОЛНИТЕ ЕЩЕ ОДИН КРУГ	PRESENT POSITION], с) MAKE ANOTHER CIRCUIT
5.2.4.18. У разі невдалого заходження на посадку	а) УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ, *b) УХОЖУ НА ВТОРОЙ КРУГ	а) GO AROUND, *b) GOING AROUND

2.4.19. Інформація для екіпажу повітряного судна коли пілот просить візуально перевірити випуск шасі ...турбулентність у сліді ...реактивна течія на пероні або на РД	a) ШАССИ, ПО-ВИДИМОМУ, ВЫПУЩЕНО, b) ПРАВОЕ (або ЛЕВОЕ, або НОСОВОЕ) КОЛЕСО, ПО-ВИДИМОМУ, УБРАНО (або ВЫПУЩЕНО), c) ШАССИ, ПО-ВИДИМОМУ, УБРАНО, d) ПРАВОЕ (або ЛЕВОЕ, або НОСОВОЕ) КОЛЕСО, ПО-ВИДИМОМУ, НЕ УБРАНО (або НЕ ВЫПУЩЕНО), e) ОСТОРОЖНО, ТУРБУЛЕНТНОСТЬ В СПУТНОЙ СТРУЕ (СЛЕДЕ) [ОТ ПРИБЫВАЮЩЕГО (або ВЫЛЕТАЮЩЕГО) (min ПС)] [за потреби додаткова інформація], f) ОСТОРОЖНО, РЕАКТИВНАЯ СТРУЯ,	a) LANDING GEAR APPEARS DOWN, b) RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL APPEARS UP (or DOWN), WHEELS APPEAR UP, d) RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL DOES NOT APPEAR UP (or DOWN), e) CAUTION WAKE TURBULENCE [FROM ARRIVING (or DEPARTING) (type of aircraft)] [additional information as required], f) CAUTION JET BLAST,
...потік від повітряного гвинта літака	g) ОСТОРОЖНО, СТРУЯ ВОЗДУШНОГО ВИНТА	g) CAUTION SLIPSTREAM
5.2.4.20. Звільнення ЗПС та зв'язок після посадки	a) РАБОТАЙТЕ С РУЛЕНИЕМ (частота), b) ПОСЛЕ ОСВОБОЖДЕНИЯ РАБОТАЙТЕ С РУЛЕНИЕМ (частота),	a) CONTACT GROUND (frequency), b) WHEN VACATED CONTACT GROUND (frequency),

...для польотів вертольотів	c) УСКОРЬТЕ ОСВОБОЖДЕНИЕ, d) СТОЯНКА (або ГЕЙТ) (номер), e) ВЫПОЛНЯЙТЕ (або ПОВОРАЧИВАЙТЕ) ПЕРВЫЙ (або ВТОРОЙ, або ГДЕ ВАМ УДОБНО) НАЛЕВО (або НАПРАВО) И РАБОТАЙТЕ С РУЛЕНИЕМ (частота), f) РУЛИТЕ ПО ВОЗДУХУ ДО ВЕРТОЛЕТНОЙ СТОЯНКИ (або) МЕСТА СТОЯНКИ ВЕРТОЛЕТОВ (зона), g) РУЛИТЕ ПО ВОЗДУХУ ДО (або ЧЕРЕЗ) (відповідне місце або маршрут) [ОСТОРОЖНО (пил, поземок, сміття, легке ПС, яке здійснює руління, люди тощо)], h) РУЛИТЕ ПО ВОЗДУХУ ЧЕРЕЗ (прямо, згідно з запитом або за встановленим маршрутом) ДО (місце, вертодром, експлуатаційна або робоча поверхня, діюча або недіюча ЗПС). ОБХОДИТЕ (СЛЕДИТЕ ЗА) (ПС або	c) EXPEDITE VACATING, d) YOUR STAND (or GATE) (designation), e) TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND, or CONVENIENT) LEFT (or RIGHT) AND CONTACT GROUND (frequency), f) AIR-TAXI TO HELICOPTER STAND (or) HELICOPTER PARKING POSITION (area), g) AIR-TAXI TO (or VIA) (location or routing as appropriate) [CAUTION (dust, blowing snow, loose, debris, taxiing light aircraft, personnel, etc)], h) AIR TAXI VIA (direct, as requested, or specified route) TO (location, heliport, operating or movement area, active or inactive runway) AVOID (aircraft or vehicles or personnel)
------------------------------------	---	--

	<i>транспортні засоби або люди)</i>	
5.2.5. Координація дій органів ОНР		
Ситуація	Фразеологія	Phraseologies
5.2.5.1. Розрахункові та переглянуті дані Послідовність передачі розрахункових даних визначається у відповідних угодах між органами ОНР	а) Т: [ЗАПИШИТЕ] РАСЧЕТНОЕ [<i>напрямок польоту</i>] (<i>позивний ПС</i>) [КОД (або СКВОК) (<i>код ВОРЛ</i>)] (<i>тип</i>) РАССЧИТЫВАЕТ (<i>основна точка</i>) (<i>час</i>) (<i>рівень</i>) (або СНИЖАЕТСЯ С (<i>рівень</i>) ДО (<i>рівень</i>)) [СКОРОСТЬ (<i>заявлена справжня повітряна швидкість</i>)] (<i>маршрут</i>) [ЗАМЕЧАНИЯ],	а) Т: ESTIMATE [<i>direction of flight</i>] (<i>aircraft call sign</i>) [SQUAWKING (SSR Code)] (<i>type</i>) ESTIMATED (<i>significant point</i>) (<i>time</i>) (<i>level</i>) (or DESCENDING FROM (<i>level</i>) TO (<i>level</i>)) [SPEED (<i>filed</i> TAS)] (<i>route</i>) [REMARKS],
...орган, який передає контроль за ПС	б) Т: [ЗАПИШИТЕ] РАСЧЕТНОЕ (<i>основна точка</i>) (<i>позивний ПС</i>), с) R: НЕТ ИНФОРМАЦИИ,	б) Т: ESTIMATE (<i>significant point</i>) ON (<i>aircraft call sign</i>), с) R: NO DETAILS,
	R: (<i>тип ПС</i>) (<i>пункт призначення</i>),	R: (<i>aircraft type</i>) (<i>destination</i>),
	Т: [КОД (або СКВОК) (<i>код ВОРЛ</i>)] [РАСЧЕТНОЕ] (<i>основна точка</i>) (<i>час</i>) НА (<i>рівень</i>),	Т: SQUAWKING (SSR Code)] [ESTIMATED] (<i>significant point</i>) (<i>time</i>) AT (<i>level</i>),

--	--	--

...відповідь органу, який приймає контроль за ПС (якщо є інформація про план польоту) ... відповідь органу, який передає		
--	--	--

контроль за ПС		
(У разі відсутності даних плану польоту станція, яка приймає інформацію, відповідає на пункт “b” наприклад «ДАННЫХ НЕ ИМЕЮ», тоді станція, яка передає інформацію, повинна передати розрахункові дані повністю, як зазначено в пункті “a”. In the event that flight plan details are not available the receiving station shall reply to “b” NO DETAILS and transmitting station shall pass full estimate as in “a”).		
	d) Т: [ЗАПИШИТЕ] РАСЧЕТНОЕ, БЕСПИЛОТНЫЙ АЭРОСТАТ (АЭРОСТАТЫ) <i>(пізнавальний індекс та клас)</i> ПО РАСЧЕТУ ПРОЙДЕТ <i>(місце)</i> В <i>(час)</i> СООБЩЕННЫЙ ЭШЕЛОН(Ы) ПОЛЕТА <i>(цифра або цифри)</i> [або ЭШЕЛОН ПОЛЕТА НЕИЗВЕСТЕН] ДВИЖЕТСЯ <i>(напрямом)</i> РАСЧЕТНАЯ ПУТЕВАЯ СКОРОСТЬ <i>(цифра)</i> <i>(інша інформація, яка стосується справи (за наявності))</i>, e) Т: ИЗМЕНЕНИЕ <i>(позивний ПС) (за потреби, відповідні подробиці)</i>	d) T: ESTIMATE UNMANNED FREE BALLOON(S) <i>(identification and classification)</i> ESTIMATED OVER <i>(place)</i> AT <i>(time)</i> REPORTED FLIGHT LEVEL(S) <i>(figure or figures)</i> [or FLIGHT LEVEL UNKNOWN] MOVING <i>(direction)</i> ESTIMATED GROUND SPEED <i>(figure) (other pertinent information, if any)</i>, e) T: REVISION <i>(aircraft call sign) (details as necessary)</i>
5.2.5.2. Передавання контролю	a) Т/R: ПРОШУ ПРИНЯТЬ/ПЕРЕДАТЬ [(КОНТРОЛЬ)] <i>(позивний ПС)</i>, b) Т:) ПЕРЕДАМ (ПЕРЕДАЛ) [(КОНТРОЛЬ)] <i>(позивний ПС [В (час)] [умови/обмеження]</i>,	a) T/R: REQUEST RELEASE OF <i>(aircraft call sign)</i>, b) T: <i>(aircraft call sign)</i> RELEASED [AT <i>(time)</i>] <i>[conditions/restrictions]</i>,

		c) R: ВЫ ПЕРЕДАЛИ [(КОНТРОЛЬ)] <i>(позивний ПС)</i> [ДЛЯ НАБОРА ВЫСОТЫ <i>(або СНИЖЕНИЯ)</i>]]?, d) T: <i>(позивний ПС)</i> НЕ ПЕРЕДАЮ [(КОНТРОЛЬ)] [ДО <i>(час або основна точка)</i>], e) T: НЕ МОГУ ПЕРЕДАТЬ [(КОНТРОЛЬ)] <i>(позивний ПС)</i> [БОРТ <i>(подробиці)</i>]	c) R: IS <i>(aircraft call sign)</i> RELEASED [FOR CLIMB <i>(or DESCENT)</i>]]?, d) T: <i>(aircraft call sign)</i> NOT RELEASED [UNTIL <i>(time or significant point)</i>], e) T: UNABLE <i>(aircraft call sign)</i> [TRAFFIC IS <i>(details)</i>]
5.2.5.3. Зміна дозволу		a) T: МОЖЕМ ЛИ МЫ ИЗМЕНИТЬ РАЗРЕШЕНИЕ <i>(позивний ПС)</i> НА <i>(подробиці запропонованої зміни)</i>?, b) R: СОГЛАСНЫ НА <i>(зміна дозволу)</i> ДЛЯ <i>(позивний ПС)</i>, c) R: НЕВОЗМОЖНО РАЗРЕШИТЬ <i>(позивний ПС)</i>, d) R: НЕВОЗМОЖНО РАЗРЕШИТЬ <i>(бажаний маршрут, рівень тощо)</i> [ДЛЯ <i>(позивний ПС)</i>] [ИЗ-ЗА <i>(причина)</i>] <i>(запропонований альтернативний дозвіл)</i>	a) T: MAY WE CHANGE CLEARANCE OF <i>(aircraft call sign)</i> TO <i>(details of alteration proposed)</i>?, b) R: AGREED TO <i>(alteration of clearance)</i> OF <i>(aircraft call sign)</i>, c) R: UNABLE <i>(aircraft call sign)</i>, d) R: UNABLE <i>(desired route, level, etc)</i> [FOR <i>(aircraft call sign)</i>] [DUE <i>(reason)</i>] <i>(alternative clearance proposed)</i>
5.2.5.4. Запит щодо згоди		a) T: ПРОШУ СОГЛАСОВАТЬ ДЛЯ <i>(позивний повітряного</i>	a) T: APPROVAL REQUEST <i>(aircraft call sign)</i> ESTIMATED

	судна) РАСЧЕТНОЕ ВРЕМЯ ВЫЛЕТА (основна точка) В (час), d) R: (позивний ПС) РАЗРЕШАЮ [(обмеження (за наявності))], e) R: (позивний ПС) НЕВОЗМОЖНО (альтернативні вказівки)	DEPARTURE FROM (significant point) AT (time), d) R: (aircraft call sign) REQUEST APPROVED [(restriction if any)], e) R: (aircraft call sign) UNABLE (alternative instructions)
5.2.5.5. Передавання контролю за повітряним судном, що прибуває	a) T: [ОТДАЮ ПРИБЫВАЮЩИЙ] (позивний ПС) [КОД (код ВОРЛ)] (тип) ИЗ (пункт вильоту) ПЕРЕДАМ НАД/В /НА (основна точка, або час, або рівень) ИМЕЕТ РАЗРЕШЕНИЕ И РАССЧИТЫВАЕТ ПРОЙТИ (межа дії дозволу) (час) НА (рівень) [ОЖИДАЕМОЕ ВРЕМЯ ЗАХОДА або ЗАДЕРЖКИ НЕ ОЖИДАЕТСЯ ПРЕДВИДИТСЯ] СВЯЗЬ В (час)	a) T: [INBOUND RELEASE] (aircraft call sign) [SQUAWKING (SSR Code)] (type) FROM (departure point) RELEASED AT (significant point, or time, or level) CLEARED TO AND ESTIMATING (clearance limit) (time) AT (level) [EXPECTED APPROACH TIME or NO DELAY EXPECTED] CONTACT AT (time)
5.2.5.6. Передавання контролю	a) T: ОТДАЮ (позивний ПС) [КОД (код ВОРЛ)] МЕСТО (місце ПС) (рівень)	a) T: HANDOVER (aircraft call sign) [SQUAWKING (SSR Code)] POSITION (aircraft position) (level)

2.5.7. Прискорення дозволу	a) Т: УСКОРЬТЕ РАЗРЕШЕНИЕ (позивний ПС) ОЖИДАЕМОЕ ВРЕМЯ ВЫЛЕТА ИЗ (місце) В (час), b) Т: УСКОРЬТЕ РАЗРЕШЕНИЕ (позивний ПС) [РАСЧЕТНОЕ ВРЕМЯ] НАД (місце) В (час) ЗАПРАШИВАЕТ (рівень або маршрут тощо)	a) T: EXPEDITE CLEARANCE (aircraft call sign) EXPECTED DEPARTURE FROM (place) AT (time), b) T: EXPEDITE CLEARANCE (aircraft call sign) [ESTIMATED] OVER (place) AT (time) REQUESTS (level or route, etc)
5.2.5.8. Для мовного доповнення до автоматизованого обміну розрахункових повідомлень, інформації, що міститься в пункті 18 плану польоту, якщо така інформація не передається автоматично	Т: НЕ ДОПУЩЕН К RVSM або Т: НЕ ДОПУЩЕН К RVSM, ГОСУДАРСТВЕННОЕ ВС	T: NEGATIVE RVSM or T: NEGATIVE RVSM STATE AIRCRAFT

Пояснення. Т – орган, що передає інформацію, R – орган, що приймає інформацію

5.2.5.9. Для повідомлення про причину виникнення непередбачуваних обставин у конкретного повітряного судна	Т: НЕВОЗМОЖЕН RVSM ИЗ-ЗА БОЛТАНКИ або Т: НЕВОЗМОЖЕН RVSM ИЗ-ЗА ОБОРУДОВАНИЯ	T: UNABLE RVSM DUE TURBULENCE or T: UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT
--	--	--

5.2.6. Фразеологія під час використання CPDLC

Ситуація	Фразеологія	Phraseologies
5.2.6.1. Операційний статус		
...відмова CPDLC	a)[ВСЕ СТАНЦИИ] ОТКАЗ CPDLC (<i>вказівки</i>),	a) [ALL STATIONS] CPDLC FAILURE (<i>instructions</i>),
... в разі помилки в окремому повідомленні CPDLC	b) ОШИБКА В СООБЩЕНИИ CPDLC (<i>відповідний дозвіл, вказівка, інформація або запит</i>),	b) CPDLC MESSAGE FAILURE (<i>appropriate clearance, instruction, information or request</i>),
... для виправлення наданого за CPDLC дозволу, вказівки, інформації або запиту	c) ОТМЕНЯЮ СООБЩЕНИЕ CPDLC (<i>тип повідомлення</i>) БРЕЙК (<i>правильний дозвіл, вказівка, інформація або запит</i>),	c) DISREGARD CPDLC (<i>message type</i>) MESSAGE, BREAK (<i>correct clearance, instruction, information or request</i>),
... для вказівки всім ПС не надсилати запити за CPDLC протягом обмеженого періоду часу	d) [ВСЕ СТАНЦИИ] ПРЕКРАТИТЕ ЗАПРОСЫ ПО CPDLC [ДО КОМАНДЫ] [<i>причина</i>],	d) [ALL STATIONS] STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [<i>reason</i>],
... для поновлення нормального використання CPDLC	e) [ВСЕ СТАНЦИИ] ВОЗОБНОВИТЕ НОРМАЛЬНУЮ РАБОТУ CPDLC	e) [ALL STATIONS] RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS

5.3. Фразеологія обслуговування повітряного руху за засобами систем спостереження ОПП

Нижче викладено фразеологію, яка застосовується під час використання систем спостереження ОПР. Фразеологію, яку детально викладено в попередніх розділах, можна також застосовувати під час використання систем спостереження ОПР.

5.3.1. Загальна фразеологія обслуговування повітряного руху за засобами систем спостереження ОПР

	Фразеологія	<u>Phraseologies</u>
5.3.1.1. Ідентифікація повітряного судна	a) ДОЛОЖИТЕ КУРС [И ЭШЕЛОН ПОЛЕТА (або ВЫСОТА)], b) ОТВЕРНИТЕ ВЛЕВО (або ВПРАВО) ДЛЯ ОПОЗНАВАНИЯ КУРС (три цифри), c) ДАЙТЕ НАЖАТИЕ И ДОЛОЖИТЕ ВАШ КУРС, d) НАБЛЮДАЮ ПО ЛОКАТОРУ [місце], e) ОПОЗНАНЫ [місце], f) НЕ ОПОЗНАНЫ [причина], [ПЕРЕХОДИТЕ НА (або ПРОДОЛЖАЙТЕ) ПОЛЕТ ПО СВОИМ	a) REPORT HEADING [AND FLIGHT LEVEL (or ALTITUDE)], b) FOR IDENTIFICATION TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits), c) TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING, d) RADAR CONTACT [position], e) IDENTIFIED [position], f) NOT IDENTIFIED [reason], [RESUME (or CONTINUE) OWN NAVIGATION]

	СРЕДСТВАМ]	
5.3.1.2. Інформація про місце	ВАШЕ МЕСТО (відстань) (напрямок) ОТ (основна точка) (або НАД, або НА ТРАВЕРЗЕ (основна точка))	POSITION (distance) (direction) OF (significant point) (or OVER or ABEAM (significant point))
5.3.1.3. Указівки щодо наведення	a) ПОСЛЕ (основна точка) КУРС (три цифри), b) ПРОДОЛЖАЙТЕ С КУРСОМ (три цифри), c) ПРОДОЛЖАЙТЕ С ТЕКУЩИМ КУРСОМ, d) КУРС (три цифри), e) [ОТВЕРНИТЕ] ВЛЕВО (або ВПРАВО) НА КУРС (три цифри)[причина], f) [ОТВЕРНИТЕ] ВЛЕВО (або ВПРАВО) (число градусів) ГРАДУСОВ [причина], g) ПРЕКРАТИТЕ РАЗВОРОТ КУРС (три цифри), h) СЛЕДОВАТЬ С КУРСОМ (три цифри), ЕСЛИ ГОТОВЫ СЛЕДУЙТЕ ПРЯМО НА (назва) (основна точка), i) НА КУРСЕ	a) LEAVE (significant point) HEADING (three digits), b) CONTINUE HEADING (three digits), c) CONTINUE PRESENT HEADING, d) FLY HEADING (three digits), e) TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits) [reason], f) TURN LEFT (or RIGHT) (number of degrees) DEGREES [reason], g) STOP TURN HEADING (three digits), h) FLY HEADING (three digits), WHEN ABLE PROCEED DIRECT (name) (significant point), i) HEADING IS GOOD

5.3.1.4. Припинення наведення	a) ПОЛЕТ ПО СВОИМ СРЕДСТВАМ (<i>місце ПС</i>) (<i>конкретні вказівки</i>), b) ПОЛЕТ ПО СВОИМ СРЕДСТВАМ [ПРЯМО НА] (<i>основна точка</i>) [МАГНИТНЫЙ ТРЭК (<i>три цифри</i>) РАССТОЯНИЕ (<i>число</i>) КИЛОМЕТРОВ (<i>або</i> МИЛЬ)]	a) RESUME OWN NAVIGATION (<i>position of aircraft</i>) (<i>specific instructions</i>), b) RESUME OWN NAVIGATION [DIRECT] (<i>significant point</i>) [MAGNETIC TRACK (<i>three digits</i>) DISTANCE (<i>number</i>) KILOMETRES (<i>or</i> MILES)]
5.3.1.5. Маневрування ...у разі ненадійної роботи бортових приладів, що вказують напрямок У разі якщо необхідно вказати причину	a) ВЫПОЛНИТЕ РАЗВОРОТ ВЛЕВО (<i>або</i> ВПРАВО) НА ТРИСТА ШЕСТЬДЕСЯТ [<i>причина</i>], b) ВЫПОЛНЯЙТЕ ЛЕВЫЙ (<i>або</i> ПРАВЫЙ) ВИРАЖ [<i>причина</i>], c) ВЫПОЛНЯЙТЕ ВСЕ РАЗВОРОТЫ СО СКОРОСТЬЮ СТО ВОСЕМЬДЕСЯТ ГРАДУСОВ В МИНУТУ (<i>або</i> СТО ВОСЕМЬДЕСЯТ ГРАДУСОВ В ДВЕ МИНУТЫ, <i>або</i> (<i>число</i>) ГРАДУСОВ В СЕКУНДУ) НАЧИНАЙТЕ И ПРЕКРАЩАЙТЕ ВСЕ РАЗВОРОТЫ ПО КОМАНДЕ "НЕМЕДЛЕННО", d) [ОТВЕРНИТЕ] ВЛЕВО (<i>або</i> ВПРАВО)	a) MAKE A THREE SIXTY TURN LEFT (<i>or</i> RIGHT) [<i>reason</i>], b) ORBIT LEFT (<i>or</i> RIGHT) [<i>reason</i>], c) MAKE ALL TURNS RATE ONE (<i>or</i> RATE HALF, <i>or</i> (<i>number</i>) DEGREES PER SECOND) START AND STOP ALL TURNS ON THE COMMAND "NOW", d) TURN LEFT (<i>or</i> RIGHT) NOW,

радіолокаційного наведення або вищевказаних маневрів, повинна використовуватися така фразеологія: a) ИЗ-ЗА БОРТА <i>DUE TRAFFIC</i>, b) ДЛЯ СОЗДАНИЯ ИНТЕРВАЛА <i>FOR SPACING</i>, c) ДЛЯ ЗАДЕРЖКИ <i>FOR DELAY</i>, d) К ТРЕТЬЕМУ (або К ЧЕТВЕРТОМУ, або С ПРЯМОЙ) <i>FOR DOWNWIND (or BASE, or FINAL)</i>	НЕМЕДЛЕННО, e) ПРЕКРАТИТЕ РАЗВОРОТ НЕМЕДЛЕННО	e) STOP TURN NOW
5.3.1.6. Керування швидкістю	a) ДОЛОЖИТЕ СКОРОСТЬ, *b) СКОРОСТЬ (<i>число</i>) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС, c) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (<i>число</i>) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС [ИЛИ БОЛЕЕ (<i>або</i> ИЛИ МЕНЕЕ)] [ДО (<i>основна точка</i>)], d) НЕ ПРЕВЫШАЙТЕ (<i>число</i>) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС, e) СЛЕДУЙТЕ С	a) REPORT SPEED, *b) SPEED (<i>number</i>) KILOMETRES PER HOUR, c) MAINTAIN (<i>number</i>) KILOMETRES PER HOUR [OR GREATER (<i>or</i> [OR LESS])] [UNTIL (<i>significant point</i>)], d) DO NOT EXCEED (<i>number</i>) KILOMETRES PER HOUR, e) MAINTAIN

	ТЕКУЩЕЙ СКОРОСТЬЮ, f) УВЕЛИЧЬТЕ (або УМЕНЬШИТЕ) СКОРОСТЬ ДО (число) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС [ИЛИ БОЛЕЕ (або ИЛИ МЕНЕЕ)], g) УВЕЛИЧЬТЕ (або УМЕНЬШИТЕ) СКОРОСТЬ НА (число) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС, h) ВОЗОБНОВИТЕ НОРМАЛЬНУЮ СКОРОСТЬ, i) УМЕНЬШИТЕ ДО МИНИМАЛЬНОЙ СКОРОСТИ ЗАХОДА, j) УМЕНЬШИТЕ СКОРОСТЬ ДО МИНИМАЛЬНОЙ С ЧИСТЫМ КРЫЛОМ, k) ОГРАНИЧЕНИЙ ПО СКОРОСТИ НЕТ	PRESENT SPEED, f) INCREASE (or REDUCE) SPEED TO (number) KILOMETRES PER HOUR [OR GREATER (or OR LESS)], g) INCREASE (or REDUCE) SPEED BY (number) KILOMETRES PER HOUR, h) RESUME NORMAL SPEED, i) REDUCE TO MINIMUM APPROACH SPEED, j) REDUCE TO MINIMUM CLEAN SPEED, k) NO [ATC] SPEED RESTRICTIONS
--	---	---

5.3.1.7. <i>Передача повідомлень про місце</i> ...для вказівки не передавати повідомлень про місце під час перебування під радіолокаційним контролем	a) НЕ ДОКЛАДЫВАЙТЕ МЕСТО [ДО (<i>вказати</i>)], b) ДОЛОЖИТЕ (<i>основна точка</i>), c) ДОЛОЖИТЕ ТОЛЬКО (<i>основна точка (точки)</i>), d) ВОЗОБНОВИТЕ ПЕРЕДАЧУ ДОКЛАДОВ О МЕСТЕ	a) OMIT POSITION REPORTS [UNTIL (<i>specify</i>)], b) NEXT REPORT AT (<i>significant point</i>), c) REPORTS REQUIRED ONLY AT (<i>significant points(s)</i>), d) RESUME POSITION REPORTING
5.3.1.8. Інформація про інші повітряні судна та дії щодо запобігання зіткненням ...(якщо відомо)	a) БОРТ НА (<i>число</i>) ЧАСОВ (<i>відстань</i>) (<i>напрямок польоту</i>) [<i>будь-яка інша доречна інформація</i>], 1) НЕИЗВЕСТНЫЙ, 2) СЛЕДУЕТ С МАЛОЙ СКОРОСТЬЮ, 3) СЛЕДУЕТ С БОЛЬШОЙ СКОРОСТЬЮ, 4) СБЛИЖАЕТСЯ, 5) ВСТРЕЧНЫЙ (<i>або ПОПУТНЫЙ</i>), 6) ОБГОНЯЕТ, 7) ПЕРЕСЕКАЕТ СЛЕВА НАПРАВО (<i>або СПРАВА НАЛЕВО</i>), 8) (<i>тип ПС</i>),	a) TRAFFIC (<i>number</i>) O'CLOCK (<i>distance</i>) (<i>direction of/light</i>) [<i>any other pertinent information</i>], 1) UNKNOWN, 2) SLOW MOVING, 3) FAST MOVING, 4) CLOSING, 5) OPPOSITE (<i>or SAME</i>) DIRECTION, 6) OVERTAKING, 7) CROSSING LEFT TO RIGHT (<i>or RIGHT TO LEFT</i>), 8) (<i>aircraft type</i>),

...для запиту на виконання відповідних дій щодо запобігання зіткненням ... після розходження з іншим ПС ...для запобігання зіткненню	9) (<i>рівень</i>), 10) В НАБОРЕ (<i>або</i> В СНИЖЕНИИ), *b) ПРОШУ ВЕКТОРЕНИЕ, c) ВАМ НУЖНО ВЕКТОРЕНИЕ?, d) С БОРТОМ РАЗОШЛИСЬ [<i>відповідні вказівки</i>], e) [ОТВЕРНИТЕ] ВЛЕВО (<i>або</i> ВПРАВО) НЕМЕДЛЕННО КУРС (<i>три цифри</i>) ДЛЯ РАСХОЖДЕНИЯ (<i>або</i> СОЗДАНИЯ ИНТЕРВАЛА) С [НЕОПОЗНАННЫМ] БОРТОМ (<i>напрямок за умовним годинниковим циферблатом та відстань</i>), f) [ОТВЕРНИТЕ] ВЛЕВО (<i>або</i> ВПРАВО) (<i>число градусів</i>) ГРАДУСОВ НЕМЕДЛЕННО ДЛЯ РАСХОЖДЕНИЯ (СОЗДАНИЯ ИНТЕРВАЛА) С [НЕОПОЗНАННЫМ] БОРТОМ (<i>напрямок за умовним годинниковим індикатором та відстань</i>)	9) (<i>level</i>), 10) CLIMBING (<i>or</i> DESCENDING), *b) REQUEST VECTORS, c) DO YOU WANT VECTORS?, d) CLEAR OF TRAFFIC [<i>appropriate instructions</i>], e) TURN LEFT (<i>or</i> RIGHT) IMMEDIATELY HEADING (<i>three digits</i>) TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC (<i>bearing by clock-reference and distance</i>), f) TURN LEFT (<i>or</i> RIGHT) (<i>number of degrees</i>) DEGREES IMMEDIATELY TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC AT (<i>bearing by clock-reference and distance</i>)
5.3.1.9. Зв'язок та відмова зв'язку	a) [ЕСЛИ] РАДИОСВЯЗЬ ПОТЕРЯНА (<i>вказівки</i>),	a) [IF] RADIO CONTACT LOST

...якщо є підозра на відмову зв'язку	b) ЕСЛИ НЕ БУДЕТ ОТВЕТА В ТЕЧЕНИЕ (число) МИНУТ (або СЕКУНД) (вказівки), c) ОТВЕТ НЕ ПОЛУЧЕН (вказівки), d) ЕСЛИ ВЫ СЛЫШИТЕ [вказівки щодо виконання маневру або КОД (код ВОРЛ або ОТВЕТЧИК В РЕЖИМ ОПОЗНАВАНИЕ)], e) (маневр або КОД) НАБЛЮДАЮ. МЕСТО (місце ПС). БУДУ ПРОДОЛЖАТЬ КОНТРОЛЬ ПО ЛОКАТОРУ	(instructions), b) IF NO TRANSMISSIONS RECEIVED FOR (number) MINUTES (or SECONDS) (instructions), c) REPLY NOT RECEIVED (instructions), d) IF YOU READ [manoeuvre instructions or SQUAWK (code or IDENT)], e) (manoeuvre or SQUAWK) OBSERVED. POSITION (position of aircraft). WILL CONTINUE RADAR CONTROL
5.3.1.10. Припинення радіолокаційного обслуговування	a) ОБСЛУЖИВАНИЕ ПО ЛОКАТОРУ (або ОПОЗНАВАНИЕ) ПРЕКРАЩЕНО [ИЗ-ЗА (причина)] (вказівки), b) ОПОЗНАВАНИЕ БУДЕТ КРАТКОВРЕМЕННО ПОТЕРЯНО (відповідні вказівки або інформація), c) ВАС НЕ НАБЛЮДАЮ	a) RADAR SERVICE (or IDENTIFICATION) TERMINATED [DUE (reason)] (instructions), b) WILL SHORTLY LOSE IDENTIFICATION (appropriate instructions or information), c) IDENTIFICATION LOST [reasons]

	[причина] (вказівки)	(instructions)
5.3.1.11. Погіршення характеристик радіолокаційного обладнання	a) ВТОРИЧНИЙ ЛОКАТОР НЕ РАБОТАЕТ (за потреби відповідна інформація), b) ПЕРВИЧНИЙ ЛОКАТОР НЕ РАБОТАЕТ (за потреби відповідна інформація), c) ADS-B НЕ РАБОТАЕТ (за потреби відповідна інформація)	a) SECONDARY RADAR OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary), b) PRIMARY RADAR OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary), c) ADS-B OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary)
5.3.2. Використання радіолокатора під час диспетчерського обслуговування підходу		
Ситуація	Фразеологія	Phraseologies
5.3.2.1. Наведення під час заходження на посадку	a) ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ЗАХОДА ПО (тип засобу, показники якого інтерпретуються пілотом) НА ПОЛОСУ (номер), b) ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ВИЗУАЛЬНОГО ЗАХОДА НА ПОЛОСУ (номер) ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ АЭРОДРОМ (або ПОЛОСУ), c) ВЕКТОРЕНИЕ К (вказати місце у колі польотів),	a) VECTORING FOR (type of pilot-interpreted aid) APPROACH RUNWAY (number), b) VECTORING FOR VISUAL APPROACH RUNWAY (number) REPORT FIELD (or RUNWAY) IN SIGHT, c) VECTORING FOR (positioning in the circuit), d) VECTORING FOR

	d) ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ЗАХОДА ПО ОБЗОРНОМУ [ЛОКАТОРУ] НА ПОЛОСУ (номер), e) ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ЗАХОДА ПО ПОСАДОЧНОМУ [ЛОКАТОРУ] НА ПОЛОСУ (номер), f) ЗАХОД (тип) НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ ИЗ-ЗА (причина) (інші вказівки)	SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY (number), e) VECTORIZING FOR PRECISION APPROACH RUNWAY (number), f) (type) APPROACH NOT AVAILABLE DUE (reason) (alternative instructions)
5.3.2.2. Наведення для заходження на посадку за ILS або іншими засобами заходження на посадку, що інтерпретуються пілотом ...коли пілот має намір вийти на трек на визначеній відстані від точки приземлення ...вказівки та інформація	a) (число) КИЛОМЕТРОВ від (контрольна точка) ОТВЕРНИТЕ ВЛЕВО (або ВПРАВО) НА КУРС (три цифри), b) ВЫ ЗАХВАТИТЕ (радіонавігаційний засіб або трек) (відстань) ОТ (основна точка або ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ), *c) ПРОШУ ПОСАДОЧНУЮ ПРЯМУЮ (відстань), d) РАЗРЕШЕН ЗАХОД ПО (тип) НА ПОЛОСУ (номер), e) ДОЛОЖИТЕ (ЗАХВАТ КУРСОВОГО [ILS]) (або КУРСА ЗАХОДА ПО GBAS/SBAS/MLS),	a) POSITION (number) KILOMETRES from (fix) TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits), b) YOU WILL INTERCEPT (radio aid or track) (distance) FROM (significant point or TOUCHDOWN), *c) REQUEST (distance) FINAL, d) CLEARED FOR (type) APPROACH RUNWAY (number), e) REPORT ESTABLISHED ON [ILS] LOCALIZER (or ON GBAS/SBAS/MLS APPROACH COURSE),

	f) ПОДХОДИТЕ СЛЕВА (або СПРАВА) [ДОЛОЖИТЕ ЗАХВАТ], g) ОТВЕРНИТЕ ВЛЕВО (або ВПРАВО) КУРС (<i>три цифри</i>) [ДЛЯ ЗАХВАТА] або [ДОЛОЖИТЕ НА КУРСЕ (ГЛИССАДЕ)], h) ОЖИДАЙТЕ ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ (<i>курс КРМ або радіонавігаційний засіб</i>) (<i>причина</i>), i) РАЗВОРОТ ДЛЯ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ (<i>курс КРМ або радіонавігаційний засіб</i>) [<i>причина</i>], j) НАПРАВЛЯЮ ВАС ДЛЯ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ (<i>курс КРМ або радіонавігаційний засіб</i>) [<i>причина</i>], k) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (<i>абсолютна высота</i>) ДО ВХОДА В ГЛИССАДУ, l) ДОЛОЖИТЕ ВХОД В ГЛИССАДУ [ДОЛОЖИТЕ ЗАХВАТ], m) ВЫХОДИТЕ НА	f) CLOSING FROM LEFT (<i>or</i> RIGHT) [REPORT ESTABLISHED], g) TURN LEFT (<i>or</i> RIGHT) HEADING (<i>three digits</i>) [TO INTERCEPT] <i>or</i> [REPORT ESTABLISHED], h) EXPECT VECTOR ACROSS (<i>localizer course or radio aid</i>) (<i>reason</i>), i) THIS TURN WILL TAKE YOU THROUGH (<i>localizer course or radio aid</i>) [<i>reason</i>], j) TAKING YOU THROUGH (<i>localizer course or radio aid</i>) [<i>reason</i>], k) MAINTAIN (<i>altitude</i>) UNTIL GLIDE PATH INTERCEPTION, l) REPORT ESTABLISHED ON GLIDE PATH, m) INTERCEPT
--	---	--

	ПОСАДОЧНЫЙ КУРС (курс КРМ або радіонавігаційний засіб) [ДОЛОЖИТЕ ЗАХВАТ]	(localizer course or radio aid) [REPORT ESTABLISHED]
5.3.2.3. Маневрування під час незалежних та залежних паралельних заходжень на посадку	а) РАЗРЕШАЮ ЗАХОД (тип заходження) НА ПОЛОСУ (номер) ЛЕВАЯ (або ПРАВАЯ), б) ВЫ ПЕРЕСЕКЛИ ПОСАДОЧНЫЙ КУРС (КУРС ЗАХОДА ПО GBAS/SBAS/MLS) НЕМЕДЛЕННО ОТВЕРНИТЕ ВЛЕВО (або ВПРАВО) И ВОЗВРАЩАЙТЕСЬ НА ПОСАДОЧНЫЙ КУРС (або ТРЭК ЗАХОДА ПО MLS),	а) CLEARED FOR (type of approach) RUNWAY (number) LEFT (or RIGHT), б) YOU HAVE CROSSED THE LOCALIZER (or GBAS/SBAS/MLS FINAL APPROACH COURSE) TURN LEFT (or RIGHT) IMMEDIATELY AND RETURN TO THE LOCALIZER (or MLS FINAL APPROACH TRACK),
... для превентивних дій щодо ПС, якщо спостерігається, що воно входить у зону NTZ	с) ЧАСТОТА КУРСОВОГО РАДИОМАЯКА (або MLS) (частота) ILS (або MLS) ПОЛОСЫ (номер) ЛЕВАЯ (або ПРАВАЯ), д) НЕМЕДЛЕННО [ОТВЕРНИТЕ] ВЛЕВО (або ВПРАВО) [(цифра) ГРАДУСОВ] або [НА КУРС (три цифри)] ДЛЯ РАСХОЖДЕНИЯ [С БОРТОМ, ВЫПОЛНЯЮЩИМ ЗАХОД НА СОСЕДНЮЮ ПОЛОСУ], НАБИРАЙТЕ	с) ILS (or MLS) RUNWAY (number) LEFT (or RIGHT) LOCALIZER (or MLS) FREQUENCY IS (frequency), д) TURN LEFT (or RIGHT) (number) DEGREES (or HEADING) (three digits) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC [DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH], CLIMB TO (altitude),

... превентивні дії нижче 120 м (400 футів) над перевищенням порогу ЗПС, де використовуються критерії оцінки щодо перешкод на поверхні для заходження на посадку на паралельні ЗПС (PAOAS)	(абсолютна висота), е) НЕМЕДЛЕННО НАБИРАЙТЕ (абсолютна висота) ДЛЯ РАСХОЖДЕНИЯ С БОРТОМ [ВЫПОЛНЯЮЩИМ ЗАХОД НА СОСЕДНЮЮ ПОЛОСУ] (додаткові вказівки)	е) CLIMB (altitude) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC [DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH] (further instructions)
--	--	--

5.3.3. Заходження на посадку за оглядовим радіолокатором

Ситуація	Фразеологія	Phraseologies
5.3.3.1. Надання обслуговування	а) ЗАХОД НА ПОЛОСУ (номер), ПО ОБЗОРНОМУ (ЛОКАТОРУ) БУДЕТ ПРЕКРАЩЕН НА УДАЛЕНИИ (відстань), (АБСОЛЮТНАЯ або ОТНОСИТЕЛЬНАЯ) ВЫСОТА ПРОЛЕТА ПРЕПЯТСТВИЙ (число) МЕТРОВ, ПРОВЕРЬТЕ ВАШИ МИНИМУМЫ [В СЛУЧАЕ УХОДА НА ВТОРОЙ КРУГ (вказівки)], б) УКАЗАНИЯ ПО ЗАХОДУ БУДУТ ПРЕКРАЩЕНЫ НА УДАЛЕНИИ (відстань)	а) THIS WILL BE A SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY (number) TERMINATING AT (distance) FROM TOUCHDOWN, OBSTACLE CLEARANCE ALTITUDE (or HEIGHT) (number) METRES. CHECK YOUR MINIMA [IN CASE OF GO AROUND (instructions)], б) APPROACH INSTRUCTIONS WILL BE TERMINATED AT (distance) FROM

		TOUCHDOWN
5.3.3.2. Перевищення	a) НАЧИНАЙТЕ СНИЖЕНИЕ СЕЙЧАС [ВЫДЕРЖИВАЙТЕ ГЛИССАДУ (число) ГРАДУСОВ], b) (відстань) ОТ ТОЧКИ ПРЕЗЕМЛЕНИЯ (АБСОЛЮТНАЯ або ОТНОСИТЕЛЬНАЯ) ВЫСОТА ДОЛЖНА БЫТЬ (число) МЕТРОВ	a) COMMENCE DESCENT NOW [TO MAINTAIN A (number) DEGREE GLIDE PATH], b) (distance) FROM TOUCHDOWN ALTITUDE (or HEIGHT) SHOULD BE (numbers) METRES
5.3.3.3. Місце	(відстань) ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ	(distance) FROM TOUCHDOWN
5.3.3.4. Перевірки	a) ПРОВЕРЬТЕ ВЫПУСК ШАССИ [И УСТАНОВКУ НА ЗАМКИ], b) НАД ПОРОГОМ	A) CHECK GEAR DOWN [AND LOCKED], b) OVER THRESHOLD
5.3.3.5. Завершення заходження на посадку	a) ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ ЗЕМЛЮ, b) ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ ПОЛОСУ [ОГНИ ПОЛОСЫ], c) ЗАХОД ЗАВЕРШЕН [РАБОТАЙТЕ (орган)]	a) REPORT VISUAL, b) REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT, c) APPROACH COMPLETED [CONTACT (unit)]
5.3.4. Заходження на посадку за посадковим радіолокатором		
Ситуація	Фразеологія	Phraseologies
5.3.4.1. Надання обслуговування	a) БУДЕТ ЗАХОД ПО ПОСАДОЧНОМУ [ЛОКАТОРУ] НА ПОЛОСУ (номер), b) ЗАХОД ПО	a) THIS WILL BE A PRECISION RADAR APPROACH RUNWAY (number), b) PRECISION

	ПОСАДОЧНОМУ НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ ИЗ-ЗА (причина) (альтернативні вказівки), с) В СЛУЧАЕ УХОДА НА ВТОРОЙ КРУГ (вказівки)	APPROACH NOT AVAILABLE DUE (reason) (alternative instructions), с) IN CASE OF GO AROUND (instructions)
5.3.4.2. Зв'язок	а) НЕ ПОДТВЕРЖДАЙТЕ ПРИЕМ ДАЛЬНЕЙШИХ УКАЗАНИЙ, б) ВАС НЕ СЛЫШНО, БУДУ ПРОДОЛЖАТЬ ДАВАТЬ УКАЗАНИЯ	а) DO NOT ACKNOWLEDGE FURTHER TRANSMISSIONS, б) REPLY NOT RECEIVED WILL CONTINUE INSTRUCTIONS
5.3.4.3. Азимут	а) ПОДХОДИТЕ [МЕДЛЕННО (або БЫСТРО)] [СЛЕВА (або СПРАВА)], б) НА КУРСЕ, с) НА ТРЭКЕ, д) НЕМНОГО (або ЗНАЧИТЕЛЬНО, або ИДЕТЕ (ЛЕВЕЕ або ПРАВЕЕ) [ТРЭКА], е) (число) МЕТРОВ ЛЕВЕЕ (або ПРАВЕЕ) [ТРЭКА]	а) CLOSING [SLOWLY (or QUICKLY)] [FROM THE LEFT (or FROM THE RIGHT)], б) HEADING IS GOOD, с) ON TRACK, д) SLIGHTLY (or WELL, or GOING) LEFT (or RIGHT) OF TRACK, е) (number) METRES LEFT (or RIGHT) OF TRACK
5.3.4.4. Перевищення	а) ПОДХОДИТЕ К ГЛИССАДЕ, б) НАЧИНАЙТЕ	а) APPROACHING GLIDE PATH, б) COMMENCE

	СНИЖЕНИЕ [С ВЕРТИКАЛЬНОЙ (число) МЕТРОВ В СЕКУНДУ (або ВЫДЕРЖИВАЙТЕ ГЛИССАДУ (число) ГРАДУСОВ)], с) ВЕРТИКАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ ПРАВИЛЬНАЯ, д) НА ГЛИССАДЕ, е) НЕМНОГО (або ЗНАЧИТЕЛЬНО, (або ИДЕТЕ) ВЫШЕ (або НИЖЕ) ГЛИССАДЫ, ф) [ВСЕ ЕЩЕ] (число) МЕТРОВ ВЫШЕ (або НИЖЕ), г) ОТРЕГУЛИРУЙТЕ СКОРОСТЬ СНИЖЕНИЯ, h) [МЕДЛЕННО (або БЫСТРО)] ВОЗВРАЩАЕТЕСЬ НА ГЛИССАДУ, i) УСТАНОВИТЕ НОРМАЛЬНУЮ СКОРОСТЬ СНИЖЕНИЯ, j) ГЛИССАДНЫЙ ЭЛЕМЕНТ ЛОКАТОРА НЕ РАБОТАЕТ (далі передаються відповідні вказівки),	DESCENT NOW [AT (number) METRES PER SECOND MINUTE (or ESTABLISH A (number) DEGREE GLIDE PATH)], c) RATE OF DESCENT IS GOOD, d) ON GLIDE PATH, e) SLIGHTLY (or WELL, or GOING) ABOVE (or BELOW) GLIDE PATH, f) [STILL] (number) METRES TOO HIGH (or TOO LOW), g) ADJUST RATE OF DESCENT, h) COMING BACK [SLOWLY (or QUICKLY)] TO THE GLIDE PATH, i) RESUME NORMAL RATE OF DESCENT, j) ELEVATION ELEMENT UNSERVICEABLE (to be followed by appropriate
--	---	--

	k) НА УДАЛЕНИИ (відстань). (АБСОЛЮТНАЯ або ОТНОСИТЕЛЬНАЯ) ВЫСОТА ДОЛЖНА БЫТЬ (число) МЕТРОВ	instructions), k) (distance) FROM TOUCHDOWN ALTITUDE (or HEIGHT) SHOULD BE (numbers) METRES
5.3.4.5. Місце	a) (відстань) ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ, b) НАД ОГНЯМИ ПРИБЛИЖЕНИЯ, c) НАД ПОРОГОМ	a) (distance) FROM TOUCHDOWN, b) OVER APPROACH LIGHTS, c) OVER THRESHOLD
5.3.4.6. Перевірки	a) ПРОВЕРЬТЕ ВЫПУСК ШАССИ И УСТАНОВКУ НА ЗАМКИ, b) ПРОВЕРЬТЕ (АБСОЛЮТНУЮ або ОТНОСИТЕЛЬНУЮ) ВЫСОТУ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ	a) CHECK GEAR DOWN AND LOCKED, b) CHECK DECISION ALTITUDE (or HEIGHT)
5.3.4.7. Завершення заходження на посадку	a) ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ ЗЕМЛЮ, b) ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ ПОЛОСУ [ОГНИ ПОЛОСЫ], c) ЗАХОД ЗАВЕРШЕН [РАБОТАЙТЕ С (орган)]	a) REPORT VISUAL, b) REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT, c) APPROACH COMPLETED [CONTACT (unit)]
5.3.4.8. Невдале заходження на посадку	a) ПРОДОЛЖАЙТЕ ЗАХОД ВИЗУАЛЬНО ИЛИ УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ [вказівки щодо виходу на друге коло],	a) CONTINUE VISUALLY OR GO AROUND [missed approach instructions],

	b) НЕМЕДЛЕННО УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ [<i>вказівки щодо виходу на друге коло</i>] (<i>причина</i>), c) ВЫ УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ?, d) ЕСЛИ УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ (<i>відповідні вказівки</i>), *e) УХОЖУ НА ВТОРОЙ КРУГ	b) GO AROUND IMMEDIATELY [<i>missed approach instructions</i>] (<i>reason</i>), c) ARE YOU GOING AROUND?, d) IF GOING AROUND (<i>appropriate instructions</i>), *e) GOING AROUND
--	---	---

5.3.5. Фразеологія, що застосовується під час використання вторинного оглядового радіолокатора (ВОРЛ) и ADS-B

Ситуація	Фразеологія	Phraseologies
5.3.5.1. Для запиту щодо спроможності роботи обладнання ВОРЛ	a) СООБЩИТЕ ВОЗМОЖНОСТИ ОТВЕТЧИКА, *b) ОТВЕТЧИК (<i>відповідно до зазначеного в плані польоту</i>), *c) ОТВЕТЧИК ОТСУТСТВУЕТ	a) ADVISE TRANSPONDER CAPABILITY, *b) TRANSPONDER (<i>as shown in the flight plan</i>), *c) NEGATIVE TRANSPONDER
5.3.5.2. Для запиту щодо спроможності роботи обладнання ADS-B	a) СООБЩИТЕ ВОЗМОЖНОСТИ ADS-B, *b) ПЕРЕДАТЧИК ADS-B (<i>дані щодо підключення</i>), *c) ПРИЕМНИК ADS-B (<i>дані щодо підключення</i>),	a) ADVISE ADS-B CAPABILITY, *b) ADS-B TRANSMITTER (<i>data link</i>), *c) ADS-B RECEIVER (<i>data link</i>),

	*d) ADS-B ОТСУТСТВУЕТ	*d) NEGATIVE ADS-B
5.3.5.3. Для вказівки встановити код на прийомовідповідачі	a) ДЛЯ ВЫЛЕТА КОД [або СКВОК] (код ВОРЛ), b) КОД [або СКВОК] (код ВОРЛ)	a) FOR DEPARTURE SQUAWK (code), b) SQUAWK (code)
5.3.5.4. Для запиту повторно встановити призначений режим та код	a) УСТАНОВИТЕ ПОВТОРНО КОД [або СКВОК] [(режим), (код ВОРЛ)], *b) УСТАНОВЛИВАЮ ПОВТОРНО (режим) (код ВОРЛ)	a) RESET SQUAWK [(mode), (code)], *b) RESETTING (mode) (code)
5.3.5.5. Для запиту змінити (повторно встановити) режим розпізнання повітряного судна	ПОВТОРНО ВВЕДИТЕ ИНДЕКС ВОЗДУШНОГО СУДНА [ПО ADS-B або В РЕЖИМЕ S]	RE-ENTER [ADS-B or MODE S] AIRCRAFT IDENTIFICATION
5.3.5.6. Для запиту підтвердити встановлений код на прийомовідповідачі повітряного судна	a) ПОДТВЕРДИТЕ КОД [або СКВОК] (код ВОРЛ), *b) КОД [або СКВОК] (код ВОРЛ)	a) CONFIRM SQUAWK (code), b) SQUAWKING (code)
5.3.5.7. Для запиту застосувати режим "ОПОЗНАВАНИЕ" (IDENT)	a) КОД [або СКВОК] [(код ВОРЛ)] [И] ОПОЗНАВАНИЕ, b) СЛАБЫЙ СИГНАЛ ОТВЕТЧИКА, c) СИГНАЛ ОТВЕТЧИКА НОРМАЛЬНЫЙ, d) ВКЛЮЧИТЕ ADS-B ОПОЗНАВАНИЕ	a) SQUAWK [(code)] [AND] IDENT, b) SQUAWK LOW, c) SQUAWK NORMAL, d) TRANSMIT ADS-B IDENT
5.3.5.8. Для запиту тимчасово	УСТАНОВИТЕ ОТВЕТЧИК НА ПРИЕМ	SQUAWK STANDBY

призупинити використання прийомовідповідача		
5.3.5.9. Для запиту встановити аварійний код	УСТАНОВИТЕ [КОД (або СКВОК) СЕМЬ-СЕМЬ-НОЛЬ-НОЛЬ], (або МЭЙДЭЙ), (або ВКЛЮЧИТЕ СИГНАЛ БЕДСТВИЯ)	SQUAWK MAYDAY [CODE SEVEN-SEVEN-ZERO-ZERO]
5.3.5.10. Для запиту вимкнути прийомовідповідач або відповідач ADS-B	a) ВЫКЛЮЧИТЕ ОТВЕТЧИК, b) ПРЕКРАТИТЕ ТРАНСЛЯЦИЮ ПО ADS-B [КОД (код) ТОЛЬКО]	A) STOP SQUAWK. b) STOP ADS-B TRANSMISSION
5.3.5.11. Для запиту ввімкнути режим передачі барометричної висоти	a) ВКЛЮЧИТЕ РЕЖИМ «ЧАРЛИ», b) ПЕРЕДАВАЙТЕ ВЫСОТУ ПО ADS-B	a) SQUAWK CHARLIE, b) TRANSMIT ADS-B ALTITUDE
5.3.5.12. Для запиту перевірити встановлений тиск та підтвердити рівень	ПРОВЕРЬТЕ УСТАНОВКУ ВЫСОТОМЕРА И ПОДТВЕРДИТЕ (рівень)	CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM (level)
5.3.5.13. Для запиту вимкнути режим передачі барометричної висоти через неправильне відтворення рівня	a) ВЫКЛЮЧИТЕ РЕЖИМ «ЧАРЛИ», НЕПРАВИЛЬНАЯ ИНДИКАЦИЯ, b) ПРЕКРАТИТЕ ТРАНСЛЯЦИЮ ВЫСОТЫ ПО ADS-B [(НЕПРАВИЛЬНАЯ ИНДИКАЦИЯ, або причина)]	A) STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION, b) STOP ADS-B ALTITUDE TRANSMISSION [(WRONG INDICATION, or reason)]

5.3.5.14. Для запиту перевірити рівень	ПОДТВЕРДИТЕ <i>(рівень)</i>	CONFIRM <i>(level)</i>
5.4. Фразеологія під час використання контрактного автоматичного залежного спостереження (ADS-C)		
5.4.1. Загальна фразеологія ADS-C		
Ситуація	Фразеологія	Phraseologies
5.4.1.1. Погіршення характеристик ADS	ADS-C <i>(або КОНТРАКТНЫЙ ADS) НЕ РАБОТАЕТ (за потреби відповідна інформація)</i>	ADS-C <i>(or ADS-CONTRACT)) OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary)</i>
5.5. Фразеологія, що використовується під час надання попереджень		
5.5.1. Фразеологія під час надання попереджень		
Ситуація	Фразеологія	Phraseologies
5.5.1.1. Попередження про малу висоту	<i>(позивний ПС)</i> ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ О МАЛОЙ ВЫСОТЕ, НЕМЕДЛЕННО ПРОВЕРЬТЕ ВАШУ ВЫСОТУ QNH <i>(число) (одиниці виміру)</i> [МИНИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА ПОЛЕТА <i>(висота)</i>]	<i>(aircraft call sign)</i> LOW ALTITUDE WARNING, CHECK YOUR ALTITUDE IMMEDIATELY, QNH IS <i>(number) (units)</i> [THE MINIMUM FLIGHT ALTITUDE IS <i>(altitude)</i>]
5.5.1.2. Попередження про близькість землі	<i>(позивний ПС)</i> ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ О БЛИЗОСТИ ЗЕМЛИ <i>(дії, що пропонуються пілоту, по</i>	<i>(aircraft call sign)</i> TERRAIN ALERT, <i>(suggested pilot action, if possible)</i>

	змові)	
5.6. Фразеологія, що використовується між наземним персоналом та екіпажем повітряного судна		
Ситуація	Фразеологія	Phraseologies
5.6.1. Запуск двигунів (наземний персонал/кабіна пілотів)	a) [ВЫ] ГОТОВЫ К ЗАПУСКУ ДВИГАТЕЛЕЙ?, *b) ЗАПУСКАЮ НОМЕР (номер(a) двигуна) (Після цього наземний персонал має відповісти за допомогою переговорного пристрою або за допомогою подання візуального сигналу, що немає жодних перешкод і запуск двигунів можна виконувати у встановленому порядку)	a) [ARE YOU] READY TO START UP?, *b) STARTING NUMBER (engine numbers) (The ground crew should follow this exchange by either a reply on the intercom or a distinct visual signal to indicate that all is clear and that the start-up as indicated may proceed)
5.6.2. Буксирування хвостом уперед ... (наземний персонал/кабіна пілотів)	a) ВЫ ГОТОВЫ К БУКСИРОВКЕ ХВОСТОМ ВПЕРЕД?, *b) К БУКСИРОВКЕ ХВОСТОМ ВПЕРЕД ГОТОВ, c) ПОДТВЕРДИТЕ ВЫКЛЮЧЕНИЕ ТОРМОЗОВ, *d) ТОРМОЗА ВЫКЛЮЧЕНЫ, e) НАЧИНАЕМ	a) ARE YOU READY FOR PUSHBACK?, *b) READY FOR PUSHBACK, c) CONFIRM BRAKES RELEASED, *d) BRAKES RELEASED, e) COMMENCING

	БУКСИРОВКУ ХВОСТОМ ВПЕРЕД, f) БУКСИРОВКА ХВОСТОМ ВПЕРЕД ЗАКОНЧЕНА, *g) БУКСИРОВКА ХВОСТОМ ВПЕРЕД ЗАКОНЧЕНА, h) ПОДТВЕРДИТЕ ВКЛЮЧЕНИЕ ТОРМОЗОВ, *i) ТОРМОЗА ВКЛЮЧЕНЫ, *j) УБЕРИТЕ БУКСИР, k) БУКСИР УБИРАЮ ЖДИТЕ ВИЗУАЛЬНОГО СИГНАЛА СЛЕВА (або СПРАВА) (Після цього обміну пілота подається візуальний сигнал, який вказує на те, що буксир прибраний і перешкод для руління немає)	PUSHBACK, f) PUSHBACK COMPLETED, *g) STOP PUSHBACK, h) CONFIRM BRAKES SET, *i) BRAKES SET, *j) DISCONNECT, k) DISCONNECTING STAND BY FOR VISUAL AT YOUR LEFT (or RIGHT) (This exchange is followed by a visual signal to the pilot to indicate that disconnect is completed and all is clear for taxiing)
5.7. Фразеологія, що використовується під час перехоплення цивільного повітряного судна		
Ситуація	Фразеологія	Phraseologies

5.7.1. Під час встановлення контакту з повітряним судном ...передача вказівок повітряному судну, що перехоплюється	a) ДОЛОЖИТЕ ВАШ ПОЗЫВНОЙ, b) СЛЕДУЙТЕ ЗА МНОЙ, c) СНИЖАЙТЕСЬ ДЛЯ ПОСАДКИ, d) САДИТЕСЬ НА ЭТОТ АЭРОДРОМ, e) ПРОДОЛЖАЙТЕ ПОЛЁТ	a) WHAT IS YOUR CALL SIGN? b) FOLLOW ME, c) DESCEND FOR LANDING, d) LAND AT THIS AERODROME, e) YOU MAY PROCEED
5.7.2. Відповіді повітряного судна, що перехоплюється	a) МОЙ ПОЗЫВНОЙ (<i>позивний</i>), b) ПОНЯЛ. ВЫПОЛНЯЮ, c) ВЫПОЛНИТЬ НЕ МОГУ, d) ПОВТОРИТЕ УКАЗАНИЕ, e) ПОТЕРЯЛ ОРИЕНТИРОВКУ, f) ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ (<i>MAYDAY</i>), +g) ЗАХВАЧЕН, h) ПРОШУ ПОСАДКУ В (<i>назва пункту</i>),	a) MY CALL SIGN IS (<i>call sign</i>), b) WILCO (<i>WILL COMPLY</i>), c) UNABLE TO COMPLY, d) REPEAT YOUR INSTRUCTION, e) I AM LOST, f) MAYDAY, g) I HAVE BEEN HIJACKED (<i>HIJACK</i>), h) REQUEST TO LAND AT (<i>place name</i>),

	i) ПРОШУ СНИЖЕНИЕ	i) REQUIRE DESCENT
5.7.3. Зв'язок між органом ОНР та ПС, що перехоплюється	a) ВЫ БУДЕТЕ ПЕРЕХВАЧЕНЫ ВОЕННЫМ ВС, b) СЛЕДУЙТЕ СИГНАЛАМ ПЕРЕХВАТЧИКА, c) ВАМ РАЗРЕШЕНО ВЫПОЛНЯТЬ ПОЛЁТ СОГЛАСНО ПЛАНУ	a) YOU WILL BE INTERCEPTED (<i>or forced to land</i>) BY MILITARY AIRCRAFT, b) FOLLOW INTERCEPTING AIRCRAFT SIGNALS, c) YOU MAY PROCEED ACCORDING FLIGHT PLAN
5.8. Додаткова фразеологія, що використовується на аеродромах AFIS		
5.8.1. Запуск двигунів	a) ЗАПУСК ПО ВАШЕМУ УСМОТРЕНИЮ;	a) START UP AT OWN DISCRETION;
... відповідь органу AFIS у разі отримання запиту на запуск двигунів	b) РАССЧИТЫВАЙТЕ ВЫЛЕТ (<i>час</i>) ЗАПУСК ПО ВАШЕМУ УСМОТРЕНИЮ	b) EXPECT DEPARTURE (<i>time</i>) START UP AT OWN DISCRETION

+ Умови не завжди можуть бути відповідними для застосування фрази “hijack”.

Необхідно забезпечувати чітку координацію дій органу управління перехопленням та відповідного органу ОНР протягом усіх фаз перехоплення ПС, яке є або може бути цивільним повітряним судном, для того щоб орган ОНР мав повну інформацію про ситуацію та дії стосовно ПС, що перехоплюється.

	c) ЗАПУСК ПО ВАШЕМУ УСМОТРЕНИЮ (<i>місцева інформація</i>)	c) START UP AT OWN DISCRETION (<i>local information</i>)
	d) РАССЧИТЫВАЙТЕ ВЫЛЕТ (<i>час</i>) ЗАПУСК ПО	d) EXPECT DEPARTURE (<i>time</i>)

	ВАШЕМУ УСМОТРЕНИЮ	START UP AT OWN DISCRETION
5.8.2. Буксирування хвостом уперед	a) БУКСИРОВКА ХВОСТОМ ВПЕРЕД НА ВАШЕ УСМОТРЕНИЕ	a) PUSHBACK AT OWN DISCRETION;
... відповідь органу AFIS у разі отримання запиту на буксирування хвостом уперед	b) ОЖИДАЙТЕ (число) МИНУТНУЮ ЗАДЕРЖКУ ИЗ-ЗА (причина)	b) EXPECT (number) MINUTES DELAY DUE (reason).
5.8.3. Руління	*a) ГОТОВ К РУЛЕНИЮ (місцезнаходження)	*a) READY TO TAXI (position)
...повітряне судно/орган AFIS	b) [ДВИЖЕНИЕ (подробиці)] [УСЛОВИЯ НА АЭРОДРОМЕ (подробиці)] [ПОЛОСА (номер)]	b) [TRAFFIC (details)] [AERODROME CONDITIONS (details)] RUNWAY (number)
	*c) БУДУ РУЛИТЬ ДО ТОЧКИ ОЖИДАНИЯ (назва) [ПОЛОСА (або ВПП) (номер)] ПО РД (назва)	*c) WILL TAXI TO HOLDING POINT (name) [RUNWAY (number)] VIA TAXIWAY (name)
	*d) ОЖИДАЮ	*d) HOLDING
5.8.4. Зліт	a) [ДОЛОЖИТЕ ГОТОВНОСТЬ]	a) [REPORT READY]
	*b) ГОТОВ К ВЗЛЕТУ	*b) READY FOR DEPARTURE
	c) ДВИЖЕНИЕ (подробиці) [ИНФОРМАЦИИ О ДВИЖЕНИИ НА ПОЛОСЕ (номер) НЕТ]	c) TRAFFIC (details) [NO REPORTED TRAFFIC RUNWAY(number)]
	d) (інформація про рух)	d) (traffic information)

	[ПОЛОСА (номер) СВОБОДНА ДЛЯ ВЗЛЕТА] [ДОЛОЖИТЕ ВЗЛЕТ] е) [ПОЛОСА (номер) ЗАНЯТА (або ЗАБЛОКИРОВАНА) (повітряним судном, транспортним засобом або людьми)] *f) ОЖИДАЮ *g) БУДУ ЗАНИМАТЬ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ПОЛОСА (номер) [РУЛЕНИЕ В ОБРАТНОМ НАПРАВЛЕНИИ] *h) БУДУ ВЗЛЕТАТЬ С ПОЛОСЫ (номер)	[RUNWAY (number) FREE FOR DEPARTURE] [REPORT AIRBORNE]; e) [RUNWAY (number) OCCUPIED (or BLOCKED) BY (aircraft or vehicles or persons)] *f) HOLDING; *g) WILL LINE UP RUNWAY (number) [VIA BACKTRACK]; *h) WILL TAKE OFF RUNWAY (number).
5.8.5. Після зльоту	а) ДОЛОЖИТЕ ВЗЛЕТ б) ВЗЛЕТ (час) с) ПОСЛЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ (рівень) (вказівки щодо встановлення зв'язку)	a) REPORT AIRBORNE b) AIRBORNE (time) c) AFTER PASSING (level) (contact instructions)
5.8.6. При польоті по колу	*а) (місце у колі польотів, наприклад) (К ТРЕТЬЕМУ/НА ПРЯМОЙ) б) ПОНЯЛ [ПОЛОСА (номер) СВОБОДНА] або [БОРТ (подробіці)]	*a) (position in circuit e.g.) (DOWNWIND/FINAL) b) ROGER [RUNWAY (number) FREE] or [TRAFFIC (details)]

	[додаткова інформація при необхідності]	[additional information if required]
5.8.7. Заходження на посадку	a) ДОЛОЖИТЕ ТРЕТИЙ [або НА ПРЯМОЙ або НА ДЛИННОЙ ПРЯМОЙ]; *b) СЛЕДУЮ К ТРЕТЬЕМУ [або НА ПРЯМОЙ або НА ДЛИННОЙ ПРЯМОЙ]; c) БОРТ (подробіці) d) ИНФОРМАЦИИ О ДВИЖЕНИИ НА ПОЛОСЕ (номер) НЕТ e) ПОЛОСА (номер) СВОБОДНА або [ПОЛОСА (номер) ЗАНЯТА]; *f) БУДУ САДИТЬСЯ [ПОЛОСА (номер)] *g) УХОЖУ НА ВТОРОЙ КРУГ	a) REPORT BASE (or FINAL, or LONG FINAL) *b) BASE [or FINAL, or LONG FINAL]; c) TRAFFIC (details); d) NO REPORTED TRAFFIC RUNWAY (number) e) RUNWAY (number) FREE or [RUNWAY (number) OCCUPIED]; *f) WILL LAND [RUNWAY (number)]; *g) GOING AROUND
5.8.8. Звільнення ЗПС та зв'язок після посадки	a) РД (назва) ПРИГОДНА ДЛЯ РУЛЕНИЯ НА ПЕРРОН (СТОЯНКУ) b) ВАША СТОЯНКА (або ГЕЙТ) (номер)	a) TAXIWAY (name) AVAILABLE TO APRON (STAND) b) YOUR STAND (or GATE) (designation)