

დანართი №1. საავიაციო რადიოკავშირის სტანდარტული ფრაზეოლოგია

შენიშვნა: † საჰაერო ხომალდი/ბუქსირზე ამყვანი სატრანსპორტო საშუალების მოთხოვნა.
 * პილოტის მიერ გამოყენებული ფრაზეოლოგია.
 ‡ საჭიროა კონკრეტული დასტური პილოტის მხრიდან.

1. ზოგადი	
გარემოება	ფრაზეოლოგია
1.1. ფრენის დონის განსაზღვრა (შემდგომში მოხსენიებული როგორც „დონე“)	
	a) FLIGHT LEVEL (number); or
	b) (number) METRES; or
	c) (number) FEET.
1.2. ეშელონის ცვლილება, შეტყობინებები და სიჩქარეები	
	a) CLIMB (or DESCEND);
	საჭიროებისამებრ, უნდა მოჰყვეს შემდეგი:
	1) TO (level);
მიითითება სიმაღლის აღების/ დაშვების)	2) TO AND MAINTAIN BLOCK (level) TO (level);
დაწყებაზე გარკვეულ დონემდე,	3) TO REACH (level) AT (or BY) (time or significant point);
განსაზღვრული ვერტიკალური სიბრტყის	4) REPORT LEAVING (or REACHING, or PASSING) (level);
ფარგლებში	5) AT (number) METRES PER SECOND (or FEET PER MINUTE) [OR GREATER (or OR LESS)];
მხოლოდ ზებგერითი საჰაერო	6) REPORT STARTING ACCELERATION (or DECELERATION).
ხომალდებისთვის	
	b) MAINTAIN AT LEAST (number) METRES (or FEET) ABOVE (or BELOW) (aircraft call sign);
	c) REQUEST LEVEL (or FLIGHT LEVEL or ALTITUDE) CHANGE FROM (name of unit) [AT (time or significant point)];
	d) STOP CLIMB (or DESCENT) AT (level);
	e) CONTINUE CLIMB (or DESCENT) TO (level);
	f) EXPEDITE CLIMB (or DESCENT) [UNTIL PASSING (level)];
	g) WHEN READY CLIMB (or DESCEND) TO (level);
	h) EXPECT CLIMB (or DESCENT) AT (time or significant point);
	i) * REQUEST DESCENT AT (time);
როდესაც საჭიროა მოქმედება კონკრეტულ დროს ან ადგილას	j) IMMEDIATELY;
	k) AFTER PASSING (significant point);
	l) AT (time or significant point);
როდესაც საჭიროა მოქმედება მზადყოფნის შესაბამისად	m) WHEN READY (instruction);

როდესაც საჭიროა საჰაერო ხომალდმა აილოს სიმაღლე ან დაეშვას, დამოუკიდებელი ეშელონირებისას და ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში (VMC) ფრენისას	n) MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC [FROM (level)] [TO (level)];
	o) MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC ABOVE (or BELOW, or TO) (level);
როდესაც საეჭვოა, რომ საჰაერო ხომალდი იმოქმედებს ნებართვის ან მითითების შესაბამისად	p) IF UNABLE (alternative instructions) AND ADVISE;
როდესაც პილოტს არ შეუძლია მოქმედება ნებართვის ან მითითების შესაბამისად	q) * UNABLE;
მას შემდეგ, რაც საფრენოსნო ეკიპაჟი დაიწყებს სამეთვალყურეო ნებართვის ან მითითების უარყოფას, შეჯახების საფრთხის აცილებაზე ACAS-სისტემის რეკომენდაციის (RA) შესრულების მიზნით (რადიოკავშირი პილოტსა და მეთვალყურეს შორის)	r) * TCAS RA;
	s) ROGER;
ACAS-სისტემის RA-რეკომენდაციის შესრულებისა და კვლავ სამეთვალყურეო ნებართვის ან მითითების შესრულების დაწყების შემდეგ (რადიოკავშირი პილოტსა და მეთვალყურეს შორის)	t) * CLEAR OF CONFLICT, RETURNING TO (assigned clearance);
	u) ROGER (or alternative instructions);
ACAS-სისტემის RA-რეკომენდაციის შესრულებისა და გაცემული სამეთვალყურეო ნებართვის ან მითითების შესრულების განახლების შემდეგ (რადიოკავშირი პილოტსა და მეთვალყურეს შორის)	v) * CLEAR OF CONFLICT (assigned clearance) RESUMED;
	w) ROGER (or alternative instructions);
სამეთვალყურეო ნებართვის ან მითითების მიღების შემდეგ, რომელიც ეწინააღმდეგება ACAS-სისტემის შეჯახების საფრთხის აღმოფხვრის რეკომენდაციას (RA) , საფრენოსნო ეკიპაჟი დაიწყებს RA-რეკომენდაციის შესრულებას და პირადად აცნობებს სმმ-ს ორგანოს (რადიოკავშირი პილოტსა და მეთვალყურეს შორის)	x) * UNABLE, TCAS RA;
	y) ROGER;
სიმაღლის და/ან სიჩქარის მიხედვით ჰაერსაანაოსნო ინფორმაციის კრებულში გამოქვეყნებული შეზღუდვების მქონე სტანდარტული სახელსაწყო გაფრენის პროცედურით (SID) სიმაღლის აღების ნებართვა, როდესაც პილოტმა უნდა დაიკავოს ნებადართული ეშელონი და დაიცვას სიმაღლესთან მიმართებით გამოქვეყნებული შეზღუდვები, SID-პროცედურის გვერდითი პროფილის შენარჩუნებით და კონკრეტულ შემთხვევაზე დამოკიდებულებით, დაიცვას სიჩქარესთან მიმართებით გამოქვეყნებული შეზღუდვები ან შეასრულოს სმმ-ს ორგანოს	z) CLIMB VIA SID TO (level).

მიერ სიჩქარის მართვასთან დაკავშირებით
გაცემული მითითებები;

სიმაღლის აღებისას SID-პროცედურის ვერტიკალურ პროფილზე სიმაღლესთან მიმართებით არსებული შეზღუდვ(ებ)ის მოხსნის ნებართვა	aa) [CLIMB VIA SID TO (level)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S);
სიმაღლის აღებისას SID-პროცედურის ვერტიკალურ პროფილზე სიმაღლესთან მიმართებით არსებული კონკრეტული შეზღუდვ(ებ)ის მოხსნის ნებართვა	bb) [CLIMB VIA SID TO (level)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) AT (point(s));
სიმაღლის აღებისას SID-პროცედურაზე სიჩქარესთან მიმართებით არსებული შეზღუდვების მოხსნის ნებართვა	cc) [CLIMB VIA SID TO (level)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S);
სიმაღლის აღებისას SID-პროცედურაზე სიჩქარესთან მიმართებით არსებული კონკრეტული შეზღუდვების მოხსნის ნებართვა	dd) [CLIMB VIA SID TO (level)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S) AT (point(s));
სიმაღლის აღების ნებართვა და SID-პროცედურაზე სიჩქარესა და სიმაღლესთან მიმართებით არსებული შეზღუდვების გაუქმება	ee) CLIMB UNRESTRICTED TO (level) (or) CLIMB TO (level), CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTIONS;
სახელსაწყო მოფრენის სტანდარტული პროცედურით (STAR) დაშვების ნებართვა, სიმაღლესა და/ან სიჩქარესთან მიმართებით გამოქვეყნებული შეზღუდვებით, როდესაც პილოტი უნდა დაეშვას ნებადართულ ემელონამდე, სიმაღლესთან მიმართებით გამოქვეყნებული შეზღუდვების დაცვით და STAR-პროცედურის გვერდითი პროფილის შენარჩუნებით და სიჩქარესთან მიმართებით გამოქვეყნებული შეზღუდვების დაცვით ან სმმ-ს ორგანოს მიერ სიჩქარის მართვასთან დაკავშირებით გაცემული მითითებების შესრულებით	ff) DESCEND VIA STAR TO (level); სტანდარტული სახელსაწყო მოფრენის
დაშვებისას STAR-პროცედურაზე სიმაღლესთან მიმართებით არსებული შეზღუდვების გაუქმების ნებართვა	gg) [DESCEND VIA STAR TO (level)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S);
დაშვებისას STAR-პროცედურაზე სიმაღლესთან მიმართებით არსებული კონკრეტული შეზღუდვების გაუქმების ნებართვა	hh) [DESCEND VIA STAR TO (level)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) AT (point(s));
დაშვებისას STAR-პროცედურაზე სიჩქარესთან მიმართებით არსებული შეზღუდვების გაუქმების ნებართვა	ii) [DESCEND VIA STAR TO (level)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S);
დაშვებისას STAR-პროცედურაზე სიჩქარესთან მიმართებით არსებული კონკრეტული შეზღუდვების გაუქმების ნებართვა	jj) [DESCEND VIA STAR TO (level)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S) AT (point(s));
დაშვების ნებართვა და STAR-პროცედურაზე სიჩქარესა და სიმაღლესთან	kk) DESCEND UNRESTRICTED TO (level) or DESCEND TO (level), CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTIONS.

1.3. საწვავის მინიმალური მარაგი

საწვავის მინიმალური მარაგის მითითება

- a) * MINIMUM FUEL;
- b) ROGER [NO DELAY EXPECTED ან EXPECT (delay information)].

1.4. მართვის გადაცემა და/ან სიხშირის ცვლილება

შენიშვნა: საჰაერო ხომალდს შეიძლება მიეცეს ბრძანება დარჩეს გარკვეულ სიხშირეზე (STAND BY), როდესაც სავარაუდოა, რომ მალე სმმ-ს ორგანო თავად გავა კავშირზე და მოისმინოს (MONITOR) გარკვეული სიხშირე, როდესაც აღნიშნულ სიხშირეზე ხორციელდება ინფორმაციის მაუწყებლობა.

- a) CONTACT (unit call sign) (frequency) [NOW];
- b) AT (or OVER) (time or place) [or WHEN] [PASSING/LEAVING/REACHING (level)] CONTACT (unit call sign) (frequency);
- c) IF NO CONTACT (instructions);
- d) STAND BY FOR (unit call sign) (frequency);
- e) * REQUEST CHANGE TO (frequency);
- f) FREQUENCY CHANGE APPROVED;
- g) MONITOR (unit call sign) (frequency);
- h) * MONITORING (frequency);
- i) WHEN READY CONTACT (unit call sign) (frequency);
- j) REMAIN THIS FREQUENCY

1.5. 8.33 კვ არხის განცალკევება

შენიშვნა: ამ პუნქტში ტერმინი „point“ გამოიყენება მხოლოდ 8.33 კვ არხის განცალკევების კონტექსტში და არ წარმოადგენს იკაო-ს არსებული მოთხოვნების ან ფრაზეოლოგიის ცვლილებას, რომელიც შეეხება ტერმინის „decimal“ გამოყენებას.

8.33 კვ სიხშირეზე მუშაობის
შესაძლებლობის დადასტურების
მოთხოვნისას

- a) CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE;

8.33 კვ სიხშირეზე მუშაობის
შესაძლებლობის მისათითებლად

- b) * AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE;

8.33 კვ სიხშირეზე მუშაობის
შეუძლებლობის მისათითებლად

- c) * NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE;

ულტრამაღალი სიხშირით (UHF)
სარგებლობის შესაძლებლობით
მოთხოვნისას

- d) CONFIRM UHF;

UHF-სიხშირით სარგებლობის
შესაძლებლობის მისათითებლად

- e) * AFFIRM UHF;

UHF-სიხშირით სარგებლობის
შეუძლებლობის მისათითებლად

- f) * NEGATIVE UHF;

8.33 კვ სიხშირეზე მუშაობისგან
განთავისუფლების სტატუსის
მოსათხოვნად

- g) CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED;

8.33 კვც სიხშირეზე მუშაობისგან
განთავისუფლების სტატუსის
მისათითებლად

h) *AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED;

8.33 კვც სიხშირეზე მუშაობისგან
განთავისუფლების მოთხოვნის
არარსებობის მისათითებლად

i) * NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED;

იმის მისათითებლად, რომ კონკრეტული
სამეთვალყურეო ნებართვა გაცემულია,
რადგან წინააღმდეგ შემთხვევაში
აღუჭურავი და/ან განსაკუთრებული
ნებართვის არმქონე საჰაერო ხომალდი შევა
საჰაერო სივრცეში, სადაც სავალდებულოა
შესაბამისი საბორტო მოწყობილობის
არსებობა

j) DUE EIGHT POINT THREE THREE REQUIREMENT.

1.6. მოსახმობის შეცვლა

მითითება საჰაერო ხომალდს შეცვალოს
საკუთარი მოსახმობი

a) CHANGE YOUR CALL SIGN TO (new call sign) [UNTIL FURTHER ADVISED];

შეტყობინება საჰაერო ხომალდს კვლავ
ფრენის გეგმით მითითებული მოსახმობის
გამოყენების თაობაზე

b) b) REVERT TO FLIGHT PLAN CALL SIGN (call sign) [AT (significant point)].

1.7. ინფორმაცია მოძრაობის შესახებ

ინფორმაცია მოძრაობის შესახებ

a) TRAFFIC (information);

მოძრაობის შესახებ ინფორმაციის
გადასაცემად

b) NO REPORTED TRAFFIC;

მოძრაობის შესახებ ინფორმაციის მიღების
დასადასტურებლად

c) * LOOKING OUT;

d) * TRAFFIC IN SIGHT;

e) * NEGATIVE CONTACT [reasons];

f) [ADDITIONAL] TRAFFIC (direction) BOUND (type of aircraft) (level) ESTIMATED (or OVER) (significant point) AT (time);

g) TRAFFIC IS (classification) UNMANNED FREE BALLOON(S) WAS [or ESTIMATED] OVER (place) AT (time) REPORTED (level(s)) [or LEVEL UNKNOWN] MOVING (direction) (other pertinent information, if any).

1.8. მეტეოროლოგიური პირობები

მეტეოროლოგიური პირობები

a) [SURFACE] WIND (number) DEGREES (speed) (units);

b) WIND AT (level) (number) DEGREES (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS);

შენიშვნა: ქარის გადაცემისას ხდება ზუსტი მიმართულების, სიჩქარის და ნებისმიერი მნიშვნელოვანი ცვლილების მითითება.

c) VISIBILITY (distance) (units) [direction];

	d) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY (number)] (distance) (units);
	e) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) RUNWAY (number) NOT AVAILABLE (or NOT REPORTED);
RVR-ის დაკვირვება რამდენიმე წერტილში	f) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY (number)] (first position) (distance) (units), (second position) (distance) (units), (third position) (distance) (units);

შენიშვნა 1: RVR-ის დაკვირვების გადაცემა ხდება სხ-ს ადრ-ს დაფრენის ზონასთან, შუა წერტილებსა და ბოლოსთან

შენიშვნა 2: სამივე აღნიშნული ლოკაციისთვის ინფორმაციის გადაცემისას შესაძლებელია ამ ადგილმდებარეობის მითითების გამოტოვება, იმ პირობით, თუ ხდება ინფორმაციის გადაცემა თანმიმდევრულად სხ-ს დაფრენის ზონის, ადრ-ს შუა წერტილისა და ბოლოსთვის.

იმ შემთხვევაში, როდესაც შეუძლებელია RVR-ის შესახებ მონაცემების მიღება, აღნიშნული ინფორმაცია გადაიცემა შესაბამისი თანამიმდევრობით	g) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY (number)] (first position) (distance) (units), (second position) NOT AVAILABLE, (third position) (distance) (units);
	h) PRESENT WEATHER (details);
	i) CLOUD (amount, [(type)] and height of base) (units) (or SKY CLEAR);
	j) CAVOK;
	შენიშვნა: CAVOK უნდა წარმოთქვას როგორც CAV-O-KAY.
	k) TEMPERATURE [MINUS] (number) (and/or DEWPOINT [MINUS] (number));
	l) QNH (number) (units);
	m) QFE (number) [(units)];
	n) (aircraft type) REPORTED (description) ICING (or TURBULENCE) [IN CLOUD] (area) (time);
	o) REPORT FLIGHT CONDITIONS.

1.9. შეტყობინება ადგილმდებარეობის შესახებ

შეტყობინება ადგილმდებარეობის შესახებ	a) NEXT REPORT AT (significant point);
კონკრეტულ ადგილამდე, ადგილმდებარეობის შესახებ შეტყობინებების არ განხორციელება	b) OMIT POSITION REPORTS [UNTIL (specify)];
	c) RESUME POSITION REPORTING.

1.10. დამატებითი შეტყობინებები

დამატებითი შეტყობინებები	a) REPORT PASSING (significant point);
კონკრეტულ ადგილას ან კონკრეტულ მანძილზე შეტყობინების გადაცემის მოთხოვნისას	b) REPORT (distance) MILES (GNSS or DME) FROM (name of DME station) (or significant point);
კონკრეტულ ადგილას ან კონკრეტულ მანძილზე შეტყობინების გადასაცემად	c) * (distance) MILES (GNSS or DME) FROM (name of DME station) (or significant point);

- d) REPORT PASSING (three digits) RADIAL (name of VOR) VOR;
- ადგილმდებარეობის შესახებ შეტყობინების გადაცემის მოთხოვნისას e) REPORT (GNSS or DME) DISTANCE FROM (significant point) or (name of DME station);
- ადგილმდებარეობის შესახებ შეტყობინების გადასაცემად f) * (distance) MILES (GNSS or DME) FROM (name of DME station) (or significant point).

1.11. ინფორმაცია აეროდრომის შესახებ

- ინფორმაცია აეროდრომის შესახებ a) *[(location)] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (number) (condition);*
- b) *[(location)] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (number) NOT CURRENT;*
- c) *LANDING SURFACE (condition);*
- d) *CAUTION CONSTRUCTION WORK (location);*
- e) *CAUTION (specify reasons) RIGHT (or LEFT), (or BOTH SIDES) OF RUNWAY (number);*
- f) *CAUTION WORK IN PROGRESS (or OBSTRUCTION) (position and any necessary advice);*
- g) *RUNWAY REPORT AT (observation time) RUNWAY (number) (type of precipitant) UP TO (depth of deposit) MILLIMETRES. ESTIMATED SURFACE FRICTION GOOD (or MEDIUM TO GOOD, or MEDIUM, or MEDIUM TO POOR, or POOR);*
- h) *BRAKING ACTION REPORTED BY (aircraft type) AT (time) GOOD (or MEDIUM to GOOD, or MEDIUM, or MEDIUM to POOR, or POOR);*
- i) *RUNWAY (or TAXIWAY) (number) WET [or STANDING WATER, or SNOW REMOVED (length and width as applicable), or TREATED, or COVERED WITH PATCHES OF DRY SNOW (or WET SNOW, or COMPACTED SNOW, or SLUSH, or FROZEN SLUSH, or ICE, or WET ICE, or ICE UNDERNEATH, or ICE AND SNOW, or SNOWDRIFTS, or FROZEN RUTS AND RIDGES)];*
- j) *TOWER OBSERVES (weather information);*
- k) *PILOT REPORTS (weather information).*

1.12. ვიზუალური და არავიზუალური საშუალებების საექსპლუატაციო მდგომარეობა

- a) *(specify visual or non-visual aid) RUNWAY (number) (description of deficiency);*
- b) *(type) LIGHTING (unserviceability);*
- c) *GBAS/SBAS/MLS/ILS CATEGORY (category) (serviceability state);*
- d) *TAXIWAY LIGHTING (description of deficiency);*
- e) *(type of visual approach slope indicator) RUNWAY (number) (description of deficiency).*

1.13. ფრენები ვერტიკალური ეშელონირების შემცირებული მინიმუმით (RVSM)

- სხ-ს მიერ RVSM-ით ფრენის შესრულების ნებართვის ფლობის დადგენა a) *CONFIRM RVSM APPROVED;*

RVSM-ით ფრენის ნებართვის შესატყობინებლად	b) * AFFIRM RVSM;
შეტყობინება RVSM-ით ფრენის ნებართვის არარსებობის შესახებ, რომელსაც მოსდევს დამატებითი ინფორმაცია	c) * NEGATIVE RVSM [(supplementary information, e.g. State aircraft)];
უარი RVSM-ის საჰაერო სივრცეში შესვლის სამეთვალყურეო ნებართვის გაცემაზე	d) UNABLE ISSUE CLEARANCE INTO RVSM AIRSPACE, MAINTAIN [or DESCEND TO, or CLIMB TO] (level);
შეტყობინება ძლიერი ტურბულენტობის მიზეზით RVSM-ის პირობებში სიმაღლის შენარჩუნებაზე მოთხოვნების დაცვის შეუძლებლობის შესახებ	e) * UNABLE RVSM DUE TURBULENCE;
შეტყობინება საბორტო მოწყობილობის ტექნიკური მახასიათებლების გაუარესების შესახებ მოთხოვნით მინიმუმთან შედარებით	f) * UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT;
მოთხოვნა საჰაერო ხომალდის მიერ RVSM-ის დამტკიცებული სტატუსის აღდგენის შესახებ ან RVSM-ით ფრენის განახლებისთვის პილოტის მზადყოფნის შესახებ დაუყოვნებელ ინფორმირებაზე	g) REPORT WHEN ABLE TO RESUME RVSM;
საჰაერო ხომალდის მიერ RVSM-ის დამტკიცებული სტატუსის აღდგენის ან RVSM-ით ფრენის განახლებისთვის პილოტის მზადყოფნის დადასტურების მოთხოვნა	h) CONFIRM ABLE TO RESUME RVSM;
მოწყობილობის ან მეტეოროლოგიური პირობების მიზეზით წარმოქმნილი საგანგებო ვითარების დასრულების შემდეგ, RVSM-ით ფრენის განახლების შესაძლებლობის შეტყობინება	i) * READY TO RESUME RVSM.

1.14. გლობალური საწვავიგაციო სატელიტური სისტემის (GNSS) მომსახურების სტატუსი

- a) 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)];
- b) BASIC GNSS (or SBAS, or GBAS) UNAVAILABLE FOR (specify operation) [FROM (time) TO (time) (or UNTIL FURTHER NOTICE)];
- c) * BASIC GNSS UNAVAILABLE [DUE TO (reason, e.g. LOSS OF RAIM or RAIM ALERT)];
- d) * GBAS (or SBAS) UNAVAILABLE;
- e) * CONFIRM GNSS NAVIGATION; and
- f) * AFFIRM GNSS NAVIGATION.

1.15. საჰაერო ხომალდის სანაოსნო მახასიათებლების სპეციფიკაციის გაუარესება

UNABLE RNP (*specify type*) (or RNAV) [DUE TO (*reason*, e.g. LOSS OF RAIM or RAIM ALERT)].

2. რაინჟინგის საავიაციო მომსახურება

2.1. ნებართვის გაცემა

- a) (*name of unit*) CLEARS (*aircraft call sign*);
- b) (*aircraft call sign*) CLEARED TO;
- c) RECLEARED (*amended clearance details*) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED];
- d) RECLEARED (*amended route portion*) TO (*significant point of original route*) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED];
- e) ENTER CONTROLLED AIRSPACE (or CONTROL ZONE) [VIA (*significant point or route*)] AT (*level*) [AT (*time*)];
- f) LEAVE CONTROLLED AIRSPACE (or CONTROL ZONE) [VIA (*significant point or route*)] AT (*level*) (or CLIMBING, or DESCENDING);
- g) JOIN (*specify*) AT (*significant point*) AT (*level*) [AT (*time*)].

2.2. მარშრუტისა და ნებართვის მოქმედების ზღვარის მითითება

- a) FROM (*location*) TO (*location*);
- b) TO (*location*),
საჭიროებისამებრ, უნდა მოჰყვებოდეს შემდეგი:
 - 1) DIRECT;
 - 2) VIA (*route and/or significant points*);
 - 3) FLIGHT PLANNED ROUTE;
 - 4) VIA (*distance*) DME ARC (*direction*) OF (*name of DME station*);
- c) (*route*) NOT AVAILABLE DUE (*reason*) ALTERNATIVE[S] IS/ARE (*routes*) ADVISE.

2.3. მითითებული ეშელონების შენარჩუნება

- a) MAINTAIN (*level*) [TO (*significant point*)];
- b) MAINTAIN (*level*) UNTIL PASSING (*significant point*);
- c) MAINTAIN (*level*) UNTIL (*minutes*) AFTER PASSING (*significant point*);
- d) MAINTAIN (*level*) UNTIL (*time*);
- e) MAINTAIN (*level*) UNTIL ADVISED BY (*name of unit*);
- f) MAINTAIN (*level*) UNTIL FURTHER ADVISED;
- g) MAINTAIN (*level*) WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE;
- h) MAINTAIN BLOCK (*level*) TO (*level*).

შენიშვნა: საჰაერო ხომალდისთვის ეშელონის ცვლილების გადაცემისას არ უნდა იქნას გამოყენებული ტერმინი „MAINTAIN“ „DESCEND“ ან „CLIMB“-ის ნაცვლად.

2.4. საკრეისერო ეშელონების მითითება

- a) CROSS (significant point) AT (or ABOVE, or BELOW) (level);
- b) CROSS (significant point) AT (time) OR LATER (or BEFORE) AT (level);
- c) CRUISE CLIMB BETWEEN (levels) (or ABOVE (level));
- d) CROSS (distance) MILES, (GNSS or DME) [(direction)] OF (name of DME station) OR (distance) [(direction)] OF (significant point) AT (or ABOVE or BELOW) (level).

2.5. ავარიული დაშვება

- a) * EMERGENCY DESCENT (intentions);
- b) ATTENTION ALL AIRCRAFT IN THE VICINITY OF [or AT] (significant point or location) EMERGENCY DESCENT IN PROGRESS FROM (level) (followed as necessary by specific instructions, clearances, traffic information, etc.).

2.6. თუ შეუძლებელია ნებართვის გაცემა მოთხოვნისთანავე

EXPECT CLEARANCE (or type of clearance) AT (time).

2.7. თუ შეუძლებელია ნებართვის გაცემა გადახვევაზე

UNABLE, TRAFFIC (direction) BOUND (type of aircraft) (level) ESTIMATED (or OVER) (significant point) AT (time) CALL SIGN (call sign) ADVISE INTENTIONS.

2.8. მითითებები ეშელონირებასთან მიმართებით

- a) CROSS (significant point) AT (time) [OR LATER (or OR BEFORE)];
- b) ADVISE IF ABLE TO CROSS (significant point) AT (time or level);
- c) MAINTAIN MACH (number) [OR GREATER (or OR LESS)] [UNTIL (significant point)];
- d) DO NOT EXCEED MACH (number).
- e) CONFIRM ESTABLISHED ON THE TRACK BETWEEN (significant point) AND (significant point) [WITH ZERO OFFSET];
- f) * ESTABLISHED ON THE TRACK BETWEEN (significant point) AND (significant point) [WITH ZERO OFFSET];
- g) MAINTAIN TRACK BETWEEN (significant point) AND (significant point). REPORT ESTABLISHED ON THE TRACK;
- h) * ESTABLISHED ON THE TRACK;
- i) CONFIRM ZERO OFFSET;
- j) * AFFIRM ZERO OFFSET.

შენიშვნა: VOR/GNSS-ის საფუძველზე გვერდითი ეშელონირებისთვის საჭიროა ნულოვანი წანაცვლების დადასტურება.

2.9. მითითებები ნებადართული მარშრუტის პარალელური მიმართულების ხაზზე (წანაცვლებული) ფრენასთან დაკავშირებით

- 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*).

3. მისადგომის საბრუნველყოფის მომსახურება

3.1. მითითებები სხ-ს გაფრენასთან დაკავშირებით

- a) [AFTER DEPARTURE] TURN RIGHT (*or LEFT*) HEADING (*three digits*) (*or CONTINUE RUNWAY HEADING*) (*or TRACK EXTENDED CENTRE LINE*) TO (*level or significant point*) [(*other instructions as required*)];
- b) AFTER REACHING (*or PASSING*) (*level or significant point*) (*instructions*);
- c) TURN RIGHT (*or LEFT*) HEADING (*three digits*) TO (*level*) [TO INTERCEPT (*track, route, airway, etc.*)];
- d) (*standard departure name and number*) DEPARTURE;
- e) TRACK (*three digits*) DEGREES [MAGNETIC (*or TRUE*)] TO (*or FROM*) (*significant point*) UNTIL (*time, or REACHING (fix or significant point or level)*) [BEFORE PROCEEDING ON COURSE];
- f) CLEARED (*designation*) DEPARTURE;
- g) CLEARED DIRECT (*waypoint*), CLIMB TO (*level*), EXPECT TO REJOIN SID [(*SID designator*)] [AT (*waypoint*)],

then

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

then

REJOIN SID (*SID designator*) AT (*waypoint*).

3.2. მითითებები დასაფრენად შესვლასთან დაკავშირებით

- a) CLEARED (*designation*) ARRIVAL;
- b) CLEARED TO (*clearance limit*) (*designation*);
- c) CLEARED (*or PROCEED*) (*details of route to be followed*);
- d) CLEARED DIRECT (*waypoint*), DESCEND TO (*level*), EXPECT TO REJOIN STAR [(*STAR designator*)] AT (*waypoint*),

then

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

SID-პროცედურაზე ფრენის განახლებაზე მომავალი მითითების შესახებ წინასწარი შეტყობინებით ფრენის ნებართვა

STAR-პროცედურაზე დაბრუნებაზე მომავალი მითითების შესახებ წინასწარი შეტყობინებით ფრენის ნებართვა

	e) CLEARED DIRECT (waypoint), DESCEND TO (level), then REJOIN STAR (STAR designator) AT (waypoint);
	f) CLEARED (type of approach) APPROACH [RUNWAY (number)];
	g) CLEARED (type of approach) RUNWAY (number) FOLLOWED BY CIRCLING TO RUNWAY (number);
	h) CLEARED APPROACH [RUNWAY (number)];
	i) COMMENCE APPROACH AT (time);
	j) * REQUEST STRAIGHT-IN [(type of approach)] APPROACH [RUNWAY (number)];
	k) CLEARED STRAIGHT-IN [(type of approach)] APPROACH [RUNWAY (number)];
	l) REPORT VISUAL;
	m) REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT;
როდესაც პილოტი ითხოვს დასაფრენად ვიზუალურ შესვლას	n) *REQUEST VISUAL APPROACH;
	o) CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (number);
პილოტის მიერ დასაფრენად ვიზუალური შესვლის შესრულების შესაძლებლობის შესახებ ინფორმაციის მოთხოვნა	p) ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL APPROACH RUNWAY (number);
ერთიმეორის მიყოლებით დასაფრენად ვიზუალური შესვლის შემთხვევაში, როდესაც უკანმავალი საჰაერო ხომალდი მოახსენებს წინმავალი საჰაერო ხომალდის მისი ხედვის არეში ყოფნის შესახებ	q) q) CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (number), MAINTAIN OWN SEPARATION FROM PRECEDING (aircraft type and wake turbulence category as appropriate) [CAUTION WAKE TURBULENCE];
	r) REPORT (significant point); [OUTBOUND, or INBOUND];
	s) REPORT COMMENCING PROCEDURE TURN;
	t) * REQUEST VMC DESCENT;
	u) MAINTAIN OWN SEPARATION;
	v) MAINTAIN VMC;
	w) ARE YOU FAMILIAR WITH (name) APPROACH PROCEDURE;
	x) * REQUEST (type of approach) APPROACH [RUNWAY (number)];
	y) * REQUEST (MLS/RNAV plain-language designator);
	z) CLEARED (MLS/RNAV plain-language designator).

3.3. ნებართვები მოცდის არეში ფრენასთან დაკავშირებით

ვიზუალურად	a) HOLD VISUAL [OVER] (position), (or BETWEEN (two prominent landmarks));
სანავიგაციო საშუალების ან საკონტროლო წერტილის თავზე მოცდის გამოქვეყნებული პროცედურის მიხედვით	b) CLEARED (or PROCEED) TO (significant point, name of facility or fix) [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)] HOLD

[(direction)] AS PUBLISHED EXPECT APPROACH CLEARANCE
(or FURTHER CLEARANCE) AT (time);

- c) * REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS;
- როდესაც საჭიროა დეტალური ნებართვა მოცდაზე
- d) CLEARED (or PROCEED) TO (significant point, name of facility or fix) [(MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level))] HOLD [(direction)] [(specified) RADIAL, COURSE, INBOUND TRACK (three digits) DEGREES] [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] [OUTBOUND TIME (number) MINUTES] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time) (additional instructions, if necessary);
- e) CLEARED TO THE (three digits) RADIAL OF THE (name) VOR AT (distance) DME FIX [(MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level))] HOLD [(direction)] [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] [OUTBOUND TIME (number) MINUTES] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time) (additional instructions, if necessary);
- f) CLEARED TO THE (three digits) RADIAL OF THE (name) VOR AT (distance) DME FIX [(MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level))] HOLD BETWEEN (distance) AND (distance) DME [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time) (additional instructions, if necessary).

3.4. დასაფრენად შესვლის საგარეუდო დრო

- a) NO DELAY EXPECTED;
- b) EXPECTED APPROACH TIME (time);
- c) REVISED EXPECTED APPROACH TIME (time);
- d) DELAY NOT DETERMINED (reasons).

4. აეროდინამიკური და აეროდრომის შემოგარენში გამოსაყენებელი ფრაზოლოგია

4.1. საჰაერო ხომალდის ამოცნობა

SHOW LANDING LIGHTS.

4.2. ვიზუალური დასტური

- a) ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS (or RUDDER);
- b) ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS;
- c) ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS.

4.3. პრაგების ამუშავება

- პრაგების ამუშავების
ნებართვის მოთხოვნა
- a) * [aircraft location] REQUEST START UP;
- b) * [aircraft location] REQUEST START UP, INFORMATION (ATIS identification);
- სმმ-ს პასუხები
- a) START UP APPROVED;
- b) START UP AT (time);
- c) EXPECT START UP AT (time);
- d) START UP AT OWN DISCRETION;
- e) EXPECT DEPARTURE (time) START UP AT OWN DISCRETION.

4.4. სხ-ს ბოლოთი ბუქსირზე აყვანის წესი

შენიშვნა: ადგილობრივი ინსტრუქციის მოთხოვნის შესაბამისად, ბოლოთი ბუქსირზე აყვანის ნებართვას გასცემს სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი.

- საჰაერო ხომალდი/სმმ
- a) * [aircraft location] REQUEST PUSHBACK;
 - b) PUSHBACK APPROVED;
 - c) STAND BY;
 - d) PUSHBACK AT OWN DISCRETION;
 - e) EXPECT (number) MINUTES DELAY DUE (reason).

4.5. ბუქსირზე აყვანის წესები

- სმმ-ს პასუხი
- a) † REQUEST TOW [company name] (aircraft type) FROM (location) TO (location);
 - a) TOW APPROVED VIA (specific routing to be followed);
 - b) HOLD POSITION;
 - c) STAND BY.

4.6. გასაფრენად დროის შემოწმების და/ან აეროდრომის მონაცემების მოთხოვნა

- როდესაც უზრუნველყოფილი არ არის აეროდრომის რაიონში ინფორმაციის ავტომატური გადაცემის სამსახურის (ATIS) მაუწყებლობა
- a) * REQUEST TIME CHECK;
 - b) TIME (time);
 - c) *REQUEST DEPARTURE INFORMATION;
 - d) RUNWAY (number), WIND (direction and speed) (units) QNH (or QFE) (number) [(units)] TEMPERATURE [MINUS] (number), [VISIBILITY (distance) (units) (or RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) (distance) (units))] [TIME (time)].

შენიშვნა: თუ ხელმისაწვდომია ხილვადობისა და RVR-ის დაკვირვების სხვადასხვა მონაცემები, აფრენისას გამოიყენება ადბ-ს ბოლო წერტილის მონაცემები.

4.7. მიმოსვლის პროცედურები

- გასაფრენად
- a) * [aircraft type] [wake turbulence category if "heavy"] [aircraft location] REQUEST TAXI [intentions];
 - b) * [aircraft type] [wake turbulence category if "heavy"] [aircraft location] (flight rules) TO (aerodrome of destination) REQUEST TAXI [intentions];
 - c) TAXI TO HOLDING POINT [number] [RUNWAY (number)] [HOLD SHORT OF RUNWAY (number) (or CROSS RUNWAY (number)))] [TIME (time)];
- მიმოსვლის შესახებ დეტალური მითითებების საჭიროებისას
- d) * [aircraft type] [wake turbulence category if "heavy"] REQUEST DETAILED TAXI INSTRUCTIONS;
 - e) TAXI TO HOLDING POINT [number] [RUNWAY (number)] VIA (specific route to be followed) [TIME (time)] [HOLD SHORT OF RUNWAY (number) (or CROSS RUNWAY (number))];
- სადაც უზრუნველყოფილი არ არის ინფორმაცია აეროდრომის შესახებ
- f) TAXI TO HOLDING POINT [number] (followed by aerodrome information as applicable) [TIME (time)];

ალტერნატიული წყაროებიდან, როგორცაა
მაგ. ATIS

- g) TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND) LEFT (or RIGHT);
- h) TAXI VIA (identification of taxiway);
- i) TAXI VIA RUNWAY (number);
- j) TAXI TO TERMINAL (or other location, e.g. GENERAL AVIATION AREA) [STAND (number)];

შვეულმფრენების ფრენებისათვის

- k) * REQUEST AIR-TAXIING FROM (or VIA) TO (location or routing as appropriate);
- l) AIR-TAXI TO (or VIA) (location or routing as appropriate) [CAUTION (dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.)];
- m) AIR TAXI VIA (direct, as requested, or specified route) TO (location, heliport, operating or movement area, active or inactive runway). AVOID (aircraft or vehicles or personnel);

დაფრენის შემდეგ

- n) * REQUEST BACKTRACK;
- o) BACKTRACK APPROVED;
- p) BACKTRACK RUNWAY (number);

ზოგადი ფრაზეოლოგია

- q) * [(aircraft location)] REQUEST TAXI TO (destination on aerodrome);
- r) TAXI STRAIGHT AHEAD;
- s) TAXI WITH CAUTION;
- t) GIVE WAY TO (description and position of other aircraft);
- u) *GIVING WAY TO (traffic);
- v) * TRAFFIC (or type of aircraft) IN SIGHT;
- w) TAXI INTO HOLDING BAY;
- x) FOLLOW (description of other aircraft or vehicle);
- y) VACATE RUNWAY;
- z) * RUNWAY VACATED;
- aa) EXPEDITE TAXI [(reason)];
- bb) * EXPEDITING;
- cc) [CAUTION] TAXI SLOWER [reason];
- dd) * SLOWING DOWN.

4.8. მოცდა

- a) ‡ HOLD (direction) OF (position, runway number, etc.);
- b) ‡ HOLD POSITION;
- c) ‡ HOLD (distance) FROM (position);

იმ წერტილში მოცდისას, რომელიც მდებარეობს ადუ-დან განსაზღვრულ მანძილზე

- d) * HOLD SHORT OF (position);
- e) * HOLDING;
- f) * HOLDING SHORT.

* აღნიშნავს პილოტის მიერ გადაცემულ ინფორმაციას. რადიოსატელეფონო კავშირის დროს გამოყენებული სიტყვები „ROGER and WILCO“ არასაკმარისია HOLD, HOLD POSITION and HOLD SHORT OF (position) ინსტრუქციის მიღების დასადასტურებლად. ყველა ცალკეულ შემთხვევაში, საჭიროებისამებრ, დადასტურება უნდა მოხდეს სიტყვებით: „HOLDING or HOLDING SHORT“.

4.9. ადუ-ს გადაკვეთისას

- a) * REQUEST CROSS RUNWAY (number);

შენიშვნა: იმ შემთხვევაში, თუ სამეთვალყურეო კოშკურის მეთვალყურე ვერ ხედავს საჰაერო ხომალდს (მაგ.: ღამით, დაბალი ხილვადობისას), მითითებისას სავალდებულოა მოთხოვნილ იქნას საჰაერო ხომალდის მიერ ადუ-ს გათავისუფლების დადასტურება.

- b) CROSS RUNWAY (number) [REPORT VACATED];
- c) EXPEDITE CROSSING RUNWAY (number) TRAFFIC (aircraft type) (distance) KILOMETRES (or MILES) FINAL;
- d) TAXI TO HOLDING POINT [number] [RUNWAY (number)] VIA (specific route to be followed), [HOLD SHORT OF RUNWAY (number)] or [CROSS RUNWAY (number)];

შენიშვნა: როდესაც საჰაერო ხომალდი მთლიანად იმყოფება ადუ-თან მოცდის ადგილის ფარგლებს მიღმა, პილოტი, მოთხოვნის შემთხვევაში, მოახსენებს "RUNWAY VACATED".

- e) * RUNWAY VACATED.

4.10. ასაფრენად მზადება

- a) UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE (reasons);
- b) REPORT WHEN READY [FOR DEPARTURE];
- c) ARE YOU READY [FOR DEPARTURE]?;
- d) ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE?;
- e) * READY;

ადუ-ზე შესვლის ნებართვა და მოცდა აფრენის ნებართვის მისაღებად

- f) LINE UP [AND WAIT];
- g) † LINE UP RUNWAY (number);
- h) LINE UP. BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE;

პირობითი ნებართვები

- i) ‡ (condition) LINE UP (brief reiteration of the condition);

პირობითი ნებართვის დადასტურება

- j) * (condition) LINING UP (brief reiteration of the condition);

გამეორებული პირობითი ნებართვის დადასტურება ან უარყოფა

- k) [THAT IS] CORRECT (or NEGATIVE) [I SAY AGAIN] ... (as appropriate).

† როდესაც შესაძლებელია არასწორი გაგება რამდენიმე ადუ-ს გამოყენებისას.

‡ მოთხოვნები პირობითი ნებართვების გამოყენებასთან დაკავშირებით.

4.11. აფრენის ნებართვა

	a) RUNWAY (number) CLEARED FOR TAKE-OFF [REPORT AIRBORNE];
როდესაც ადრ-ზე გამოიყენება შემცირებული ემელონირება	b) (traffic information) RUNWAY (number) CLEARED FOR TAKE-OFF;
როდესაც არ შესრულდა აფრენა გაცემული ნებართვის შესაბამისად	c) TAKE OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY [(instructions)];
	d) TAKE OFF IMMEDIATELY OR HOLD SHORT OF RUNWAY;
აფრენის ნებართვის გაუქმება	e) HOLD POSITION, CANCEL TAKE-OFF I SAY AGAIN CANCEL TAKE-OFF (reasons);
	f) * HOLDING;
აფრენის შეწყვეტა საჰაერო ხომალდის გარბენის შემდეგ	g) STOP IMMEDIATELY [(repeat aircraft call sign) STOP
	h) IMMEDIATELY];
	i) * STOPPING;
შვეულმფრენების ფრენებისთვის	j) CLEARED FOR TAKE-OFF [FROM (location)] (present
	k) position, taxiway, final approach and take-off area, runway and number);
	l) *j) REQUEST DEPARTURE INSTRUCTIONS;
	m) AFTER DEPARTURE TURN RIGHT (or LEFT or CLIMB) (instructions as appropriate).
	* აღნიშნავს პილოტის მიერ გადაცემულ ინფორმაციას. რადიოსატელეფონო კავშირისას გამოყენებული სიტყვები „HOLDING და STOPPING“ წარმოადგენს სტანდარტულ პასუხს e) და g) შემთხვევებზე.

4.12. მითითებები აფრენის შემდეგ ბრუნის შესრულების ან სიმაღლის აღების შესახებ

	a) * REQUEST RIGHT (or LEFT) TURN;
	b) RIGHT (or LEFT) TURN APPROVED;
	c) WILL ADVISE LATER FOR RIGHT (or LEFT) TURN;
აფრენის შემდგომ დროის მოთხოვნა	d) REPORT AIRBORNE;
	e) AIRBORNE (time);
	f) AFTER PASSING (level) (instructions);
შესანარჩუნებელი კურსი	g) CONTINUE RUNWAY HEADING (instructions);
როდესაც საჭიროა კონკრეტული მიმართულების ხაზზე ფრენა	h) TRACK EXTENDED CENTRE LINE (instructions);
	i) CLIMB STRAIGHT AHEAD (instructions).

4.13. სააეროდრომო ფრენის წრეზე შესვლა

- a) *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)];
როდესაც უზრუნველყოფილია ATIS-ის ინფორმაცია	d) * (aircraft type) (position) (level) INFORMATION (ATIS identification) FOR LANDING; e) JOIN (position in circuit) [RUNWAY (number)] QNH (or QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)].
4.14. წრეზე ფრენისას	
	a) * (position in circuit, e.g. DOWNWIND/FINAL); b) NUMBER ... FOLLOW (aircraft type and position) [additional instructions if required].
4.15. მითითებები დასაფრენად შესვლასთან დაკავშირებით	
შენიშვნა: შეტყობინება "LONG FINAL" გადაიცემა, როდესაც საჰაერო ხომალდი მიწასთან შეხების წერტილიდან 7 კმ-ზე (4 საზ.მილი) მეტი მანძილიდან შედის დაფრენის სწორზე ან როდესაც ახორციელებს დასაფრენად უშუალო შესვლას მიწასთან შეხების წერტილიდან 15 კმ (8 საზ. მილი) მანძილიდან. ნებისმიერ შემთხვევაში, მიწასთან შეხების წერტილიდან 7 კმ (4 საზ. მილი) მანძილზე სავალდებულოა გადაიცეს შეტყობინება "FINAL".	a) MAKE SHORT APPROACH; b) MAKE LONG APPROACH (or EXTEND DOWNWIND); c) REPORT BASE (or FINAL, or LONG FINAL); d) CONTINUE APPROACH [PREPARE FOR POSSIBLE GO AROUND].
4.16. დაფრენის ნებართვა	
როდესაც ადზ-ზე გამოიყენება შემცირებული ეშელონირება სპეციალური ფრენები დასაფრენად შესვლის შესრულებისას, ადზ-ს გასწვრივ ან პარალელურად, შეთანხმებულ მინიმალურ დონემდე დაშვებით სამეთვალყურეო ან სხვა სადამკვირვებლო პუნქტის გადაფრენისას, ხმელეთიდან ვიზუალური დათვალიერების მიზნით შვეულმფრენების ფრენებისთვის	a) RUNWAY (number) CLEARED TO LAND; b) (traffic information) RUNWAY (number) CLEARED TO LAND; c) CLEARED TOUCH AND GO; d) MAKE FULL STOP; e) * REQUEST LOW APPROACH (reasons); f) CLEARED LOW APPROACH [RUNWAY (number)] [(altitude restriction if required) (go around instructions)]; g) * REQUEST LOW PASS (reasons); h) CLEARED LOW PASS [as in f)]; i) * REQUEST STRAIGHT-IN (or CIRCLING APPROACH, LEFT (or RIGHT) TURN TO (location)); j) MAKE STRAIGHT-IN (or CIRCLING APPROACH, LEFT (or RIGHT) TURN TO (location, runway, taxiway, final approach and take-

off area)) [ARRIVAL (or ARRIVAL ROUTE) (number, name, or code)]. [HOLD SHORT OF (active runway, extended runway centre line, other)].[REMAIN (direction or distance) FROM (runway, runway centre line, other helicopter or aircraft)]. [CAUTION (power lines, unlighted obstructions, wake turbulence, etc.)]. CLEARED TO LAND.

4.17. საჰაერო ხომალდის შეფერხება

- a) CIRCLE THE AERODROME;
- b) ORBIT (RIGHT, or LEFT) [FROM PRESENT POSITION];
- c) MAKE ANOTHER CIRCUIT.

4.18. მეორე წრეზე წასვლა

- a) GO AROUND;
- b) * GOING AROUND.

4.19. ინფორმაციის გადაცემა საჰაერო ხომალდზე

როდესაც პილოტი ითხოვს დაფრენის შასის
ვიზუალურ შემოწმებას

- a) LANDING GEAR APPEARS DOWN;
- b) RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL APPEARS UP (or DOWN);
- c) WHEELS APPEAR UP;
- d) RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL DOES NOT APPEAR UP (or DOWN);

კვალზე ტურბულენტობა

- e) CAUTION WAKE TURBULENCE [FROM ARRIVING (or DEPARTING) (type of aircraft)] [additional information as required];

რეაქტიული ჰაერული ბაქანზე ან სამომოსვლო
ბილიკზე

- f) CAUTION JET BLAST;

ხრახნიანი საჰაერო ხომალდის თანმდევი
ჰაერული

- g) CAUTION SLIPSTREAM.

4.20. ადრ-ს განთავისუფლება და კავშირი დაფრენის შემდეგ

- a) CONTACT GROUND (frequency);
- b) WHEN VACATED CONTACT GROUND (frequency);
- 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).

5. ევროდინამიკის ორგანოებს შორის

5.1. გაანგარიშებული და ახლიდან განხილული მონაცემები

- a) ESTIMATE *(direction of flight) (aircraft call sign) [SQUAWKING (SSR code)] (type) ESTIMATED (significant point) (time) (level) (or DESCENDING FROM (level) TO (level)) [SPEED (filed TAS)] (route) [REMARKS];*
- გადამცემი ორგანო b) ESTIMATE *(significant point) ON (aircraft call sign);*
- მიმღები ორგანოს პასუხი (თუ არ არის ხელმისაწვდომი ფრენის გეგმის მონაცემები) c) NO DETAILS;
- მიმღები ორგანოს პასუხი (თუ ცნობილია ფრენის გეგმის მონაცემები) *(aircraft type) (destination);*
- გადამცემი ორგანოს პასუხი *[SQUAWKING (SSR code)] [ESTIMATED] (significant point) (time) AT (level);*
- შენიშვნა: იმ შემთხვევაში, თუ არ არის ხელმისაწვდომი ფრენის გეგმის მონაცემები, მიმღებმა სადგურმა b) შემთხვევაში უნდა უპასუხო: „NO DETAILS“ და გადამცემმა სადგურმა უნდა გადასცეს იგივე მონაცემები, რაც a) შემთხვევაში.
- d) ESTIMATE UNMANNED FREE BALLOON(S) *(identification and classification) ESTIMATED OVER (place) AT (time) REPORTED FLIGHT LEVEL(S) (figure or figures) [or FLIGHT LEVEL UNKNOWN] MOVING (direction) ESTIMATED GROUND SPEED (figure) (other pertinent information, if any);*
- e) REVISION *(aircraft call sign) (details as necessary).*

5.2. მართვის გადაცემა

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

5.3. ნებართვის შეცვლა

- a) MAY WE CHANGE CLEARANCE OF *(aircraft call sign) TO (details of alteration proposed);*
- b) AGREED TO *(alteration of clearance) OF (aircraft call sign);*
- c) UNABLE *(aircraft call sign);*
- d) UNABLE *(desired route, level, etc.) [FOR (aircraft call sign)] [DUE (reason)] (alternative clearance proposed).*

5.4. ნებართვის შეცვლაზე დასტურის მოთხოვნა

- a) APPROVAL REQUEST *(aircraft call sign) ESTIMATED DEPARTURE FROM (significant point) AT (time);*

- b) (aircraft call sign) REQUEST APPROVED [(restriction if any)];
- c) (aircraft call sign) UNABLE (alternative instructions).

5.5. მართვის გადაცემა მოფრენისას

[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).

5.6. მართვის გადაცემა

HANDOVER (aircraft call sign) [SQUAWKING (SSR code)] POSITION (aircraft position) (level).

5.7. ნებართვის გაცემის დაჩქარება

- a) EXPEDITE CLEARANCE (aircraft call sign) EXPECTED DEPARTURE FROM (place) AT (time);
- b) EXPEDITE CLEARANCE (aircraft call sign) [ESTIMATED] OVER (place) AT (time) REQUESTS (level or route, etc.).

5.8. ფრენები ვერტიკალური ეშელონირების შემცირებული მინიმუმით (RVSM)

RVSM ფრენებისთვის არასერტიფიცირებული საჰაერო ხომალდის სიტყვიერი შეტყობინების ან ავტომატიზებული შეტყობინების სიტყვიერი კორექტირებისას, როცა ავტომატური მიმოცვლა არ მოიცავს ფრენის გეგმის მე-18 ველის ინფორმაციას, დამატებით ინფორმაციის მიწოდებამდე

საგანგებო ვითარების მიზეზების გადასაცემად იმ საჰაერო ხომალდთან მიმართებით, რომელსაც არ შეუძლია RVSM-ით ფრენის განხორციელება, შესაბამისად, ძლიერი ტურბულენტურობის ან სხვა მძიმე მეტეოროლოგიური პირობების ან მოწყობილობის მტყუნების გამო

- a) NEGATIVE RVSM [(supplementary information, e.g. State aircraft)];
- b) UNABLE RVSM DUE TURBULENCE (or EQUIPMENT, as applicable).

6. მონაცემთა გადაცემის ხაზებით „მეთვალყურე-პილოტი“ კავშირის დროს (CPDLC) გამოყენებული ფრაზოლოგია

6.1. საექსპლუატაციო სტატუსი

- | | |
|---|--|
| CPDLC-ს მტყუნება | a) [ALL STATIONS] CPDLC FAILURE (instructions); |
| CPDLC-ს შეტყობინების გატარების მტყუნება | b) CPDLC MESSAGE FAILURE (appropriate clearance, instruction, information or request); |
| CPDLC-ს ნებართვების, მითითებების, ინფორმაციის ან მოთხოვნების კორექტირება | c) DISREGARD CPDLC (message type) MESSAGE, BREAK (correct clearance, instruction, information or request); |
| მითითება ყველა სადგურს ან კონკრეტულ რეისს, თავი შეიკავონ CPDLC-ს მოთხოვნების გადაცემისგან დროის გარკვეული პერიოდის განმავლობაში | d) [ALL STATIONS] STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [(reason)]; |

2. ფრაზეოლოგია, განკუთვნილი დაკვირვებაზე დაფუძნებული სმმ-ს დროს გამოსაყენებლად

შენიშვნა: ქვემოთ მოცემული ფრაზეოლოგია განკუთვნილია სპეციალურად მიმოხილვითი სისტემების მეშვეობით საჰაერო მოძრაობის მომსახურების დროს გამოსაყენებლად. წინა პუნქტებში მოცემული დეტალური ფრაზეოლოგია, რომელიც განკუთვნილია საჰაერო მოძრაობის მომსახურების დროს გამოსაყენებლად, აუცილებლობის შემთხვევაში მისაღება ასევე სმმ-ს დაკვირვების სისტემების გამოყენებისას.

1. ზოგადი ფრაზეოლოგია, განკუთვნილი დაკვირვებაზე დაფუძნებული სმმ-ს დროს გამოსაყენებლად

ვითარება	ფრაზეოლოგია
1.1. საჰაერო ხომალდის ამოცნობა	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].
1.2. ინფორმაცია ადგილმდებარეობის შესახებ	POSITION (distance) (direction) OF (significant point) (or OVER or ABEAM (significant point)).
1.3. მითითებები რადიოლოკაციური დამიზნების დროს	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.
1.4. რადიოლოკაციური დამიზნების შეწყვეტა	a) RESUME OWN NAVIGATION (position of aircraft) (specific instructions);

- b) RESUME OWN NAVIGATION [DIRECT] (*significant point*) [MAGNETIC TRACK (*three digits*) DISTANCE (*number*) KILOMETRES (*or* MILES)].

1.5. მანევრი

- (მიმართულების მაჩვენებელი საბორტო მოწყობილობის არასაიმედო მუშაობის შემთხვევაში)
- შენიშვნა: იმ შემთხვევაში, როდესაც აუცილებელია დამიზნების ან ზემოაღნიშნული მანევრის მიზეზის მითითება, გამოიყენება შემდეგი ფრაზოლოგია:
- ა) DUE TRAFFIC;
 ბ) FOR SPACING;
 გ) FOR DELAY;
 დ) FOR DOWNWIND (ან BASE, ან FINAL).
- a) MAKE A THREE SIXTY TURN LEFT (*or* RIGHT) (*reason*);
- b) ORBIT LEFT (*or* RIGHT) (*reason*);
- c) MAKE ALL TURNS RATE ONE (*or* RATE HALF, *or* (*number*) DEGREES PER SECOND) START AND STOP ALL TURNS ON THE COMMAND "NOW";
- d) TURN LEFT (*or* RIGHT) NOW;
- e) STOP TURN NOW.

1.6. სიჩქარის მართვა

- a) REPORT SPEED;
- b) * SPEED (*number*) KILOMETRES PER HOUR (*or* KNOTS);
- c) MAINTAIN (*number*) KILOMETRES PER HOUR (*or* KNOTS) [OR GREATER (*or* OR LESS)] [UNTIL (*significant point*)];
- d) DO NOT EXCEED (*number*) KILOMETRES PER HOUR (*or* KNOTS);
- e) MAINTAIN PRESENT SPEED;
- f) INCREASE (*or* REDUCE) SPEED TO (*number*) KILOMETRES PER HOUR (*or* KNOTS) [OR GREATER (*or* OR LESS)];
- g) INCREASE (*or* REDUCE) SPEED BY (*number*) KILOMETRES PER HOUR (*or* KNOTS);
- h) RESUME NORMAL SPEED;
- i) REDUCE TO MINIMUM APPROACH SPEED;
- j) REDUCE TO MINIMUM CLEAN SPEED;
- k) RESUME PUBLISHED SPEED;
- l) NO [ATC] SPEED RESTRICTIONS.

1.7. შეტყობინება ადგილმდებარეობის შესახებ

- ადგილმდებარეობის შესახებ შეტყობინების გამოტოვება
- a) OMIT POSITION REPORTS [UNTIL (*specify*)];
- b) NEXT REPORT AT (*significant point*);
- c) REPORTS REQUIRED ONLY AT (*significant point(s)*);
- d) RESUME POSITION REPORTING.

1.8. ინფორმაცია საჰაერო მოძრაობის შესახებ და შეჯახების ასაცილებელი მოქმედებები

- (თუ ცნობილია)
- მოთხოვნა შეჯახების ასაცილებელ მოქმედებებთან მიმართებით
- უცნობი საჰაერო ხომალდის გვერდის ავლისას
- შეჯახების ასაცილებლად
- a) TRAFFIC (number) O'CLOCK (distance) (direction of flight) [any other pertinent information]:
 - 1. UNKNOWN;
 - 2. SLOW MOVING;
 - 3. FAST MOVING;
 - 4. CLOSING;
 - 5. OPPOSITE (or SAME) DIRECTION;
 - 6. OVERTAKING;
 - 7. CROSSING LEFT TO RIGHT (or RIGHT TO LEFT);
 - 8. (aircraft type);
 - 9. (level);
 - 10. CLIMBING (or DESCENDING);
 - b) * REQUEST VECTORS;
 - c) DO YOU WANT VECTORS?;
 - d) CLEAR OF TRAFFIC [appropriate instructions];
 - e) TURN LEFT (or RIGHT) IMMEDIATELY HEADING (three digits) TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC (bearing by clock-reference and distance);
 - f) TURN LEFT (or RIGHT) (number of degrees) DEGREES IMMEDIATELY TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC AT (bearing by clock-reference and distance).

1.9. კავშირი და კავშირის დაკარგვა

- თუ საეჭვოა კავშირის დაკარგვა
- a) [IF] RADIO CONTACT LOST (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, SQUAWK or IDENT) OBSERVED. POSITION (position of aircraft). [(instructions)].

1.10. სარადიოლოკაციო და/ან ADS-B მომსახურების შეწყვეტა

- a) RADAR SERVICE (or IDENTIFICATION) TERMINATED [DUE (reason)] (instructions);
- b) WILL SHORTLY LOSE IDENTIFICATION (appropriate instructions or information);
- c) IDENTIFICATION LOST [reasons] (instructions).

1.11. სარადიოლოკაციო და/ან ADS-B მოწყობილობების მახასიათებლების გაუარესება

- 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).

2. რადიოლოკატორი მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურებისას

2.1 დამიზნება დასაფრენად შესასვლელად

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

2.2 დამიზნება ILS-ზე ან სხვა საშუალებაზე, რომლის ინტერპრეტირებაც ხორციელდება პილოტის მიერ

- a) POSITION (number) KILOMETRES (or MILES) 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 of approach) APPROACH RUNWAY (number);
- e) REPORT ESTABLISHED ON [ILS] LOCALIZER (or ON GBAS/SBAS/MLS APPROACH COURSE);
- f) CLOSING FROM LEFT (or RIGHT) [REPORT ESTABLISHED];
- g) TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits) [TO INTERCEPT] or [REPORT ESTABLISHED];
- h) EXPECT VECTOR ACROSS (localizer course or radio aid) (reason);
- i) THIS TURN WILL TAKE YOU THROUGH (localizer course or radio aid) (reason);
- j) TAKING YOU THROUGH (localizer course or radio aid) (reason);
- k) MAINTAIN (altitude) UNTIL GLIDE PATH INTERCEPTION;
- l) REPORT ESTABLISHED ON GLIDE PATH;
- m) INTERCEPT (localizer course or radio aid) [REPORT ESTABLISHED].

2.3 მანევრი დასაფრენად დამოუკიდებელი და დამოკიდებული პარალელური შესვლისას

- a) CLEARED FOR (type of approach) APPROACH RUNWAY (number) LEFT (or RIGHT);
- b) YOU HAVE CROSSED THE LOCALIZER (or GBAS/SBAS/MLS FINAL APPROACH COURSE). TURN LEFT (or RIGHT) IMMEDIATELY AND RETURN TO THE LOCALIZER (or GBAS/SBAS/MLS FINAL APPROACH COURSE);
- c) ILS (or MLS) RUNWAY (number) LEFT (or RIGHT) LOCALIZER (or MLS) FREQUENCY IS (frequency);
- d) TURN LEFT (or RIGHT) (number) DEGREES (or

საფრთხის თავიდანასაცილებლად, როდესაც

დაკვირვების ქვეშ მყოფი საჰაერო ხომალდი
შედის შუალედური დაცვის არეში

HEADING) (*three digits*) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC
[DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH], CLIMB TO (*altitude*);

პრევენციული ქმედება ადრ-ს ზღურბლის
შემადგენიდან 120 მ-ზე (400 ფუტზე)
ქვემოთ, სადაც შემოღებულია
დაბრკოლებების შეფასების სიბრტყეების
კრიტერიუმები, დასაფრენად პარალელური
შესვლისთვის (PAOAS)

e) CLIMB TO (*altitude*) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC [DEVIATING
FROM ADJACENT APPROACH] (*further instructions*)

2.4 დასაფრენად შესვლა მიმოხილვითი რადიოლოკატორის მეშვეობით

2.4.1 მომსახურების უზრუნველყოფა

a) THIS WILL BE A SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY
(*number*) TERMINATING AT (*distance*) FROM TOUCHDOWN,
OBSTACLE CLEARANCE ALTITUDE (*or* HEIGHT) (*number*) METRES (*or*
FEET) CHECK YOUR MINIMA [IN CASE OF GO AROUND
(*instructions*)];

b) APPROACH INSTRUCTIONS WILL BE TERMINATED AT (*distance*)
FROM TOUCHDOWN.

2.4.2 შემადგენლობა

a) COMMENCE DESCENT NOW [TO MAINTAIN A (*number*) DEGREE
GLIDE PATH];

b) (*distance*) FROM TOUCHDOWN ALTITUDE (*or* HEIGHT) SHOULD
BE (*numbers and units*).

2.4.3 ადგილმდებარეობა

(*distance*) FROM TOUCHDOWN.

2.4.2.4.4 შემოწმება

a) CHECK GEAR DOWN [AND LOCKED];

b) OVER THRESHOLD

2.4.5 დასაფრენად შესვლის დასრულება

a) REPORT VISUAL;

b) REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT;

c) APPROACH COMPLETED [CONTACT (*unit*)].

2.5 დასაფრენად შესვლა PAR-ის (დასაფრენად ზუსტი შესვლის რადიოლოკატორის) მეშვეობით

2.5.1 მომსახურება

a) THIS WILL BE A PRECISION RADAR
APPROACH RUNWAY (*number*);

b) PRECISION APPROACH NOT AVAILABLE DUE
(*reason*) (*alternative instructions*);

c) IN CASE OF GO AROUND (*instructions*).

2.5.2 კავშირი

a) DO NOT ACKNOWLEDGE FURTHER TRANSMISSIONS;

b) REPLY NOT RECEIVED. WILL CONTINUE
INSTRUCTIONS.

2.5.3 აზიმუტი

- a) CLOSING [SLOWLY (*or* QUICKLY)] [FROM THE LEFT (*or* FROM THE RIGHT)];
- b) HEADING IS GOOD;
- c) ON TRACK;
- d) SLIGHTLY (*or* WELL, *or* GOING) LEFT (*or* RIGHT) OF TRACK;
- e) (*number*) METRES LEFT (*or* RIGHT) OF TRACK.

2.5.4 შემაღლება

- a) APPROACHING GLIDE PATH;
- b) COMMENCE DESCENT NOW [AT (*number*) METRES PER SECOND OR (*number*) FEET PER MINUTE (*or* ESTABLISH A (*number*) DEGREE GLIDE PATH)];
- c) RATE OF DESCENT IS GOOD;
- d) ON GLIDE PATH;
- e) SLIGHTLY (*or* WELL, *or* GOING) ABOVE (*or* BELOW) GLIDE PATH;
- f) [STILL] (*number*) METRES (*or* FEET) TOO HIGH (*or* TOO LOW);
- g) ADJUST RATE OF DESCENT;
- h) COMING BACK [SLOWLY (*or* QUICKLY)] TO THE GLIDE PATH;
- i) RESUME NORMAL RATE OF DESCENT;
- j) ELEVATION ELEMENT UNSERVICEABLE (*to be followed by appropriate instructions*);
- k) (*distance*) FROM TOUCHDOWN. ALTITUDE (*or* HEIGHT) SHOULD BE (*numbers and units*).

2.5.5 ადგილმდებარეობა

- a) (*distance*) FROM TOUCHDOWN;
- b) OVER APPROACH LIGHTS;
- c) OVER THRESHOLD.

2.5.6 შემოწმება

- a) CHECK GEAR DOWN AND LOCKED;
- b) CHECK DECISION ALTITUDE (*or* HEIGHT).

2.5.7 დასაფრენად შესვლის დასრულება

- a) REPORT VISUAL;
- b) REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT;
- c) APPROACH COMPLETED [CONTACT (*unit*)].

2.5.8 მეორე წრეზე წასვლა

- a) CONTINUE VISUALLY OR GO AROUND [*missed approach instructions*];
-

- b) GO AROUND IMMEDIATELY *[missed approach instructions]* *(reason)*;
- c) ARE YOU GOING AROUND?;
- d) IF GOING AROUND *(appropriate instructions)*;
- *e) GOING AROUND.

3. ფრანკოლოგია მეორეული მიმოხილვითი რადიოლოკატორის (SSR) და ADS-B-ს გამოყენებისას

3.1 მოთხოვნა მმრლ-ის (SSR) მოწყობილობის შესაძლებლობების შესახებ

- a) ADVISE TRANSPONDER CAPABILITY;
- *b) TRANSPONDER *(as shown in the flight plan)*;
- *c) NEGATIVE TRANSPONDER.

3.2 მოთხოვნა ADS-B მოწყობილობის შესაძლებლობების შესახებ

- a) ADVISE ADS-B CAPABILITY;
- *b) ADS-B TRANSMITTER *(data link)*;
- *c) ADS-B RECEIVER *(data link)*;
- *d) NEGATIVE ADS-B.

3.3 მითითება მიმღებ-მოპასუხის კოდის დასაყენებლად

- a) FOR DEPARTURE SQUAWK *(code)*;
- b) SQUAWK *(code)*.

3.4 მითითება პილოტს ხელახლა დააყენოს მინიჭებული რეჟიმი და კოდი

- a) RESET SQUAWK *[(mode)] (code)*;
- *b) RESETTING *(mode) (code)*.

3.5 მოთხოვნა საჰაერო ხომალდს ახლიდან დააყენოს ამოსაცნობი

RE-ENTER [ADS-B or MODE S] AIRCRAFT IDENTIFICATION.

3.6 მითითება პილოტს დაადასტუროს საჰაერო ხომალდის მიმღებ-მოპასუხეზე დაყენებული კოდი

- a) CONFIRM SQUAWK *(code)*;
- *b) SQUAWKING *(code)*

3.7 მოთხოვნა „ამოცნობის“ ფუნქციით სარგებლობის შესახებ

- a) SQUAWK *[(code)]* [AND] IDENT;
- b) SQUAWK LOW;
- c) SQUAWK NORMAL;
- d) TRANSMIT ADS-B IDENT.

3.8 მითითება მიმღებ-მოპასუხის მუშაობის დროებით შეჩერებაზე

SQUAWK STANDBY.

3.9 მითითება საავარიო კოდის დაყენებაზე

SQUAWK MAYDAY [CODE SEVEN-SEVEN-ZERO-ZERO].

3.10 მითითება მიმღებ-მოპასუხის და/ან ADS-B-ს გადამცემის გამორთვის შესახებ

a) STOP SQUAWK [TRANSMIT ADS-B ONLY];

b) STOP ADS-B TRANSMISSION [SQUAWK (code) ONLY].

შენიშვნა: S რეჟიმის მიმღებ-მოპასუხის და ADS-B-ს დამოუკიდებლად გამოყენება შეიძლება არ იყოს შესაძლებელი ყველა სხვა (მაგ. როდესაც ADS-B უზრუნველყოფილია მხოლოდ მიმღებ-მოპასუხის მიერ გადაცემული, დამოუკიდებლად გენერირებული, შედარებით ხანგრძლივი სიგნალების მეშვეობით, 1090 მჰც სიხშირეზე). ამ შემთხვევებში საჭირო ხომალდმა შეიძლება ვერ შესძლოს ADS-B-ს ფუნქციონირებასთან დაკავშირებით სმმ-ს ორგანოს მითითებების შესრულება.

3.11 მითითება ბარომეტრული სიმაღლის შეტყობინების შესახებ

a) SQUAWK CHARLIE;

b) TRANSMIT ADS-B ALTITUDE.

3.12 მითითება შემოწმდეს დაყენებული წნევის სიდიდე და დაადასტუროს ემელონი

CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM (level).

3.13 მითითება შეწყდეს ბარომეტრული სიმაღლის გადაცემა, გაუმართაობის მიზეზით

a) STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION;

b) STOP ADS-B ALTITUDE TRANSMISSION [(WRONG INDICATION, or reason)].

3.14 მითითება ემელონის შემოწმებაზე

CONFIRM (level).

4. ფრაზეოლოგია სახელშეკრულებო ADS-C-ს (შეთანხმება ავტომატური დამოკიდებული დაკვირვების მონაცემების გადაცემაზე) გამოყენებისას

4.1 ADS-C-ს მახასიათებლების გაუარესება

ADS-C (or ADS-CONTRACT) OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary).

5. ფრაზეოლოგია განგაშის დროს გამოსაყენებლად

5.1 გაფრთხილება დაბალი სიმაღლის შესახებ

(aircraft call sign) LOW ALTITUDE WARNING, CHECK YOUR ALTITUDE IMMEDIATELY, QNH IS (number) [(units)]. [THE MINIMUM FLIGHT ALTITUDE IS (altitude)].

5.2 გაფრთხილება მიწის სიახლოვის შესახებ

(aircraft call sign) TERRAIN ALERT, (suggested pilot action, if possible).

6. ფრაზეოლოგია სახმელეთო პერსონალის/ეკიპაჟის მიერ გამოსაყენებლად

6.1 სახმელეთო პერსონალი/ეკიპაჟის ფრაზეოლოგია

6.1.1 ძრავების ამუშავება (სახმელეთო პერსონალი/პილოტის კაბინა)

a) [ARE YOU] READY TO START UP?;

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

შენიშვნა1: სახმელეთო პერსონალმა უნდა განახორციელოს მიღების დადასტურება რადიით ან მკაფიო ვიზუალური

სიგნალით ანიშნოს დაბრკოლების არარსებობა და რომ ძრავების გაშვება შესაძლებელია.

შენიშვნა 2: სახმელეთო პერსონალსა და პილოტებს შორის რადიოსატელეფონო კავშირისას მნიშვნელოვანია მკაფიო მოსახმობების გამოყენება კომუნიკაციაში მონაწილე მხარეების იდენტიფიკაციისათვის.

6.1.2 ზუქსირზე ბოლოთი აყვანა

(სახმელეთო პერსონალი/ეკიპაჟის კაბინა)

- a) ARE YOU READY FOR PUSHBACK?;
- *b) READY FOR PUSHBACK;
- c) CONFIRM BRAKES RELEASED;
- *d) BRAKES RELEASED;
- e) COMMENCING PUSHBACK;
- f) PUSHBACK COMPLETED;
- *g) STOP PUSHBACK;
- h) CONFIRM BRAKES SET;
- *i) BRAKES SET;
- *j) DISCONNECT;
- k) DISCONNECTING STAND BY FOR VISUAL AT YOUR LEFT (or RIGHT).

შენიშვნა: საუბრის დასასრულს პილოტს გადაეცემა ვიზუალური სიგნალი, რომ სამუშაო დასრულებულია და სხ. მზად არის მიმოსვლის დასაწყებად.

6.2 ყინულის მოცილების და შემოყინვის საწინააღმდეგო სამუშაოები

6.2.1 შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების წინ (სახმელეთო პერსონალი (ICEMAN) / საფრენოსნო ეკიპაჟი)

საპერო ხომალდის კონფიგურაციის
დადასტურება

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

6.2.2 შემოყინვის საწინააღმდეგო პროცედურების დასრულების შემდეგ

ყინულის მოცილების სამუშაოები

- a) DE-ICING ON (areas treated) COMPLETE. ADVISE WHEN READY FOR INFORMATION;
- b) TYPE OF FLUID (Type I or II or III or IV);
- c) HOLDOVER TIME STARTED AT (time);
- d) ANTI-ICING CODE (appropriate anti-icing code)

შემოყენების საწინააღმდეგო ორ-ეტაპიანი
სამუშაოები

ყინულის საფარველისგან გათავისუფლების/შემოყენების
საწინააღმდეგო პროცედურების ჩატარებისას, რომლის
ბოლო ეტაპზე ხდება II ტიპის 75%-იანი ხსნარის და 25%
წყლის ნარევით დამუშავება, რომელიც იწყება
ადგილობრივი დროით 13:35-ზე, ინიშნება შემდეგნაირად:
TYPE II/75 13:35 (შემოყენების საწინააღმდეგო სითხის სრული
დასახელების მითითებით)

e) FINAL STEP STARTED AT (time);

შემოყენების საწინააღმდეგო სამუშაოების
დასრულება

f) POST DE-ICING CHECK COMPLETED;

g) PERSONNEL AND EQUIPMENT CLEAR OF AIRCRAFT;

6.2.3 არასტანდარტული ვითარება

საქმენის დისტანციური გადამწოდის
ამუშავებისას

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

შემოყენების საწინააღმდეგო დამუშავების
მოედანზე სხვა საჰაერო ხომალდზე
წარმოქმნილი ავარიული ვითარება

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

7. ზონალური ნავიგაცია (RNAV)

პილოტს არ შეუძლია განახორციელოს
ფრენა RNAV-ის მოფრენის ან გაფრენის
პროცედურის მიხედვით

*UNABLE (designator) DEPARTURE [or ARRIVAL] DUE RNAV TYPE

პილოტს არ შეუძლია დაიცვას აეროდრომის
რაიონში ფრენის მითითებული სქემა

*UNABLE (designator) DEPARTURE [or ARRIVAL] (reasons)

სმმ-ს ორგანოს არ შეუძლია პილოტის მიერ
მოთხოვნილი RNAV-ით
მოფრენის/გაფრენის პროცედურის
დაწესება, RNAV-ის საბოროტო
მოწყობილობის ტიპის გამო

UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE [or ARRIVAL] DUE RNAV
TYPE

სმმ-ს ორგანოს არ შეუძლია პილოტის მიერ
მოთხოვნილი მოფრენის ან გაფრენის
პროცედურის დაწესება

UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE [or ARRIVAL] (reasons)

დადასტურება იმისა, მისაღება თუ არა
RNAV-ის მოფრენის ან გაფრენის
კონკრეტული სქემა

ADVISE IF ABLE (designator) DEPARTURE [or ARRIVAL]

სმმ-ს ორგანოს შეტყობინება RNAV-ის
მახასიათებლების გაუარესების ან
მტყუნების შესახებ

*(aircraft call sign) UNABLE RNAV DUE EQUIPMENT

სმმ-ს ორგანოს ინფორმირება RNAV-ის
მოწყობილობის არარსებობაზე

*(aircraft call sign) NEGATIVE RNAV

8. ფრენები აეროდრომზე

თხოვნა გაფრენის განხორციელებაზე
გადაკვეთის ადგილიდან

*REQUEST DEPARTURE FROM RUNWAY (number), INTERSECTION
(designation or name of intersection)

ნებართვა გადაკვეთის ადგილიდან
მოთხოვნილ აფრენაზე

APPROVED, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY (number),
INTERSECTION (designation or name of intersection)

უარი გადაკვეთის ადგილიდან მოთხოვნილ აფრენაზე	NEGATIVE, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY (number), INTERSECTION (designation or name of intersection)
აფრენა გადაკვეთის ადგილიდან, სმმ-ს ორგანოს ინიციატივით	ADVISE ABLE TO DEPART FROM RUNWAY (number), INTERSECTION (designation or name of intersection)
გადაკვეთის ადგილამდე გაქანებისათვის არსებული მანძილის შეტყობინება	TORA RUNWAY (number), FROM INTERSECTION (designation or name of intersection), (distance in metres)
მიითითება რამდენიმე ასაფრენი სტარტის გამოყენების შესახებ	LINE UP AND WAIT RUNWAY (number), INTERSECTION (name of intersection), (essential traffic information)
ვიზუალური გაფრენის თხოვნა	*REQUEST VISUAL DEPARTURE [DIRECT] TO/UNTIL (navaid, waypoint, altitude)
ვიზუალური გაფრენა სმმ-ს ორგანოს ინიციატივით	ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL DEPARTURE [DIRECT] TO/UNTIL (navaid, waypoint/altitude)
ვიზუალური გაფრენის ნებართვა	VISUAL DEPARTURE RUNWAY (number) APPROVED, TURN LEFT/RIGHT [DIRECT] TO (navaid, heading, waypoint) [MAINTAIN VISUAL REFERENCE UNTIL (altitude)]
ვიზუალური გაფრენის ნებართვის გამეორება	*VISUAL DEPARTURE TO/UNTIL (navaid, waypoint/altitude)

9. საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზება (ATFM)

გაფრენის განგარიშებული დროის (CTOT) გადაცემა, განრიგში შეტანის შესახებ შეტყობინების (SAM) მიღების საფუძველზე (CTOT ეცნობება პილოტს სმმ-ს ორგანოსთან კავშირის საწყისი დამყარებისას)	SLOT (time)
CTOT-ის შეცვლა განრიგის შეცვლის შესახებ შეტყობინების (SRM) მიღების შედეგად	REVISED SLOT (time)
CTOT-ის გაუქმება განრიგში გაუქმების შესახებ შეტყობინების (SLC) მიღების შედეგად	SLOT CANCELLED, REPORT READY
ფრენის შეჩერება მომდევნო შეტყობინებამდე (გაფრენის შეჩერების შესახებ შეტყობინების (FLS) მიღების შედეგად)	FLIGHT SUSPENDED UNTIL FURTHER NOTICE, DUE (reason)
გაფრენის შეჩერების გაუქმება, გაფრენის შეჩერებაზე გაუქმების შეტყობინების (DES) მიღების შედეგად	SUSPENSION CANCELLED, REPORT READY
ძრავების ამუშავების ნებართვის უარყოფა, როდესაც საკმაოდ გვიანია მოცემული CTOT-ის დასაცავად	UNABLE TO APPROVE START-UP CLEARANCE DUE SLOT EXPIRED, REQUEST A NEW SLOT
ძრავების ამუშავების ნებართვის უარყოფა, როდესაც საკმაოდ ადრეა მოცემული CTOT-ის დასაცავად	UNABLE TO APPROVE START-UP CLEARANCE DUE SLOT (time), REQUEST START-UP AT (time)

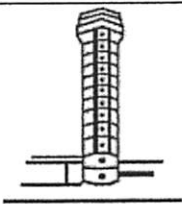
თავი I. ზოგადი დებულებები

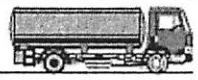
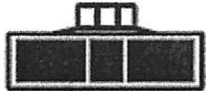
მუხლი 1. ფრაზეოლოგიის ნიმუშები

1. „სტანდარტული ფრაზეოლოგიის გამოყენების სახელმძღვანელოში“ (შემდგომ - სახელმძღვანელო). წარმოდგენილი პროცედურები და ფრაზეოლოგია, რომელიც კონკრეტულად ასახავს ვითარებას, თუ რა პირობებში გამოიყენება მეტად მაღალი სიხშირე (VHF), თანაბარი ხარისხით მისაღებია ასევე მაღალი სიხშირის (HF) გამოყენების შემთხვევებისთვისაც.
2. სალაპარაკო ენის გამოყენების საჭიროებისას, იგი უნდა განხორციელდეს ფრაზეოლოგიის მარეგულირებელი პრინციპის შესაბამისად და კავშირი წარიმართოს გარკვევით, მკაფიოდ და არაორაზროვნად.

შენიშვნა 1: წინამდებარე ფრაზეოლოგიის მაგალითების უმრავლესობა ტიპიური ხასიათისაა, გამოგონილი მოსახმობებითა და პუნქტებით. ნებისმიერი მსგავსება საჰაერო ხომალდის და სახმელეთო სადგურის ფაქტიურ მოსახმობთან, წარმოადგენს მხოლოდ შემთხვევითობას.

შენიშვნა 2. მაგალითებში საჰაერო ხომალდი ან სახმელეთო გადამცემი სადგური მოცემულია პირობითი აღნიშვნით, ცხრილის შესაბამისად. სადგური, რომელიც იწყებს შეტყობინების გადაცემას, გამოყოფილია მსხვილი შრიფტით. შეტყობინებების თანამიმდევრობის დაკვირვების მიზნით, ყოველი შემდგომი შეტყობინება იწყება წინა შეტყობინების ქვევით, მთელი გადაცემის განმავლობაში.

მოსახმობი	პირობითი აღნიშვნა	მნიშვნელობა
4L-ABC 4L-BC		საჰაერო ხომალდი, რომელიც ფრენას ახორციელებს ვფწ-ით.
4L-AAA 4-AA		საერთო დანიშნულების ავიაციის საჰაერო ხომალდი, რომელიც ფრენას ახორციელებს სფწ-ით.
GEORGIAN 620		ავიაკომპანიის საჰაერო ხომალდი, რომელიც ფრენას ახორციელებს სფწ-ით.
TOWER GROUND		სააეროდრომო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურება. სახმელეთო მოძრაობის კონტროლი
APPROACH		მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურება

CONTROL		რაიონული სამეთვალყურეო მომსახურება
INFORMATION RADIO		საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება (FIS) სააერნოსნო სადგური
RADAR		რადიოლოკატორი
TRUCKER 5		სატრანსპორტო საშუალება
WORKER 21		სატრანსპორტო საშუალება
TOW 5		ბუქსირზე აყვანილი საჰაერო ხომალდი
		სახმელეთო პერსონალი
APRON		ბაქანზე საქმიანობის მოწესრიგების სამსახური
G-HELI		შვეულმფრენი

თავი II. ზოგადი საექსპლუატაციო წესები

მუხლი 2. გადაცემის წარმართვის წესი

- გადაცემის წარმართვის წესი, აადვილებს გადასაცემი ინფორმაციის გასაგებ და დამაკმაყოფილებელ მიღებას.
 - გადაცემის დაწყებამდე, შეამოწმეთ ეთერი გამოსაყენებელ სიხშირეზე და დარწმუნდით სხვა სადგურის გადაცემათა დაბრკოლებების არარსებობაში;
 - დაიცავით მიკროფონით სარგებლობის წესები;
 - ილაპარაკეთ ჩვეულებრივი სამეტყველო ტონით, მკაფიოდ და გარკვევით;
 - მეტყველების სისწრაფე არ უნდა აღემატებოდეს წუთში 100 სიტყვას. თუ ცნობილია, რომ შეტყობინების გარკვეული ნაწილი ჩაიწერება მიმღები მხარის მიერ, ილაპარაკეთ უფრო ნელა;
 - შეინარჩუნეთ ხმამაღლობის მუდმივი დონე;
 - ციფრების გადაცემამდე და გადაცემის შემდეგ, გაგების გაადვილების თვალსაზრისით, გააკეთეთ მცირედი პაუზა;
 - შეეცადეთ მოერიდოთ, ჩვეულებრივ, პაუზის შესავსებად გამოყენებული ისეთი ბგერების წარმოთქმას, როგორიცაა „er“;
 - ლაპარაკის დაწყებამდე ბოლომდე დააჭირეთ თითი გადაცემის ღილაკს და არ აუშვათ შეტყობინების დამთავრებამდე, რითაც უზრუნველყოფთ შეტყობინების სრულ გადაცემას.
- რადიოსატელეფონო კავშირის ერთ-ერთ პოტენციურად საშიშ მდგომარეობას წარმოადგენს მიკროფონის „მიწებებადი“ ღილაკი. ოპერატორი ყოველი გადაცემის შემდეგ უნდა დარწმუნდეს, რომ ღილაკი განთავისუფლებულია და მიკროფონი მოთავსებულია შესაბამის ადგილას, სადაც ის შემთხვევით არ ჩაირთვება.

მუხლი 3. ასოების გადაცემა

- კავშირის დაჩქარების მიზნით, სიტყვები გადაიცემა ფონეტიკური ანბანით, ასო-ასო წარმოთქმის გარეშე, თუ ეს არ გამოიწვევს გადასაცემი შეტყობინების არასწორ მიღებასა და გაგებას.
- სხ-ს მოსახმობის ყოველი ასო, გარდა რადიოსატელეფონო ინდექსისა და სხ-ს ტიპისა, წარმოითქმის ცალ-ცალკე, ფონეტიკური ანბანის მეშვეობით.
- ფონეტიკური ანბანით სარგებლობისას უნდა გამოვიყენოთ ცხრილში მოყვანილი სიტყვები:

ასო	სიტყვა	ტრანსკრიფცია	გამოთქმა
-----	--------	--------------	----------

A	Alpha	'ælfə	AL FAH
B	Bravo	'brɑ:'vɒ	BRAH VOH
C	Charlie	'tʃɑ:li or 'ʃɑ:li	CHAR LEE
D	Delta	'delta	DELL TAH
E	Echo	'eko	ECK OH
F	Foxtrot	'fɒkstrɒt	FOKS TROT
G	Golf	'gɒlf	GOLF
H	Hotel	ho:'tel	HO TELL
I	India	'india	IN DEE AH
J	Juliet	'dʒu:li'et	IEW LEE ETT
K	Kilo	'ki:lo	KEY LOH
L	Lima	'li:ma	LEE MAH
M	Mike	maɪk	MIKE
N	November	no'vembə	NO VEM BER
O	Oscar	'ɒska	OSS CAH
P	Papa	pə'pɑ	PAH PAH
Q	Quebec	ke'bek	KEH BECK
R	Romeo	'ro:mio	ROW ME OH
S	Sierra	si'era	SEE AIR RAH
T	Tango	'tæŋgo	TANG GO
U	Uniform	'ju:nɪfɔ:m or 'u:nɪfɔ:m	YOU NEE FORM
V	Victor	'vɪktə	VIK TAH
W	Whiskey	'wɪski	WISS KEY
X	X-ray	'eks'rei	ECKS RAY
Y	Yankee	'jæŋki	YANG KEY
Z	Zulu	'zu:lu:	ZOO LOO

შენიშვნა: მახვილიანი მარცვლები ხაზგასმულია.

მუხლი 4. რიცხვების გადაცემა

- გადაცემის წარმართვისას რიცხვები წარმოითქმის შემდეგნაირად:

რიცხვი	გამოთქმა
0	ZE-RO
1	WUN
2	TOO
3	TREE
4	FOW-er
5	FIFE
6	SIX
7	SEV-en
8	AIT
9	NIN-er
Decimal	DAY-SEE-MAL
Hundred	HUN-dred
Thousand	TOU-SAND

შენიშვნა: მახვილიანი მარცვლები დაბეჭდილია დიდი ასოებით; მაგალითად, სიტყვაში ZE-RO ორივე მარცვალზე კეთდება მახვილი, მაშინ როდესაც სიტყვაში FOW-er მხოლოდ პირველ მარცვალზე კეთდება მახვილი.

2. მთელი ასეულის, მთელი ათასეულის, ათასეული-მთელი ასეულის გარდა, ყოველი რიცხვის გადაცემისას ყოველი ციფრი წარმოითქმის ცალ-ცალკე.

საჰაერო ხომალდის მოსახმობი	გადაიცემა როგორც
CCA 238	Air China two three eight Olympic
OAL 242	two four two
ფრენის ეშელონი	გადაიცემა როგორც
FL 180	flight level one eight zero
FL 200	flight level two zero zero
კურსი	გადაიცემა როგორც
100 degrees	heading one zero zero
080 degrees	heading zero eight zero
ქარის მიმართულება და სიჩქარე	გადაიცემა როგორც
200 degrees 25 knots	wind two zero zero degrees two five knots
160 degrees 18 knots gusting 30 knots	wind one six zero degrees one eight knots gusting three zero knots
მიმღებ-მოპასუხის კოდი	გადაიცემა როგორც
2400	squawk two four zero zero squawk
4203	four two zero three
ადზ	გადაიცემა როგორც
27	runway two seven
30	runway three zero
სიმაღლის საზომის დაყენება	გადაიცემა როგორც
1010	QNH one zero one zero
1000	QNH one zero zero zero

3. აბსოლუტური სიმაღლის, ღრუბლების სიმაღლის, ხილვადობის და ადზ-ზე ხილვადობის სიშორის (RVR) შესახებ ინფორმაციის გადასაცემად გამოყენებული ყველა რიცხვი, თუ ის წარმოადგენს მთელ ასეულს ან მთელ ათასეულს, უნდა გადაიცეს ყოველი ციფრის წარმოითქმით, რომელსაც შესაბამისად მოსდევს სიტყვა HUNDRED ან THOUSAND. ათასეულის და მთელი ასეულის კომბინაცია გადაიცემა რიცხვში ათასეულის აღმნიშვნელი ყოველი ციფრის წარმოითქმით, რომელსაც მოსდევს სიტყვა THOUSAND და შემდეგ წარმოითქმის ასეულის აღმნიშვნელი ციფრი, რომელსაც მოსდევს სიტყვა HUNDRED.

აბსოლუტური სიმაღლე	გადაიცემა როგორც
800	eight hundred
3 400	three thousand four hundred
12 000	one two thousand
ღრუბლების სიმაღლე	გადაიცემა როგორც
2 200	two thousand two hundred
4 300	four thousand three hundred
ხილვადობა	გადაიცემა როგორც
1.000	visibility one thousand
700	visibility seven hundred
ხილვადობის სიშორე ადზ-ზე (RVR)	გადაიცემა როგორც
600	RVR six hundred
1 700	RVR one thousand seven hundred

4. გარდა ამ მუხლის მე-5 პუნქტით მითითებულისა, რადიოსატელეფონო VHF-კავშირის წარმოებისას გადაცემების არხის ამოსაცნობად გადაიცემა კოდური აღნიშვნის ყველა ექვსი ციფრი, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც მეხუთე და მეექვსე ციფრი წარმოადგენს ნულს, რადგან ამ შემთხვევაში გადაიცემა მხოლოდ პირველი ოთხი ციფრი.

შენიშვნა 1: შემდეგი მაგალითებით მოცემულია მე-4 პუნქტში აღწერილი წესის გამოყენება.

არხი	გადაიცემა როგორც
118.000	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO
118.005	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ZERO FIVE
118.010	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ONE ZERO
118.025	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO TWO FIVE
118.050	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO FIVE ZERO
118.100	ONE ONE EIGHT DECIMAL ONE

შენიშვნა 2: საჭიროა სიფრთხილის გამოვლენა VHF-კავშირის გადამცემი არხების აღნიშვნასთან მიმართებით, როდესაც საჰაერო სივრცეში, სადაც არის კავშირის არხების 25 კჰც-იანი განცალკევება, გამოიყენება რიცხვითი აღნიშვნის ექვსივე ციფრი, რადგან საბორტო მოწყობილობებზე, რომელთაც გააჩნიათ კავშირის არხების 25 კჰც ან მეტით განცალკევების შესაძლებლობა, რადიოსადგურის მართვის დაფაზე შეიძლება შეირჩეს რიცხვის აღმნიშვნელი მხოლოდ პირველი 5 ციფრი.

5. საჰაერო სივრცეში, სადაც რადიოსატელეფონო VHF-კავშირის ყველა არხი განცალკევებულია 25 კჰც ან მეტით და ექვსი ციფრის გამოყენება, რაზეც საუბარია მე-4 პუნქტში, არ დასტურდება საექსპლუატაციო მოთხოვნებით, რომელიც დადგენილია შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ, ამიტომ გამოიყენება რიცხვითი აღნიშვნის პირველი ხუთი ციფრი, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც მე-5 და მე-6 ციფრი ნოლია, რადგან ამ შემთხვევაში გამოიყენება მხოლოდ პირველი ოთხი ციფრი.

შენიშვნა 1: ქვემოთ მოცემული მაგალითები აჩვენებს საბორტო რადიოსადგურის მართვის დაფის შესაბამის მომართვას კავშირის მოწყობილობებისთვის, არხების 25 კჰც-იანი და 8.33/25 კჰც-იანი განცალკევების შესაძლებლობით.

		რადიოსადგურის მართვის დაფის მომართვა კავშირის მოწყობილობებისთვის, არხების განცალკევებით	
არხი	გადაიცემა როგორც	25 kHz (5 ციფრი)	8.33/25 kHz (6 ციფრი)
118.000	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO	118.00	118.00
118.025	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO TWO	118.02	118.025
118.050	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO FIVE	118.05	118.050
118.075	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO SEVEN	118.07	118.075
118.100	ONE ONE EIGHT DECIMAL ONE	118.10	118.100

შენიშვნა 2: საჭიროა სიფრთხილის გამოვლენა VHF-კავშირის გადამცემი არხების მითითებასთან დაკავშირებით, როდესაც საჰაერო სივრცეში, სადაც საჰაერო ხომალდები მუშაობენ არხების 8,33/25 კჰც განცალკევებით, გამოიყენება 5-ციფრიანი რიცხვითი აღნიშვნა. საბორტო მოწყობილობებზე, რომელთაც გააჩნიათ კავშირის არხების 25 კჰც ან მეტით განცალკევების შესაძლებლობა, რადიოსადგურის მართვის

დაფაზე შეიძლება შეირჩეს ექვსი ციფრი. ამიტომ უზრუნველყოფილი უნდა იყოს 25 კპც არხების აღნიშვნა ხუთი და ექვსი ციფრით (იხ. შენიშვნა 1).

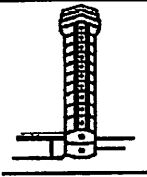
მუხლი 5. დროის გადაცემა

1. დროის გადაცემისას, ჩვეულებრივ მოითხოვება მოცემული საათის მხოლოდ წუთების მითითება. მაგრამ, თუ არის გაუგებრობის წარმოქმნის ალბათობა, საჭიროა მიეთითოს საათიც.

შენიშვნა: ქვემოთ მოცემულია ამ წესების გამოყენების მაგალითები:

დრო	გადაცემა როგორც
0920 (9:20 A.M.)	TOO ZE-RO or ZE-RO NIN-er TOO ZE-RO
0920 (9:20 A.M.)	FOW-er TREE or WUN SIX FOW-er TREE

2. პილოტს დროის შემოწმება შეუძლია სმმ-ის შესაბამის ორგანოსთან. შემოწმებისას დრო მიეთითება უახლოესი ნახევარი წუთის სიზუსტით.



GEORGIAN 620 TIME
0611

ან

GEORGIAN 620 TIME
0715 AND A HALF



GEORGIAN 620
REQUEST TIME CHECK

მუხლი 6. სტანდარტული სიტყვები და გამოთქმები

რადიოსატელეფონო კავშირის წარმართვისას გამოყენებული სიტყვები, გამოთქმები და მათი მნიშვნელობები:

სიტყვა/ფრაზა	მნიშვნელობა
ACKNOWLEDGE	მაცნობეთ, რომ მიიღეთ და გაიგეთ ეს შეტყობინება
AFFIRM	ვადასტურებ
APPROVED	გაცემულია ნებართვა მოთხოვნილ მოქმედებაზე
BREAK	აღნიშნულით მიეთითება შუალედი შეტყობინების ნაწილებს შორის (წარმოითქმის, როდესაც არ არის მკვეთრი გამოჯვანა ტექსტსა და შეტყობინების სხვა ნაწილებს შორის)
BREAK BREAK	აღნიშნულით მიეთითება ინტენსიური საჰაერო მოძრაობის პირობებში სხვადასხვა სხ-თვის გაცემულ შეტყობინებებს შორის შუალედი
CANCEL	გაუქმებულია ადრე გადაცემული ნებართვა
CHECK	სისტემის ან პროცედურის შემოწმება (როგორც წესი, პასუხი არ მოითხოვება)

CLEARED	ნებას გრთავთ იმოქმედოთ შეთანხმებული პირობების შესაბამისად
CONFIRM	სწორად გავიგე თუ არა შემდეგი ფრაზა...? ან დაადასტურეთ...? სწორად მიიღეთ თუ არა ეს შეტყობინება?
CONTACT	დაამყარეთ კავშირი...-თან
CORRECT	გავიგე სწორად
CORRECTION	ამ გადაცემაში (ან აღნიშნულ შეტყობინებაში) დაშვებული იყო შეცდომა. სწორი ვარიანტია...
DISREGARD	ჩათვალეთ, რომ ეს შეტყობინება არ მიგიღიათ
HOW DO YOU READ I SAY AGAIN	როგორია ჩემი გადაცემის ხარისხი? ვიმეორებ დაზუსტების ან გარკვევის მიზნით
MAINTAIN	განაგრძეთ დადგენილი პირობების შესაბამისად ან პირდაპირი მნიშვნელობით, მაგალითად, „შეინარჩუნეთ ვფწ“.
MONITOR	მოისმინეთ სიხშირე
NEGATIVE	ვიძლევი უარყოფით პასუხს, არ ვეთანხმები, ნებართვას არ ვიძლევი ან არასწორია
OUT	გადაცემა დასრულებულია და პასუხი არ არის მოსალოდნელი შენიშვნა: გამოიყენება მხოლოდ სახმელეთო კავშირისას
OVER	გადაცემა დავამთავრე, ველი თქვენს პასუხს შენიშვნა: გამოიყენება მხოლოდ სახმელეთო კავშირისას
READ BACK	გაიმეორეთ მთლიანი შეტყობინება ან მისი მითითებული ნაწილი იმ სახით, როგორც მიიღეთ
RECLEARED	ბოლო ნებართვაში შეტანილია ცვლილებები და ეს ახალი ნებართვა ცვლის ადრე გაცემულ ნებართვას ან მის ნაწილს
RERORT	გადმომეცით შემდეგი ინფორმაცია
REQUEST	მინდოდა გამეგო... ან მინდოდა მიმეღო...
ROGER	მთლიანად მივიღე თქვენი ბოლო გადაცემა

	შენიშვნა: არავითარ შემთხვევაში არ გამოიყენება კითხვაზე პასუხისას, რომელიც საჭიროებს «გამეორებას» ან პირდაპირ დასტურს (დიახ) ან უარყოფას (არა)
SAY AGAIN	გაიმეორეთ თქვენი ბოლო გადაცემა მთლიანად ან მისი შემდეგი ნაწილი
SPEAK SLOWER	შეამცირეთ გადაცემის სისწრაფე
STANDBY	დაელოდეთ, გამოგიძახებთ
UNABLE	“არ შემიძლია შევასრულო თქვენი თხოვნა, მითითება ან ნებართვა.” შენიშვნა: ფრაზას UNABLE ჩვეულებრივ მოსდევს მიზეზი.
WILCO	თქვენი შეტყობინება გავიგე და შევასრულებ
WORDS TWICE	ა) მოთხოვნისას: ცუდი კავშირია. გთხოვთ ყოველი სიტყვა ან სიტყვების ჯგუფი გაიმეოროთ ორჯერ ბ) ცნობისათვის: ცუდი კავშირის გამო, აღნიშნულ შეტყობინებაში ყოველი სიტყვა ან სიტყვების ჯგუფი გამეორდება ორჯერ

შენიშვნა: ფრაზა “GO AHEAD” ამოღებულია და მის მაგივრად, გამომძახებელი სააერნაოსნო სადგურის მისათითებლად განაგრძოს გადაცემა, გამოიყენება გამომძახებელი სააერნაოსნო სადგურის მოსახმობი, რომელსაც მოსდევს მოპასუხე სააერნაოსნო სადგურის მოსახმობი.

მუხლი 7. სააერნაოსნო სადგურების მოსახმობები

1. სააერნაოსნო სადგურის მოსახმობი აღინიშნება ადგილმდებარეობის დასახელებით, რასაც თან სდევს ინდექსი. ინდექსი მიუთითებს ორგანოს ტიპს ან მომსახურების სახეობას.

ორგანო ან მომსახურება	მოსახმობის ინდექსი
რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრი	CONTROL
რადიოლოკატორი (ზოგადად)	RADAR
მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტი	APPROACH
მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტი მოფრენისას	ARRIVAL
მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტი გაფრენისას	DEPARTURE
სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი	TOWER
ბაქანზე მოძრაობის მართვის სამეთვალყურეო პუნქტი	GROUND
ნებართვის გაცემა პუნქტი	DELIVERY
დასაფრენად ზუსტად შესვლის პუნქტი	PRECISION
სარადიოპელენგატორო სადგური	HOMER
საფრენოსნო ინფორმაციის პუნქტი	INFORMATION
ბაქანზე მოძრაობის მართვის სამეთვალყურეო პუნქტი	APRON
კომპანიის ავიასადისპეტჩერი	DISPATCH

2. დამაკმაყოფილებელი კავშირის დამყარებისას, იმ პირობით, რომ ამასთან არ წარმოიქმნება რაიმე გაუგებრობა, შეიძლება ადგილმდებარეობის დასახელების ან მოსახმობის ინდექსის გამოტოვება.

მუხლი 8. საჰაერო ხომალდის მოსახმობი

1. საჰაერო ხომალდების მოსახმობები იყოფა შემდეგ ტიპებად:

ტიპი	მაგალითი
ა) სხ-ს სარეგისტრაციო ნიშნის შესაბამისი აღნიშვნა; ან	4L-ABC or Cessna 4L-ABC
ბ) საფრენოსნო-საექსპლუატაციო სააგენტოს რადიოსატელეფონო ინდექსი, რასაც მოსდევს სხ-ს სარეგისტრაციო ნიშნის ბოლო ოთხი ელემენტი; ან	FASTAIR DCAB
გ) საფრენოსნო-საექსპლუატაციო სააგენტოს რადიოსატელეფონო ინდექსი, რასაც მოსდევს რეისის ნომერი	GEORGIAN 620
შენიშვნა: „ა“ ტიპის მოსახმობში სარეგისტრაციო ნიშნის წინ შეიძლება მიეთითოს სხ-ს მოდელი ან დამამზადებელი ფირმა.	

2. დამაკმაყოფილებელი კავშირის დამყარების შემდეგ, იმ პირობით, თუ გამორიცხულია რაიმე გაუგებრობის წარმოქმნა, ამ მუხლის პირველი პუნქტით მითითებული სხ-ს მოსახმობი შეიძლება შემოკლდეს შემდეგნაირად:

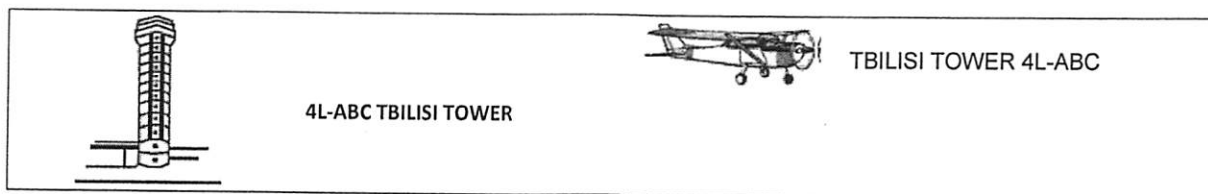
ტიპი	მაგალითი
ა) სხ-ს სარეგისტრაციო ნიშნის პირველი და სულ მცირე ბოლო ორი ელემენტი;	CD or Cessna CD
ბ) საფრენოსნო-საექსპლუატაციო სააგენტოს რადიოსატელეფონო ინდექსი, რასაც მოსდევს სხ-ს სარეგისტრაციო ნიშნის სულ მცირე ბოლო ორი ელემენტი;	FASTAIR AB
გ) შემოკლებული ფორმა არ გამოიყენება.	---

3. სხ-ს მხოლოდ მას შემდეგ შეუძლია გამოიყენოს საკუთარი შემოკლებული მოსახმობი, როდესაც მას პირველად გამოიყენებს სააერონავსო სადგური სხ-თან მიმართებით.
4. ფრენის განმავლობაში სხ არ იცვლის მოსახმობის ტიპს ან მოსახმობს. გამონაკლისს წარმოადგენს შემთხვევები, როდესაც მსგავსი მოსახმობით სარგებლობამ შეიძლება გამოიწვიოს გაუგებრობა. ამ დროს სმმ-ს ორგანო სხ-ს აძლევს მითითებას მოსახმობის ტიპის დროებით შეცვლაზე.

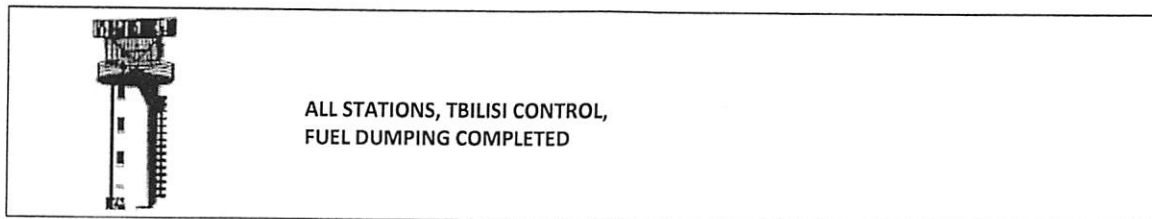
5. სხ, რომელიც კვალზე ტურბულენტობის მხრივ მიეკუთვნება მძიმე კატეგორიას, სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტისა და მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტის საწყისი გამოძახებისას, მოსახმობის შემდეგ ამატებს სიტყვას HEAVY.
6. ყველა უპილოტო საავიაციო სისტემის (UAS) მოსახმობი სმმ-ს პროვაიდერთან კავშირის საწყისი დამყარებისას უნდა მოიცავდეს სიტყვას UNMANNED (UNMANNED 42546), რათა საჰაერო მოძრაობის მართვის მეთვალყურე იცოდეს, რომ საკითხი შეეხება უპილოტო საავიაციო სისტემის ფრენას.
7. პილოტ-კურსანტი, რომელიც დამოუკიდებლად ახორციელებს ფრენას, ვალდებულია მოსახმობის გადაცემისას გამოიყენოს თავსართი 'STUDENT' (STUDENT 4L-ABC). დადასტურების შემდეგ, როგორც წესი, პილოტ-კურსანტი შემდგომი გადაცემისას მეტად აღარ საჭიროებს თავსართის გამოყენებას, საჰაერო მოძრაობის მომსახურების სხვა ორგანოსთან კავშირზე გასვლამდე, ვიდრე ისინი ახორციელებენ მათთვის უცხო მითითებებს.

მუხლი 9. რადიოსატელეფონო კავშირის დამყარება და წარმართვა

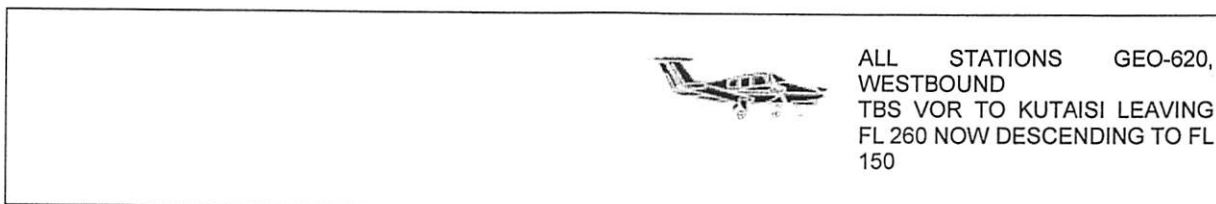
1. რადიოსატელეფონო კავშირის დამყარებისას პლოტმა უნდა დაასახელოს აღნიშნული სხ-სა და სააერონავიგაციო სადგურის სრული მოსახმობი.



2. თუ სახმელეთო სადგურს სამაუწყებლო რეჟიმში სურს ინფორმაციის გადაცემა, მაშინ შეტყობინებას წინ უნდა უსწრებდეს გამოძახება «ALL STATIONS».



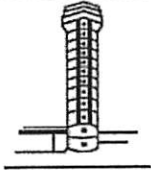
3. თუ სხ-ს სამაუწყებლო რეჟიმში სურს ინფორმაცია გადასცეს მის სიახლოვეს მყოფ სხ-ებს, მაშინ შეტყობინებას წინ უნდა უსწრებდეს გამოძახება «ALL STATIONS». ზოგადი სახის ამგვარ გამოძახებაზე პასუხი არ მოითხოვება, თუ შემდგომ არ ხდება ცალკეული სადგურის გამოძახება ინფორმაციის მიღების დადასტურების მიზნით.



4. თუ საექვოა მიღებული შეტყობინების სისწორე, მაშინ მოითხოვება შეტყობინების სრული ან ნაწილობრივი გამეორება.

ფრაზა	მნიშვნელობა
SAY AGAIN	გამეორეთ შეტყობინება მთლიანად
SAY AGAIN... (item)	გამეორეთ შეტყობინების გარკვეული ელემენტი
SAY AGAIN ALL BEFORE... (the first word satisfactorily received)	გამეორეთ შეტყობინების ნაწილი
SAY AGAIN ALL AFTER... (the last word satisfactorily received)	გამეორეთ შეტყობინების ნაწილი
SAY AGAIN ALL BETWEEN... AND ...	გამეორეთ შეტყობინების ნაწილი

5. თუ გამოძახებული სადგური დარწმუნებული არ არის გამომძახებელი სადგურის აღნიშვნის სისწორეში, იგი ითხოვს გამომძახებელი სადგურის მოსახმობს მანამ, სანამ არ იქნება დადგენილი მისი აღნიშვნა.



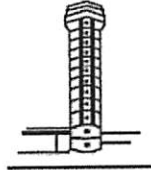
STATION CALLING TBILISI
GROUND SAY AGAIN
YOUR CALL SIGN



TBILISI GROUND... 345

TBILISI GROUND,
GEORGIAN 620

6. თუ შეტყობინების გადაცემისას დაშვებულია შეცდომა, წარმოითქმის ფრაზა „CORRECTION“, შემდეგ მეორდება ბოლო, სწორად გადაცემული სიტყვების ჯგუფი ან ფრაზა, რასაც მოსდევს სწორი ვარიანტი.



GEO-620, ROGER



GEO-620, ALI 47 FL 330 TBS 07
CORRECTION, TBS 57

7. თუ შესწორების მიზნით უმჯობესია მთლიანი შეტყობინების გამეორება, მაშინ ოპერატორი შეტყობინების მეორედ გადაცემამდე, წარმოსთქვამს ფრაზას „CORRECTION I SAY AGAIN“.
8. თუ სავარაუდოა შეტყობინების მიღების გაძნელება, მაშინ მნიშვნელოვანი ადგილები მეორდება ორჯერ.

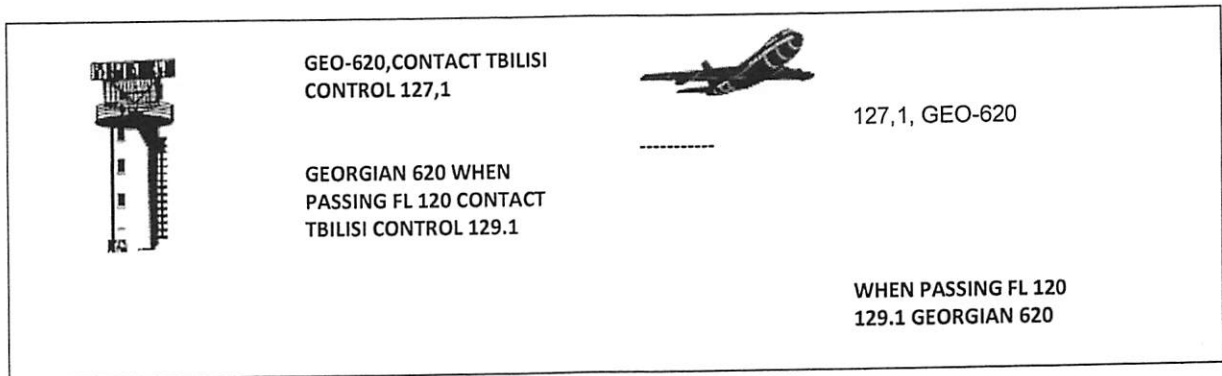


TBILISI RADAR, GEO-620 2500
FEET, I SAY AGAIN 2500
FEET, ENGINE LOSING POWER,
ENGINE LOSING POWER

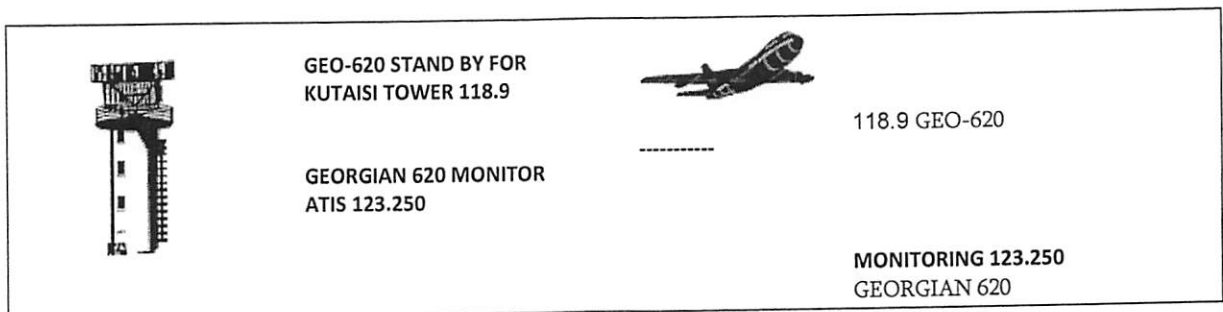
9. მეთვალყურეს ეკრძალება გასცეს განკარგულება სხ-ს ეკიპაჟს, თუ არ გამოიყენებს სხ-ს მოსახმობს. სხ-ს ეკიპაჟს ეკრძალება იმ მითითებების შესრულება, რომელსაც არა აქვს სხ-ს მოსახმობი.

მუხლი 10. რადიოსატელეფონო კავშირის გადაცემა

1. სხ იცვლის რადიოსიხშირეს შესაბამისი სააერნოსნო სადგურის მითითებით, შეთანხმებული წესების მიხედვით. თუ არ არის ასეთი მითითება, მაშინ ამგვარი გადასვლის შესრულებამდე, სხ აუწყებს შესაბამის სააერნოსნო სადგურს.



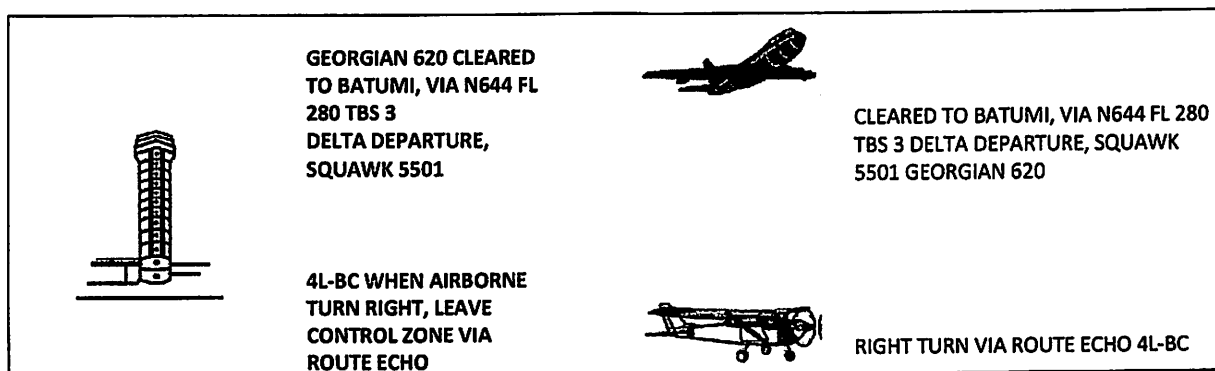
2. სხ-ს შეიძლება მიეცეს მითითება "stand by" სიხშირეზე, თუ მოსალოდნელია დამატებითი შეტყობინების გადაცემა სმმ-ს ორგანოს მიერ და «მოისმინეთ» სიხშირე, რომელზეც გადაიცემა ინფორმაცია.



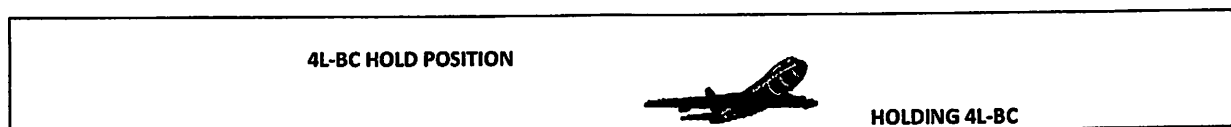
მუხლი 11. ნებართვის გაცემა რადიოსატელეფონო კავშირისა და მოთხოვნები მის გამეორებაზე

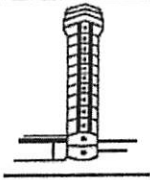
- ნებართვა შეიძლება იცვლებოდეს შინაარსის მიხედვით: ფრენის მარშრუტისა და ეშელონების დაწვრილებითი აღწერიდან დაფრენაზე მოკლე ნებართვამდე.
- მეთვალყურემ ნებართვა უნდა გადასცეს ნელა და გარკვევით, რადგან პილოტმა უნდა ჩაიწეროს იგი. ამით იხსნება მისი გამეორების აუცილებლობა. მარშრუტზე ფრენის ნებართვა სხ-ს, შეძლებისდაგვარად, გადაეცემა პრაქტიკის ამოწმებამდე. ნებისმიერ შემთხვევაში, მეთვალყურე უნდა შეეცადოს პილოტს არ გადასცეს ნებართვა, როდესაც ის ასრულებს რთულ მანევრს მიმოსვლისას და არავითარ შემთხვევაში არ უნდა გადასცეს, როდესაც პილოტი სხ-ს აყენებს ადუ-ს ღერძის გასწვრივ ან ასრულებს აფრენას.

3. მარშრუტზე ფრენის სამეთვალყურეო ნებართვა არ წარმოადგენს მითითებას აფრენაზე ან მოქმედი ადზ-ს დაკავებაზე. ფრაზა "TAKE OFF" წარმოითქმის მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როდესაც სხ-ს ნებართვა ეძლევა აფრენაზე ან უქმდება ასეთი ნებართვა. დანარჩენ შემთხვევებში გამოიყენება სიტყვა "DEPARTURE" ან "AIRBORNE".
4. გამეორების მოთხოვნა შემოღებულია ფრენების უსაფრთხოების ინტერესებიდან გამომდინარე. გამეორებაზე წაყენებული მკაცრი მოთხოვნები უშუალოდ განპირობებულია სამეთვალყურეო მომსახურების მითითებებისა და ნებართვების გადაცემისა და მიღებისას მათი არასწორად გაგების საფრთხის აღმოფხვრის მიზნით. გამეორების წესის მკაცრი დაცვა უზრუნველყოფს ნებართვების სწორ და სათანადო გადაცემას. ასევე იძლევა იმის შემოწმების საშუალებას, რომ აღნიშნული ნებართვის მიხედვით იმოქმედებს სწორედ ის სხ, რომელსაც იგი გადაეცა და არა სხვა რომელიმე.
5. შემდეგი ყოველთვის უნდა გამოვრდეს:
 - a) მიმოსვლის/ბუქსირზე აყვანის მითითებები
 - b) მითითებები ფრენის ეშელონთან მიმართებით
 - c) მითითებები ფრენის კურსთან დაკავშირებით
 - d) მითითებები ფრენის სიჩქარესთან დაკავშირებით
 - e) საჰაერო ტრასაზე ან მარშრუტზე ფრენის ნებართვა
 - f) დასაფრენად შესვლის სამეთვალყურეო ნებართვა
 - g) მითითება მოქმედი ადზ-ს შესახებ
 - h) მოქმედ ადზ-ზე შესვლის, დაფრენის, ადზ-დან აფრენის, უკუკურსით მიმოსვლის, ადზ-ს გადაკვეთის, ადზ-თან მოცდის ნებართვა
 - i) მითითებები მმრლ-ის (SSR) ექსპლუატაციასთან დაკავშირებით
 - j) სიმაღლის საზომის დაყენება, მათ შორის 1000 ჰექტოპასკალზე ნაკლები ერთეული
 - k) VHF-რადიოპელენგატორის (VDF) ინფორმაცია
 - l) სიხშირის შეცვლა
 - m) გადასვლის ეშელონები
6. სხვა ნებართვები და მითითებები, მათ შორის პირობითი ნებართვები ექვემდებარება გამეორებას ან დადასტურებას იმგვარად, რომ ეჭვგარეშე იყოს მისი მიღება და შესრულება.



7. საჰაერო ხომალდმა შეტყობინების გამეორება უნდა დაასრულოს საკუთარი მოსახმობის გადაცემით.



	4L-BC CONTACT GROUND 118.050		118.050 4L-BC
	4L-ABC CROSS N644 AT TBS FL 70		CROSS N644 AT TBS FL 70 4L-ABC
	GEORGIAN 620 SQUAWK 6402		6402 GEORGIAN 620

8. მეთვალყურემ უნდა მოისმინოს გამეორება, რათა დარწმუნდეს, რომ საფრენოსნო ეკიპაჟმა სწორად დაადასტურა სამეთვალყურეო ნებართვა ან მითითება და მიმართავს დაუყოვნებელ ზომებს გამეორებისას გამოვლენილი ნებისმიერი შეუსაბამობის შესასწორებლად.
9. თუ სხ არასწორად იმეორებს ნებართვას ან მითითებას, მაშინ მეთვალყურე წარმოსთქვავს სიტყვას "NEGATIVE I SAY AGAIN", რასაც მოსდევს სწორი ვარიანტი.

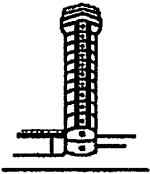
	4L-BC QNH 1003		QNH 1013 4L-BC
	4L-BC NEGATIVE I SAY AGAIN, QNH 1003		QNH 1003 4L-BC

10. თუ მეთვალყურეს საეჭვოდ მიაჩნია პილოტის მიერ სამეთვალყურეო მომსახურების ორგანოს ნებართვის ან მითითების შესრულების შესაძლებლობა, მაშინ იგი ნებართვის ან მითითების გადაცემის შემდეგ წარმოსთქვავს ფრაზას "IF UNABLE . . . ADVISE" და შემდეგ სთავაზობს ალტერნატიულ ვარიანტს. თუ პილოტი მაინც იღებს ისეთ ნებართვას ან მითითებას, რომლის შესრულებაც არ შეუძლია, მაშინ ამის შესახებ უნდა აცნობოს მეთვალყურეს ფრაზით "UNABLE" და მიუთითოს მიზეზი.

	GEORGIAN 620 TBILISI DEPARTURE, CLEARED TO COLINTON FL 290, CROSS TBS FL 150 OR ABOVE, IF UNABLE, MAINTAIN FL 130		TBILISI DEPARTURE UNABLE TO CROSS TBS FL 150 DUE WEIGHT, MAINTAINING FL 130 GEORGIAN 620
---	--	---	---

მუხლი 12. რადიოსატელეფონო კავშირის შემოწმების წესი

1. საცდელი გადაცემები უნდა წარიმართოს შემდეგი ფორმით:
 - ა) გამოსამახებელი სააერნაოსნო სადგურის ამოსაცნობი ინდექსი,
 - ბ) სხ-ს მოსახმოები,
 - გ) ფრაზა „RADIO CHECK“,
 - დ) გამოყენებული სიხშირე.
2. პასუხი საცდელ გადაცემებზე უნდა იყოს შემდეგნაირი:
 - ა) გამომამახებელი სადგურის აღნიშვნა,
 - ბ) მოპასუხე სადგურის აღნიშვნა,
 - გ) ინფორმაცია გადაცემის სმენადობაზე.
3. გადაცემათა სმენადობა კლასიფიცირდება სმენადობის შემდეგი შკალით:
 - ა) 1 - გაუგებარია (Unreadable)
 - ბ) 2 - გასაგებია დროდადრო (Readable now and then)
 - გ) 3 - ძნელად გასაგებია (Readable but with difficulty)
 - დ) 4 - მესმის კარგად (Readable)
 - ე) 5 - მესმის ბრწყინვალედ (Perfectly readable).

	STATION CALLING MESTIA TOWER YOU ARE UNREADABLE აწ 4L-ABC TOWER READING YOU THREE, LOUD BACKGROUND WHISTLE აწ 4L-ABC TOWER READING YOU FIVE		MESTIA TOWER 4L-ABC RADIO CHECK 118.7
---	--	---	--

4. თუ გამომახების წინ, გადამცემის აწ მიმღების მოსამართავად სახმელეთო სადგური საჭიროებს საცდელი სიგნალების გადაცემას, მაშინ ამ სიგნალების ხანგრძლივობამ არ უნდა გადააჭარბოს 10 წმ-ს და უნდა შედგებოდეს რიცხვებისაგან (ONE, TWO, TREE და ა.შ.), რასაც მოსდევს შესამოწმებელი სიგნალის გადამცემი სადგურის რადიომოსახმოები.

თავი III. ზოგადი ფრაზეოლოგია

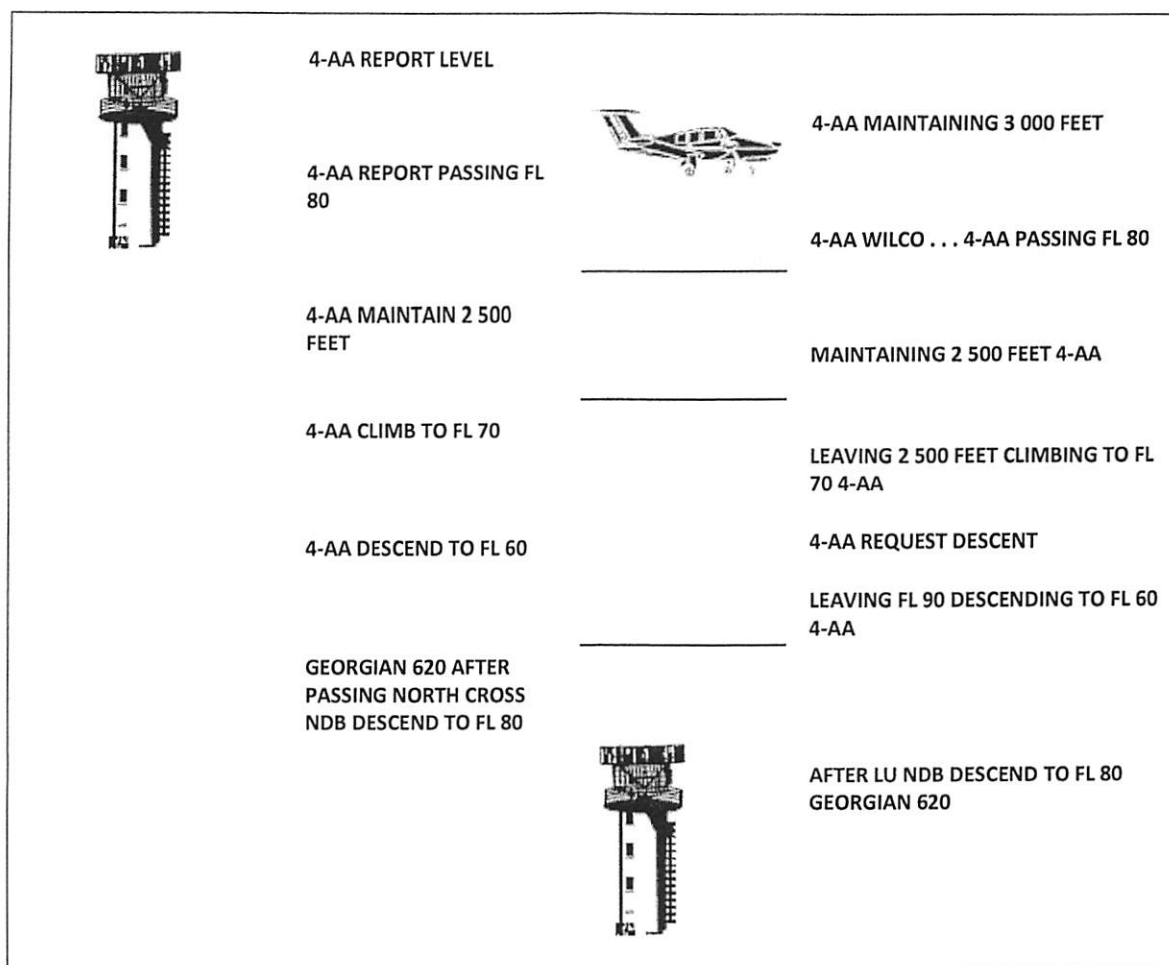
მუხლი 13. ზოგადი დებულება

1. ზოგიერთი შემოკლება, მათი საყოველთაო სარგებლობის წყალობით, საავიაციო ტერმინოლოგიის ნაწილად იქცა, რის გამოც შესაძლებელია მათი გადაცემა შემადგენელი ასოების წარმოთქმით, სიტყვების ასო-ასო ალფავიტიტ გადამცემის გარეშე. მაგ.: ILS, QNH, RVR და ა.შ.
2. გადაცემების წარმართვისას, იმ პირობით, რომ ამასთან არ წარმოიქმნება რაიმე გაუგებრობა ან ორაზროვნება, შეიძლება გამოტოვებულ იქნეს შემდეგი სიტყვები:
 - ა) „SURFACE“ მიწისპირა ქარის მიმართულებასა და სიჩქარესთან მიმართებით,
 - ბ) „DEGREES“ რლს-ის კურსთან მიმართებით,
 - გ) „VISIBILITY“, „CLOUD“, „HEIGHT“ მეტეოროლოგიურ ცნობებში,
 - დ) „HECTOPASCALS“ მონაცემების გადაცემისას სიმაღლის საზომის დასაყენებლად.
3. კავშირის წარმართვისას საჭიროა თავის არიდება ზრდილობის გამომხატველი სიტყვებით სარგებლობისაგან.
4. სიტყვა „IMMEDIATELY“ გამოიყენება მხოლოდ უსაფრთხოების მიზნით, სასწრაფო ზომების მიღების აუცილებლობის შემთხვევაში.

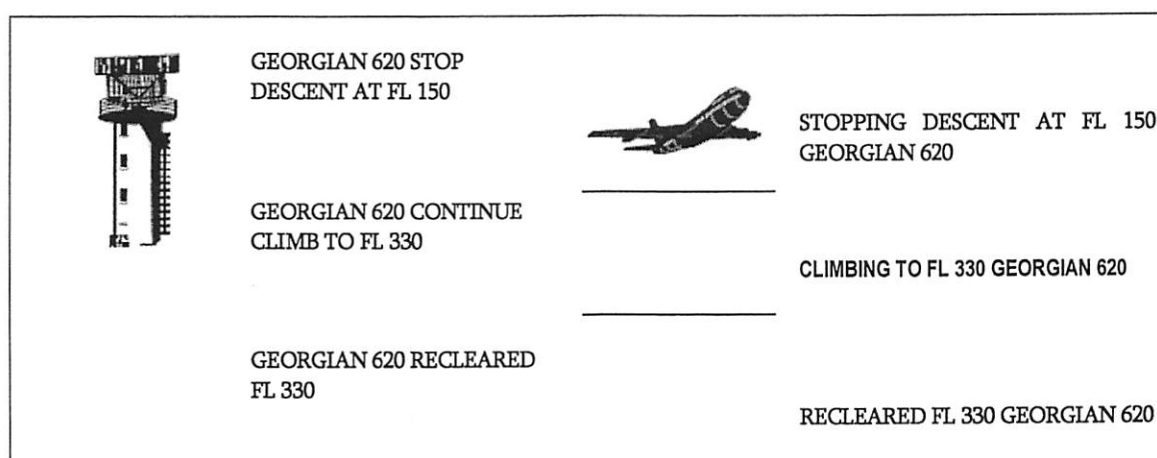
მუხლი 14. მითითებები სიმაღლეებზე

1. სიმაღლის აღებასა და დაშვებაზე ნებართვის გადაცემისა და დამოწმებისას გამოყენებული ზუსტი ფრაზეოლოგია იცვლება საჰაერო მოძრაობის სიმჭიდროვეზე, მდგომარეობასა და ფრენის ხასიათზე დამოკიდებულებით. ამასთან, აუცილებელია ყურადღების გამახვილება, რათა არ წარმოიქმნას გაუგებრობა ფრენის ამ ეტაპებზე გამოყენებული ფრაზეოლოგიის გამო. მაგ.: ფრენის ეტაპისა და სიმაღლის საზომის დაყენების შესაბამისად, სიმაღლე შეიძლება მიეთითოს ფრენის აბსოლუტური ან ფარდობითი სიმაღლის ან ეშელონის სახით.
2. იმ შემთხვევაში, როდესაც ცვლილება შედის სიმაღლესთან მიმართებით გაცემული ნებართვის რომელიმე ნაწილში, მაშინ კვლავ სრულად უნდა გადაიცეს აღნიშნული ნებართვა.

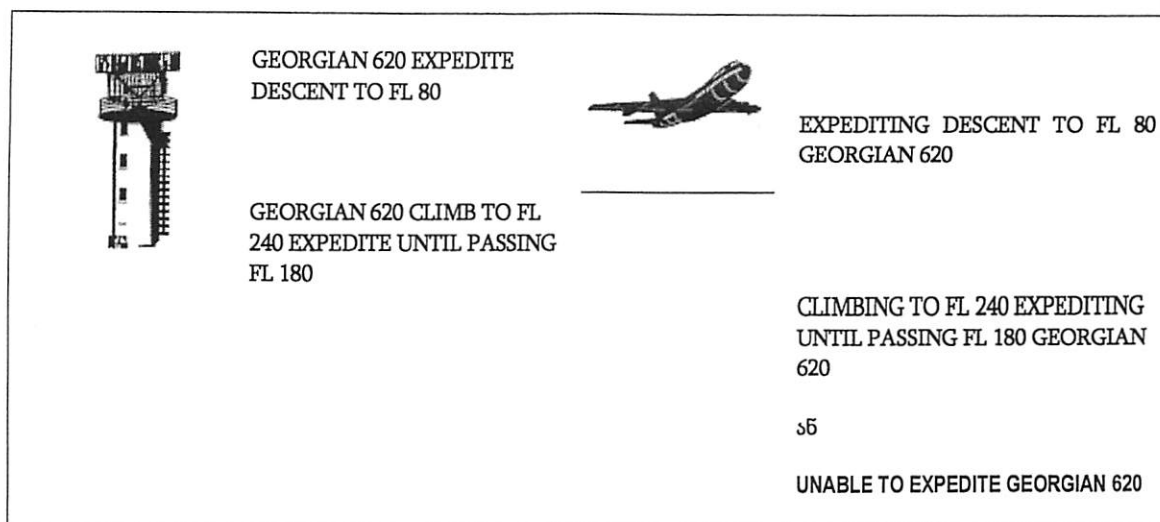
შენიშვნა: ქვემოთ მოყვანილ მაგალითებში სიმაღლის აღებისა და დაშვების ოპერაციები ტოლმნიშვნელოვანია, ამიტომ მოცემულია ტიპური მაგალითები.



ბ) სიმაღლის აღებაზე ან დაშვებაზე მითითების გაცემის შემდეგ, პილოტს შეიძლება მიეცეს აღნიშნულის გაუქმების მითითება.



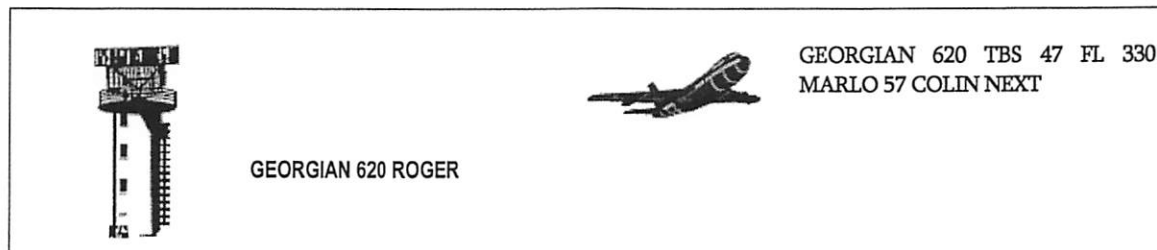
გ) საჭირო მდგომარეობიდან გამომდინარე, ზოგჯერ შეიძლება საჭირო გახდეს სიმაღლის აღების ან დაშვების დაჩქარება.



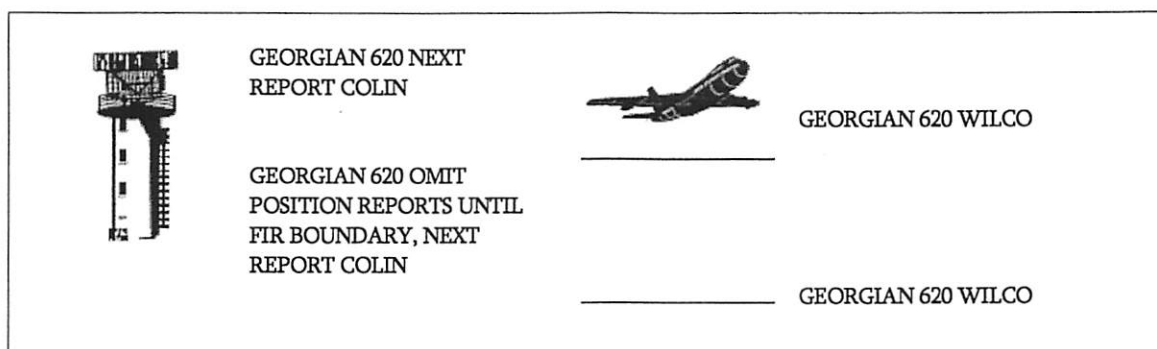
მუხლი 15. ადგილმდებარეობის შესახებ მონაცემთა შეტყობინება

1. ადგილმდებარეობის შეტყობინება მოიცავს შემდეგ ინფორმაციას; ამ პუნქტის „დ“ „ე“ „ვ“ ქვეპუნქტები შეიძლება გამოტოვებულ იქნეს, თუ ეს გათვალისწინებულია რეგიონული სააერონავიგაციო შეთანხმებებით:

- ა) სხ-ის ამოსაცნობი ინდექსი;
- ბ) ადგილმდებარეობა;
- გ) დრო;
- დ) სიმაღლე;
- ე) მომდევნო პუნქტი და მისი გავლის დრო;
- ვ) შემდეგი ძირითადი წერტილი.



2. თუ ფრენის მიმდინარეობისას მიღებულია საკმაო ინფორმაცია სხვა წყაროებიდან, როგორცაა მაგ.: მიმოხილვითი რლს, სხ შეიძლება განთავისუფლდეს ადგილმდებარეობის სავალდებულო შეტყობინებისაგან.



მუხლი 16. ფრენის გეგმა

1. პილოტს შეუძლია ფრენის გეგმა ფრენის მიმდინარეობისას წარუდგინოს სმმ-ს ორგანოს, თუმცა ამ მიზნისათვის უნდა მოერიდოს საჰაერო მოძრაობის მართვის გადატვირთული არხებით სარგებლობას. დაწვრილებითი ინფორმაცია უნდა გადაიცეს ფრენის გეგმის ფორმატის შესაბამისად.



4L-AAA TBILISI INFORMATION
READY TO COPY



TBILISI INFORMATION 4L-AAA
REQUEST FILE FLIGHT PLAN

2. ფრენისას პილოტს შეუძლია სფწ-დან გადავიდეს ვფწ-ზე.



4-AA IFR FLIGHT CANCELLED AT
47.
CONTACT TBILISI INFORMATION
125.750



TBILISI CONTROL 4-AA
CANCELLING MY IFR FLIGHT.
PROCEEDING VFR ESTIMATING
MESTIA AT 1732

3. თუ პილოტმა სმმ-ს ორგანოს აცნობა სფწ-ით ფრენიდან ვფწ-ზე გადასვლის გადაწყვეტილება, მაშინ სმმ-ს ორგანო ვალდებულია პილოტს მიაწოდოს სრული მეტეოროლოგიური ინფორმაცია, რომელიც იძლევა საფუძველს იმისა, რომ შეუძლებელია ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში ფრენის შესრულება.



4-AA INSTRUMENT
METEOROLOGICAL
CONDITIONS REPORTED
IN THE VICINITY OF
BATUMI



4-AA ROGER MAINTAINING IFR

მუხლი 17. მითითებები სიჩქარეების შესახებ

სიჩქარეების შესახებ მითითებები შეიძლება გადაიცეს შემდეგი ფორმით:

REPORT SPEED (MACH NUMBER)
MAINTAIN SPEED/figure/ KNOTS(MAX NUMBER)/figure/
MAINTAIN SPEED/figure/ KNOTS OR MORE (LESS)
MAINTAIN MACH NUMBER /figure/ OR MORE (LESS)

MAINTAIN SPEED/figure/ KILOMETERS PER HOUR
MAINTAIN PRESENT SPEED (MAX NUMBER)
INCREASE (REDUSE) SPEED TO /figure/ KNOTS (KILOMETERS PER HOUR)
INCREASE (REDUSE) SPEED BY /figure/ KNOTS (KILOMETERS PER HOUR)
INCREASE (REDUSE) MAX NUMBER TO /figure/
RESUME NORMAL SPEED
NO SPEED RESTRICTIONS

თავი IV. სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი - საჰაერო ხომალდი

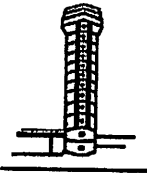
მუხლი 18. ზოგადი დებულება

- მეთვალყურე არ უნდა გადასცეს არანაირი შეტყობინება სხ-ს, თუ იგი ასრულებს აფრენას, იმყოფება დასაფრენად შესვლის დასკვნით საფეხურზე ან ასრულებს გარბენს დაფრენისას, რადგან ამან შეიძლება გამოიწვიოს პილოტის ყურადღების გაფანტვა ეკიპაჟის ყველაზე დიდი დატვირთვის მომენტში. გამონაკლისს წარმოადგენს უსაფრთხოების თვალსაზრისით გაკეთებული შეტყობინება.

შენიშვნა: დროულად გამოყენებული მოკლე და არაორაზროვანი ფრაზეოლოგია წარმოადგენს აეროდრომის უსაფრთხო და დაუბრკოლებელი მუშაობის არსებით ფაქტორს. იგი არის არა მხოლოდ მეთვალყურეების მიერ საკუთარი ამოცანების განხორციელების საშუალება, არამედ ეხმარება პილოტს იცოდეს მის სიახლოვეს არსებული საჰაერო მოძრაობის შესახებ, განსაკუთრებით ცუდი ხილვადობის პირობებში.

მუხლი 19. ინფორმაცია გაფრენაზე და ძრავების ამუშავების წესი

- თუ აეროდრომის რაიონში არ ხორციელდება ინფორმაციის ავტომატური გადაცემა (ATIS), პილოტს, ძრავების ამუშავებაზე ნებართვის მოთხოვნამდე, შეუძლია მოითხოვოს აეროდრომის მიმდინარე ინფორმაცია.



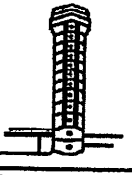
GEORGIAN 620 DEPARTURE
RUNWAY 32, WIND 290 DEGREES
4 KNOTS, QNH 1022,
TEMPERATURE MINUS 2,
DEWPOINT MINUS 3, RVR 550
METRES TIME 27



TBILISI GROUND GEORGIAN 620, IFR
TO KUTAISI, REQUEST DEPARTURE
INFORMATION

RUNWAY 32, QNH 1022, WILL CALL
FOR START UP, GEORGIAN 620

- ძრავების ამუშავებაზე მოთხოვნა, ჩვეულებრივ, კეთდება სამეთვალყურეო მომსახურების დაგეგმვის გაიოლებისა და ხმელეთზე მომლოდინე სხ-ების მიერ საწვავის გადაჭარბებული ხარჯის აცილების მიზნით. პილოტი ამ მოთხოვნასთან ერთად იტყობინება სხ-ს ადგილმდებარეობას და ადასტურებს აეროდრომის რაიონში ინფორმაციის ავტომატური გადაცემის სამსახურის მონაცემების მიღებას. თუ სხ-ს გაფრენა ფერხდება, მეთვალყურე ჩვეულებრივ მიუთითებს ძრავების ამუშავების დროს ან ითხოვს ძრავების ამუშავების შეწყვეტას.



GEORGIAN 620 START UP
APPROVED QNH 1009

ა6



TBILISI GROUND GEORGIAN 620,
STAND 24 REQUEST START
UP, INFORMATION BRAVO

GEORGIAN 620 START UP AT 35
QNH 1009

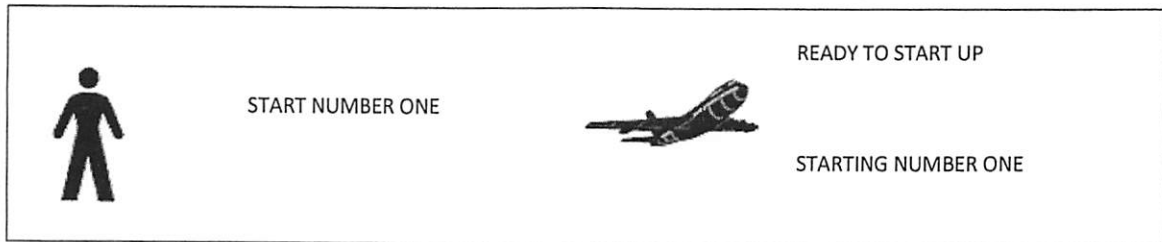
აწ

GEORGIAN 620 EXPECT START UP
AT 35 QNH 1009

აწ

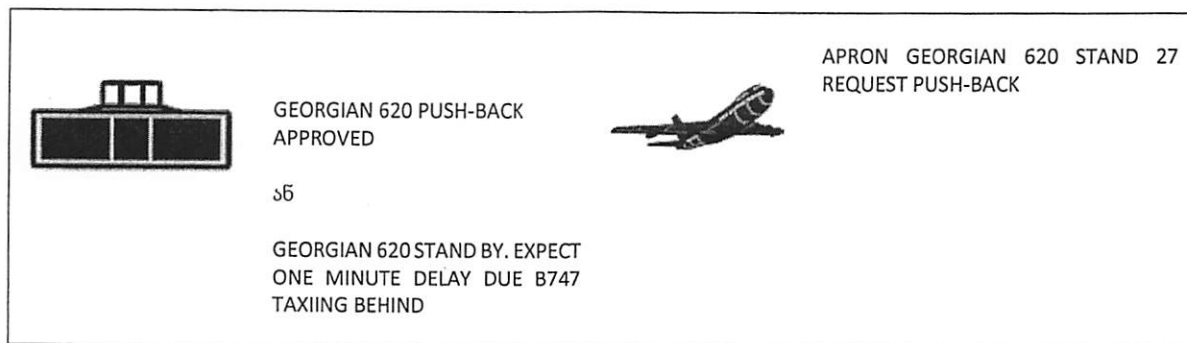
GEORGIAN 620 EXPECT
DEPARTURE 49 START UP AT
OWN DISCRETION QNH 1009

3. პილოტი, მიიღებს რა სამეთვალყურეო მომსახურების ნებართვას, ახორციელებს ძრავების ამუშავებას სახმელეთო ბრიგადის (საჭიროებისა მიხედვით) დახმარებით.

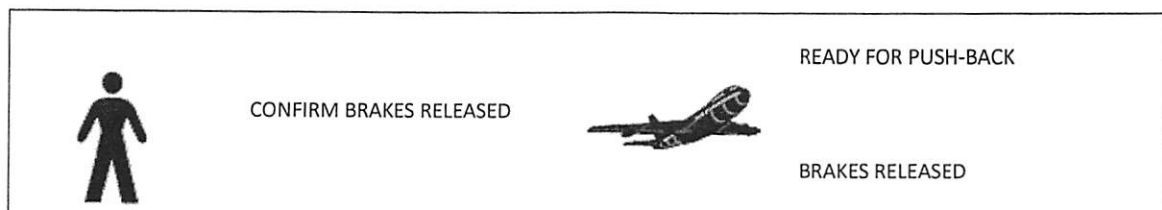


მუხლი 20. სხ-ს ბუქსირზე აყვანა ბოლოთი წინ

1. ბევრ აეროდრომზე, სადაც ექსპლუატირდება დიდი სხ-ები, სადგომზე ადგილის ეკონომიის მიზნით, სხ-ებს აყენებენ წინა ნაწილით აეროვაგზისკენ. გასაფრენი მანევრის დაწყებამდე ხდება სხ-ს ბუქსირით გამოყვანა ბოლოთი წინ. ბუქსირზე აყვანის მოთხოვნა გადაეცემა სმმ-ს ან ბაჟანზე მოძრაობის მართვის ადმინისტრაციულ სამეთვალყურეო სამსახურს, ადგილობრივი წესების შესაბამისად.



2. ბუქსირზე აყვანის საკოორდინაციოდ, პილოტმა და სახმელეთო ბრიგადამ უნდა ისარგებლოს შემდეგი ფრაზეოლოგიით:

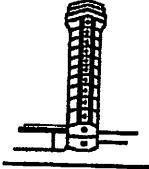


COMMENCING PUSH-BACK	
PUSH-BACK COMPLETED, CONFIRM BRAKES SET	BRAKES SET: DISCONNECT
DISCONNECTING STAND BY FOR VISUAL AT YOUR LEFT	ROGER

3. მანევრის დამთავრების შემდეგ, სახმელეთო ბრიგადა პილოტს ვიზუალური სიგნალით ანიშნებს, რომ სხ-ს შეუძლია მიმოსვლის შესრულება. თუ პილოტს სურს მანევრის შეწყვეტა რომელიმე ეტაპზე, უნდა წარმოსთქვას ფრაზა „STOP PUSHBACK“.

მუხლი 21. მითითებები მიმოსვლაზე

- მიმოსვლაზე მეთვალყურის მითითებები ყოველთვის შეიცავს ცნობას ნებართვის მოქმედების ზღვარის შესახებ, რომელიც წარმოადგენს სხ-ს სავალდებულო გაჩერების ადგილს მომდევნო ნებართვის მიღების მოლოდინში. გამფრენი სხ-თვის ნებართვის მოქმედების საზღვარს, როგორც წესი, წარმოადგენს მოქმედ ადრ-თან მოცდის ადგილი, თუმცა ეს შეიძლება იყოს აეროდრომის ნებისმიერი ადგილი მოძრაობის პრევალირებულ პირობებზე დამოკიდებულებით.
- იმ შემთხვევაში, როდესაც მიმოსვლის ნებართვა შეიცავს შეზღუდვას ადრ-ს საზღვრებს მიღმა მიმოსვლასთან დაკავშირებით, მაშინ მასში ხაზგასმით უნდა მიეთითოს ადრ-ს გადაკვეთის ნებართვა ან მიეცეს მითითება მოიცადოს ადრ-ს წინ.

 4L-ABC TAXI VIA TAXIWAY CHARLIE TO HOLDING POINT RUNWAY 24 WIND 250 DEGREES 8 KNOTS QNH 1010 TIME TWO THREE AND A HALF	 KUTAI SI TOWER 4L-ABC C172 AT THE SOUTH SIDE HANGARS REQUEST TAXI FOR LOCAL VFR FLIGHT
4L-BC RECLEARED HOLDING POINT RUNWAY 14, TAXI BEHIND SENECA COMING FROM YOUR LEFT	4L-ABC QNH 1010 REQUEST RUNWAY 14
4L-ABC RUNWAY 06 WIND 080 DEGREES 10 KNOTS QNH 1012 VISIBILITY 8 KM TIME 04 TAXI	4L-BC HOLDING POINT RUNWAY 14 TRAFFIC IN SIGHT KUTAI SI TOWER 4L-ABC C172 AT THE FUEL STATION VFR TO WALDEN REQUEST TAXI

TO HOLDING POINT RUNWAY
06 VIA TAXIWAY ALPHA

RUNWAY 06 QNH 1012 REQUEST
TAXIWAY BRAVO AND BACKTRACK
4L-ABC

4L-BC APPROVED, TAXI VIA
BRAVO BACKTRACK AND LINE
UP RUNWAY 06, HOLD SHORT
OF RUNWAY 14

BRAVO BACKTRACK AND LINE UP
RUNWAY 06, HOLDING SHORT OF
RUNWAY 14 4L-BC

4L-BC EXPEDITE TAXI TRAFFIC
ON FINAL RUNWAY 24, REPORT
RUNWAY 24 VACATED

4L-BC HOLDING SHORT OF RUNWAY
14

4L-BC EXPEDITING

4L-BC RUNWAY VACATED

4L-ABC TAXI TO HOLDING
POINT RUNWAY 24 VIA
TAXIWAY CHARLIE

MESTIA TOWER 4L-ABC AT THE FUEL
STATION REQUEST TAXI TO FLYING
CLUB

VIA CHARLIE HOLDING POINT
RUNWAY 24 4L-ABC

4L-BC HOLD SHORT RUNWAY
24

4L-BC APPROACHING HOLDING
POINT REQUEST CROSS RUNWAY 24

4L-BC CROSS RUNWAY 24
REPORT VACATED CONTINUE
TO FLYING CLUB

4L-BC HOLDING SHORT

CROSSING, WILCO 4L-BC

4L-BC ROGER

4L-BC RUNWAY VACATED

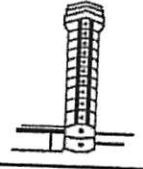
G-HELI AIR TAXI VIA DIRECT
FROM FUEL STATION TO APRON
AVOID B747 TAXIING FROM
STAND 27 TO HOLDING POINT
RUNWAY 24

G-HELI REQUEST AIR-TAXIING FROM
FUEL STATION TO
APRON

AIR TAXI DIRECT FROM FUEL
STATION TO APRON, TRAFFIC IN
SIGHT, G-HELI

შენიშვნა: ადზ განთავისუფლებულია, თუ საჰაერო ხომალდი მთლიანად იმყოფება ადზ-თან მოცდის შესაბამისი ადგილის ფარგლებს გარეთ.

- იმ შემთხვევაში, როდესაც სხ ადასტურებს ATIS-ის გადაცემების მიღებას, მაშინ მეთვალყურე, მიმოსვლაზე მითითებების მიცემისას, ვალდებული არ არის პილოტს გადასცეს გაფრენის ინფორმაცია.



GEORGIAN 620 TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY 27 GIVE WAY TO B747 PASSING LEFT TO RIGHT QNH 1019

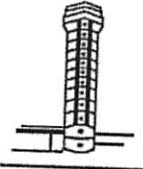


TBILISI GROUND GEORGIAN 620 HEAVY REQUEST TAXI INFORMATION CHARLIE

HOLDING POINT RUNWAY 27 QNH 1019, GIVING WAY TO B747 GEORGIAN 620

მუხლი 22. მითითებები აფრენის შესახებ

- აფრენაზე ნებართვის გაცემის და დამოწმებისას არასწორმა გაგებამ შეიძლება იქონიოს სერიოზული შედეგები. ამიტომ აუცილებელია განსაკუთრებული ყურადღება მიექცეს ფრაზეოლოგიას აფრენის წინ შესრულებული მანევრებისას, რათა იგი გაგებული არ იყოს როგორც ნებართვა აფრენაზე.
- ზოგიერთ სხ-ს გაფრენის წინ შეიძლება ესაჭიროებოდეს ძრავების მოსინჯვა და ამიტომ მოცდის ადგილზე მისვლისას ყოველთვის არ არის მზად ასაფრენად.



4L-BC REPORT WHEN READY FOR DEPARTURE



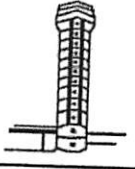
4L-BC WILCO

4L-BC LINE UP AND WAIT

4L-BC READY

LINING UP 4L-BC

- მეთვალყურემ არანაირი ინფორმაცია არ უნდა გადასცეს სხ-ს აფრენისას ან სიმაღლის აღების საწყის ეტაპზე, გარდა ავარიული მდგომარეობის წარმოქმნის შემთხვევებისა.

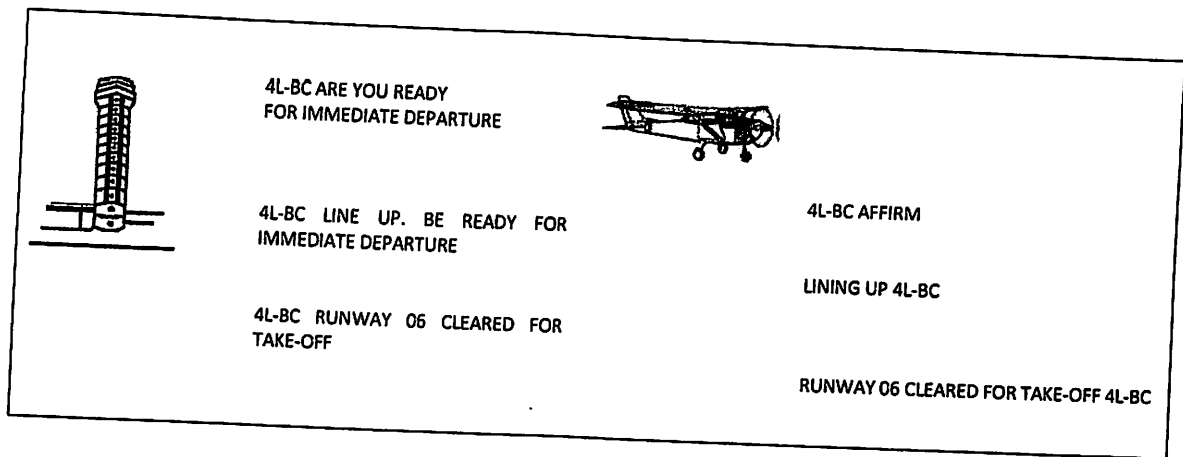


4L-BC RUNWAY 06 CLEARED FOR TAKE-OFF

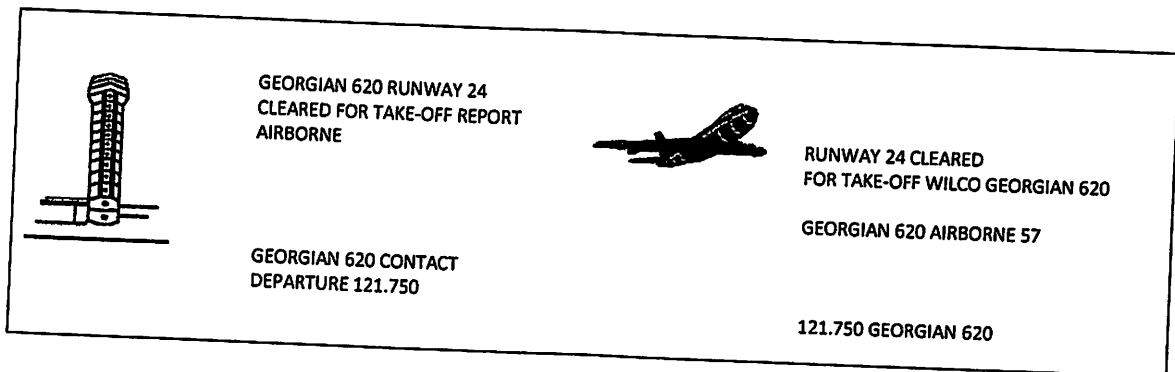


RUNWAY 06 CLEARED FOR TAKE-OFF 4L-BC

- მოძრაობის პირობებიდან გამომდინარე, სხ-ს შეიძლება ებრძანოს აფრენის დაუყოვნებელი შესრულება ადზ-ს ღერძის გასწვრივი მდებარეობის დაკავებისთანავე.

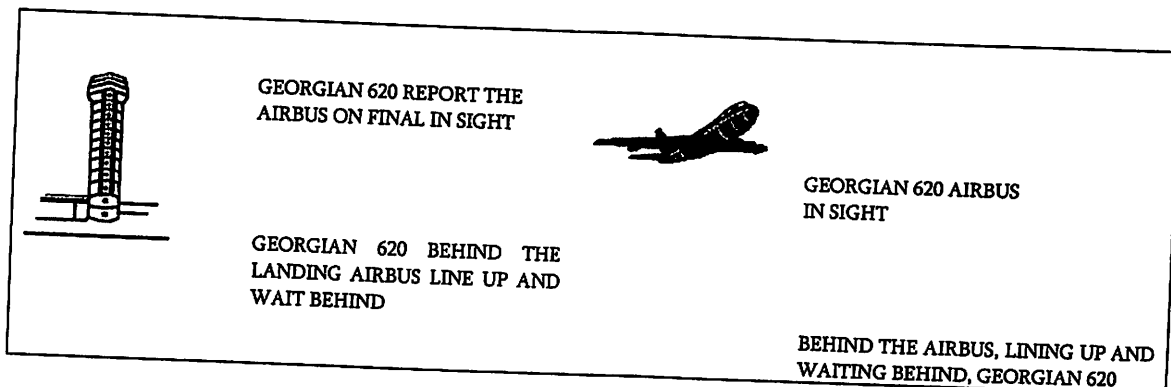


5. ცუდი ხილვადობის პირობებში, მეთვალყურე შეიძლება მოსთხოვოს პილოტს მიწიდან მოწყვეტის დროის შეტყობინება.

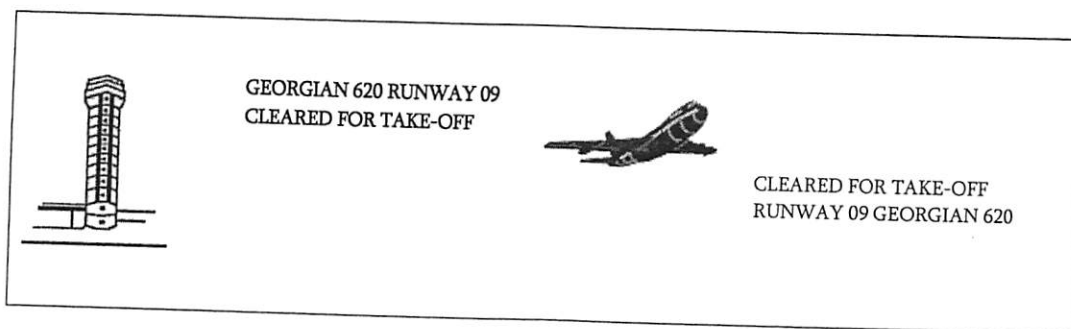


6. პირობითი ნებართვები არ გამოიყენება იმ გადაადგილებასთან მიმართებით, რომელიც უკავშირდება მოქმედ ადუ-ს, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც შესაბამის საჰაერო ხომალდს ან სატრანსპორტო საშუალებას ხედავს როგორც მეთვალყურე, ისე პილოტი. იმ შემთხვევაში, როდესაც პირობითი ნებართვა შეეხება გამფრენ და მომფრენ საჰაერო ხომალდს, მნიშვნელოვანია, რომ გამფრენმა საჰაერო ხომალდმა სწორად ამოიცნოს მომფრენი საჰაერო ხომალდი, რომელსაც ეყრდნობა აღნიშნული პირობითი ნებართვა. სწორი ამოცნობის უზრუნველყოფის მიზნით შესაძლოა არასაკმარისი აღმოჩნდეს მომფრენი საჰაერო ხომალდის ტიპის მითითება და დამატებით საჭირო იყოს ფერის ან კომპანიის დასახელება. პირობითი ნებართვა უნდა მოიცავდეს შემდეგს:

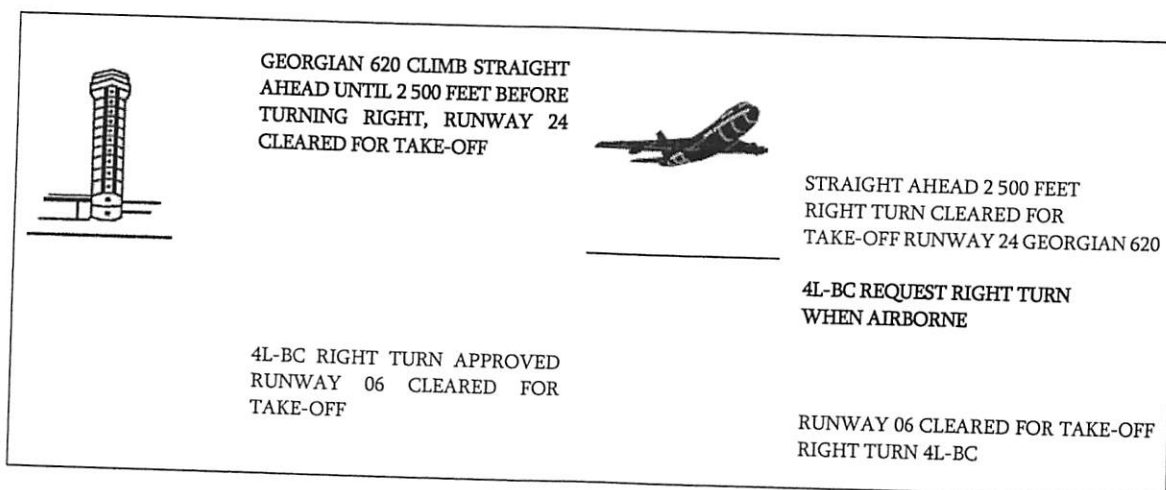
- 1) მოსახმობი;
- 2) პირობები;
- 3) ნებართვა;
- 4) პირობების მოკლედ გამეორება.



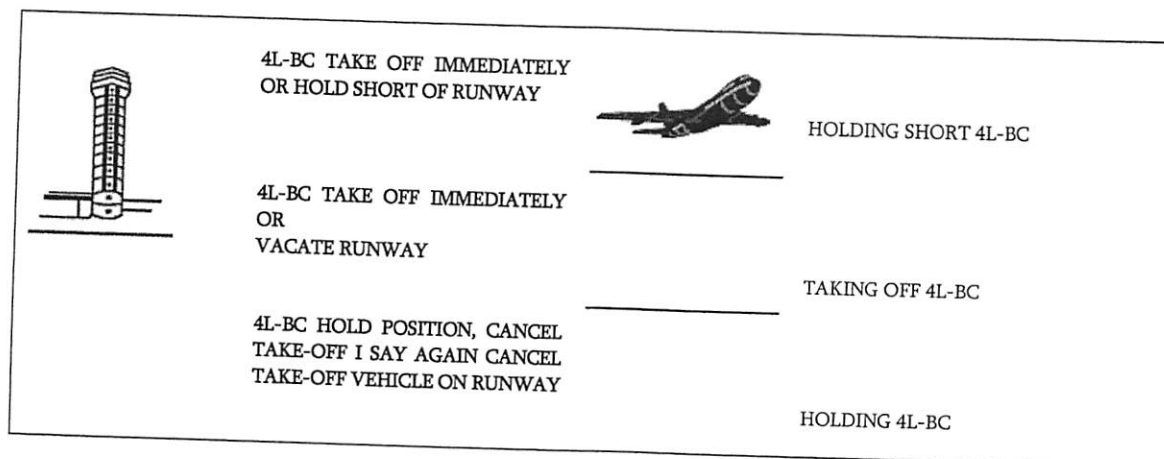
7. თუ ექსპლუატირდება რამდენიმე ადზ და არის ალბათობა იმისა, რომ პილოტი დარწმუნებული არ არის, თუ რომელი ადზ-ით ისარგებლოს, მაშინ აფრენის ნებართვაში უნდა მიეთითოს ადზ-ს ნომერი.



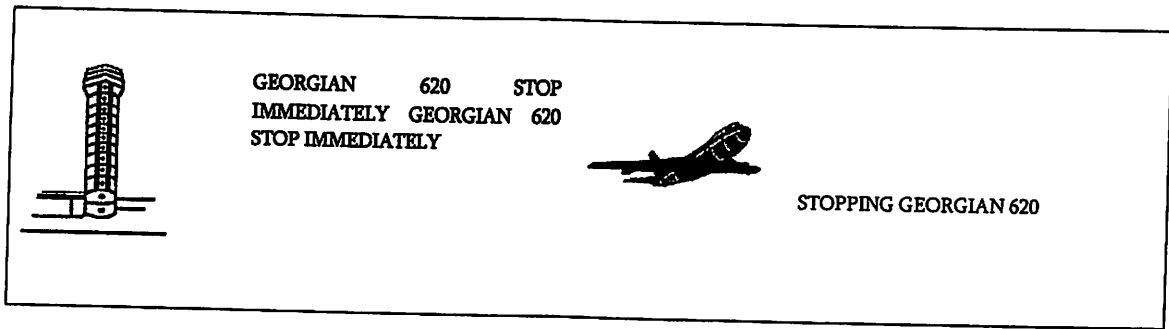
8. აფრენის ნებართვასთან ერთად შეიძლება გაიცეს ადგილობრივი მითითება გაფრენაზე. ამგვარი მითითებები ჩვეულებრივ კეთდება აეროდრომის ფარგლებში მფრენი სხ-ების ეშელონირების მიზნით.



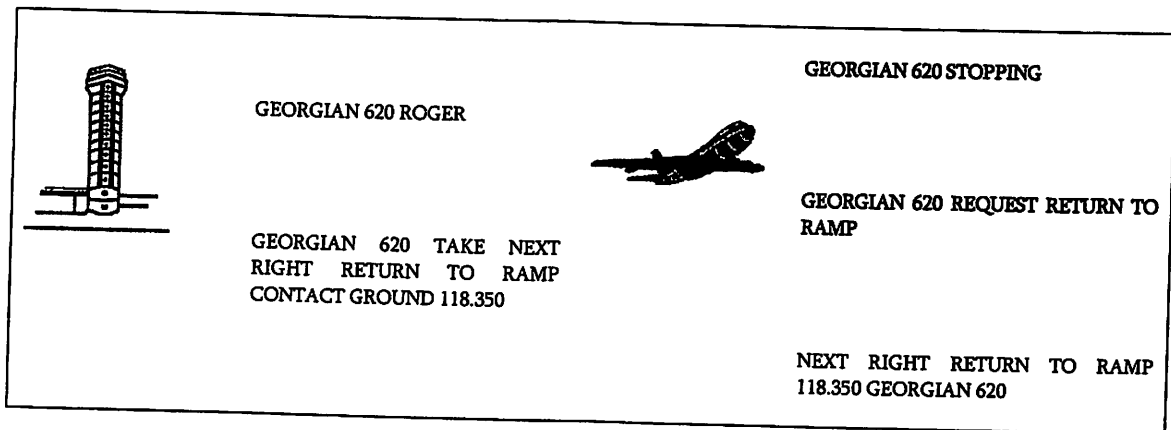
9. ზოგჯერ, საჭირო მოძრაობის მოვლენების მოულოდნელი განვითარების ან სხ-ს აფრენის გაუთვალისწინებელი შეყოვნების გამო, აუცილებელია აფრენაზე ნებართვის გაუქმება ან ადზ-ს სასწრაფო გათავისუფლება დაფრენის უზრუნველსაყოფად.



10. თუ სხ-მ დაიწყო გარბენი და სახიფათო ვითარების აღმოფხვრის მიზნით, იქმნება აფრენის შეწყვეტის აუცილებლობა, მას უნდა მიეცეს მითითება დაუყოვნებელ შეჩერებაზე. ასეთი მითითება და მოსახმობი მეორდება.

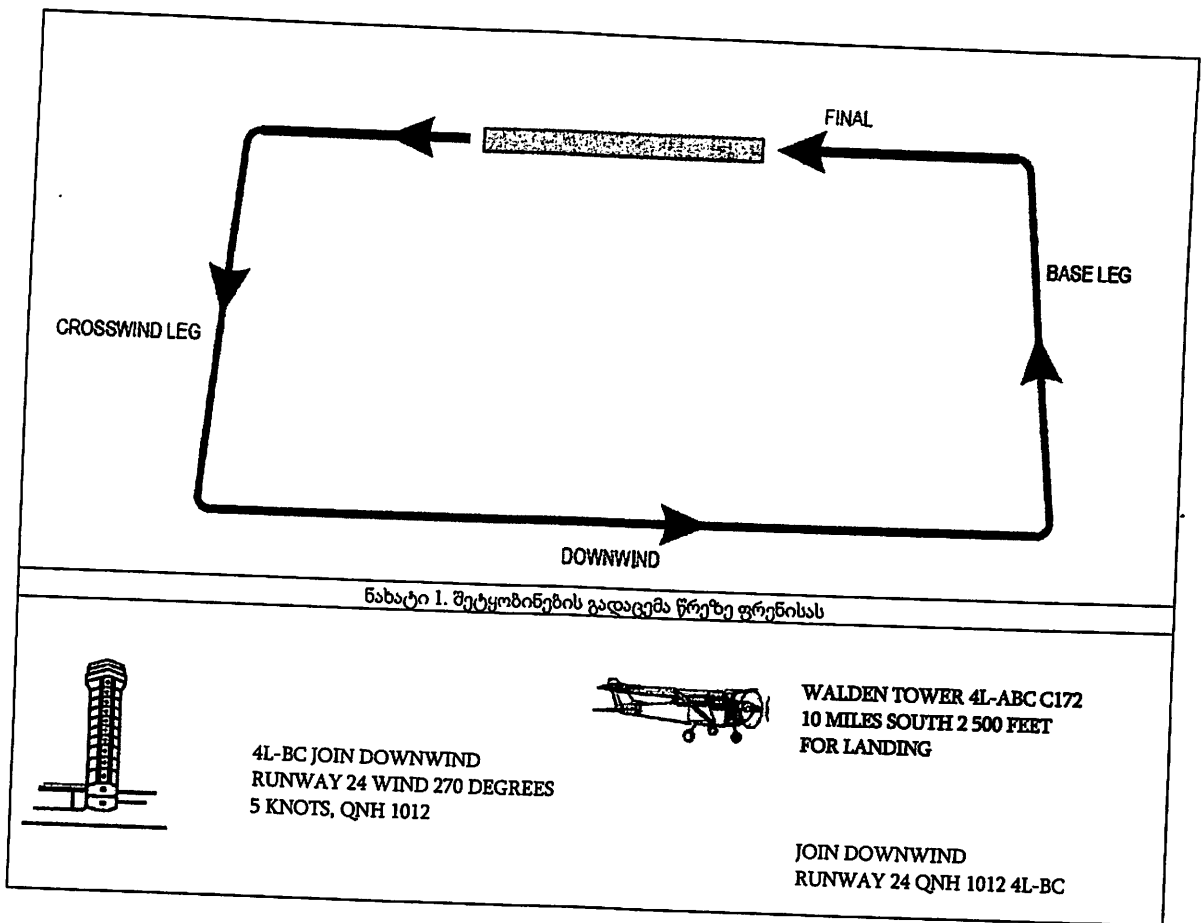


11. თუ პილოტი წყვეტს აფრენას, მაშინ მან, შეძლებისდაგვარად, დაუყოვნებლივ უნდა აცნობოს ამის შესახებ სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტს და, აუცილებლობისას, მოითხოვოს დახმარება ან მითითებები მიმოსვლაზე.

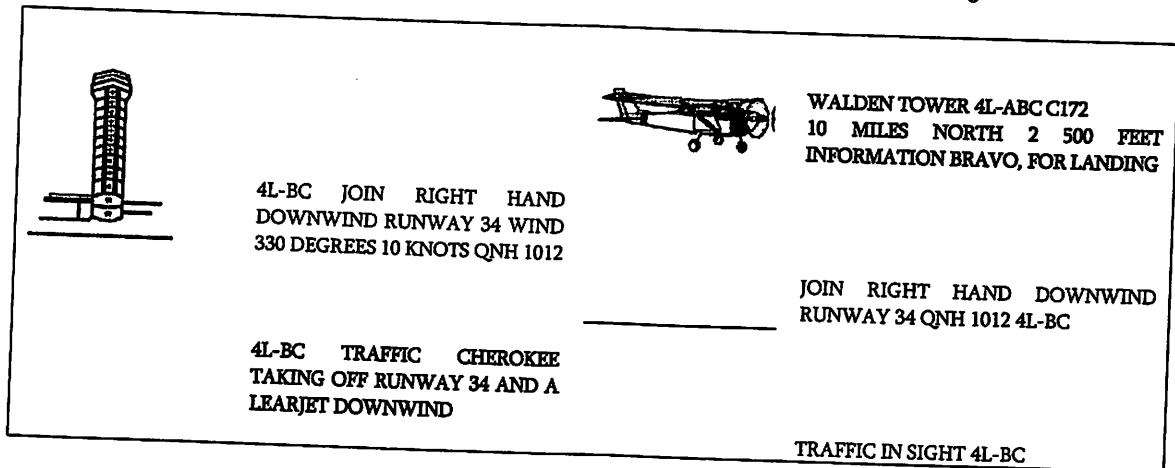


მუხლი 23. სააეროდრომო ფრენის წრე

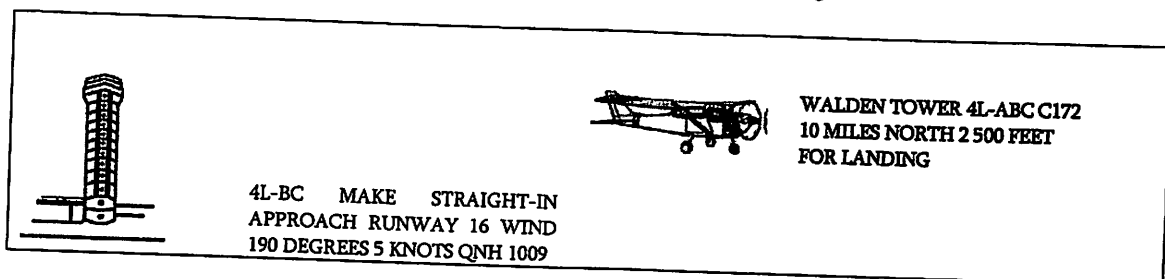
1. მოთხოვნა ფრენის წრის დაკავებაზე მითითებების მისაღებად გადაიცემა წინასწარ, რათა დაიგეგმოს წრის დაკავება სხვა სხ-ების გათვალისწინებით. თუ ფრენის წრე წარმოადგენს მარჯვენა წრით დასაფრენად შესვლის მარშრუტს, მაშინ სავალდებულოა ამის მითითება. მარცხენა წრით დასაფრენად შესვლის მარშრუტის მითითება აუცილებელი არ არის, თუმცა ამის აღნიშვნა შეიძლება მიზანშეწონილი იყოს იქ, სადაც წრის მიმართულება პერიოდულად იცვლება და ცოტა ხნის წინ შეიცვალა.



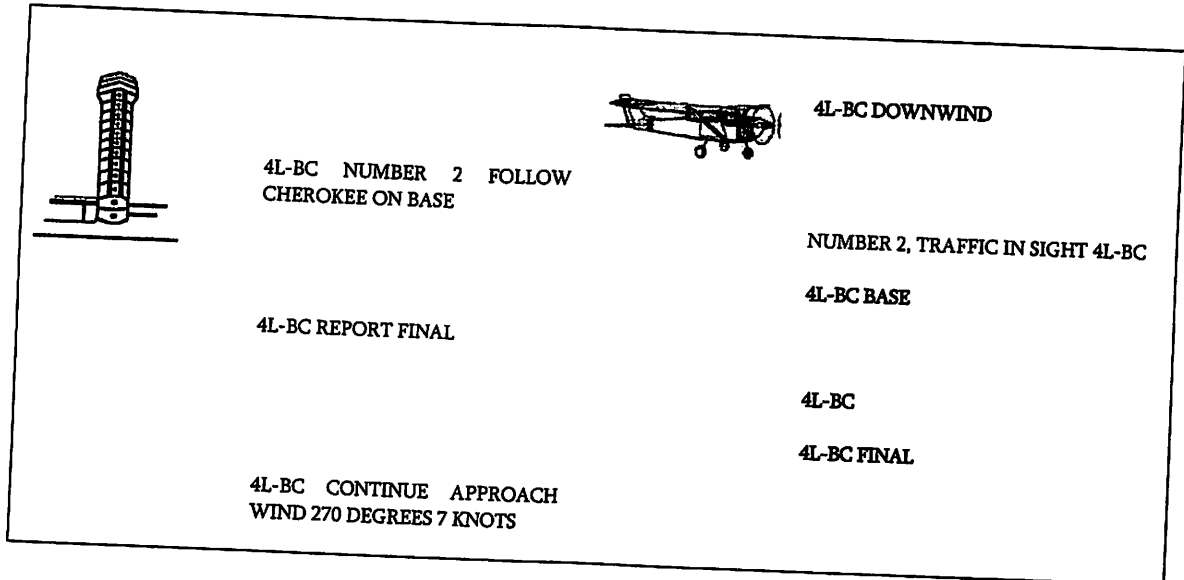
2. აეროდრომის რაიონში ინფორმაციის ავტომატური გადაცემის სამსახურის (ATIS) არსებობისას, მისი შეტყობინებების მიღება უნდა დადასტურდეს აეროდრომის საწყისი გამოძახებისას.



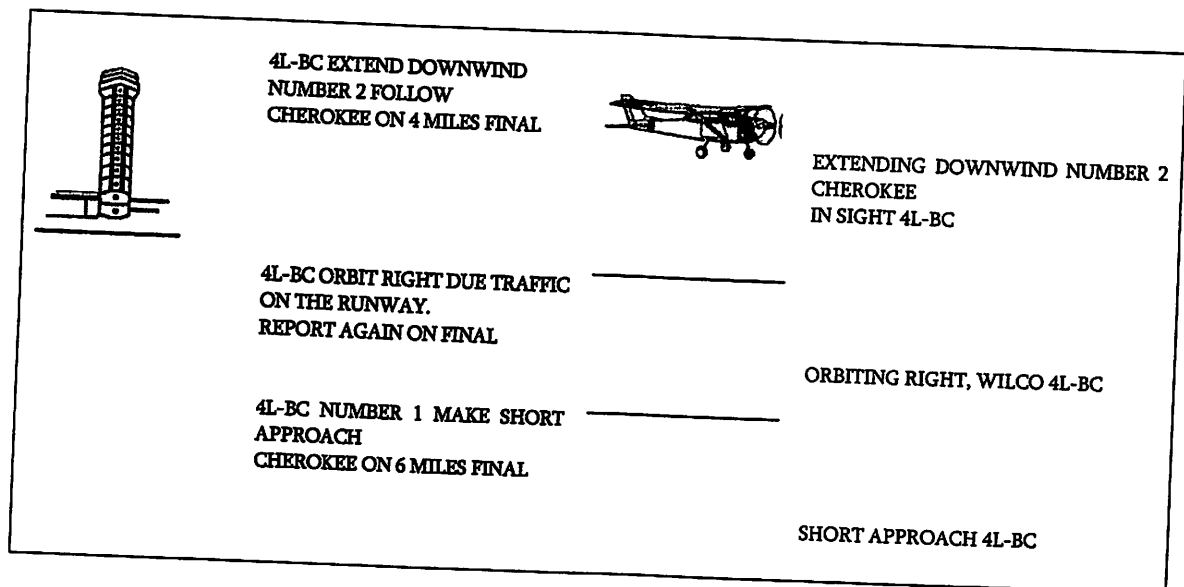
3. მოძრაობის პრივალირებულ პირობებსა და სხ-ს მოფრენის მიმართულებაზე დამოკიდებულებით, შესაძლებელია გაიცეს დასაფრენად პირდაპირი შესვლის ნებართვა.



4. პილოტი, მოძრაობის წრეში შესვლისას, პერიოდულად იძლევა შეტყობინებას ადგილობრივი წესების შესაბამისად.



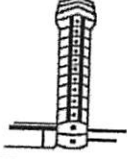
5. წრეში მოძრაობის კოორდინირების მიზნით, შეიძლება წარმოიშვას შეყოვნების ან დაჩქარების მითითების გაცემის საჭიროება.



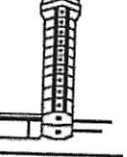
მუხლი 24. დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხური და დაფრენა

1. დასაფრენად შესვლის დასკვნით საფეხურზე ბრუნისას, როდესაც ბრუნი ხორციელდება მიწასთან შეხების წერტილიდან 7 კმ-მდე (4 საზღვაო მილი) მანძილზე, გადაიცემა შეტყობინება "FINAL".

როდესაც ბრუნი ხორციელდება უფრო მეტი დაშორებით, მაშინ გადაიცემა შეტყობინება "LONG FINAL". თუ სხ დაფრენას ახორციელებს დაფრენის სწორიდან მიწასთან შეხების წერტილიდან 15 კმ-ის (8 საზღვაო მილი) დაშორებით, გადაიცემა შეტყობინება "LONG FINAL". თუ ამ დროისათვის არ არის დაფრენის ნებართვა, მაშინ მიწასთან შეხების წერტილიდან 7 კმ-ის (4 საზღვაო მილი) დაშორებით გადაიცემა შეტყობინება "FINAL".

	GEORGIAN 620 CONTINUE APPROACH WIND 260 DEGREES 18 KNOTS		GEORGIAN 620 LONG FINAL
			GEORGIAN 620
			GEORGIAN 620 FINAL
	GEORGIAN 620 RUNWAY 27 CLEARED TO LAND WIND 270 DEGREES 20 KNOTS		RUNWAY 27 CLEARED TO LAND GEORGIAN 620

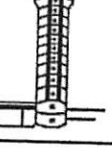
2. მიწიდან სხ-ს ვიზუალური დათვალიერების მიზნით, პილოტს შეუძლია მოითხოვოს სამეთვალყურეო ან სხვა სადამკვირვებლო პუნქტის გადაფრენა.

	GEORGIAN 620 CLEARED LOW PASS RUNWAY 27 NOT BELOW 500 FEET REPORT FINAL		GEORGIAN 620 REQUEST LOW PASS UNSAFE LEFT GEAR INDICATION
			RUNWAY 27 NOT BELOW 500 FEET WILCO GEORGIAN 620

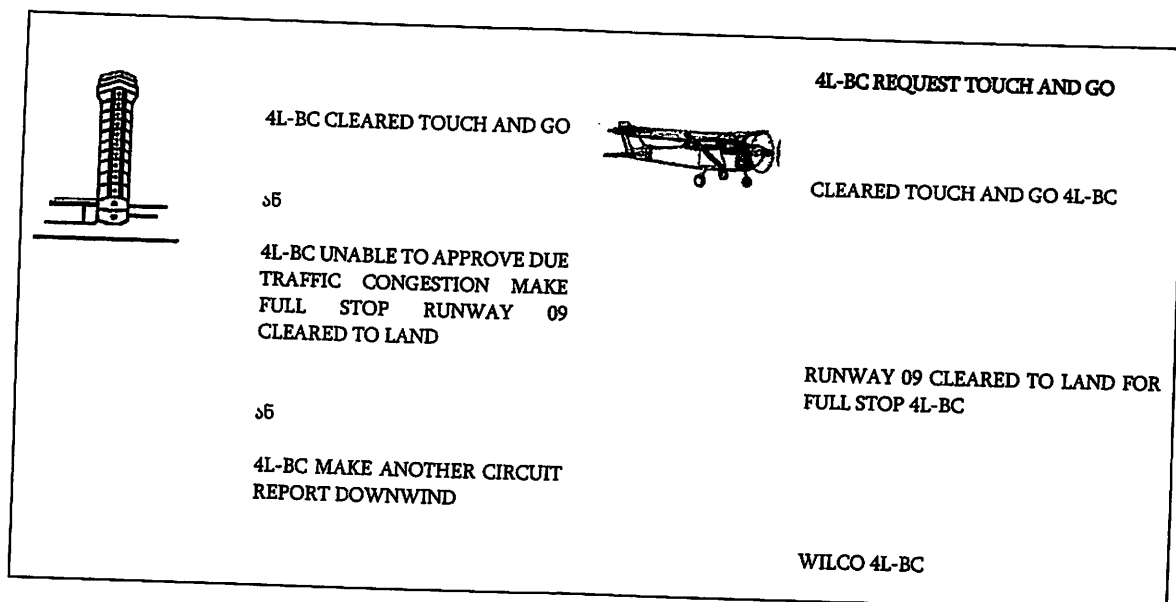
3. თუ მცირე სიმაღლეზე გადაფრენა ხორციელდება შასის დათვალიერების მიზნით, მაშინ მისი მდგომარეობის აღწერა შეიძლება შემდეგი ერთ-ერთი პასუხით, თუმცა ეს მაგალითები ამომწურავი არ არის.

- ა) LANDING GEAR APPEARS DOWN;
- ბ) RIGHT (ან LEFT, ან NOSE) WHEEL APPEARS UP (ან DOWN);
- გ) WHEELS APPEAR UP;
- დ) RIGHT (ან LEFT, ან NOSE) WHEEL DOES NOT APPEAR UP (ან DOWN).

4. პილოტს წვრთნის მიზნით, შეუძლია მოითხოვოს დასაფრენად შესვლა ადუ-ს კურსით ან მისი პარალელური კურსით, დაფრენის გარეშე.

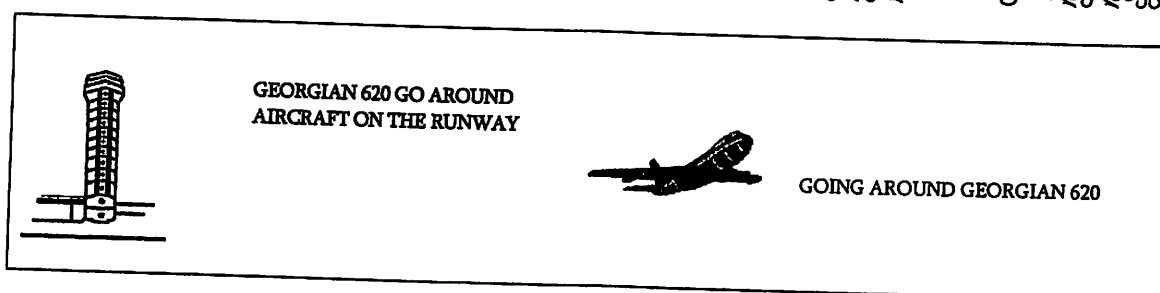
	GEORGIAN 620 CLEARED LOW APPROACH RUNWAY 09 NOT BELOW 250 FEET REPORT FINAL		GEORGIAN 620 REQUEST LOW APPROACH RUNWAY 09 FOR TRAINING
			RUNWAY 09 NOT BELOW 250 FEET WILCO GEORGIAN 620

5. მიმოსვლაზე დროის ეკონომიის მიზნით, მოძრაობის წრეში საწვრთნელი ფრენისას, პილოტს შეუძლია მოითხოვოს ნებართვა „TOUCH AND GO“, ანუ სხ ასრულებს დაფრენას, გარბენს და აფრენას შეჩერების გარეშე.

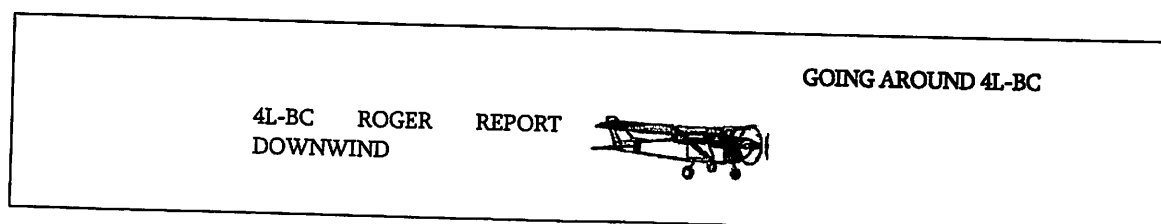


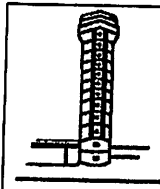
მუხლი 25. მეორე წრეზე წასვლა

1. მეორე წრეზე წასვლის მითითება შეიძლება გაიცეს საშიში მდგომარეობის აღმოფხვრის მიზნით. მეორე წრეზე წასვლისას ეკიპაჟის დატვირთვა გარდაუვლად იზრდება. ნებისმიერი ინფორმაცია, რომელიც მიეწოდება სხ-ს მეორე წრეზე წასვლისას, უნდა იყოს მოკლე და მინიმუმამდე დაყვანილი.



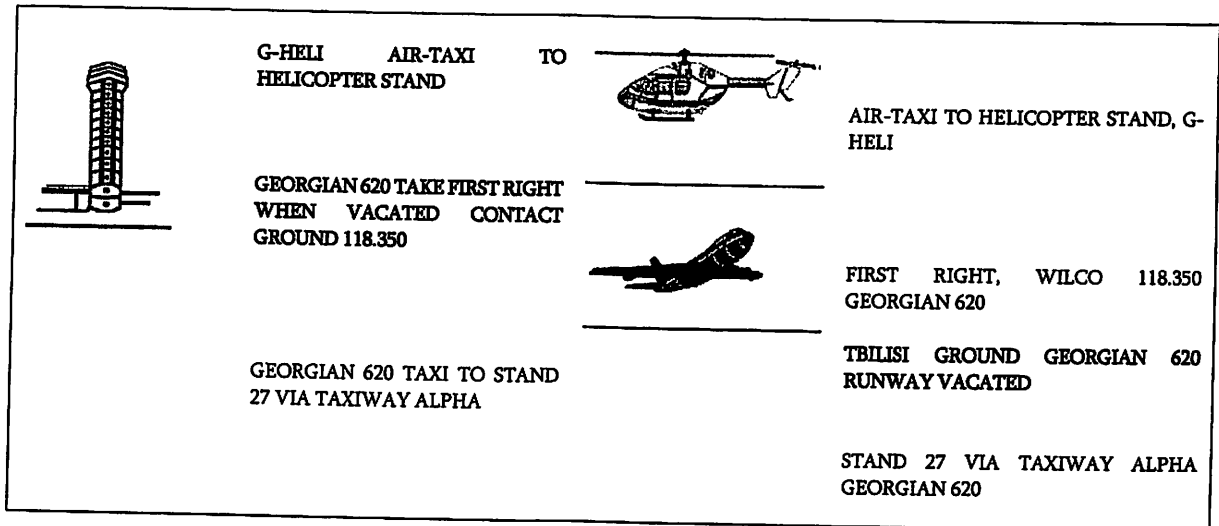
2. თუ არ არის სხვა მითითება, სხ, რომელიც ახორციელებს დასაფრენად სახელსაწყო შესვლას, წავა მეორე წრეზე, ხოლო ვფწ-ით მფრენი სხ - შეასრულებს ჩვეულებრივ ფრენას მოძრაობის წრეში.
3. პილოტის ინიციატივით მეორე წრეზე წასვლისას, გადაიცემა ფრაზა „GOING AROUND“.





მუხლი 26. დაფრენის შემდეგ

- გარდა უკიდურესი აუცილებლობისა, მეთვალყურე გარბენის დამთავრებამდე პილოტს არ უნდა მისცეს არანაირი მითითება მიმოსვლაზე. თუ არ არის მითითება, პილოტი ადზ-ს განთავისუფლებამდე რჩება სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის სიხშირეზე.



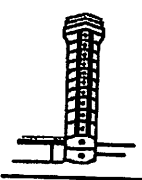
მუხლი 27. მნიშვნელოვანი სააეროდრომო ინფორმაცია

- მნიშვნელოვან სააეროდრომო ინფორმაციად ითვლება ცნობები სამიმოსვლო არესა და მის ტექნიკურ საშუალებებზე, რაც აუცილებელია სხ-ს უსაფრთხო ექსპლუატაციისათვის. სააეროდრომო ინფორმაცია, შეძლებისდაგვარად, უნდა გადაიცეს ძრავების ამუშავებამდე ან მიმოსვლამდე და დასაფრენად შესვლის დასკვნით საფეხურამდე. იგი მოიცავს შემდეგ ცნობებს:
 - სამიმოსვლო არეზე ან მის უშუალო სიახლოვეს მიმდინარე სამშენებლო სამუშაოები ან ტექნიკურ მომსახურებაზე გაწეული სამუშაოები;
 - ადზ-ს ან სამიმოსვლო ბილიკის ზედაპირზე უსწორმასწორობების ან ორმოების არსებობას, მიუხედავად იმისა მონიშნულია ის თუ არა;
 - თოვლი ან ყინული ადზ-ზე ან სბ-ზე;
 - წყალი ადზ-ზე;
 - თოვლის ნამქერი ან ქარხვეტი ადზ-ს ან სბ-ს ნაპირებზე;

ვ) საფრთხის სხვა დროებითი სახეები, ბაქანზე სხ-ებისა და ხმელეთზე ან ჰაერში ფრინველების ჩათვლით.

ზ) სააეროდრომო სანათების სისტემის ნაწილობრივი ან სრული მტყუნება ან გაუმართაობა;

თ) სხვა ნებისმიერი შესაბამისი ინფორმაცია.



GEORGIAN 620 CAUTION
CONSTRUCTION WORK
ADJACENT TO GATE 37



ROGER, GEORGIAN 620

... WORK IN PROGRESS AHEAD
NORTH SIDE OF TAXIWAY
ALPHA

... CENTRE LINE TAXIWAY
LIGHTING
UNSERVICEABLE

... VASIS RUNWAY 27
UNSERVICEABLE

... LARGE FLOCK OF BIRDS
NORTH OF RUNWAY 27 NEAR
CENTRAL TAXIWAY

... ILS 09 UNSERVICEABLE

... RUNWAY CONDITIONS 09:

AVAILABLE WIDTH 32 METRES,
COVERED WITH THIN PATCHES
OF ICE, BRAKING ACTION POOR
SNOW UP TO 30 CM ALONG
EDGES

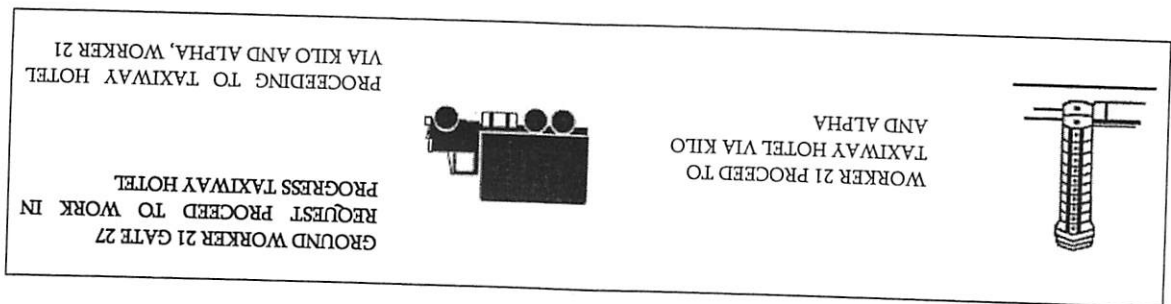
თავი V. სავარჯიშო საშუალებები ავტოსატრანსპორტო საშუალებები

მუხლი 28. ზოგადი დებულებები

1. სპ-ს სიხშირის მართვას ავტოსატრანსპორტის მძღოლი განაგრძობს მანქანის მართვისას და სრულად დაიგვიანს სანდრეკტორიის მართვისას.
2. წადილისას ტრეკის კაპიტანი უნდა იყოს მართვისას და მართვისას დაეხმოს მძღოლს. მართვისას ტრეკის კაპიტანი უნდა იყოს მართვისას და მართვისას დაეხმოს მძღოლს.

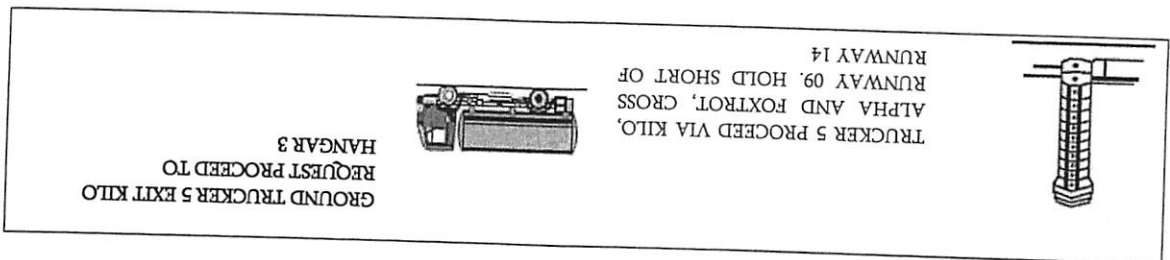
მუხლი 29. მართვისას დადგენილი პირობები

1. სპ-ს მართვისას დადგენილი პირობები (და მართვისას დადგენილი პირობები) სპ-ს მართვისას დადგენილი პირობები (და მართვისას დადგენილი პირობები).



2. თუ მართვისას დადგენილი პირობები სპ-ს მართვისას დადგენილი პირობები (და მართვისას დადგენილი პირობები).

3. მართვისას დადგენილი პირობები სპ-ს მართვისას დადგენილი პირობები (და მართვისას დადგენილი პირობები).



TRUCKER 5 CROSS RUNWAY 14
CONTINUE TO HANGAR 3

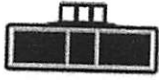
TRUCKER 5 ROGER

VIA KILO ALPHA FOXTROT CROSSING
RUNWAY 09 HOLDING SHORT OF
RUNWAY 14 TRUCKER 5

TRUCKER 5 CROSSING

TRUCKER 5 RUNWAY 14 VACATED

4. ბაქანზე გადაადგილების ნებართვა შეიძლება მოიცავდეს ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფა აუცილებელ მითითებას სხვა სატრანსპორტო საშუალებების გადაადგილებაზე.



TRUCKER 5 GIVE WAY TO
FASTAIR B737 ON YOUR RIGHT
THEN PROCEED TO GATE 26,
CAUTION JET BLAST

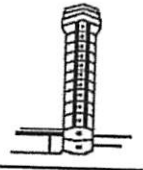


APRON TRUCKER 5 GATE 21
REQUEST PROCEED TO GATE 26

GIVING WAY TO B737, ROGER
TRUCKER 5

მუხლი 30. ადზ-ს გადაკვეთა

1. მძღოლმა არავითარ შემთხვევაში არ უნდა გადაკვეთოს ადზ, სანამ არ მიიღებს და არ დაადასტურებს ნებართვას ადზ-ს გადაკვეთის თაობაზე. ადზ-ის გადაკვეთის შესახებ მოთხოვნა უნდა განხორციელდეს ადზ-თან მოსაცდელ ადგილამდე და შესაბამისი თანხმობის შემთხვევაში შეუძლია გადაკვეთოს ადზ, ხოლო ადზ-ის გათავისუფლებას ატყობინებს ადზ-თან მოსაცდელი ადგილის გადაკვეთის შემდეგ.



WORKER 21 PROCEED VIA INDIA
AND BRAVO. HOLD SHORT OF
RUNWAY 27



WORKER 21 STAND BY

WORKER 21 CROSS RUNWAY 27
TO TAXIWAY MIKE REPORT
RUNWAY VACATED

WORKER 21 CONTINUE ON MIKE
TO MAINTENANCE

GROUND WORKER 21 BY THE
CONTROL TOWER REQUEST
PROCEED TO MAINTENANCE
BASE

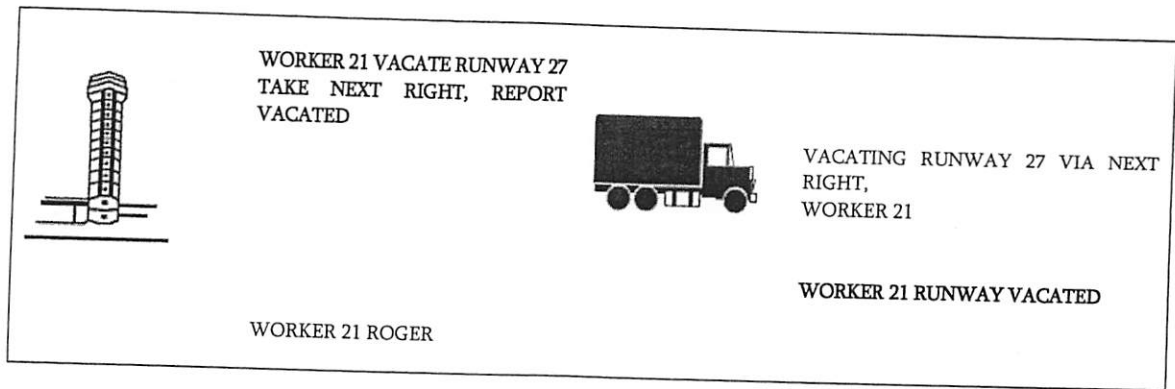
VIA INDIA AND BRAVO HOLDING
SHORT OF RUNWAY 27 WORKER 21

WORKER 21 HOLDING SHORT
RUNWAY 27

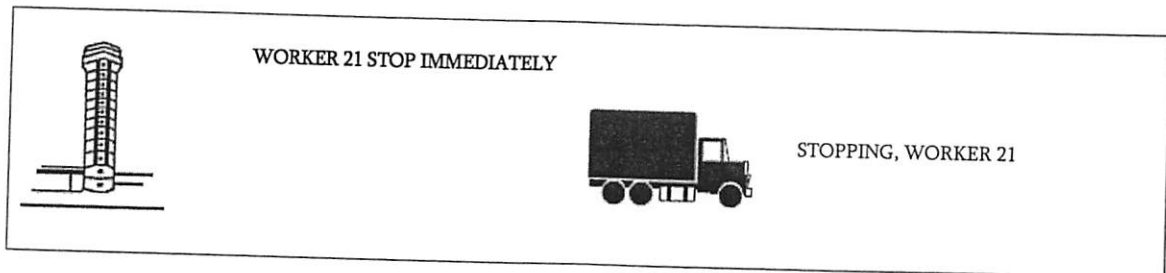
WORKER 21 CROSSING RUNWAY 27

WORKER 21 RUNWAY VACATED

2. თუ სატრანსპორტო საშუალება იმყოფება ადზ-ზე და მოსალოდნელია სხ-ს დაფრენა ან აფრენა, მაშინ ამ სატრანსპორტო საშუალებას მიეთითება ადზ-ს გათავისუფლება.

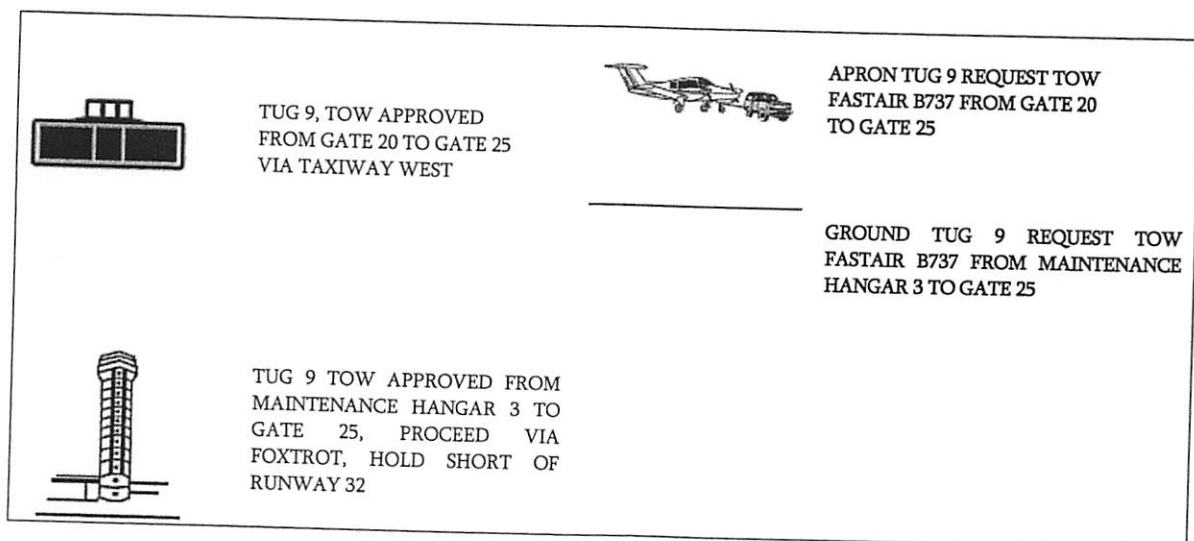


3. იმ შემთხვევაში, როდესაც სატრანსპორტო საშუალება მოძრაობს სამანევრო არეში, შეიძლება წარმოიშვას მისი ინფორმირების საჭიროება პოტენციურად სახიფათო ვითარებაზე და მიეცეს მითითება გაჩერდეს.



მუხლი 31. სხ-ს ბუქსირზე ამყვანი სატრანსპორტო საშუალებები

1. იმ სატრანსპორტო საშუალების მძღოლმა, რომელმაც ბუქსირზე უნდა აიყვანოს საჰაერო ხომალდი, არ უნდა ჩათვალოს, რომ მიმღები სადგურისათვის ცნობილია საჰაერო ხომალდის ბუქსირზე აყვანის შესახებ. სახმელეთო ტრანსპორტის საექსპლუატაციო მახასიათებლები და მანევრულობა, მნიშვნელოვნად უარესდება საჰაერო ხომალდის ბუქსირზე აყვანისას და აღნიშნული გათვალისწინებულია უნდა იქნას მსგავსი სატრანსპორტო საშუალებისათვის მითითებების მიცემისას. შესაბამისად, გაუგებრობის თავიდან ასაცილებლად და ასევე, ამოცნობის მიზნით, მძღოლმა უნდა მიუთითოს ბუქსირზე ასაყვანი საჰაერო ხომალდის ტიპი და აუცილებლობისას ექსპლუატანტის დასახელებაც.



TOW APPROVED VIA FOXTROT
HOLDING SHORT OF RUNWAY 32 TUG
9

თავი VI. ზოგადი სარადიოლოკაციო ფრაზეოლოგია

მუხლი 32. რადიოლოკაციური ამოცნობა და სარადიოლოკაციო დამიზნება

1. სარადიოლოკაციო დამიზნება შეიძლება განხორციელდეს სხ-ს ამოცნობის მიზნით. რადიოლოკაციური ამოცნობის სხვა მეთოდს მიეკუთვნება ადგილმდებარეობის შეტყობინების ინფორმაცია, როდესაც სხ-ს მიეთითება ბრუნის შესრულება; ძირითად ობიექტამდე ან რადიოსაშუალებამდე დაშორების ინფორმაციით და პელენგით სარგებლობა; მმრლ-ით სარგებლობა.



4-AA REPORT HEADING
AND LEVEL

4-AA FOR IDENTIFICATION TURN
LEFT HEADING 080

4-AA IDENTIFIED 20 MILES
NORTH WEST OF BATUMI
CONTINUE PRESENT HEADING

ა5

4-AA NOT IDENTIFIED. NOT YET
WITHIN RADAR COVER. RESUME
OWN NAVIGATION TO MARLO

4-AA HEADING 110 AT
2 500 FEET

LEFT HEADING 080 4-AA

ROGER, CONTINUING PRESENT
HEADING, 4-AA

ROGER, RESUMING OWN
NAVIGATION TO MARLO 4-AA



2. ამოცნობის დაკარგვის შემთხვევაში, პილოტს უნდა ეცნობოს ამის თაობაზე და მიეცეს შესაბამისი მითითებები.



4-AA IDENTIFICATION
LOST DUE RADAR FAILURE.
CONTACT TBILISI CONTROL
ON 128.750

4-AA WILL SHORTLY LOSE
IDENTIFICATION TEMPORARILY
DUE FADE AREA.
REMAIN THIS FREQUENCY

ROGER, 128.750 4-AA

WILCO 4-AA



მუხლი 33. სარადიოლოკაციო დამიზნება

1. გვერდითი ეშელონირების უზრუნველსაყოფად, სხ-ს შეიძლება მიეთითოს ფრენის გარკვეული მიმართულება. პილოტს, თუ ეს თავისთავად ცხადი არ არის, უნდა ეცნობოს სარადიოლოკაციო დამიზნების აუცილებლობის მიზეზი.



GEORGIAN 620 TURN LEFT
HEADING 050 FOR SEPARATION



HEADING LEFT 050 GEORGIAN 620

GEORGIAN 620 FLY HEADING 050

HEADING 050 GEORGIAN 620

2. სამეთვალყურეო მომსახურება შეიძლება საჭიროებდეს მონაცემებს სხ-ს კურსის შესახებ, რადგან გვერდითი ეშელონირებისას სხ-ს ხშირად მიეთითება უწინდელი კურსის შენარჩუნება. ამ შემთხვევაში გვერდითი ეშელონირება შეიძლება დამყარდეს შემხვედრი მოძრაობისათვის.



GEORGIAN 620 REPORT HEADING



GEORGIAN 620 HEADING 050

GEORGIAN 620 ROGER CONTINUE
HEADING 050

WILCO, GEORGIAN 620

3. სარადიოლოკაციო დამიზნების შემდეგ პილოტს მიეთითება ფრენის დამოუკიდებლად გაგრძელების შესახებ და ეძლევა ადგილმდებარეობის ინფორმაცია, აუცილებლობისას – შესაბამისი მითითებებიც.



GEORGIAN 620 POSITION 5 MILES
NORTH OF TBILISI, RESUME OWN
NAVIGATION DIRECT TBS VOR



DIRECT TBS VOR
GEORGIAN 620

GEORGIAN 620 RESUME OWN
NAVIGATION DIRECT
TBS VOR TRACK 070 DISTANCE 27
MILES

TRACK 070 27 MILES DIRECT TBS VOR
GEORGIAN 620

4L-BC RESUME OWN
NAVIGATION POSITION 15
MILES SOUTH EAST BATUMI

4L-BC WILCO

4. სხ-ს, შეყვანების ან მას და მის წინ მდებარე სხ-ებს შორის აუცილებელი ინტერვალის უზრუნველყოფის მიზნით, შეიძლება მიეთითოს სრული ბრუნის (ან ბრუნი 360°-ით) შესრულება.

GEORGIAN 620 MAKE A THREE
SIXTY TURN LEFT FOR
SEQUENCING



THREE SIXTY TURN LEFT
GEORGIAN 620



4-AA ORBIT LEFT FOR DELAY

ORBITING LEFT 4-AA

მუხლი 34. მოძრაობის ინფორმაცია და გადახვევის მანევრი

- ინფორმაცია შემხვედრი მოძრაობის შესახებ, შემღებისდაგვარად, უნდა გადაიცეს შემდეგი სახით:
 - შემხვედრი მოძრაობის ფარდობითი პელენგი, პირობითი 12-საათიანი ციფერბლატის მიხედვით;
 - მანძილი შემხვედრ მოძრაობამდე;
 - შემხვედრი მოძრაობის მიმართულება;
 - სხვა ნებისმიერი მართებული ინფორმაცია, როგორიცაა: უცნობი სხ, ნელი მოძრაობა, სწრაფი მოძრაობა, მიახლოება, შემხვედრი (ან თანმხვედრი) მიმართულება, გასწრება, გადაკვეთა მარცხნიდან მარჯვნივ (ან მარჯვნიდან მარცხნივ) და თუ ცნობილია, საჰაერო ხომალდის ტიპი და ფრენის ეშელონი, ახორციელებს სიმაღლის აღებას თუ ეშვება.



GEORGIAN 620 UNKNOWN
TRAFFIC 1 O'CLOCK 3 MILES
OPPOSITE DIRECTION FAST
MOVING



LOOKING OUT GEORGIAN 620

GEORGIAN 620 TRAFFIC IN SIGHT

- ფარდობითი გადაადგილება უნდა აღიწეროს შემდეგი შესაბამისი ტერმინით: „CLOSING“, „CONVERGING“, „PARALLEL“, „SAME DIRECTION“, „OPPOSITE DIRECTION“, „DIVERGING“, „OVERTAKING“, „CROSSING LEFT TO RIGHT“, „CROSSING RIGHT TO LEFT“, „FAST MOVING“, „SLOW MOVING“.
- მდგომარეობისა მიხედვით, დამიზნება შეიძლება შეთავაზებულ იქნეს მეთვალყურის მიერ ან მოთხოვნილი პილოტის მიერ. მეთვალყურემ პილოტს უნდა აცნობოს კონფლიქტური ვითარების აღმოფხვრის შესახებ.



GEORGIAN 620 UNKNOWN
TRAFFIC 10 O'CLOCK 11 MILES
CROSSING LEFT TO RIGHT
FAST MOVING



GEORGIAN 620 NEGATIVE
CONTACT, REQUEST VECTORS

GEORGIAN 620 TURN LEFT
HEADING 050

LEFT HEADING 050 GEORGIAN 620

GEORGIAN 620 CLEAR OF
TRAFFIC, RESUME OWN

NAVIGATION DIRECT TBS	DIRECT TBS VOR GEORGIAN 620
4L-BC TRAFFIC 2 O'CLOCK 5 MILES NORTH BOUND CHEROKEE AT 2 000 FEET	LOOKING OUT 4L-BC
4L-BC DO YOU WANT VECTORS	4L-BC NEGATIVE VECTORS, TRAFFIC IN SIGHT
4L-BC	

4. თუ მეთვალყურე თვლის, რომ დაუყოვნებლივი მოქმედებების შეუსრულებლობის შემთხვევაში, შენარჩუნდება შეჯახების დიდი საფრთხე, მაშინ იგი პილოტს მიუთითებს გადახვევის მანევრის აუცილებლობას.

	GEO-620, TURN RIGHT IMMEDIATELY HEADING 110 TO AVOID TRAFFIC 12 O'CLOCK 4 MILES		RIGHT, HEADING 110, GEO-620
---	--	---	-----------------------------

მუხლი 35. მეორეული მიმოხილვითი რადიოლოკატორი (მმრლ)

1. ქვემოთ მოყვანილი ფრაზები და მათი მნიშვნელობები წარმოადგენს მეთვალყურის მითითებებს, რომელიც შეიძლება გადაეცეს პილოტს მმრლ-ის მიმღებ-მოპასუხეების მუშაობის შესახებ.

ფრაზა	მნიშვნელობა
SQUAWK	მომართეთ მოპასუხე (კოდი)
CONFIRM SQUAWK	დაადასტურეთ მოპასუხის კოდის დაყენება
RESET (mode) (code)	დააყენეთ განმეორებით შერჩეული რეჟიმი და კოდი
SQUAWK IDENT	ჩართეთ სპეციალური რეჟიმი «ამოცნობა»
SQUAWK MAYDAY	დააყენეთ ავარიული კოდი
SQUAWK STAND BY	ჩართეთ მიღების რეჟიმი
SQUAWK CHARLIE	ჩართეთ ბარომეტრული სიმაღლის გადაცემის რეჟიმი
CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM (level)	შეამოწმეთ წნევის დაყენება და დაადასტურეთ ფრენის ეშელონი
STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION	გამორთეთ ბარომეტრული სიმაღლის გადაცემის რეჟიმი, მისი გაუმართაობის გამო
*VERIFY LEVEL RESET MODE S IDENTIFICATION	შეამოწმეთ და დაადასტურეთ ფრენის ეშელონი S რეჟიმის მოწყობილობებით აღჭურვილი სხ-თვის შეამოწმეთ სხ-ს ამოცნობის რეჟიმის დაყენება
* გამოიყენება მეთვალყურის დისპლეიზე «C» რეჟიმში მიღებული სიმაღლის შესახებ ინფორმაციის სიზუსტის შესამოწმებლად.	

2. მმრლ-თან მიმართებით გაცემულ მითითებებზე პილოტის პასუხი ჩვეულებრივ ან დამოწმება ან გამეორება.

	GEORGIAN 620 ADVISE TYPE OF TRANSPONDER CAPABILITY		GEORGIAN 620 TRANSPONDER CHARLIE
	GEORGIAN 620 SQUAWK 6411		6411 GEORGIAN 620
	GEORGIAN 620 CONFIRM SQUAWK		GEORGIAN 620 SQUAWKING 6411
	GEORGIAN 620 RESET SQUAWK 6411		RESETTING 6411 GEORGIAN 620
	GEORGIAN 620 CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM LEVEL		GEORGIAN 620 ALTIMETER 1013 FLIGHT LEVEL 80
	GEORGIAN 620 CONFIRM TRANSPONDER OPERATING		GEORGIAN 620 NEGATIVE, TRANSPONDER UNSERVICEABLE

მუხლი 36. სხ-თვის რადიოლოკაციური დახმარების აღმოჩენა რადიოკავშირის მტყუნებისას

1. თუ მეთვალყურე ვარაუდობს, რომ სხ-ს შეუძლია მიიღოს, მაგრამ არ შეუძლია გადასცეს შეტყობინება, პილოტის მიერ მითითებების მიღების დასამოწმებლად შეიძლება რადიოლოკატორის გამოყენება.

	G-DCAB REPLY NOT RECEIVED IF YOU READ TBILISI CONTROL TURN LEFT HEADING 040
	G-DCAB TURN OBSERVED POSITION 5 MILES SOUTH OF TBS VOR WILL CONTINUE RADAR CONTROL
	GEORGIAN 620 REPLY NOT RECEIVED IF YOU READ TBILISI CONTROL SQUAWK IDENT
	GEORGIAN 620 SQUAWK OBSERVED 5 MILES SOUTH OF TBS VOR WILL CONTINUE RADAR CONTROL

შენიშვნა: ივარაუდება, რომ სხ, რომლის რადიოკავშირის მოწყობილობაც მწყობრიდან გამოვიდა, აირჩევს მმრლ-ის კოდს 7600.

მუხლი 37. ფრაზეოლოგია საფრთხის თავიდან ასაცილებლად

1. მეთვალყურეობის ქვეშ მიმდინარე ფრენასთან მიმართებით მინიმალური უსაფრთხო სიმაღლის შესახებ გაფრთხილების (MSAW) შემთხვევაში, სმმ-ს მეთვალყურე აცნობებს საჰაერო ხომალდს და აძლევს შესაბამის მითითებებს.



GEORGIAN 620 LOW ALTITUDE
WARNING, CHECK YOUR
ALTITUDE IMMEDIATELY, QNH
IS 1006, THE MINIMUM FLIGHT
ALTITUDE IS 1 450 FEET

GEORGIAN 620 TERRAIN ALERT,
CLIMB TO 2 000 FEET QNH 1006

2. პილოტი მხოლოდ მას შემდეგ მიიღებს მითითებებს შეჯახების ასაცილებელ ქმედებების შესახებ, როდესაც მეთვალყურე ჩათვლის, რომ შეჯახების საფრთხე გარდაუვალია, თუ მიღებული არ იქნება დაუყოვნებელი ზომები.



GEORGIAN 620 TURN RIGHT
IMMEDIATELY HEADING 110
TO AVOID TRAFFIC 12
O'CLOCK 4 MILES



RIGHT HEADING 110
GEORGIAN 620

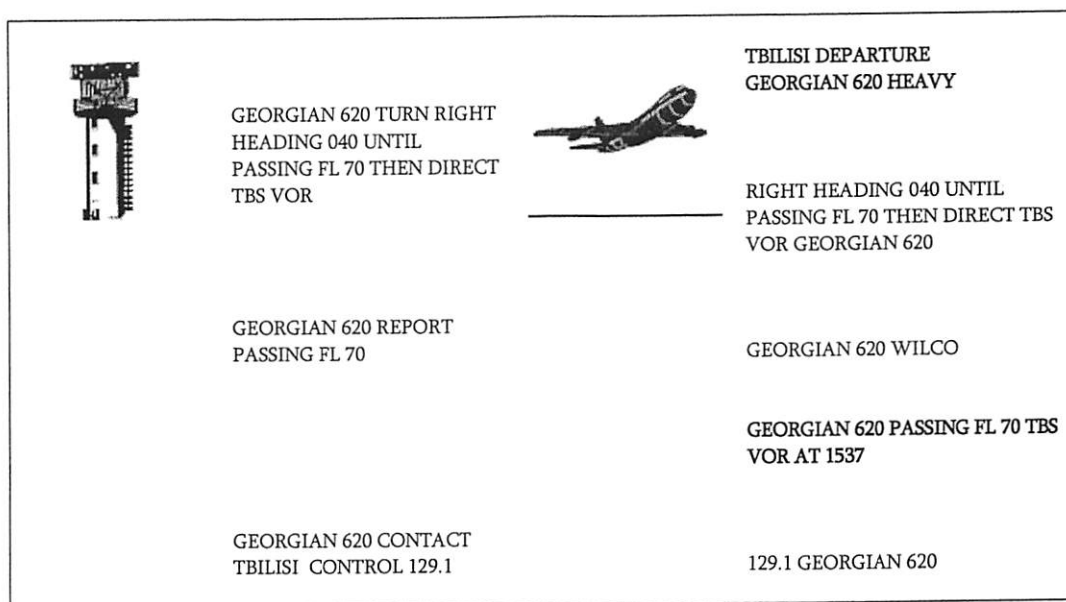
GEORGIAN 620 CLEAR OF
TRAFFIC RESUME OWN
NAVIGATION DIRECT TBS
VOR

DIRECT TBS VOR GEORGIAN 620

თავი VII. მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტი

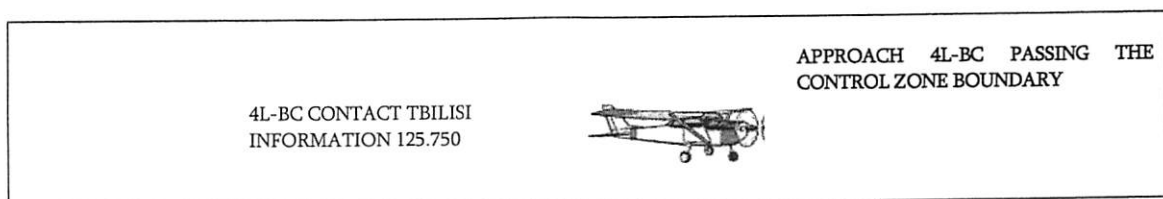
მუხლი 38. გაფრენა სფწ-ით

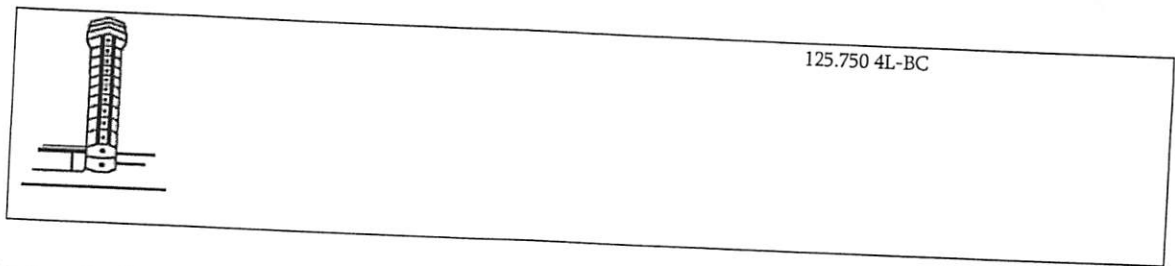
1. ბევრ აეროპორტში როგორც მოფრენა, ისე გაფრენა კონტროლდება მისადგომის ერთიანი სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ. ინტენსიური მოძრაობის აეროპორტებში მოფრენის და გაფრენის მართვა შეიძლება განხორციელდეს მოფრენის და გაფრენის ცალკეული სამეთვალყურეო პუნქტების მიერ.
2. სხ-ებს შორის უსაფრთხო ინტერვალის უზრუნველყოფის მიზნით, სხ-ს, რომელიც სფწ-ით ახორციელებს გაფრენას, მარშრუტზე სამეთვალყურეო მომსახურების ნებართვასთან ერთად შეიძლება დამატებით მიეცეს მითითება გაფრენაზე. იგი შეიძლება გადაიცეს ღია ტექსტით ან სტანდარტული სახელსაწყო გაფრენის (SID) პროცედურის მითითების სახით.



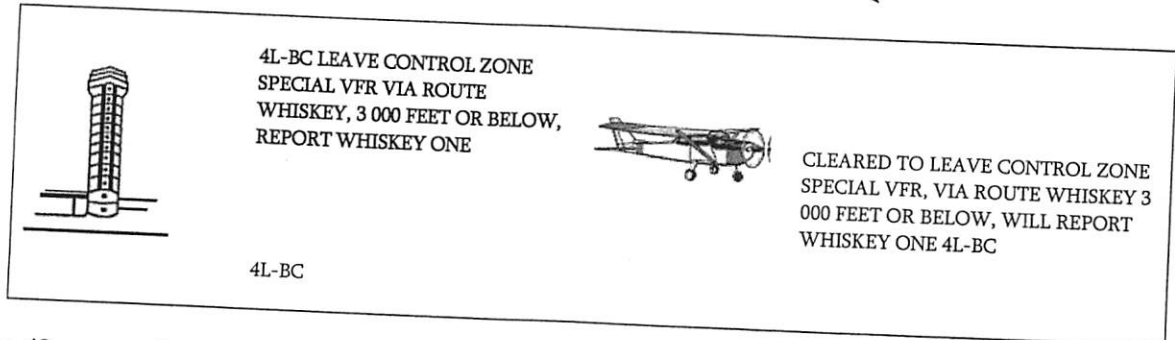
მუხლი 39. გაფრენა ვფწ-ით

1. სხ-ებს, რომლებიც ვფწ-ით ახორციელებენ გაფრენას და რომელთა მართვაც ხორციელდება მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტიდან, შეუძლიათ მიიღონ ინფორმაცია შესაბამისი სხ-ების შესახებ, რათა პილოტს გაუადვილდეს საჭირო ინტერვალის დაცვა. პილოტმა უნდა აცნობოს მისადგომის აღნიშნულ სამეთვალყურეო პუნქტს მისი იურისდიქციის ქვეშ მყოფი არედან გასვლის შესახებ.



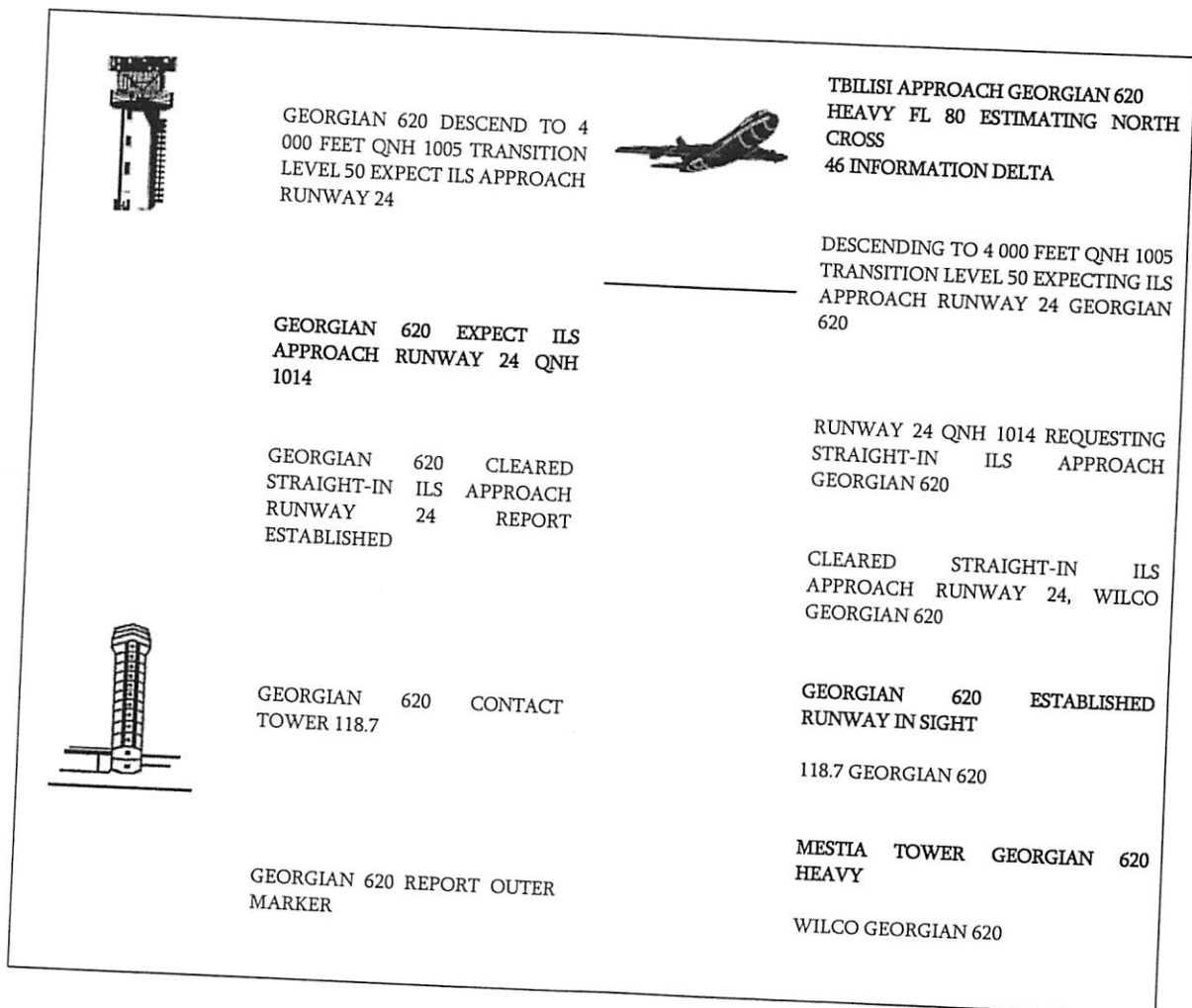


2. სხ-ს, რომელიც ფრენას ახორციელებს სპეციალური ვფრ-ით, უფლება ეძლევა დატოვოს სამეთვალყურეო არე ქვემოთ მოცემული პროცედურების შესაბამისად.



მუხლი 40. დასაფრენად შესვლა სფრ-ით

1. კავშირის საწყისი დამყარებისას მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტი ჩვეულებრივ აცნობებს დასაფრენად შესვლის მოსალოდნელ ტიპს.





GEORGIAN 620 RUNWAY 24
CLEARED TO LAND WIND 280
DEGREES 8 KNOTS

G-DCAB MESTIA
APPROACH

4-AA CLEARED DIRECT MESTIA
NDB, FL 70. ENTER CONTROLLED
AIRSPACE FL 100 OR BELOW.
HOLD MESTIA NDB FL 70, RIGHT
HAND PATTERN, EXPECTED
APPROACH TIME 52.

4-AA EXPECT ILS APPROACH
RUNWAY 24

4-AA REVISED EXPECTED
APPROACH TIME 48

4-AA DESCEND TO 3 500 FEET
QNH 1015, TRANSITION LEVEL 50

4-AA ROGER

4-AA CLEARED ILS APPROACH
RUNWAY 24 REPORT CROSSING
MESTIA NDB OUTBOUND

4-AA REPORT ESTABLISHED ON
THE LOCALIZER

4-AA REPORT OUTER MARKER

4-AA CONTACT TOWER 118.7



GEORGIAN 620 OUTER MARKER

RUNWAY 24 CLEARED TO LAND
GEORGIAN 620

MESTIA APPROACH
G-DCAB

G-DCAB PA 31 FROM BATUMI IFR FL
100 MESTIA 47 INFORMATION DELTA

CLEARED DIRECT TO MESTIA NDB FL
70. ENTERING CONTROLLED
AIRSPACE FL 100 OR BELOW.
HOLDING MESTIA NDB FL 70 RIGHT
HAND PATTERN EXPECTING
APPROACH TIME 52, 4-AA.

EXPECTING ILS APPROACH RUNWAY
24 4-AA

REVISED EXPECTED APPROACH TIME
48 4-AA

LEAVING FL 70 DESCENDING TO 3 500
FEET QNH 1015 TRANSITION LEVEL 50
4-AA

ILS RUNWAY 24 4-AA

4-AA MESTIA OUTBOUND

WILCO 4-AA

4-AA ESTABLISHED LOCALIZER

WILCO 4-AA

4-AA OUTER MARKER

118.7 4-AA

MESTIA TOWER G-DCAB OUTER
MARKER

4-AA CLEARED TO LAND
RUNWAY 24 WIND 260 DEGREES
22 KNOTS

RUNWAY 24 CLEARED TO LAND 4-AA

2. ზოგ შემთხვევაში, სფწ-ით მფრენი სხ არ ახორციელებს დასაფრენად შესვლას ხელსაწყოებით, არამედ ითხოვს ვიზუალურ შესვლას. დასაფრენად ვიზუალური შესვლა არ ნიშნავს, რომ სხ ფრენას ახორციელებს ვმპ-ში. ამ შემთხვევაში იგულისხმება, რომ დაკმაყოფილებულია დასაფრენად ვიზუალური შესვლის კონკრეტული მოთხოვნები და რომ პილოტს შეუძლია დაფრენის განხორციელება სახმელეთო ორიენტირებით.

 G-DCAB MESTIA APPROACH 4-AA CLEARED NDB APPROACH RUNWAY 24 DESCEND TO 3 000 FEET QNH 1011 TRANSITION LEVEL 50, NO DELAY EXPECTED 4-AA CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY 24 NUMBER 1 CONTACT TOWER 118.7	 MESTIA APPROACH G-DCAB G-DCAB ESTIMATING MESTIA NDB AT 18 FL 70 CLEARED NDB APPROACH RUNWAY 24 LEAVING FL 70 DESCENDING TO 3 000 FEET QNH 1011 TRANSITION LEVEL 50, 4-AA 4-AA OVER MESTIA NDB 3 000 FEET FIELD IN SIGHT, REQUEST VISUAL APPROACH CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY 24, 118.7 4-AA
--	--

3. მოცდის არეში ფრენის სქემა, ჩვეულებრივ, უნდა გამოქვეყნდეს. პილოტის მიერ მოცდის არეში ფრენის პროცედურის დაწვრილებითი აღწერის (საშუალებების მითითებით) მოთხოვნისას, გამოიყენება შემდეგი ფრაზეოლოგია:

 GEORGIAN 620 HOLD AT LU FL 100 GEORGIAN 620 HOLD AT LU NDB FL 100 INBOUND TRACK 250 DEGREES LEFT HAND PATTERN OUTBOUND TIME 1 MINUTE GEORGIAN 620 HOLD ON THE 265 RADIAL OF MARLO VOR BETWEEN 25 MILES AND 30 MILES DME FL 100 INBOUND TRACK 085 RIGHT HAND PATTERN EXPECTED APPROACH TIME 1032	 GEORGIAN 620 REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS GEORGIAN 620 REQUEST HOLDING PROCEDURE
---	--

შენიშვნა: ზემოაღნიშნული ინფორმაციის გადაცემისას მეთვალყურე სასურველია დაიცვას შემდეგი თანმიმდევრობა:

- ა) საკონტროლო წერტილი;
- ბ) ფრენის ეშელონი;
- გ) მიმართულების მიახლოების ხაზი;
- დ) მარჯვენა და მარცხენა ბრუნები;

ე) ბრუნებს შორის ფრენის დრო (აუცილებლობისას).

მუხლი 41. დასაფრენად შესვლა ვფწ-ით

1. ვფწ-ით მომფრენი სხ-ს პილოტს, გამოყენებული პროცედურებისა მიხედვით, მოეთხოვება კავშირის დამყარება მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტთან, ხოლო ამ პუნქტის იურისდიქციის არეში შესვლის წინ პილოტს შეუძლია მოითხოვოს მითითებები. აეროპორტში, სადაც არის აეროდრომის რაიონში ინფორმაციის ავტომატური გადაცემის სამსახური, პილოტი ვალდებულია დაადასტუროს ამ ინფორმაციის მიღება. ასეთი სამსახურის არარსებობისას, აეროდრომის მონაცემებს გადასცემს მისადგომის მეთვალყურე.

	4L-ABC MESTIA APPROACH 4L-BC CLEARED TO MESTIA VFR QNH 1012 TRAFFIC SOUTHBOUND CHEROKEE 2 000 FEET VFR ESTIMATING CONTROL ZONE BOUNDARY 53 4L-BC REPORT AERODROME IN SIGHT 4L-BC CONTACT TOWER 118.7		MESTIA APPROACH 4L-ABC 4L-ABC C172 VFR FROM WALDEN TO MESTIA 2 500 FEET CONTROL ZONE BOUNDARY 52 MESTIA 02 INFORMATION GOLF CLEARED TO MESTIA VFR QNH 1012 TRAFFIC IN SIGHT 4L-BC WILCO 4L-BC 4L-BC AERODROME IN SIGHT 118.7 4L-BC
---	--	---	---

მუხლი 42. სარადიოლოკაციო დამიზნება დასაფრენად შესვლის დასკვნით საფეხურზე

1. მომფრენი სხ-ების სარადიოლოკაციო დამიზნება ხორციელდება ან დასაფრენად შესვლის საფეხურზე დაფრენის უზრუნველყოფი საშუალებებისაკენ მიმართვის მიზნით, ან იმ წერტილისაკენ, საიდანაც შეიძლება რლს-ის საშუალებით დასაფრენად შესვლა ან წერტილისაკენ, საიდანაც შესაძლებელია დასაფრენად ვიზუალური შესვლა.

	GEORGIAN 620 RADAR CONTACT VECTORING FOR ILS APPROACH RUNWAY 27 QNH 1008 GEORGIAN 620 LEAVE LU NDB HEADING 110		TBILISI ARRIVAL GEORGIAN 620 HEAVY FL 60 APPROACHING NORTH CROSS INFORMATION GOLF ILS APPROACH RUNWAY 27 QNH 1008 GEORGIAN 620 LEAVING LU NDB HEADING 110 GEORGIAN 620
---	--	---	--

GEORGIAN 620 REPORT SPEED	GEORGIAN 620 SPEED 250 KNOTS
GEORGIAN 620 REDUCE TO MINIMUM CLEAN SPEED	REDUCING TO 210 KNOTS GEORGIAN 620
GEORGIAN 620 DESCEND TO 2 500 FEET QNH 1008, TRANSITION LEVEL 50 NUMBER 4 IN TRAFFIC	LEAVING FL 60 DESCENDING TO 2 500 FEET QNH 1008, TRANSITION LEVEL 50 GEORGIAN 620
GEORGIAN 620 POSITION 10 MILES NORTH EAST OF TBILISI	ROGER GEORGIAN 620
GEORGIAN 620 TURN RIGHT HEADING 180 FOR BASE LEG	RIGHT HEADING 180 GEORGIAN 620
GEORGIAN 620 12 MILES FROM TOUCHDOWN REDUCE TO MINIMUM APPROACH SPEED, TURN RIGHT HEADING 230 CLEARED FOR ILS APPROACH RUNWAY 27 REPORT ESTABLISHED	REDUCING TO MINIMUM APPROACH SPEED RIGHT HEADING 230 CLEARED FOR ILS APPROACH RUNWAY 27 WILCO GEORGIAN 620
GEORGIAN 620 NO ATC SPEED RESTRICTIONS, CONTACT TOWER 118.9	GEORGIAN 620 ESTABLISHED
	118.9 GEORGIAN 620

შენიშვნა: რლს-ის მეთვალყურე საჰაერო ხომალდის პილოტს დასაფრენად შესვლის დასკვნით საფეხურზე ერთხელ მაინც უნდა აცნობოს მისი ადგილმდებარეობა.

2. ზემოთ მოყვანილ მაგალითში საჰაერო ხომალდის დასაფრენად შესვლის სიჩქარე შემცირდა წინმაგალ საჰაერო ხომალდთან სათანადო ეშელონირების უზრუნველყოფის მიზნით. სიჩქარის ცვლილებამ ხშირად შეიძლება შეამციროს სარადიოლოკაციო დამიზნების აუცილებლობა დასაფრენად შესვლის რიგითობის შემოღებისას. იქ, სადაც შესაბამისი ეშელონირების უზრუნველსაყოფად საკმარისი არ არის სიჩქარის ცვლილება, შეიძლება საჭირო გახდეს დამატებითი სარადიოლოკაციო დამიზნება.

	GEORGIAN 620 MAKE A THREE SIXTY TURN LEFT FOR DELAY		THREE SIXTY TURN LEFT GEORGIAN 620
ა5	GEORGIAN 620 CONTINUE PRESENT HEADING TAKING YOU THROUGH THE LOCALIZER FOR SPACING		

მუხლი 43. დასაფრენად შესვლა მიმოხილვითი რღს-ით

1. მიმოხილვითი რღს-ით სარგებლობისას, პილოტს ეცნობება მანძილი დაფრენის წერტილამდე, რეკომენდებული აბსოლუტური ან ფარდობითი სიმაღლე და მითითებები აზიმუტის შესახებ, რათა წარმატებით განახორციელოს დასაფრენად შესვლა. წინამდებარე მაგალითში ნავარაუდევია, რომ საჰაერო ხომალდი მიმართული იყო დასაფრენად შესვლის დასკვნით საფეხურზე მიწასთან შეხების წერტილიდან 8 საზ. მილის დაშორებით, 2200 ფუტ აბსოლუტურ სიმაღლეზე და მიწასთან შეხების წერტილის შემადლეა 300 ფუტია. რეკომენდებული სიმაღლე 30-იან გლისადასთან მიმართებით.

	GEORGIAN 620 TBS APPROACH THIS WILL BE A SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY 27 TERMINATING AT 1 MILE FROM TOUCHDOWN OBSTACLE CLEARANCE ALTITUDE 600 FEET MAINTAIN 2 200 FEET CHECK YOUR MINIMA		TBS APPROACH GEORGIAN 620 HEAVY
	GEORGIAN 620 TURN RIGHT HEADING 275 FOR FINAL REPORT RUNWAY IN SIGHT (იხილე შენიშვნა 3)		MAINTAINING 2 200 FEET RUNWAY 27 GEORGIAN 620
	GEORGIAN 620 6 MILES FROM TOUCHDOWN COMMENCE DESCENT NOW TO MAINTAIN A 3 DEGREE GLIDE PATH		RIGHT HEADING 275 GEORGIAN 620
	GEORGIAN 620 CHECK GEAR DOWN AND LOCKED		GEORGIAN 620 DESCENDING
	GEORGIAN 620 5½ MILES FROM TOUCHDOWN ALTITUDE SHOULD BE 2 000 FEET		GEORGIAN 620
	GEORGIAN 620 GOING RIGHT OF TRACK TURN LEFT FIVE DEGREES HEADING 270		GEORGIAN 620
	GEORGIAN 620 5 MILES FROM TOUCHDOWN ALTITUDE SHOULD BE 1 900 FEET		HEADING 270 GEORGIAN 620
	GEORGIAN 620 CLOSING SLOWLY FROM THE RIGHT 4½ MILES FROM TOUCHDOWN ALTITUDE SHOULD BE 1 700 FEET		GEORGIAN 620
			GEORGIAN 620

GEORGIAN 620 RUNWAY 27
CLEARED TO LAND WIND CALM

RUNWAY 27 CLEARED TO LAND
GEORGIAN 620

GEORGIAN 620 4 MILES FROM
TOUCHDOWN ALTITUDE SHOULD
BE 1 600 FEET DO NOT
ACKNOWLEDGE FURTHER
TRANSMISSIONS

GEORGIAN 620 3½ MILES FROM
TOUCHDOWN ALTITUDE SHOULD
BE 1 400 FEET

GEORGIAN 620 ON TRACK TURN
RIGHT THREE DEGREES HEADING
272 3 MILES FROM TOUCHDOWN
ALTITUDE SHOULD BE 1 300 FEET

GEORGIAN 620 2½ MILES FROM
TOUCHDOWN ALTITUDE SHOULD
BE 1 100 FEET

GEORGIAN 620 2 MILES FROM
TOUCHDOWN ALTITUDE SHOULD
BE 900 FEET

GEORGIAN 620 ON TRACK
HEADING IS GOOD 1½ MILES
FROM TOUCHDOWN ALTITUDE
SHOULD BE 800 FEET

GEORGIAN 620 RUNWAY IN SIGHT

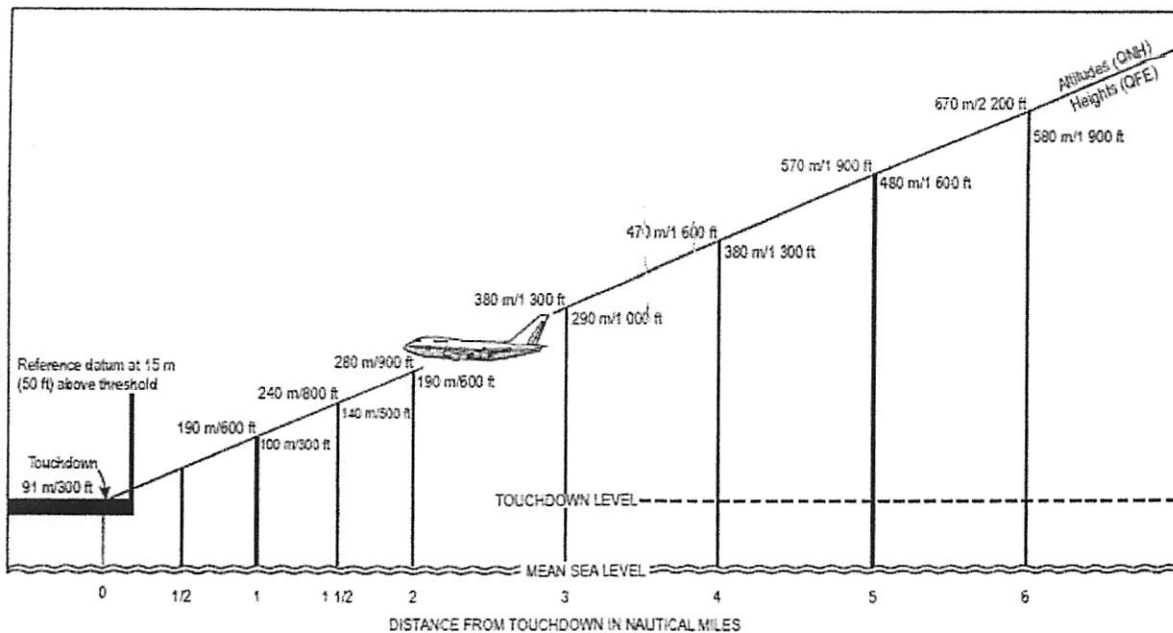
GEORGIAN 620 ON TRACK 1 MILE
FROM TOUCHDOWN,
APPROACH COMPLETED AFTER
LANDING CONTACT TOWER ON
118.7

შენიშვნა 1: იმ შემთხვევაში, როდესაც მიმოხილვითი რლს-ით დასაფრენად შესვლის პროცედურები წყდება მიწასთან შეხების წერტილამდე 2 მილის მანძილზე, მაშინ მიწასთან შეხების წერტილამდე მანძილის გადაცემა და რეკომენდებული სიმაღლეების შემოწმება ხორციელდება ყოველი მილის შემდეგ. იმ შემთხვევაში, როდესაც მიმოხილვითი რლს-ით დასაფრენად შესვლის პროცედურები წყდება მიწასთან შეხების წერტილამდე 2 მილზე ნაკლებ მანძილზე, მაშინ მსგავსი შემოწმება უნდა განხორციელდეს ყოველი ნახევარი მილის ინტერვალით.

შენიშვნა 2: მოსალოდნელია, რომ საჰაერო ხომალდი უპასუხებს ყველა გადაცემას. მაგრამ, იმ შემთხვევაში, როდესაც მიმოხილვითი რლს-ით დასაფრენად შესვლის პროცედურები წყდება მიწასთან შეხების წერტილამდე 2 მილზე ნაკლებ მანძილზე, მაშინ მეთვალყურის მიერ გადაცემა არ უნდა შეწყდეს 5 წმ-ზე მეტი ინტერვალით და მიწასთან შეხების წერტილამდე 4 მილის ფარგლებში საჰაერო ხომალდისგან არანაირი პასუხი არ არის მოსალოდნელი.

შენიშვნა 3: იმ შემთხვევაში, როდესაც მიმოხილვითი რლს-ით დასაფრენად შესვლისას პილოტი მოახსენებს, რომ ხედავს ადზ-ს და სარწმუნოა, რომ დაფრენა წარმატებით განხორციელდება, შეიძლება შეწყდეს დასაფრენად შესვლა მიმოხილვითი რლს-ით.

შენიშვნა 4: მე-2 ნახაზზე მოცემულია 3⁰-იანი გლისადისტოვის წინასწარ გაანგარიშებული დონეები, როდესაც მიწასთან შეხების წერტილის შემადგენლობა 300 ფუტია ზღვის საშუალო დონიდან (AMSL).



მუხლი 44. დასაფრენად შესვლა დასაფრენად ზუსტი შესვლის რადიოლოკატორით

- დასაფრენად ზუსტი შესვლის რადიოლოკატორით დასაფრენად შესვლისას, უწყვეტი რადიოკავშირის დროს, მეთვალყურე კურსის შესახებ მითითებების მიცემასთან ერთად, იძლევა ინფორმაციას ფარდობით სიმაღლეებზე გლისადასთან მიმართებით, ასევე მითითებებს მაკორექტირებელ მოქმედებებზე, თუ სხ მიფრინავს გლისადის ქვევით ან ზევით. ქვემოთ მოყვანილ მაგალითში, სადაც გამოყენებულია 3-გრადუსიანი გლისადა თბილისის ადზ31-თან, დაშვებულია, რომ დასაფრენად ზუსტი შესვლის რადიოლოკატორის მოქმედების არეში სხ მიმართულია რადიოლოკატორით და ამოცნობილია ამ რადიოლოკატორის მეთვალყურის მიერ სარადიოლოკაციო მართვის გადაცემისას.



**GEORGIAN 620 TBILISI
PRECISION REPORT HEADING
AND ALTITUDE**



**HEADING 240 AT 3 000 FEET
GEORGIAN 620**

**GEORGIAN 620 THIS WILL BE A PRECISION RADAR APPROACH
RUNWAY 27, OBSTACLE CLEARANCE ALTITUDE 400 FEET
POSITION 6 MILES EAST OF TBILISI TURN RIGHT
HEADING 260 DESCEND TO 2 500 FEET QNH 1014**

PRECISION APPROACH RUNWAY 27, HEADING 260
DESCENDING TO 2 500 FEET QNH 1014 GEORGIAN 620

**GEORGIAN 620 CLOSING FROM THE RIGHT TURN
RIGHT HEADING 270**

RIGHT HEADING 270 GEORGIAN 620

GEORGIAN 620 ON TRACK APPROACHING GLIDE PATH HEADING IS GOOD

GEORGIAN 620 REPORT RUNWAY IN SIGHT

GEORGIAN 620

GEORGIAN 620 DO NOT ACKNOWLEDGE FURTHER TRANSMISSIONS, ON TRACK APPROACHING GLIDE PATH . . . CHECK YOUR MINIMA . . . COMMENCE DESCENT

NOW AT 500 FEET PER MINUTE . . . I SAY AGAIN 500 FEET PER MINUTE . . . CHECK GEAR DOWN AND LOCKED . . . ON GLIDE PATH 5 MILES FROM TOUCHDOWN . . . SLIGHTLY LEFT OF TRACK, TURN RIGHT 5 DEGREES NEW HEADING 275 I SAY AGAIN 275 . . . 4 MILES FROM TOUCHDOWN SLIGHTLY BELOW GLIDE PATH . . . 100 FEET

TOO LOW ADJUST RATE OF DESCENT . . . STILL 50 FEET TOO LOW, TURN LEFT 3 DEGREES HEADING 272 ON TRACK 3 MILES FROM TOUCHDOWN . . . COMING BACK TO THE GLIDE PATH . . . ON GLIDE PATH 2½ MILES FROM TOUCHDOWN RESUME NORMAL RATE OF DESCENT . . . GEORGIAN 620 CLEARED TO LAND . . . ON GLIDE PATH . . . HEADING 272 IS GOOD SLIGHTLY ABOVE GLIDE PATH . . . 2 MILES FROM TOUCHDOWN . . . COMING BACK TO THE GLIDE PATH . . . ON GLIDE PATH 1¼ MILES FROM TOUCHDOWN . . . TURN LEFT 2 DEGREES NEW HEADING 270 . . . 1½ MILES FROM TOUCHDOWN

. . . ON GLIDE PATH 1¼ MILES FROM TOUCHDOWN RATE OF DESCENT IS GOOD ON GLIDE PATH 1 MILE FROM TOUCHDOWN . . . ¾ OF A MILE FROM TOUCHDOWN ON GLIDE PATH . . . ½ MILE FROM TOUCHDOWN ON GLIDE PATH . . .

¾ MILE FROM TOUCHDOWN APPROACH COMPLETED AFTER LANDING CONTACT TOWER ON 118.7

GEORGIAN 620 RUNWAY IN SIGHT

2. როდესაც დასაფრენად ზუსტი შესვლის რადიოლოკატორის ეკრანზე რადიოლოკაციური ნიშნული აჩვენებს, რომ პილოტი ახორციელებს დასაფრენად წარუმატებელ შესვლას, მაშინ რადიოლოკატორის მეთვალყურე, თუ არის საკმარისი დრო პილოტისგან პასუხის მისაღებად, ატყობინებს სხ-ს მის ფარდობით სიმაღლეს გლისადის ზემოთ და ეკითხება, გადაწყვეტილი აქვს თუ არა მეორე წრეზე წასვლა.



. . . SLIGHTLY ABOVE GLIDE PATH
3 MILES FROM
TOUCHDOWN . . . STILL ABOVE
GLIDE PATH 2½ MILES FROM
TOUCHDOWN — GOING
FURTHER ABOVE GLIDE PATH 2
MILES FROM TOUCHDOWN ARE
YOU GOING AROUND

3. მსგავს ვითარებაში, მაგრამ პილოტისგან პასუხის მისაღებად დროის უქონლობისას, მეთვალყურემ უნდა განაგრძოს მითითებების მიცემა დასაფრენად ზუსტი შესვლის მიხედვით, აცნობებს რა საჭირო ხომალდს გადახრის შესახებ. იმ შემთხვევაში, როდესაც ცხადი ხდება, რომ პილოტი განახორციელებს მეორე წრეზე წასვლას გადაცემის შეწყვეტის ჩვეულ წერტილამდე ან მის შემდეგ, რადიოლოკატორის მეთვალყურე იძლევა მეორე წრეზე წასვლის მითითებას.

თავი VIII. რაიონული სამეთვალყურეო მომსახურება

მუხლი 45. რაიონული სამეთვალყურეო ორგანოები

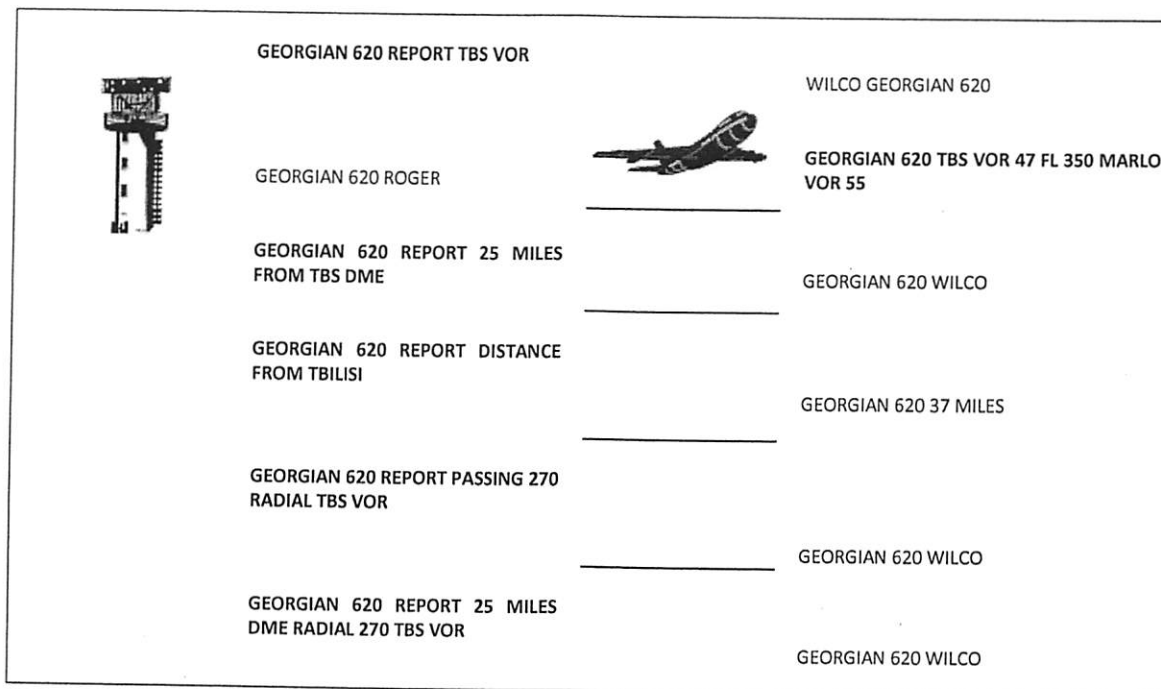
1. რაიონული სამეთვალყურეო ორგანოები განსხვავდებიან მასშტაბურობით ერთ პერსონიანი პროცედურული პუნქტიდან მსხვილ რთულ ცენტრამდე, სადაც არსებობს გაფრენის, მოფრენის და აეროდრომის რაიონში მოძრაობის მართვის სექტორები, უზრუნველყოფილი რადიოლოკატორით.
2. რაიონული სამეთვალყურეო მომსახურებისას გამოყენებული ფრაზეოლოგია მოცემულია მე-3 თავში. მაგრამ რაიონული სამეთვალყურეო მომსახურებისას გამოყენებული მითითებები (კერძოდ, იქ, სადაც არ არის რადიოლოკატორი) უკავშირდება განსაკუთრებულ პირობებს და განკუთვნილია საჰაერო ხომალდების ეშელონირებისთვის.

შენიშვნა: მაგალითებში მოცემულია ჯვარედინი ფრაზეოლოგია, რომელიც გამოიყენება რაიონული სამეთვალყურეო მომსახურებისას. ეს მაგალითები შეიძლება შეიცვალოს ან შეივსოს საჰაერო მოძრაობის პრევალირებულ პირობებზე დამოკიდებულებით.

	GEORGIAN 620 MAINTAIN FL 350 EXPECT DESCENT AFTER DF		GEORGIAN 620 REQUEST DESCENT
			MAINTAINING FL 350 GEORGIAN 620
	GEORGIAN 620 MAINTAIN FL 350 UNTIL ADVISED		MAINTAINING FL 350 GEORGIAN 620
	GEORGIAN 620 DESCEND TO FL 130 CROSS KTS VOR FL 170 OR ABOVE		LEAVING FL 350 DESCENDING TO FL 130 CROSS KTS VOR FL 170 OR ABOVE GEORGIAN 620
	GEORGIAN 620 ADVISE IF ABLE TO CROSS KTS VOR AT 52		GEORGIAN 620 AFFIRM
	GEORGIAN 620 CROSS KTS VOR AT 52 OR LATER		CROSS KTS VOR AT 52 OR LATER GEORGIAN 620
	GEORGIAN 620 LANDING DELAYS AT TBILISI ADVISE IF ABLE TO LOSE TIME EN ROUTE		GEORGIAN 620 AFFIRM
	GEORGIAN 620 ADVISE IF ABLE TO PROCEED PARALLEL OFFSET		GEORGIAN 620 AFFIRM
	GEORGIAN 620 PROCEED OFFSET 5 MILES RIGHT OF M747 UNTIL ABEAM BANUT		PROCEEDING OFFSET 5 MILES RIGHT OF M747 UNTIL ABEAM BANUT GEORGIAN 620
	GEORGIAN 620 REPORT REVISED ESTIMATE FOR LU NDB		GEORGIAN 620 ESTIMATE LU NDB 1246

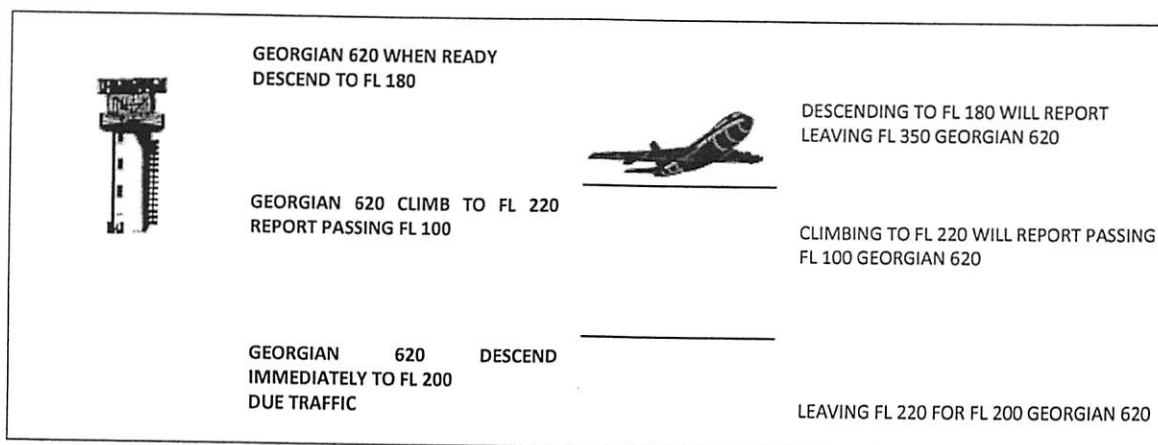
მუხლი 46. ინფორმაცია ადგილმდებარეობის შესახებ

1. ეშელონირების უზრუნველსაყოფად პილოტს ჩვეული შეტყობინებების გარდა, შეიძლება მიეთითოს ადგილმდებარეობაზე დამატებითი ინფორმაციის მიწოდება.



მუხლი 47. ინფორმაცია ფრენის ეშელონის შესახებ

1. ინფორმაცია ფრენის ეშელონის შესახებ მოიცავს სიმაღლის აღებისა და დაშვების ნებართვებს, ან ეშელონის აღების, გათავისუფლებისა და გავლის შესახებ მითითებებსა და შეტყობინებებს ამ მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად. თუ მიღებული არ არის სხვა რაიმე რეკომენდაცია, მაშინ მიიჩნევა, რომ სხ რაც შეიძლება სწრაფად გაათავისუფლებს აღნიშნულ ეშელონს.



2. სხ-ს შეუძლია მოითხოვოს მეთვალყურეობის ქვეშ მყოფი საჰაერო სივრციდან გასვლის ნებართვა დაშვების გზით.

	GEORGIAN 620 CLEARED FOR DESCENT REPORT PASSING 5 500 FEET QNH 1014		GEORGIAN 620 REQUEST TO LEAVE CONTROLLED AIRSPACE BY DESCENT
			LEAVING 7 000 FEET WILL REPORT PASSING 5 500 FEET QNH 1014 GEORGIAN 620

შენიშვნა: ზემოთ მოყვანილ მაგალითში საჰაერო ტრასის ქვედა საზღვარი 5500 ფუტია.

- სხ-ს შეუძლია მოითხოვოს ნებართვა სიმაღლის აღებაზე ან დაშვებაზე დამოუკიდებელი ემულონირებისას და ვმპ-ში ფრენის შესრულებისას. ნებართვა მოიცავს ინფორმაციას შესაბამისი მოძრაობის შესახებ.

	GEORGIAN 620 DESCEND TO FL 60, MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC FROM FL 90 TO FL 70, TRAFFIC WESTBOUND FRIENDSHIP FL 80 ESTIMATING TBS VOR AT 07		GEORGIAN 620 REQUEST VMC DESCENT TO FL 60
			LEAVING FL 100 DESCENDING TO FL 60 MAINTAINING VMC FL 90 TO FL 70 TRAFFIC AT FL 80 GEORGIAN 620

მუხლი 48. საჰაერო ხომალდების შესვლა საჰაერო ტრასებზე

- სხ-მ, რომელიც ითხოვს საჰაერო ტრასაზე შესვლის ნებართვას, მოთხოვნა უნდა გაუგზავნოს სმმ-ს შესაბამის ორგანოს. ფრენის წარდგენილი გეგმის არარსებობისას, მოთხოვნა უნდა მოიცავდეს სხ-დან მიწოდებულ ფრენის გეგმას.

	GEORGIAN 620 TBILISI CONTROL GEORGIAN 620 CLEARED TO TBILISI FLIGHT PLANNED ROUTE FL 240. JOIN N644 TETRO AT FL 240. GEORGIAN 620 CORRECT		TBILISI CONTROL GEORGIAN 620 GEORGIAN 620 REQUESTING CLEARANCE TO JOIN N644 AT TETRO CLEARED TO TBILISI VIA TETRO FLIGHT PLANNED ROUTE FL 240. TO ENTER CONTROLLED AIRSPACE FL 240 GEORGIAN 620
---	--	---	--

- მოძრაობის პრევალირებული პირობებიდან გამომდინარე, ნებართვა შეიძლება არ გაიცეს დაუყოვნებლივ.

	GEORGIAN 620 REMAIN OUTSIDE CONTROLLED AIRSPACE EXPECT CLEARANCE AT 55		REMAINING OUTSIDE GEORGIAN 620
---	---	---	---------------------------------------

3. იმ შემთხვევაში, როდესაც ფრენის მოთხოვნილი ეშელონი დაკავებულია, მეთვალყურე უნდა შესთავაზოს სხვა მისაღები ეშელონი.

	GEORGIAN 620 FL 240 NOT AVAILABLE DUE TRAFFIC. ALTERNATIVES ARE FL 220 OR FL 260. ADVISE.		GEORGIAN 620 REQUEST FL 240
			GEORGIAN 620 ACCEPT FL 220

მუხლი 49. საჰაერო ხომალდების გასვლა საჰაერო ტრასებიდან

სხ-ს, რომელიც გადის მეთვალყურეობის ქვეშ მყოფი საჰაერო სივრციდან, ჩვეულებრივ, მიეთითება გასვლის კონკრეტული წერტილი და ასევე მიეწოდება ეშელონირებისთვის საჭირო ყველა სხვა მითითებები.

	GEORGIAN 620 CLEARED TO LEAVE N644 VIA TETRO. MAINTAIN FL 230 WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE		CLEARED TO LEAVE N644 VIA TETRO. MAINTAINING FL 230 WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE GEORGIAN 620
--	---	---	--

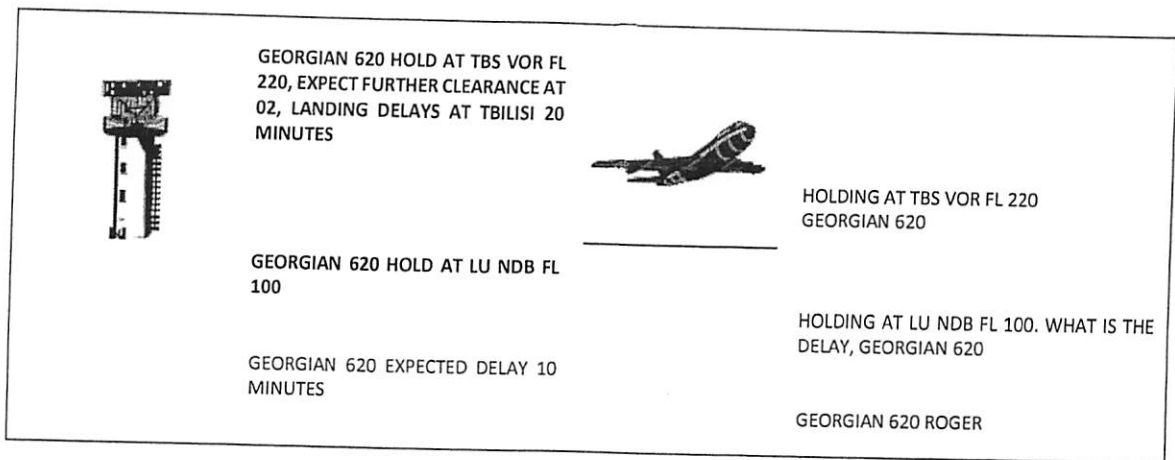
მუხლი 50. საჰაერო ტრასების გადაკვეთა სხ-ების მიერ

1. სხ-მ, რომელიც ფრენას ახორციელებს სფწ-ით, საჰაერო ტრასის გადაკვეთის აუცილებლობისას, ნებართვის მისაღებად უნდა მიმართოს სმმ-ს შესაბამის ორგანოს.

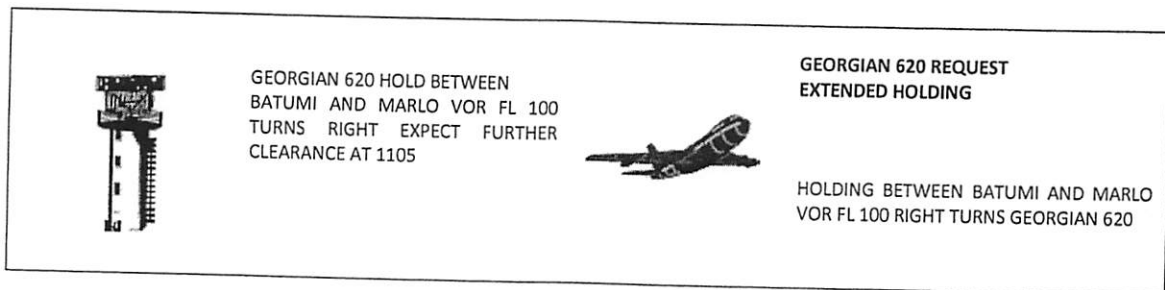
	G-DCAB TBILISI CONTROL		TBILISI CONTROL G-DCAB
	4-AA IS CLEARED TO CROSS N644 AT TBS VOR FL 80		G-DCAB PA31 20 MILES NORTH OF TBS VOR FL 80 TBS VOR AT 33 REQUEST CLEARANCE TO CROSS AIRWAY N644 AT TBS VOR
	4-AA REPORT TBS VOR		CLEARED TO CROSS N644 AT TBS VOR FL 80 4-AA
			4-AA

მუხლი 51. ფრენები მარშრუტზე მოცდით

1. თუ სავალდებულოა სხ-ს მოცდა მარშრუტზე, მეთვალყურე იძლევა მითითებას შეყოვნებაზე და აცნობებს მოძრაობის გაგრძელების სავარაუდო დროს. გაურკვევლობის შემთხვევაში, სავალდებულოა ასევე შეყოვნების მიზეზების მითითება.

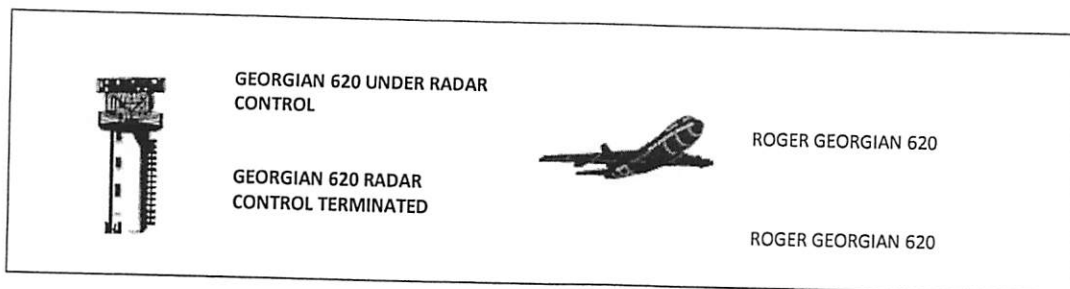


2. მარშრუტზე მოცდისას საჰაერო ხომალდი ჩვეულებრივ ახორციელებს ფრენას მოცდის მარცხენა ან მარჯვენა პროცედურის მიხედვით, რომელიც ეფუძნება სმმ-ს მარშრუტის მიმართულების ხაზს. ხანგრძლივი მოცდისას პილოტს შეუძლია მოითხოვოს ან მიიღოს მოცდის დაშორებულ პროცედურაზე ფრენის ნებართვა.



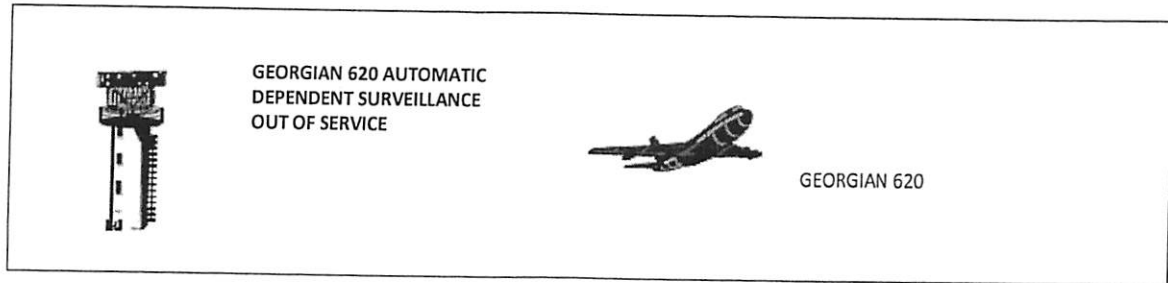
მუხლი 52. საჰაერო მოძრაობის მომსახურება (სმმ) მიმოხილვითი რადიოლოკატორით

1. მიმოხილვითი რადიოლოკატორის მეშვეობით სმმ-ს უზრუნველყოფის არეში გამოყენებული ფრაზეოლოგია ჩვეულებრივ წარმოადგენს წინამდებარე თავის წინა პუნქტებით დეტალურად მოცემული ფრაზეოლოგიის და მე-6 თავით მოცემული, მიმოხილვითი რადიოლოკატორით სმმ-ს უზრუნველყოფის ძირითადი ფრაზეოლოგიის შეთავსებას.
2. გაურკვევლობის შემთხვევაში, მეთვალყურე ჩვეულებრივ აცნობებს პილოტს, რომ საჰაერო ხომალდზე ხორციელდება რადიოლოკაციური კონტროლი.



მუხლი 53. ავტომატური დამოკიდებული დაკვირვება (ADS)

1. იმ შემთხვევაში, როდესაც ADS-მომსახურება უარესდება, პილოტს აღნიშნულზე შეიძლება ეცნობოს სამეტყველო კავშირით.



მუხლი 54. ფრენების მართვა ოკეანეების თავზე

1. მიუხედავად იმისა, რომ ოკეანის თავზე ფრენების მართვასთან დაკავშირებით გამოყენებული ფრაზეოლოგია ძირითადად იგივეა, რაც სახელმძღვანელოში მოცემული, უფრო ზუსტი მითითებების მისაღებად რეკომენდებულია შესაბამისი რეგიონული წესების გამოყენება.
2. ოკეანის თავზე ფრენების მართვა ჩვეულებრივ ხორციელდება მაღალი სიხშირის (HF) დიაპაზონში. ამგვარად, კავშირი „პილოტი-მეთვალყურე“, რომელიც წარმოებს მეტად მაღალი სიხშირის (VHF) არხებით „ჰაერი-მიწა“, ხშირად იცვლება კავშირით, რომელიც ხორციელდება რადისტის მეშვეობით ან „ჰაერი-მიწა“ კავშირის ოპერატორის მეშვეობით. შესაბამისად, ოკეანის თავზე მყოფი საჰაერო ხომალდის შეტყობინებას მეთვალყურეს გადასცემს „ჰაერი-მიწა“ კავშირის ოპერატორი და პასუხიც იგზავნება იგივენაირად. ოკეანის თავზე არსებულ საჰაერო სივრცეში ფრენის მართვასთან დაკავშირებით ინფორმაციის და მითითებების გაცვლისას პილოტებმა და მეთვალყურეებმა უნდა გაითვალისწინონ დაყოვნების ფაქტორი, რასაც ადგილი აქვს მესამე მხარის მეშვეობით კავშირის წარმართვისას.

თავი IX. ავარიული და სასწრაფო კავშირის წესები. წესები კავშირის მტყუნებისას

მუხლი 55. უბედურების და გადაუდებლობის მდგომარეობა

ა) უბედურება: მდგომარეობა, როდესაც არის სერიოზული და (ან) უშუალო საფრთხე და საჭიროა დაუყოვნებელი დახმარება;

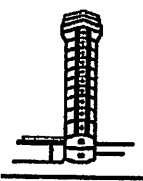
ბ) გადაუდებლობა: მდგომარეობა, რომელიც შეეხება საჰაერო ხომალდის ან სხვა სატრანსპორტო საშუალების ან სხ-ზე ან მხედველობის არეში მყოფი რომელიმე პირის უსაფრთხოებას, მაგრამ რომელიც არ საჭიროებს დაუყოვნებელ დახმარებას.

1. შეტყობინების დასაწყისში წარმოთქმული სიტყვა „MAYDAY“ მიუთითებს, რომ ეს არის უბედურების შეტყობინება, ხოლო შეტყობინების დასაწყისში წარმოთქმული სიტყვა „PAN PAN“ მიუთითებს, რომ ეს არის სასწრაფო შეტყობინება. ვითარების შესაბამისად, უბედურების ან გადაუდებლობის მდგომარეობით გამოწვეული საწყისი გამოძახების დასაწყისში სიტყვები „MAYDAY“ ან „PAN PAN“ სასურველია წარმოითქვას სამჯერ.
2. უბედურების შეტყობინებას აქვს უპირატესობა ყველა სხვა შეტყობინებასთან მიმართებით, ხოლო გადაუდებელ შეტყობინებას უპირატესობა აქვს ყველა სხვა შეტყობინებასთან მიმართებით, გარდა უბედურებისა.
3. პილოტმა, რომელიც გადასცემს გადაუდებლობის ან უბედურების სიგნალებს, გამეორების თავიდან აცილების მიზნით, უნდა შეეცადოს ილაპარაკოს ნელა და გარკვევით.
4. პილოტმა უნდა გამოიყენოს ამ თავით გადმოცემული ფრაზოლოგიის წესები კონკრეტული საჭიროებისა და მის განკარგულებაში არსებული დროის შესაბამისად.
5. პილოტმა უნდა მოითხოვოს დახმარება ყოველთვის, როდესაც საეჭვოა ფრენის უსაფრთხოება. ამით შესაძლებელია უფრო სერიოზული საფრთხის წარმოქმნის აცილება.
6. უბედურების ან გადაუდებლობის სიგნალი ჩვეულებრივ უნდა გადაიცეს მოცემულ მომენტში გამოყენებულ სიხშირეზე. ავარიული კავშირი უნდა განხორციელდეს ამ სიხშირეზე, თუ შეუძლებელია უფრო არსებითი დახმარება სხვა სიხშირეზე გადასვლით. 121,5 მჰც სიხშირე გამოყოფილია საერთაშორისო საავიაციო საავარიო სიხშირედ, თუმცა ყველა სააერონავიაციო სადგური არ აწარმოებს ამ სიხშირის განუწყვეტელ მოსმენას. აღნიშნული მდგომარეობა არ გამორიცხავს კავშირის სხვა სიხშირეებით, მათ შორის, თუ ეს აუცილებელი ან სასურველია, მოძრავი საზღვაო საზღაპრის რადიოსატელეფონო სიხშირეებით სარგებლობას.
7. თუ უბედურების ან გადაუდებლობის მდგომარეობაში მყოფ საჰაერო ხომალდს არ პასუხობს გამოძახებული სახმელეთო სადგური, მაშინ პასუხს იძლევა ნებისმიერი სხვა სახმელეთო სადგური ან საჰაერო ხომალდი და უწყეს ნებისმიერ შესაძლო დახმარებას.
8. სადგური, რომელიც პასუხობს უბედურების ან გადაუდებლობის მდგომარეობაში მყოფ საჰაერო ხომალდს, ვალდებულია გადასცეს მხოლოდ ის ინფორმაცია, რჩევა ან მითითება, რომელიც დაეხმარება პილოტს. არაფრისმომცემმა რჩევებმა შეიძლება გამოიწვიოს პილოტის ყურადღების გაფანტვა მაშინ, როდესაც მას არ გააჩნია არც ერთი თავისუფალი წუთი.

9. სააერონავიგაციო სადგურებმა თავი უნდა შეიკავონ იმ სიხშირით სარგებლობისგან, რომელზეც ხორციელდება ავარიული ან გადაუდებელი გადაცემები, თუ ისინი უშუალოდ არ ახორციელებენ დახმარებას ან სანამ არ დამთავრდება ავარიული გადაცემები.
10. თუ უბედურების შეტყობინება გზაგადაჭრილი და შესაბამისად არ არის დამოწმებული მისი მიღება, მაშინ საჰაერო ხომალდმა, რომელმაც მიიღო უბედურების ეს შეტყობინება, თუ მას დრო და მდგომარეობა აძლევს ამის საშუალებას, უნდა დაადასტუროს იგი და შემდეგ გადასცეს რადიოკავშირის მეშვეობით.

მუხლი 56. შეტყობინება განსაცდელში მყოფი საჰაერო ხომალდის შესახებ

1. უბედურების შეტყობინება უნდა მოიცავდეს ქვემოთ მოყვანილი პუნქტებიდან რაც შეიძლება მეტს და, შემდგომ დაგვარად, შემდეგი თანამიმდევრობით:
 - ა) სადგურის დასახელება, რომელსაც ეგზავნება შეტყობინება;
 - ბ) საჰაერო ხომალდის ამოსაცნობი ინდექსი;
 - გ) უბედურების მდგომარეობის მახასიათებელი;
 - დ) საჰაერო ხომალდის მეთაურის გადაწყვეტილება;
 - ე) სხ-ს ადგილმდებარეობა, ფრენის ეშელონი და კურსი;
 - ვ) ნებისმიერი სხვა სასარგებლო ინფორმაცია.

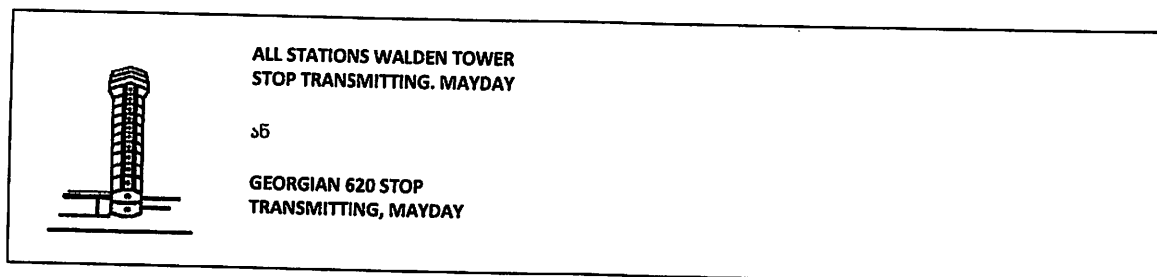
		MAYDAY MAYDAY MAYDAY WALDEN TOWER 4L-ABC ENGINE ON FIRE MAKING FORCED LANDING 20 MILES SOUTH OF WALDEN. PASSING 3 000 FEET HEADING 360
4L-ABC WALDEN TOWER ROGER MAYDAY WIND AT WALDEN 350 DEGREES 10 KNOTS, QNH 1008	4L-ABC WALDEN TOWER ROGER MAYDAY CLEARED STRAIGHT-IN APPROACH RUNWAY 35 WIND 360 DEGREES 10 KNOTS QNH 1008, YOU ARE NUMBER ONE	MAYDAY MAYDAY MAYDAY WALDEN TOWER 4L-ABC ENGINE FAILED. WILL ATTEMPT TO LAND YOUR FIELD, 5 MILES SOUTH, 4 000 FEET HEADING 360
CLEARED STRAIGHT-IN APPROACH RUNWAY 35 QNH 1008 4L-ABC		

2. მოთხოვნების მიზანს არ წარმოადგენს ხელი შეუშალოს საჰაერო ხომალდს გამოიყენოს მის განკარგულებაში არსებული ყველა საშუალება, რათა მიიპყროს ყურადღება და აცნობოს საკუთარი მდგომარეობის შესახებ (მათ შორის, გამოიყენოს მმრლ-ის (SSR) შესაბამისი კოდი, 7700) ან აცნობოს რომელიმე სადგურს, რომელსაც გააჩნია საშუალებები განსაცდელში მყოფი საჰაერო ხომალდის დასახმარებლად. თუ გადამცემი სადგური თავად არ იმყოფება განსაცდელში, მაშინ ნებადართულია ამ მუხლის 1-ლი პუნქტით მითითებული ინფორმაციის სხვა თანამიმდევრობით გადაცემა, იმ პირობით, რომ ვითარება ზუსტად იქნება გადმოცემული.

- სადგური, რომელსაც გადაეცემა შეტყობინება, ჩვეულებრივ წარმოადგენს საჰაერო ხომალდთან კავშირზე მყოფ სადგურს ან სადგურს, რომლის პასუხისმგებლობის რაიონშიც ხორციელდება აღნიშნული საჰაერო ხომალდის ფრენა.

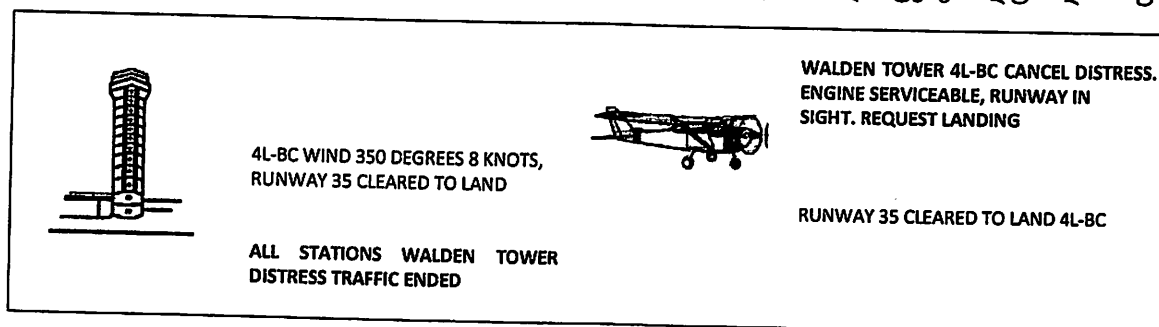
მუხლი 57. რადიოდუმილის რეჟიმის შემოღება უბედურების შეტყობინებისას

- განსაცდელში მყოფ საჰაერო ხომალდს ან ამ საჰაერო ხომალდის მმართველ სადგურს შეუძლია შემოიღოს რადიოდუმილის შუალედი აღებულ სიხშირეზე მომუშავე ყველა საჰაერო ხომალდის ან კონკრეტული სხ-თვის, რომელიც ხელს უშლის ავარიულ რადიოკავშირს. ეს საჰაერო ხომალდები დუმილს ინარჩუნებენ მანამ, სანამ არ მიიღებენ ცნობას ავარიული კავშირის დამთავრების შესახებ.



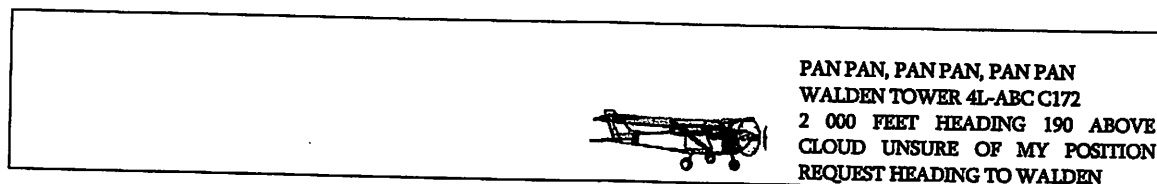
მუხლი 58. უბედურების მდგომარეობის და რადიოდუმილის რეჟიმის დამთავრება

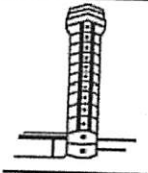
- თუ სხ აღარ იმყოფება განსაცდელში, იგი იძლევა შეტყობინებას, რომელიც აუქმებს უბედურების მდგომარეობას.
- თუ ავარიული მდგომარეობის მმართველი სადგურისათვის ცნობილი ხდება, რომ სხ აღარ იმყოფება ავარიულ ვითარებაში, მაშინ იგი წყვეტს ავარიული რადიოკავშირს და აუქმებს დუმილის შუალედს.



მუხლი 59. სასწრაფო შეტყობინებები

- სხ-ს მიერ გაცემული სასწრაფო შეტყობინება, მდგომარეობისა მიხედვით, უნდა შეიცავდეს 56-ე მუხლის 1-ლი პუნქტით მითითებული ინფორმაციიდან, რაც შეიძლება მეტს. სიგნალი უნდა გადაიცეს იმ მომენტისათვის გამოყენებულ სიხშირეზე. ყველა სხვა სადგურმა, შეძლებისდაგვარად, არ უნდა დააბრკოლოს სასწრაფო შეტყობინების გადაცემა.



	4L-ABC WALDEN TOWER FLY HEADING 160	HEADING 160 4L-ABC
4L-BC WALDEN TOWER NUMBER 1 CLEARED STRAIGHT-IN APPROACH RUNWAY 17 WIND 180 DEGREES 10 KNOTS QNH 1008 AMBULANCE ALERTED	PANPAN, PANPAN, PANPAN WALDEN TOWER 4L-ABC 10 MILES NORTH AT 2 000 FEET. PASSENGER WITH SUSPECTED HEART ATTACK REQUEST PRIORITY LANDING	CLEARED STRAIGHT-IN APPROACH RUNWAY 17 QNH 1008 4L-BC
G-BBCC ROGER	PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN WALDEN TOWER G-BBCC INTERCEPTED URGENCY CALL FROM GEO-620 PASSENGER WITH SUSPECTED HEART ATTACK REQUESTING PRIORITY LANDING WALDEN. HIS POSITION 10 MILES NORTH AT 2 000 FEET	(თუ GEO-620 არ ადასტურებს ამ შეტყობინების მიღებას, G-BBCC ახორციელებს მის რეტრანსლაციას).
4L-ABC WALDEN TOWER RUNWAY 35 WIND 340 DEGREES 10 KNOTS QNH 1008 NO TRAFFIC		

2. ზემოთ მოცემულ პირველ მაგალითში, საჰაერო ხომალდის ადგილმდებარეობის განსაზღვრაში დახმარების მიზნით, პილოტს შეიძლება დაესვას დამატებითი კითხვები.

მუხლი 60. ავარიული დაშვება

1. თუ სხ აცხადებს ავარიულ დაშვებას, მეთვალყურე ყველა შესაძლო ზომას უნდა მიმართოს სხვა სხ-ების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად.
2. ავარიულ დაშვებაზე სხ-ების საერთო გაფრთხილების შემდეგ, აუცილებლობისას, უნდა გაიცეს კონკრეტული მითითებები.

	ATTENTION ALL AIRCRAFT IN THE VICINITY OF LU NDB, EMERGENCY DESCENT IN PROGRESS FROM FL 350 TO FL 100, LEAVE N644 TO THE NORTH IMMEDIATELY		GEORGIAN 620 POSITION LU NDB EMERGENCY DESCENT TO FL 100 DUE TO DECOMPRESSION
---	--	---	---

მუხლი 61. კავშირის მტყუნება სხ-ზე

1. თუ საბორტო სადგური გამოყოფილ სიხშირეზე ვერ ამყარებს კავშირს სააერნაოსნო სადგურთან, მაშინ უნდა შეეცადოს კავშირის დამყარებას აღნიშნული მარშრუტის სხვა შესაბამის სიხშირეზე. თუ ეს მცდელობაც წარუმატებელია, მაშინ სხ უნდა შეეცადოს კავშირის დამყარებას სხვა სხ-თან ან სხვა სააერნაოსნო სადგურებთან აღნიშნული მარშრუტის სხვა შესაბამის სიხშირეებზე.
2. თუ ამ მუხლის 1-ლი პუნქტით მითითებული მცდელობები უშედეგოა, მაშინ სხ გამოყოფილ სიხშირეზე (სიხშირეებზე) გადასცემს შეტყობინებას ორჯერ, რასაც წინ უსწრებს ფრაზა „TRANSMITTING BLIND“ და, აუცილებლობისას, მიუთითებს ადრესატს (ადრესატებს), ვისთვისაც ეს შეტყობინებაა განკუთვნილი.
3. თუ სხ ვერ აწარმოებს კავშირს მიმღების მტყუნების გამო, იგი შეტყობინებას გადასცემს გრაფიკით დადგენილ დროს ან გადასცემს ადგილმდებარეობის შეტყობინებას დადგენილ სიხშირეზე, რასაც წინ უსწრებს ფრაზა „TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE“. სხ გადასცემს სასურველ შეტყობინებას, შემდეგ მთლიანად იმეორებს მას. ამ დროს სხ ასევე იძლევა მომდევნო გადაცემის სავარაუდო დროს.
4. საჰაერო ხომალდი, რომელიც უზრუნველყოფილია სამეთვალყურეო ან საკონსულტაციო მომსახურებით, ინფორმაციას გადასცემს საჰაერო ხომალდის მეთაურის გადაწყვეტილების შესახებ ფრენის გაგრძელების თაობაზე.
5. თუ სხ ვერ ამყარებს კავშირს სახომალდე აღჭურვილობის მტყუნების გამო, იგი, თუ არის სპეციალური აღჭურვილობა, კავშირის მტყუნების მისათითებლად ირჩევს მმრლ-ის შესაბამის კოდს (7600).
6. თუ სააერნაოსნო სადგური ვერ ამყარებს კავშირს სხ-თან იმ სიხშირეებზე, რომლის მოსმენასაც სავარაუდოდ აწარმოებს სხ, მაშინ სააერნაოსნო სადგური:
 - ა) სთხოვს სხვა სააერნაოსნო სადგურს აღნიშნული სხ-ს გამოძახებას და აუცილებლობისას, შეტყობინების რეტრანსლირებას;
 - ბ) სთხოვს ამ მარშრუტზე მყოფ სხ-ებს კავშირის დამყარებას აღნიშნულ სხ-თან და აუცილებლობისას, შეტყობინების რეტრანსლირებას.
7. თუ ამ მუხლის მე-6 პუნქტში მითითებული მცდელობა წარუმატებელია, მაშინ სააერნაოსნო სადგურმა უნდა აწარმოოს «ბრმად» გადაცემა (სამეთვალყურეო ნებართვის შემცველი შეტყობინების გარდა), იმ სიხშირეზე (სიხშირეებზე), რომლის მოსმენასაც სავარაუდოდ აწარმოებს სხ.
8. სამეთვალყურეო ნებართვები საჰაერო ხომალდს „ბრმად“ არ გადაეცემა, გარდა შეტყობინების შემდგენის განსაკუთრებული თხოვნისა.

თავი X. საავარიო რადიოსატელეფონო კავშირი

მუხლი 62. ზოგადი დებულებები

1. უბედურების და გადაუდებლობის მდგომარეობის შესახებ შეტყობინების დასაწყისში შესაბამისად გამოიყენება უბედურების რადიოსატელეფონო სიგნალი MAYDAY ან გადაუდებლობის რადიოსატელეფონო სიგნალი PAN PAN.
2. საავარიო და სასწრაფო გადაცემების ყოველი მომდევნო შეტყობინების დასაწყისში ნებადართულია უბედურების რადიოსატელეფონო სიგნალის და გადაუდებლობის რადიოსატელეფონო სიგნალის გამოყენება.
3. უბედურების ან გადაუდებლობის მდგომარეობაში მყოფი საჰაერო ხომალდის შესახებ შეტყობინების შემდგ უნდა პირმა მაქსიმალურად უნდა შეამციროს ამ შეტყობინებების რიცხვი, მოცულობა და შინაარსი, რამდენადაც ამას მოითხოვს ვითარება.
4. იმ შემთხვევაში, როდესაც სადგური არ ადასტურებს საჰაერო ხომალდის მიერ მისი მისამართით გადაცემულ უბედურების ან გადაუდებლობის სიგნალს, მაშინ ამ საჰაერო ხომალდს სხვა სადგურები აღმოუჩენენ დახმარებას.

შენიშვნა: "სხვა სადგურებში" მოიაზრება ნებისმიერი სადგური, რომელმაც მიიღო უბედურების ან გადაუდებლობის შეტყობინება და რომლისთვისაც ცნობილი გახდა, რომ შეტყობინება არ მიუღია ადრესატ სადგურს.

5. საავარიო და სასწრაფო გადაცემები ჩვეულებრივ წარმოებს იმ სიხშირეზე, რომელზეც დაიწყო, ვიდრე არ ჩაითვლება, რომ უფრო ქმედითი დახმარების აღმოჩენა შესაძლებელია ამ შეტყობინებების სხვა სიხშირეზე გადაცემით.

შენიშვნა: გამოიყენება 121.5 მჰც ან სათანადო მეტად მაღალი (VHF) ან მაღალი (HF) სიხშირეები, იმის მიხედვით, თუ რომელია უფრო შესაფერისი.

6. უბედურობის ან გადაუდებლობის შეტყობინებების რადიოსატელეფონო გადაცემები, როგორც წესი, ხორციელდება ნელა და მკაფიოდ და შეტყობინების ტექსტის ჩაწერის გაიოლების მიზნით, ყოველი სიტყვა წარმოითქმის გარკვევით.

მუხლი 63. განსაცდელში მყოფი საჰაერო ხომალდის მოქმედებები

1. გარდა იმისა, რომ უბედურების შეტყობინებას წინ უსწრებს განსაცდელის რადიოსატელეფონო სიგნალი MAYDAY, რომელიც უმჯობესია გამოვრდეს სამჯერ, განსაცდელში მყოფი სხ-თვის გადასაცემი უბედურების შეტყობინება უნდა:

ა) გადაიცეს მოცემულ დროს გამოყენებული ორმხრივი კავშირის „ჰაერი-მიწა“ სიხშირეზე;

ბ) მოიცავდეს ქვემოთ მოყვანილი პუნქტებიდან რაც შეიძლება მეტს, რომელიც წარმოითქმის გარკვევით და, შემდგომში დაგვარად, შემდეგი თანამიმდევრობით:

ბ.ა) სადგურის დასახელება, რომელსაც ეგზავნება შეტყობინება (თუ დრო და ვითარება იძლევა ამის საშუალებას);

ბ.ბ) საჰაერო ხომალდის ამოსაცნობი ინდექსი;

ბ.გ) უბედურების მდგომარეობის სახე;

ბ.დ) საჰაერო ხომალდის მეთაურის გადაწყვეტილება;

ბ.ე) სხ-ს მიმდინარე ადგილმდებარეობა, ფრენის დონე (ანუ ფრენის ეშელონი, აბსოლუტური სიმაღლე და ა.შ., შესაბამისობაზე დამოკიდებულებით) და კურსი.

შენიშვნა 1: ზემოთ მოყვანილ მოთხოვნილ შეიძლება დაემატოს შემდეგი ღონისძიებები, რათა:

ა) განსაცდელში მყოფ საჰაერო ხომალდის უბედურების შეტყობინება გადაიცეს 121.5 მჰც ავარიულ სიხშირეზე ან მოძრავი საავიაციო სამსახურის სხვა სიხშირეზე, თუ ეს აუცილებელი ან სასურველია. არა ყველა სააერონავიგაციო სადგური ახორციელებს საავარიო სიხშირის უწყვეტ მოსმენას;

ბ) განსაცდელში მყოფი საჰაერო ხომალდის უბედურების შეტყობინება გადაიცეს მაუწყებლობის ფორმატში, თუ დროისა და ვითარების გათვალისწინებით მსგავსი მოქმედება უფრო მიზანშეწონილია;

გ) საჰაერო ხომალდმა გადაცემები აწარმოოს მოძრავი საზღვაო სამსახურის რადიოსატელეფონო გამოძახების სიხშირეზე;

დ) საჰაერო ხომალდმა გამოიყენოს მის განკარგულებაში არსებული ნებისმიერი საშუალება ყურადღების მოსაპყრობად და იმ პირობების შესატყობინებლად, რომელშიც ის იმყოფება (მათ შორის, მმრლ-ის შესაბამისი რეჟიმის და კოდის გააქტიურება);

ე) ნებისმიერმა სადგურმა გამოიყენოს მათ განკარგულებაში არსებული ყველა საშუალება განსაცდელში მყოფი საჰაერო ხომალდის დასახმარებლად;

ვ) განხორციელდეს ამ მუხლის პირველ პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტით მითითებული ელემენტების ცვლილება, როდესაც გადამცემი სადგური თავად არ იმყოფება განსაცდელში, იმ პირობით, რომ ასეთი ვითარება ხაზგასმით იქნება მითითებული უბედურების შეტყობინებაში.

შენიშვნა 2: სადგური, რომელსაც გადაეცემა შეტყობინება ჩვეულებრივ წარმოადგენს სადგურს, რომელიც კავშირზეა საჰაერო ხომალდთან ან სადგურთან, რომლის პასუხისმგებლობის რაიონში მიმდინარეობს აღნიშნული საჰაერო ხომალდის ფრენა.

მუხლი 64. სადგურის მოქმედებები, რომელიც არის უბედურების შეტყობინების ადრესატი ან პირველი ადასტურებს უბედურების შეტყობინების მიღებას

1. სადგური, რომელსაც განსაცდელში მყოფი საჰაერო ხომალდი გადასცემს უბედურების შეტყობინებას ან რომელიც პირველი ადასტურებს ამ შეტყობინების მიღებას, ვალდებულია:

ა) დაუყოვნებლივ დაადასტუროს უბედურების შეტყობინების მიღება;

ბ) საკუთარ თავზე აიღოს კავშირის მართვა ან კონკრეტული და მკაფიო ფორმით გადასცეს ეს პასუხისმგებლობა სხვა სადგურს, აცნობოს რა საჰაერო ხომალდს პასუხისმგებლობის გადაცემის შესახებ;

გ) მიიღოს დაუყოვნებელი ზომები, რათა რაც შეიძლება სწრაფად გადასცეს ყველა აუცილებელი ინფორმაცია:

გ.ა) სმმ-ს შესაბამის ორგანოს;

გ.ბ) საჰაერო ხომალდის შესაბამის საფრენოსნო-საექსპლუატაციო სააგენტოს ან მის წარმომადგენელს, წინასწარ მიღწეული შეთანხმების შესაბამისად;

შენიშვნა: საჰაერო ხომალდის შესაბამისი საფრენოსნო-საექსპლუატაციო სააგენტოს შეტყობინების შესახებ მოთხოვნას არ გააჩნია ისეთივე უპირატესობა, როგორც განსაცდელში მყოფი საჰაერო ხომალდის ან აღნიშნულ რაიონში მყოფი სხვა საჰაერო ხომალდების უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ სხვა ნებისმიერ ქმედებას ან რამაც შესაძლოა გავლენა იქონიოს ამ რაიონში მოსალოდნელი ფრენების შესრულებაზე.

დ) აუცილებლობისას, აცნობოს სხვა სადგურებს, რათა არ მოხდეს საჰაერო მოძრაობის გადაყვანა ავარიული კავშირის სიხშირეზე.

მუხლი 65. რადიოდუმლის შემოღება

1. განსაცდელში მყოფი სადგური ან სადგური, რომელიც ახორციელებს ავარიული გადაცემების მართვას, უფლებამოსილია შემოიღოს რადიოდუმლი აღნიშნულ რაიონში არსებული მოძრავი სამსახურის ყველა სადგურისათვის ან ნებისმიერი სადგურისთვის, რომელიც ერევა ავარიულ გადაცემებში. მსგავსი სადგური ამ მითითებებს აძლევს „ყველა სადგურს“ ან მხოლოდ ერთ სადგურს, ვითარებაზე დამოკიდებულებით.
 - ა) შეწყვიტეთ გადაცემა;
 - ბ) უბედურების რადიოსატელეფონო სიგნალი MAYDAY.
2. ამ მუხლის პირველი პუნქტით მითითებული სიგნალების გამოყენება რეზერვირდება განსაცდელში მყოფი საბორტო სადგურის მიერ და სადგურის მიერ, რომელიც ახორციელებს ავარიული გადაცემების მართვას.

მუხლი 66. ყველა სხვა სადგურის მოქმედება

1. ავარიულ გადაცემებს გააჩნია უპირობო პრიორიტეტი ყველა სხვა გადაცემასთან მიმართებით და სადგური, რომლისთვისაც ცნობილია ასეთი გადაცემების შესახებ, არ ახორციელებს გადაცემებს აღნიშნულ სიხშირეზე, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც:
 - ა) განსაცდელის ჟამი გაუქმებულია ან ავარიული გადაცემები შეწყვეტილია;
 - ბ) ყველა ავარიული გადაცემა გადატანილია სხვა სიხშირეზე;
 - გ) სადგური, რომელიც ახორციელებს გადაცემების მართვას, იძლევა ნებართვას;
 - დ) მან თავად უნდა გაუწიოს დახმარება.
2. ნებისმიერი სადგური, რომლისთვისაც ცნობილი ხდება ავარიული გადაცემების შესახებ და რომელსაც არ შეუძლია განსაცდელში მყოფი სადგურის დახმარება, მაინც განაგრძობს ამ გადაცემების მოსმენას მანამ, სანამ ცხადი არ გახდება, რომ განსაცდელში მყოფ საჰაერო ხომალდს უწევს დახმარებას.

მუხლი 67. ავარიული გადაცემების შეწყვეტა და რადიოდუმლის დამთავრება

1. იმ შემთხვევაში, როდესაც სხ აღარ იმყოფება განსაცდელში, იგი იძლევა შეტყობინებას, რომელიც აუქმებს უბედურების მდგომარეობას.

2. იმ შემთხვევაში, როდესაც სადგურისათვის, რომელიც ახორციელებს ავარიული გადაცემების მართვას, ცნობილი ხდება, რომ სხ ადარ იმყოფება ავარიულ ვითარებაში, იგი მიმართავს დაუყოვნებელ ზომებს, რათა აღნიშნული შეძლებისდაგვარად სწრაფად აცნობოს:
 - ა) სმმ-ს შესაბამის ორგანოს;
 - ბ) საჰაერო ხომალდის საფრენოსნო-საექსპლუატაციო სააგენტოს ან მის წარმომადგენელს, წინასწარ მიღწეული შეთანხმების შესაბამისად.
3. ავარიული გადაცემები და რადიოდუმილი წყდება ავარიული გადაცემების სიხშირეზე (სიხშირეებზე) შეტყობინების გადაცემით, რომელიც მოიცავს ფრაზას „ავარიული გადაცემები შეწყვეტილია“ („DISTRESS TRAFFIC ENDED“). ამ შეტყობინებას ადგენს მხოლოდ იმ სადგური, რომელიც ახორციელებდა კავშირის მართვას, როდესაც ამ მუხლის 1-ლი პუნქტის თანახმად მიიღებს შეტყობინებას, მას ნებართვა ეძლევა შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ.

თავი XI. სასწრაფო რადიოსატელეფონო კავშირი

მუხლი 68. საჰაერო ხომალდის მოქმედებები, რომელიც იტყობინება გადაუდებელ მდგომარეობას

1. შეტყობინება, რომელსაც გადასცემს საჰაერო ხომალდი გადაუდებელი მდგომარეობის შესახებ, გარდა იმისა, რომ წინ უსწრებს გადაუდებლობის რადიოსატელეფონო სიგნალი PAN PAN, რომელიც სასურველია გამეორდეს სამჯერ და ყოველი სიტყვა წარმოითქმის როგორც ფრანგული „panne“, უნდა:

ა) გადაიცეს მოცემული დროისთვის გამოყენებული ორმხრივი კავშირის „ჰაერი-მიწა“ სიხშირეზე;

ბ) მოიცვას შემდეგი მაქსიმალურად მოთხოვნილი რაოდენობის ელემენტი, რომელიც წარმოითქმის გარკვევით და, შემდგომში დაგვარად, შემდეგი თანამიმდევრობით:

ბ.ა) სადგური, რომელსაც გადაეცემა შეტყობინება;

ბ.ბ) საჰაერო ხომალდის ამოსაცნობი ინდექსი;

ბ.გ) გადაუდებლობის მდგომარეობის სახე;

ბ.დ) საჰაერო ხომალდის მეთაურის განზრახვა;

ბ.ე) საჰაერო ხომალდის მიმდინარე ადგილმდებარეობა, დონე (ანუ ფრენის ეშელონი, აბსოლუტური სიმაღლე და ა.შ. იმაზე დამოკიდებულებით, თუ რომელია უფრო შესაფერისი) და კურსი;

ბ.ვ) სხვა ნებისმიერი სასარგებლო ინფორმაცია.

შენიშვნა 1: ამ მუხლის მოთხოვნები არ კრძალავს საჰაერო ხომალდმა გაგზავნოს სასწრაფო შეტყობინება მაუწყებლობის ფორმატში, თუ დროისა და ვითარების გათვალისწინებით მსგავსი მოქმედება უფრო მიზანშეწონილია.

შენიშვნა 2: სადგური, რომელსაც გადაეცემა სასწრაფო შეტყობინება, ჩვეულებრივ წარმოადგენს სადგურს, რომელიც კავშირზეა საჰაერო ხომალდთან ან სადგურს, რომლის პასუხისმგებლობის ქვეშ იმყოფება რაიონი, სადაც მიმდინარებს აღნიშნული საჰაერო ხომალდის ფრენა.

მუხლი 69. სადგურის მოქმედებები, რომელიც არის სასწრაფო შეტყობინების ადრესატი ან პირველი ადასტურებს სასწრაფო შეტყობინების მიღებას

1. სადგური, რომელსაც საჰაერო ხომალდი გადასცემს შეტყობინებას გადაუდებლობის მდგომარეობის შესახებ ან რომელიც პირველი ადასტურებს ამ შეტყობინების მიღებას, ვალდებულია:

ა) დაადასტუროს სასწრაფო შეტყობინების მიღება;

ბ) მიიღოს დაუყოვნებელი ზომები სრული საჭირო ინფორმაციის უსწრაფესად გადასაცემად:

ბ.ა) სმმ-ს შესაბამის ორგანოს;

ბ.ბ) საჰაერო ხომალდის შესაბამის საფრენოსნო-საექსპლუატაციო სააგენტოს ან მის წარმომადგენელს, მიღწეული შეთანხმების შესაბამისად;

შენიშვნა: საჰაერო ხომალდის შესაბამისი საფრენოსნო-საექსპლუატაციო სააგენტოს შეტყობინების შესახებ მოთხოვნას არ გააჩნია ისეთივე უპირატესობა, როგორც განსაცდელში მყოფი საჰაერო ხომალდის ან აღნიშნულ რაიონში მყოფი სხვა საჰაერო ხომალდების უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ სხვა ნებისმიერ ქმედებას ან რამაც შესაძლოა გავლენა იქონიოს ამ რაიონში მოსალოდნელი ფრენების შესრულებაზე.

გ) აუცილებლობისას, განახორციელოს კავშირის მართვა.

მუხლი 70. ყველა სხვა სადგურის მოქმედება

სასწრაფო კავშირს გააჩნია პრიორიტეტი ყველა სხვა გადაცემასთან მიმართებით, გარდა ავარიულისა და ყველა სადგურმა უნდა მიმართოს ზომებს, ხელი არ შეუშალოს სასწრაფო გადაცემას.

მუხლი 71. სამედიცინო დანიშნულებით გამოყენებული საჰაერო ხომალდის მოქმედებები

1. ამ მუხლის მე-2 პუნქტით განსაზღვრული სიგნალით სარგებლობა მიუთითებს, რომ მის შემდეგ გადაიცემა შეტყობინება დაცული სამედიცინო ტრანსპორტის შესახებ, ჟენევის 1949 წლის კონვენციის და დამატებითი ოქმების შესაბამისად.
2. სამედიცინო ტრანსპორტის შეტყობინებისა და ამოცნობის მიზნით, რადიოსატელეფონო სიგნალს PAN PAN, რომელიც სასურველია გამეორდეს სამჯერ და რომლის ყოველი სიტყვა წარმოითქმის როგორც ფრანგული „panne“, მოსდევს სამედიცინო ტრანსპორტის რადიოსატელეფონო სიგნალი MAY-DEE-CAL, რომელიც წარმოითქმის როგორც ფრანგული „medical“. ზემოთ განხილული სიგნალების გამოყენება მიუთითებს, რომ მომდევნო შეტყობინება შეეხება სამედიცინო ტრანსპორტს. აღნიშნული შეტყობინება მოიცავს შემდეგ მონაცემებს:
 - ა) სამედიცინო ტრანსპორტის მოსახმობი ან მისი ამოცნობის სხვა საშუალებები;
 - ბ) სამედიცინო ტრანსპორტის ადგილმდებარეობა;
 - გ) სამედიცინო ტრანსპორტის ნომერი და ტიპი;
 - დ) დაგეგმილი მარშრუტი;
 - ე) მარშრუტზე ფრენის, მოფრენის და გაფრენის გაანგარიშებული დრო, მიზანშეწონილობის შესაბამისად; და
 - ვ) ნებისმიერი სხვა ინფორმაცია, კერძოდ: ფრენის სიმაღლე, დაცული რადიოსიხშირეები, გადაცემების წარმართვის ენა და მეორეული მიმოხილვითი რადიოლოკატორის რეჟიმები და კოდები.

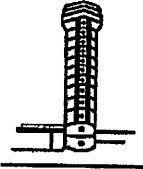
მუხლი 72. სადგურის მოქმედებები, რომელსაც ეგზავნება შეტყობინება სამედიცინო ტრანსპორტის შესახებ ან რომელიც პირველად იღებს აღნიშნულ შეტყობინებას

70-ე და 71-ე მუხლების მოთხოვნები, მიზანშეწონილობის მიხედვით, ვრცელდება სადგურზე, რომელიც იღებს სამედიცინო ტრანსპორტის შეტყობინებას.

თავი XII. მეტეოროლოგიური ინფორმაციის და აეროდრომის სხვა ინფორმაციის გადაცემა

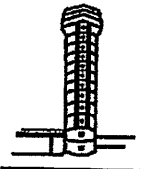
მუხლი 73. ზოგადი დებულება

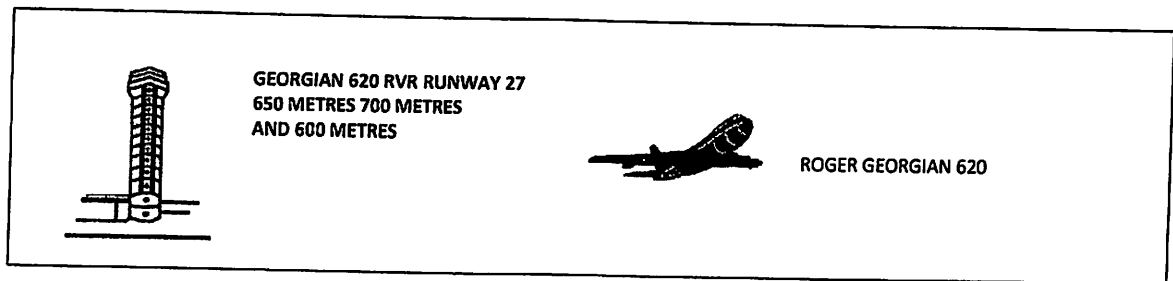
1. მეტეოროლოგიური ინფორმაცია შეტყობინების, პროგნოზის ან გაფრთხილების ფორმით მიეწოდება პილოტებს, რომლებიც სარგებლობენ სააერნაოსნო მობილური მომსახურებით ან ეცნობება მაუწყებლობით (მაგ., VOLMET) ან სახმელეთო პერსონალის სპეციალური გადაცემების საშუალებით. ამასთან საჭიროა სპეციალური მეტეოროლოგიური შემოკლებებითა და ტერმინებით სარგებლობა, ხოლო ინფორმაცია უნდა გადაიცეს ნელა და გარკვევით, რათა მიმღებმა, აუცილებლობის შემთხვევაში შეძლოს ამ მონაცემების ჩაწერა.

	4L-BC WALDEN TOWER PRESENT WEATHER WIND 360 DEGREES 5 KNOTS VISIBILITY 20 KILOMETRES FEW CLOUDS 2 500 FEET QNH 1008		QNH 1008 4L-BC
	GEORGIAN 620 MESTIA WIND 360 DEGREES 25 KNOTS VISIBILITY 1 000 METRES CONTINUOUS MODERATE RAIN OVERCAST 600 FEET QNH 1001		GEORGIAN 620 QNH 1001 REQUEST TEMPERATURE
	GEORGIAN 620 TEMPERATURE 7		GEORGIAN 620

მუხლი 74. ხილვადობის სიშორე ადზ-ზე (RVR)

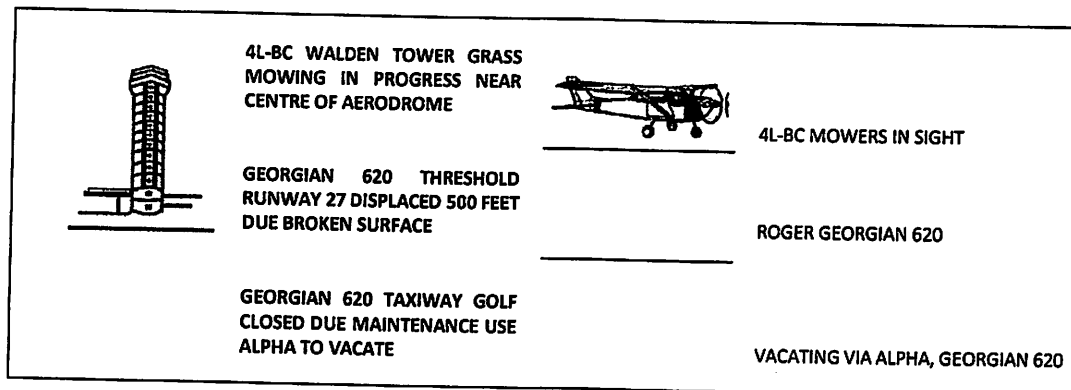
1. შეტყობინება ადზ-ზე ხილვადობის სიშორის შესახებ საჭიროა გადაიცეს ფრაზით „RUNWAY VISUAL RANGE“ ან შემოკლებით „RVR“, რასაც მოსდევს ადზ-ს ნომერი, აუცილებლობისას, RVR-ის მნიშვნელობისა (მნიშვნელობებისა) და გაზომვის რამდენიმე ადგილის მითითებით.
2. ადზ-ზე ხილვადობის სიშორის რამდენიმე მონაცემის არსებობისას, მათი გადაცემა ყოველთვის იწყება დაფრენის არეს მონაცემებით.

	GEORGIAN 620 RVR RUNWAY 27 TOUCHDOWN 650 METRES MIDPOINT 700 METRES STOP END 600 METRES		ROGER GEORGIAN 620
---	---	---	--------------------



მუხლი 75. ადზ-ს ზედაპირის მდგომარეობა

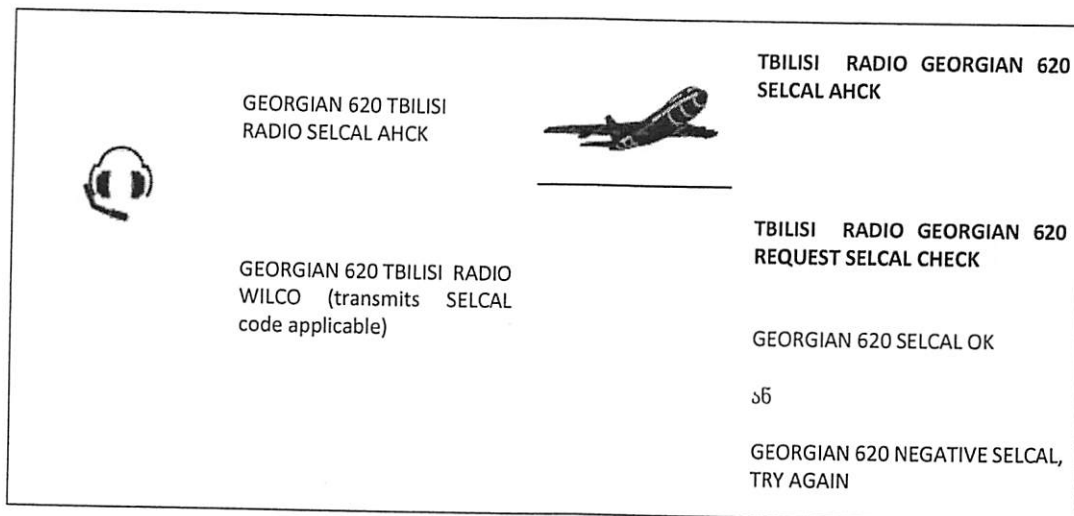
1. პილოტების შეტყობინება შეიძლება რეტრანსლირებულ იქნეს მეთვალყურის მიერ, თუ ეს ინფორმაცია შესაძლოა სასარგებლო იყოს სხვა სხ-თვის: „BRAKING ACTION REPORTED BY (aircraft type) AT (time) (assessment of braking action)“.
2. თუ მეთვალყურე სავალდებულოდ ჩათვლის აცნობოს სხ-ს ადზ-ზე წყლის არსებობა, მაშინ იგი ადზ-ზე წყლის რაოდენობის შესაბამისად, გადასცემს შემდეგ ტერმინებს: „DAMP“, „WET“, „WATER PATCHES“, ან „FLOODED“.
3. ადზ-ს ზედაპირის მდგომარეობის შესახებ პილოტისათვის აუცილებელი სხვა მონაცემები გადაიცემა შესაბამის დროს.



თავი XIII. ფრენების სხვადასხვა სახის მომსახურება

მუხლი 76. შერჩევითი გამოძახება (SELCAL)

1. SELCAL წარმოადგენს სისტემას, სადაც სამეტყველო კავშირი იცვლება კოდირებული ტონალური სიგნალების გადაცემით გამოყენებულ სიხშირეზე. SELCAL-ის მინიჭებული კოდის მიღება იწვევს საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინაში გამოძახების სისტემის ამოქმედებას და პილოტი უკვე აღარ საჭიროებს სიხშირეების მუდმივ მოსმენას. შერჩევითი გამოძახების (SELCAL) წესები დეტალურადაა აღწერილი მე-10 დანართის მე-2 ტომით.
2. თუ ფრენის განმავლობაში სავარაუდოა SELCAL-ის კოდის გამოყენება, მაშინ SELCAL-ის კოდი უნდა მიეთითოს ფრენის გეგმაში. თუმცა, თუ არსებობს ეჭვი, რომ სახმელეთო სადგურს არ გააჩნია მონაცემები, მაშინ პილოტი საწყისი გამოძახებისას გადასცემს საჰაერო ხომალდის SELCAL-ის კოდს, ფრაზით „SELCAL (კოდის ნომერი)“. იმ შემთხვევაში, როდესაც SELCAL-ის მოწყობილობა გაუმართავია ან გამოდის მწყობრიდან, აუცილებელია „INOPERATIVE SELCAL“ ფრაზის გამოყენება.
3. SELCAL-ის ნებისმიერი საჭირო შემოწმება უნდა განხორციელდეს „REQUEST SELCAL CHECK“ ფრაზის გამოყენებით. შესაბამისი კოდისა და ტონალური სიგნალის მიღება უნდა დადასტურდეს ფრაზით „SELCAL OK“.
4. იმ შემთხვევაში, როდესაც კოდირებული სიგნალი სუსტია ან არ შეუძლია ეკიპაჟის კაბინაში გამოძახების სისტემის ამოქმედება, პილოტმა აღნიშნულზე უნდა აცნობოს მეთვალყურეს, ფრაზით „NEGATIVE SELCAL, TRY AGAIN“.



მუხლი 77. საწვავის ავარიული ჩამოსხმა

იმ შემთხვევაში, როდესაც საჰაერო ხომალდი სმმ-ს ორგანოს აცნობებს საწვავის ავარიული ჩამოსხმის განზრახვას, სმმ-ს ეს ორგანო საფრენოსნო ეკიპაჟთან ათანხმებს ფრენის მარშრუტს, სიმაღლეს და საწვავის ავარიული ჩამოსხმის ხანგრძლივობას. სხვა ცნობილი საჰაერო ხომალდების ეშელონირება ხდება იმ საჰაერო ხომალდის მიმართ, რომელიც ახორციელებს საწვავის ჩამოსხმას, ეშელონირების დადგენილი მინიმუმით. არაკონტროლირებად საჰაერო ხომალდებს რადიოკავშირის მეშვეობით გადაეცემა გაფრთხილება.

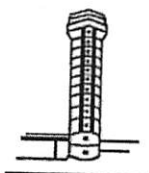


ALL STATIONS TBILISI CONTROL B777 DUMPING FUEL FL 90
BEGINNING 10 MILES SOUTH OF BATUMI ON TRACK 180 FOR 50
MILES. AVOID FLIGHT BETWEEN FL 60 AND FL 100 WITHIN 50
MILES BEHIND, 10 MILES AHEAD OF THE AIRCRAFT AND WITHIN
10 NM TO THE SIDES OF FUEL DUMPING TRACK

ALL STATIONS TBILISI CONTROL
FUEL DUMPING COMPLETED

მუხლი 78. კვალზე ტურბულენტურობა

იმ შემთხვევაში, როდესაც სავარაუდოა ან ცნობილია კვალზე ტურბულენტურობის შესახებ, სმმ-ს ორგანო შესაბამისად ატყობინებს საჰაერო ხომალდებს.



4L-BC EXTEND DOWNWIND DUE
WAKE TURBULENCE B757 LANDING
AHEAD

4L-BC HOLD POSITION DUE
WAKE TURBULENCE AIRBUS
DEPARTING AHEAD

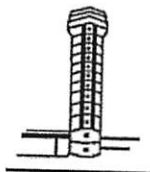


EXTENDING DOWNWIND, 4L-BC

HOLDING 4L-BC

მუხლი 79. ქარძვრა

1. თუ მოსალოდნელია ან, თუ სხ იძლევა ცნობას ქარძვრის შესახებ, სამეთვალყურეო მომსახურების ორგანო აღნიშნულზე აფრთხილებს სხვა სხ-ებს მანამ, სანამ სხ-ები არ აცნობებენ ამ მოვლენის შეწყვეტას.



GEORGIAN 620 CAUTION MEDIUM
WIND SHEAR REPORTED AT 800 FEET
3 MILES FINAL RUNWAY 27



ROGER GEORGIAN 620

მუხლი 80. რადიოპელენგი

1. პილოტს, მომსახურების საჭირო სახის მისათითებლად, შესაბამისი ფრაზის გამოყენებით შეუძლია მოითხოვოს პელენგი ან კურსი. გადაცემა მთავრდება სხ-ს მოსახმობით. სარადიოპელენგატორო სადგური პასუხობს შემდეგი ფორმით:

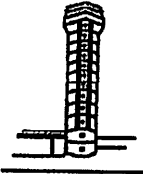
ა) შესაბამისი ფრაზა;

ბ) პელენგი ან კურსი გრადუსებში, სარადიოპელენგატორო სადგურთან მიმართებით.

4L-BC MESTIA TOWER
HEADING TO MESTIA
090 DEGREES CLASS A



MESTIA TOWER 4L-ABC
REQUEST HEADING TO
MESTIA

	CLASS A 090 4L-BC
	MESTIA TOWER 4L-ABC REQUEST QDM
	CLASS A 090 4L-BC
4L-BC MESTIA TOWER QDM 090 DEGREES CLASS A	

მუხლი 81. ფრაზეოლოგია 8,33 კჰც სიხშირული ბადით სარგებლობისას

1. სხ-ს ეკიპაჟები, რომლებიც ფრენებს ახორციელებენ 8,33 კჰც სიხშირული ბადის საჰაერო სივრცეში, სარგებლობენ შემდეგი ფრაზეოლოგიით:

მდგომარეობა	ფრაზეოლოგია
მუშაობს თუ არა რადიომოწყობილობა 8,33 კჰც სიხშირულ ბადეში	* პილოტის მიერ განხორციელებული კავშირი ADVISE EIGHT POINT THREE THREE EQUIPPED *AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE
შეტყობინება ბორტზე 8,33 კჰც სიხშირულ ბადეში მომუშავე რადიომოწყობილობის არსებობის შესახებ	*NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE
შეტყობინება ბორტზე 8,33 კჰც სიხშირულ ბადეში მომუშავე რადიომოწყობილობის არარსებობის შესახებ	*UHF EQUIPPED
შეტყობინება ბორტზე UHF-კავშირის რადიომოწყობილობის არსებობის შესახებ	ADVISE EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTION STATUS
გათავისუფლებულია თუ არა საბორტო რადიომოწყობილობა 8,33 კჰც სიხშირულ ბადეში მუშაობის მოთხოვნებიდან	(aircraft call sign) EXEMPTED EIGHT POINT THREE THREE
საბორტო რადიომოწყობილობის 8,33 კჰც სიხშირულ ბადეში მუშაობის მოთხოვნებიდან განთავისუფლების შეტყობინება	(clearance / instruction) DUE EIGHT POINT THREE THREE REQUIREMENT a) CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE CHANNEL (name) b) * AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE CHANNEL (name)
გარკვეული სამეთვალყურეო ნებართვის გაცემის შეტყობინება, რადგან წინააღმდეგ შემთხვევაში შესაბამისი რადიოსისტემებით აღჭურვავი სხ შვეა იმ საჰაერო სივრცეში, სადაც აუცილებელია აღნიშნული რადიოსისტემების არსებობა სხ-ზე	
პილოტის მოთხოვნა 8,33 კჰც სიხშირულ ბადეში	a) CONTACT (unit call sign) CHANNEL (name) b) AT (or OVER) (time or place) CONTACT (unit call sign) CHANNEL (name) c) IF NO CONTACT (Instructions) d) STAND BY CHANNEL (name) FOR (unit call sign) e*) REQUEST CHANGE TO CHANNEL (name) f) CHANNEL CHANGE APPROVED g) MONITOR(unit call sign)CHANNEL(name) h*) MONITORING CHANNEL(name) i) WHEN READY CONTACT(unit call sign) CHANNEL(name) j) REMAIN THIS CHANNEL

მუხლი 82. ფრაზეოლოგია ზონალური ნაოსნობის სისტემით ფრენისას

- სხ-ს ეკიპაჟი, რომელმაც ფრენის გეგმა შეავსო ზონალური ნაოსნობის (RNAV) გამოქვეყნებული მარშრუტით, იღებს შესაბამის ნებართვებს. სმმ-ს ორგანოებს შეუძლიათ განსაზღვრონ RNAV-ის გამოქვეყნებული მარშრუტი პილოტის მოთხოვნით.
- სმმ-ს ორგანოებს შეუძლიათ განსაზღვრონ RNAV-ის გამოქვეყნებული მარშრუტი ან ინდივიდუალური სწორხაზოვანი მარშრუტი, თუ სხ აღჭურვილია RNAV-ის საშუალებებით.



GEO-620, ARE YOU ABLE TO
PROCEED RNAV?

- საყურადღებოა, რომ RNAV-ზე დაფუძნებული ინდივიდუალური სწორხაზოვანი მარშრუტით ჰორიზონტალური სანაოსნო ეშელონირებისას ცდომილებამ შეიძლება შეადგინოს 5 საზღვაო მილი.
- შესაძლებელია პარალელური გადახვევის მარშრუტის დადგენა პილოტის მოთხოვნით, თუ პილოტი ადასტურებს, რომ სხ აღჭურვილია შესაბამისად.



GEO-620, ADVISE IF ABLE TO
PROCEED PARALLEL OFFSET?

GEO-620, PROCEED OFFSET 10 MILES
RIGHT OF CENTRELINE FROM DF
UNTIL LOBIN



GEO-620, AFFIRM

GEO-620, ROGER

- პარალელური გადახვევის მარშრუტის განსაზღვრისას, მინიმალური დაცილება საკმარისი უნდა იყოს, რათა მეთვალყურეს საშუალება მიეცეს დაამყაროს მითითებული მინიმალური ეშელონირება მითითებული რადიოლოკაციური ეშელონირების მინიმუმთან მიმართებით, საჰაერო სივრცის საზღვრიდან. აუცილებელია იმის გათვალისწინება, რომ ჰორიზონტალური სანაოსნო ეშელონირებისას, ცდომილებამ შეიძლება შეადგინოს 5 საზღვაო მილი.
- მითითებები პარალელური მარშრუტის შესახებ შეიძლება გაუქმდეს, როდესაც იხსნება მათი შესრულების აუცილებლობა.



GEO-620, CANCEL OFFSET, RESUME
ORIGINAL TRACK VIA M 747

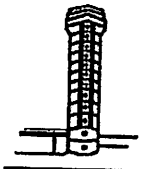


GEO-620, WILCP

მუხლი 83. მანევრი შეჯახების გასაფრთხილებელი საბორტო სისტემის გამოყენებით (ACAS)

- იმ შემთხვევაში, როდესაც პილოტი იტყობინება მანევრის შესრულებას ACAS-სისტემის შეჯახების საფრთხის აღმოფხვრის რეკომენდაციის (RA) შესაბამისად, მეთვალყურე არ მიმართავს მცდელობას შეცვალოს საჰაერო ხომალდის ფრენის ტრაექტორია, სანამ პილოტი არ მოახსენებს მოქმედი სამეთვალყურეო ნებართვის ან მითითებების პირობებში ფრენის განახლებას, მაგრამ მეთვალყურე საჭიროების შესაბამისად გადასცემს ინფორმაციას მოძრაობის შესახებ.

2. მას შემდეგ, რაც საჰაერო ხომალდი შეჯახების საფრთხის აღმოფხვრის რეკომენდაციის (RA) შესაბამისად წყვეტს სამეთვალყურეო ნებართვის შესრულებას, მეთვალყურე მეტად აღარ არის პასუხისმგებელი აღნიშნულ საჰაერო ხომალდსა და სხვა საჰაერო ხომალდებს შორის ეშელონირების უზრუნველყოფაზე, რომელთა ფრენებზე შესაძლოა უშუალო გავლენა იქონიოს შეჯახების საფრთხის აღმოფხვრის რეკომენდაციის (RA) შესაბამისად განხორციელებულმა მანევრმა. მეთვალყურე მას შემდეგ იღებს სიახლოვეს მყოფი საჰაერო ხომალდების ეშელონირებაზე პასუხისმგებლობას, რაც დაადასტურებს საფრენოსნო ეკიპაჟის შეტყობინების მიღებას, რომ საჰაერო ხომალდმა განაახლა ფრენა მოქმედი სამეთვალყურეო ნებართვის შესაბამისად ან მას შემდეგ, რაც მეთვალყურე დაადასტურებს საფრენოსნო ეკიპაჟის შეტყობინების მიღებას, რომ საჰაერო ხომალდი იწყებს მოქმედი სამეთვალყურეო ნებართვის მიხედვით ფრენის განახლებას და გადასცემს ალტერნატიულ ნებართვას, რომლის მიღებასაც ადასტურებს საფრენოსნო ეკიპაჟი.

	GEORGIAN 620 ROGER REPORT RETURNING TO CLEARANCE		GEORGIAN 620 TCAS RA
	TBILISI CONTROL ROGER		GEORGIAN 620 CLEAR OF CONFLICT RETURNING TO CLEARANCE, NOW MAINTAINING FL 350
	GEORGIAN 620 CLIMB TO FL 350		
	GEORGIAN 620 TBILISI CONTROL ROGER REPORT MAINTAINING FL 310		GEORGIAN 620 UNABLE, TCAS RA
	TBILISI CONTROL ROGER		GEORGIAN 620 CLEAR OF CONFLICT FL 310 RESUMED

მუხლი 84. ფრაზეოლოგია ვერტიკალური ეშელონირების შემცირებული მინიმუმებით (RVSM) სარგებლობისას

მდგომარეობა	ფრაზა
მეთვალყურის შეკითხვა RVSM-ით ფრენის ნებართვის არსებობის დასადასტურებლად. პილოტის მიერ RVSM-ით ფრენის ნებართვის უქონლობის გადასაცემად: 1. პირველი გამოძახებისას ნებისმიერ სიხშირეზე ევროპული რეგიონის RVSM-ის საჰაერო სივრცის ფარგლებში (სმმ-ს მეთვალყურე ამავე ფრაზით ახორციელებს უკუგადაცემას). 2. ფრენის ეშელონის შეცვლაზე ყოველი მოთხოვნისას, რომელიც შეეხება ევროპული რეგიონის RVSM-ის საჰაერო სივრცეში ფრენის ეშელონებს, 3. სამეთვალყურეო ნებართვების ყოველ უკუგადაცემაში, რომელიც შეეხება ევროპული რეგიონის RVSM-ის საჰაერო სივრცეში ფრენის ეშელონების დაკავებას. გარდა ამისა, სახელმწიფო სტატუსის არმქონე სხ-ების პილოტებმა უნდა ჩაურთონ ფრაზა ვერტიკალური გადაკვეთით 290, ან 410 ფრენის ეშელონის დაკავებაზე სამეთვალყურეო ნებართვის უკუგადაცემაში ასევე, მეთვალყურის მიერ „მიწა-მიწა“ სამეტყველო კავშირით დამატებით სხ-ის სტატუსის შესახებ, რომლებიც დაშვებულნი არ არიან RVSM-ით ფრენებზე. პილოტის მიერ RVSM-ით ფრენის ნებართვის ქონის შეტყობინების გადაცემისას სახელმწიფო სხ-ს (რომელიც დამტკიცებული არ არის RVSM-ით ფრენებზე) პილოტის მიერ საკუთარი სტატუსის შესატყობინებლად, რომ	CONFIRM RVSM APPROVED **NEGATIVE RVSM *AFFIRM RVSM **NEGATIVE RVSM STATE AIRCRAFT

დამტკიცებული არ არის RVSM-ით ფრენებზე. ეს არის პილოტის პასუხი მეთვალყურის შეკითხვაზე: CONFIRM RVSM APPROVED.	
ასევე, მეთვალყურის მიერ «მიწა-მიწა» სამეტყველო კავშირით დამატებით სხ-ს სტატუსის შესახებ, რომლებიც დაშვებულნი არ არიან RVSM-ით ფრენებზე.	
უარი ევროპული რეგიონის RVSM-ის საჰაერო სივრცეში შესვლის სამეთვალყურეო ნებართვის გაცემაზე	UNABLE CLEARANCE INTO RVSM AIRSPACE, MAINTAIN (or) DESCEND, (or) CLIMB FL
პილოტის მიერ ძლიერი ტურბულენტურობის არსებობის შესახებ შეტყობინების გადასაცემად, რაც გავლენას ახდენს RVSM-ის ნებადართული ფრენის ეშელონის შენარჩუნებაზე.	**UNABLE RVSM DUE TURBULENCE
ასევე, მეთვალყურის მიერ „მიწა-მიწა“ სამეტყველო კავშირით საგანგებო ვითარებების წარმოქმნის მიზეზების შესატყობინებლად, რაც დაკავშირებულია სხ-ს მიერ RVSM-ით ფრენის შესრულების შეუძლებლობასთან ძლიერი ტურბულენტურობის ან სხვა რთული ამინდის პირობების გამო.	
პილოტის მიერ შეტყობინების გადასაცემად საბორტო მოწყობილობების მუშაობის გაუარესების შესახებ, სხ-ს სისტემებისადმი წაყენებული მინიმალური მოთხოვნების (MASPS) დონეზე ქვემოთ, რაც მოითხოვება ევროპული რეგიონის RVSM-ის საჰაერო სივრცის ფარგლებში.	**UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT
ამ ფრაზით სარგებლობენ MASPS-ის შეუსაბამობის შესახებ პირველი შეტყობინების გადასაცემად, ხოლო შემდეგ პირველი კავშირისას ყველა სიხშირეზე ევროპული რეგიონის RVSM-ის საჰაერო სივრცის ფარგლებს გარეთ პრობლემის აღმოფხვრამდე ან სხ-ს გასვლამდე ევროპული რეგიონის საჰაერო სივრცეიდან.	
ასევე, მეთვალყურის მიერ „მიწა-მიწა“ სამეტყველო კავშირით საგანგებო ვითარებების წარმოქმნის მიზეზების შესატყობინებლად, რაც დაკავშირებულია სხ-ს მიერ RVSM-ით ფრენის შესრულების შეუძლებლობასთან, მოწყობილობის მტყუნების გამო.	*READY TO RESUME RVSM
პილოტის მიერ შეტყობინების გადასაცემად საკუთარი შესაძლებლობების შესახებ, განაახლოს ფრენა ევროპული რეგიონის RVSM-ის საჰაერო სივრცეში საგანგებო ვითარების დასრულებისას, რაც გამოწვეული იყო მოწყობილობის მტყუნების ან ამინდის პირობების გამო.	
მეთვალყურის შეკითხვა სხ-ს შესაძლებლობის განახლების შესახებ შეასრულოს ფრენა RVSM-ით.	REPORT ABLE TO RESUME RVSM
შენიშვნა: აღნიშვნები: * - კავშირი მყარდება პილოტის მიერ; ** - კავშირი მყარდება პილოტის მიერ; ასევე მეთვალყურის მიერ დამატებით ზეპირი შეტყობინებისათვის სმმ-ს მოსაზღვრე ორგანოებთან კოორდინაციისათვის.	

მუხლი 85. მართლსაწინააღმდეგო ქმედობა

სადგური, რომელსაც მიმართავს საჰაერო ხომალდი, რომელიც წარმოადგენს უკანონო ჩარევის ობიექტს ან სადგური, რომელიც პირველი პასუხობს ამ საჰაერო ხომალდს, ვალდებულია გაუწიოს ნებისმიერი შესაძლო დახმარება, მათ შორის, აცნობოს სმმ-ს შესაბამის ორგანოს, ასევე სხვა ნებისმიერ სადგურს, ან პირს, რომელსაც შეუძლია დახმარების აღმოჩენა ფრენის განხორციელებაში.