

# ***VFR Phraseology Manual***



***Εγχειρίδιο VFR  
Φρασεολογίας***

***Hellenic vATC***  
WHERE SIMULATION MEETS WITH REALITY

# Φρασεολογία

Αυτός ο οδηγός περιγράφει τη φρασεολογία που χρησιμοποιείται από τους πιλότους και τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας όταν θα πετάξουν VFR . Μπορείτε επίσης να διαβάσετε το "**ATC – Βασικές γνώσεις**", το "**IFR Phraseology manual**" και το "**METAR how to read it**" του Γιάννη Γεωργαντάκη που θα βρείτε στις σελίδες του [HvACC](#)

Το εγχειρίδιο **VFR ( Visual Flight Rules )** επικοινωνίας αναπτύσσεται για να μάθουμε όλοι καλύτερα τις διαδικασίες πτήσεως **εξ όψεως** μέσα στον Ελληνικό εναέριο χώρο . Όλα τα παραδείγματα και οι διαδικασίες που θα αναφέρουμε χρησιμοποιούνται στην πραγματική παγκόσμια αεροπορία.

Όπως θα παρατηρήσετε, η φρασεολογία του εγχειριδίου αυτού έχει γράφει στα αγγλικά. Φυσικά όπου είναι εφικτό θα σας δίνουμε και την Ελληνική φρασεολογία.

Τα αγγλικά είναι η διεθνής γλώσσα για την επικοινωνία αεροπορίας και αυτή χρησιμοποιούμε συνήθως όταν πετάμε on-line. Φυσικά μπορείτε να επικοινωνήσετε και στα Ελληνικά με έναν ελεγκτή εάν πετάτε στη Ελλάδα ή την Κύπρο .

**Θυμηθείτε:** Αν υπάρχουν ξένα αεροσκάφη στην περιοχή λογικά ο ελεγκτής θα σας μιλήσει Αγγλικά. Στην περίπτωση αυτή η συνομιλία πρέπει να συνεχιστεί στα Αγγλικά.

Βασική πηγή του εγχειριδίου αυτού είναι το [CAP 413 Radiotelephony Manual](#) έκδοση 16 της [CAA](#) .

Θα σας προτεινάμε να συνδεθείτε στο δίκτυο σαν "**παρατηρητές-Observer's**" όσο πιο συχνά γίνεται ώστε να έχετε μια ιδέα πως δουλεύουν οι Ελεγκτές μας .

Τελειώνοντας , σκοπός μας είναι, όσα γράφονται σε αυτό το εγχειρίδιο αλλά και όσα θα μάθετε από αυτό, να σας τα μεταφέρουμε "**as real as it gets**" .

**Καλό διάβασμα :)**  
**Γιάννης Γεωργαντάκης**  
**Αύγουστος 2006 έκδοση 1.0**

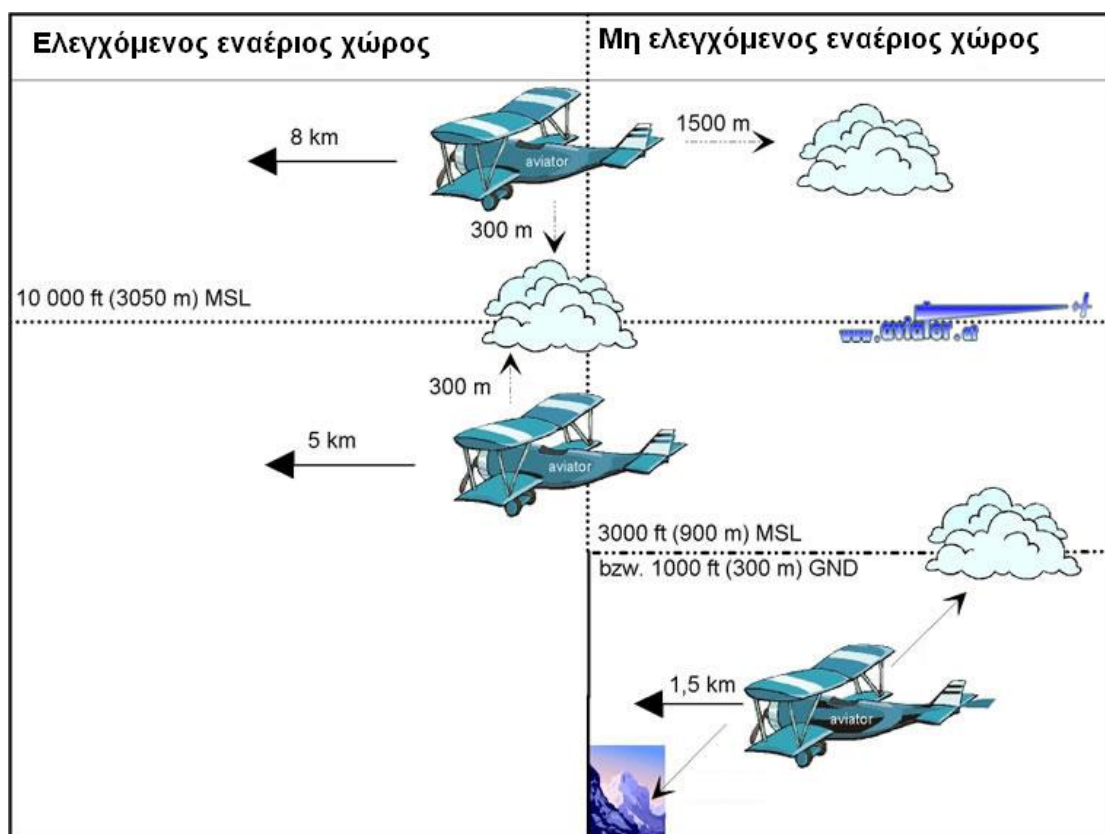
# Γενικά

Μέχρι τώρα έχετε δει και ακούσει άπειρες φορές τους όρους IFR (Instrument Flight Rules) και VFR (Visual Flight Rules) . Καιρός είναι να ξεχωρίσουμε την VFR και να την αναλύσουμε .

Αρκετοί μαθητές πιλότοι & ελεγκτές νομίζουν ότι το VFR είναι να κάνεις ναυτιλία έχοντας σαν σημείο αναφοράς κτίρια , ποτάμια και αυτοκινητόδρομους. Αυτό βέβαια δεν είναι ακριβώς λάθος αλλά ξεφεύγει λίγο από την γενική έννοια του VFR . Και οι δύο όροι IFR & VFR περιέχουν την λέξη "Rules" και αυτοί οι κανόνες περιγράφουν τον τρόπο για την αποφυγή σύγκρουσης με άλλα αεροσκάφη.

Οι VFR κανόνες περιγράφουν αρχικά το ποσό καλή πρέπει να είναι η ορατότητα καθώς και την απόσταση που πρέπει να έχουμε από τα σύννεφα. Περιγράφει ακόμα τον τρόπο που γίνεται ο διαχωρισμός τις κυκλοφορίας . Αν τα ελάχιστα που ο καιρός επιτρέπει δεν καλύπτονται τότε η πτήση VFR δεν πραγματοποιείται.

Τα ελάχιστα που έχουν καθοριστεί βάση του ICAO για μια πτήση VFR είναι:



Αν κάτι από τα παραπάνω ισχύει τότε η μετεωρολογικές συνθήκες είναι VMC (Visual Meteorological Conditions) και επιτρέπονται οι πτήσεις VFR διαφορετικά έχουμε μετεωρολογικές συνθήκες IMC (Instrument Meteorological Conditions) και μια πτήση τότε πρέπει να εκτελεστεί IFR ή σε ορισμένες συνθήκες και SVFR (Special Visual Flight Rules). Έτσι λοιπόν ένας πιλότος που εκτελεί πτήση VFR δεν

μπορεί να πετάξει μέσα στα σύννεφα και κατά την πτήση του πρέπει να τα αποφύγει.

Όταν ένας VFR πιλότος παραμένει μακριά από τα άλλα αεροσκάφη κοιτώντας πάντα έξω από το παράθυρο του και στρίβει **πάντα** δεξιά για να αποφύγει μια επερχόμενη σύγκρουση , σε αντίθεση ο IFR πιλότος καθοδηγείται από τον ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας και δεν χρειάζεται να κοιτάει από τα παράθυρα του γιατί τα "**μάτια του**" είναι ο εκλεκτής εκείνη την στιγμή. Αυτό δεν σημαίνει ότι απαγορεύετε να κοιτάει , φυσικά και κοιτάει για να μπορεί να διαχωριστεί με την VFR κυκλοφορία γιατί αν και πετάνε στον ίδιο εναέριο χώρο οι δύο πτήσεις δεν είναι υποχρεωτικό να μιλάνε στον ίδιο ελεγκτή . Μια VFR πτήση δεν είναι υποχρεωμένη να έχει κώδικα στον Transponder πέραν του 7000 που αναγνωρίζουμε όλες τις VFR πτήσεις στην Ευρώπη. Φυσικά θα έχετε ρωτήσει IFR πιλότους αν κοιτάνε έξω για να αποφύγουν την VFR κυκλοφορία , φυσικά οι περισσότεροι θα σας απαντήσουν όχι και αυτό είναι σωστό μερικές φορές γιατί στον πραγματικό κόσμο υπάρχουν περιοχές που οι VFR πτήσεις απαγορεύονται ή πρέπει υποχρεωτικά να έχουν κώδικα στον transponder και επαφή με έναν ελεγκτή.

Απλά θα αναφέρουμε ότι σε Class A περιοχές οι VFR πτήσεις απαγορεύονται ενώ σε Class B,C,D περιοχές οι VFR πτήσεις πρέπει να έχουν τον Transponder σε Mode C .

Περισσότερα για τους εναέριους χώρους θα βρείτε στο "**ATC Basic Knowledge**" του **Γιάννη Γεωργαντάκη** που θα βρείτε στις σελίδες της [HvACC](#).

## VFR κυκλοφορία

Το να χειριστούν οι ελεγκτές μας μια VFR κυκλοφορία μέχρι τώρα ήταν λίγο δύσκολο γιατί ο μεγαλύτερος όγκος της κυκλοφορίας είναι IFR . Σε αυτό το εγχειρίδιο θα προσπαθήσουμε να σας μεταφέρουμε τα βασικά για την VFR φρασεολογία και θα δείτε πόσο εύκολο τελικά είναι να διαχειριστούμε την VFR κυκλοφορία.

Εν πτήση ένας VFR πιλότος δεν περιμένει οδηγίες από κανένα ελεγκτή και δεν είναι υποχρεωμένος να μιλήσει με κανένα εκτός αν θέλει FIS (Flight Information Service) και αν παραμένει φυσικά έξω από τα Class B,C,D κτλ. Όπως είδαμε προηγουμένως οι VFR πιλότοι είναι υπεύθυνοι για τον μεταξύ τους διαχωρισμό.

Στην Ευρώπη και φυσικά στην Ελλάδα οι VFR πτήσεις χρησιμοποιούν στον transponder τον κώδικα 7000 ενώ στην Αμερική τον κώδικα 1200 . Αυτός είναι και ο λόγος που σε μερικούς εξομοιωτές πτήσης ο αρχικός κώδικας είναι ο 1200.

Η φράση

**βάλτε κώδικα VFR ή βάλτε κώδικα 7000 ή squawk VFR ή squawk 7000**

σημαίνει ότι πρέπει να αλλάξετε τον κώδικά στον Transponder σε 7000 σε όποια χώρα της Ευρώπης και αν βρίσκεστε.

Μια VFR εν πτήση μπορεί αν περιμένει από έναν ελεγκτή **MONO** (F.I.S) πληροφορίες κυκλοφορίας , ρυθμίσεις υψομέτρου και μετεωρολογικές παρατηρήσεις.

Στην πραγματικότητα οι παραπάνω πληροφορίες δίνονται από το Athina Information που εκπέμπει δε διάφορες συχνότητες σε όλο τον εναέριο χώρο τις Ελλάδας.

Έτσι λοιπόν το να έχεις μια VFR εν πτήση από την μεριά του ελεγκτή είναι μια πολύ απλή διαδικασία αφού η μοναδική αναφορά από το πιλότο αν του ζητηθεί είναι η αναφορά θέσης , position report :

Η αναφορά θα έχει την παρακάτω μορφή:

**Call sign , ac type , Position , Time at that position , Altitude , Next position and ETA at that position**

**TWR: SX-SIT report your position**

**SX-SIT: SX-SIT , C172 , Agios 1205 Altitude 3500ft on QNH 1012 , Next Malia at 1215**

Η αναφορά θέσης συνήθως γίνεται ώστε ο ελεγκτής να οργανώσει όσο το δυνατό καλύτερα την εισερχόμενη κυκλοφορία.

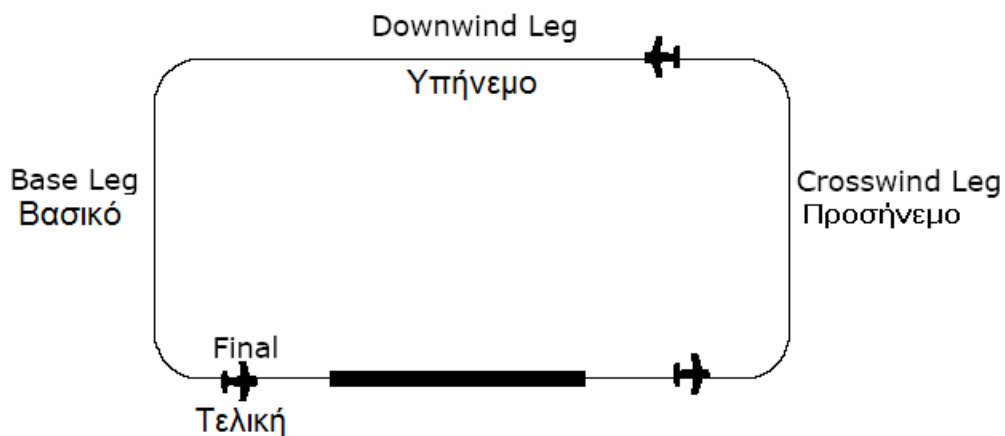
Λίγο πιο δύσκολο είναι όταν η κυκλοφορία της VFR πτήσης αναπτύσσεται μέσα σε ελεγχόμενο εναέριο χώρο πχ σε CTR ή CTA ή ακόμα και σε TWR .

## Κύκλος Αεροδρομίου – Traffic Circuit

Όταν ένα VFR α/φος πετάει και έχει την περιοχή του αεροδρομίου εν όψει και έχει πορεία για προσγείωση θα πρέπει να κατέβει στο ύψος κυκλοφορίας του αεροδρομίου που είναι 1000 πόδια πάνω από το ύψος του αεροδρομίου για να μπει στον κύκλο . Ο λόγος που θα μπει στον κύκλο είναι για να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος σύγκρουσης . Ο κύκλος αυτός δεν είναι παρά ένα μεγάλο παραλληλόγραμμο που η κάθε του πλευρά είναι και ένα σκέλος. Ο πιλότος εισερχόμενος στο κύκλο πρέπει να ακολουθήσει τα σκέλη ένα-ένα και αν του το ζητήσει ο ΕΕΚ να αναφέρει σε κάθε ένα από αυτά. Ο κύκλος αυτός λέγεται και Traffic Pattern . Στον κύκλο είναι πιο εύκολο ένας πιλότος να δει ένα α/φος μπροστά του που πετάει στο ίδιο ύψος και να κρατήσει την απόσταση ασφαλείας παρά όταν αυτό πετάει από πάνω του ή κάτω του.

Τυπικά το ύψος του κύκλου εξαρτάται και από τα εμπόδια της κάθε περιοχής έτσι δεν είναι απόλυτο τα 1000ft πάνω από το ύψος του αεροδρομίου .

Στο σχήμα παρακάτω φαίνονται τα σκέλη από τον κύκλο με τα ονόματά τους .



### **Αριστερόστροφος Κύκλος Αεροδρομίου – Left Hand Traffic Pattern**

Θα πρέπει να αποστηθίσετε τα ονόματα αυτά γιατί θα τα χρησιμοποιήσετε κατά τον έλεγχο μιας VFR πτήσης δίνοντας κατευθύνσεις στους πιλότους όταν σας αναφέρουν σε πιο σκέλος βρίσκονται. Δίνοντας μια οδηγία σε έναν πιλότο που είναι στον κύκλο αμέσως ο άλλος πιλότος που μπήκε ή πρόκειται να μπει ή είναι ήδη στον κύκλο ξέρει που βρίσκετε ο άλλος πιλότος.

Σε αεροδρόμια που δεν υπάρχει ΕΕΚ ο προτεινόμενος κύκλος είναι ο αριστερόστροφος. Ο κύκλος αυτός επιλέχτηκε γιατί η θέση του κυβερνήτη του α/φους είναι στην αριστερή θέση και η θέση αυτή έχει περισσότερο οπτικό πεδίο ελεύθερο στο **υπήνεμο** και στο **βασικό** πριν το α/φος στρέψει στην **τελική**.

Πολλά αεροδρόμια ίσως να έχουν εν ενεργεία και τους δύο κύκλους αλλά για αυτό θα ενημερώνεστε από τους δημοσιευμένους χάρτες των αεροδρομίων που θα επισκεφθείτε.

Τα σκέλη που ακολουθούν οι πιλότοι είναι το **ΥΠΗΝΕΜΟ** στροφή για **ΒΑΣΙΚΟ** και στροφή για **ΤΕΛΙΚΗ**. Όταν βρεθούν στο **υπήνεμο** και έχουν το κατώφλι του διαδρόμου σε γωνία 45 μοιρών από αυτούς τότε στρέφουν για **βασικό** και μετά για **τελική** όπου αφού πάρουν πληροφορίες καιρού και την άδεια για προσγείωση μετά θα τους καλωσορίσουμε στο έδαφος.

Σε ένα ελεγχόμενο αεροδρόμιο με TMA – TWR ισχύουν όλα τα παραπάνω αλλά έχουμε μερικές επιπλέον αναφορές. Καταρχήν για να εισέλθουμε σε μια ελεγχόμενη περιοχή πρέπει να εισέλθουμε από ένα συγκεκριμένο σημείο (Reference Point ή Entry Point) του TMA και να ακολουθήσουμε τα VFR ύψη και διαδρομές όπως έχουν δημοσιευτεί για το συγκεκριμένο TMA που θα πετάξουμε μέχρι να φτάσουμε στον κύκλο ή αν ο ΕΕΚ διαφορετικά μας έχει δώσει άλλες οδηγίες. Ο κύκλος σε ελεγχόμενα αεροδρόμια δεν είναι δημοσιευμένος συνήθως και ο πύργος ελέγχου είναι υπεύθυνος για την φορά του ( δεξιός ή αριστερός ). Όταν εισερχόμαστε σε μια ελεγχόμενη περιοχή για προσγείωση ή όταν απογειωνόμαστε δεν χρειαζόμαστε την **ΑΔΕΙΑ** για να εισέλθουμε , όμως αν πρόκειται να περάσουμε μέσα από μία τέτοια περιοχή πρέπει να ζητήσουμε **ΑΔΕΙΑ** και να δηλώσουμε το σημείο εισόδου και εξόδου με αναφορά θέσης όπως είδαμε παραπάνω.

Πχ

**Heraklion Tower , SX-SIT , C172 , Entering control zone via AGIOS , Altitude 3500ft , Leave the control zone via DIA**

**Ηράκλειο καλησπέρα , SX-SIT , C172 , εισερχόμαστε στην περιοχή σας μέσω του σημείου AGIOS σε ύψος 3500ft και θα αφήσουμε την περιοχή σας από το σημείο DIA**

## VFR Αναχώρηση

Σε μια αναχώρηση VFR δεν απαιτείται να πάρετε ή να δώσετε άδεια για εκκίνηση κινητήρων/ρα η κάποια εξουσιοδότηση . Όταν βρεθεί ένας πιλότος που θα πετάξει VFR το πρώτο που έχει να κάνει είναι να έχει τον χάρτη του αεροδρομίου , να πάρει τον καιρό του αεροδρομίου αναχώρησης και προορισμού και να έχει μελετήσει την διαδρομή που θα ακολουθήσει. Τον καιρό του αεροδρομίου αναχώρησης μπορεί να τον πάρει από το ATIS ή να τον ζητήσει από τον πύργο ελέγχου του αεροδρομίου όπως και τον καιρό του αεροδρομίου προορισμού.

Επίσης πρέπει να καταθέσετε σχέδιο πτήσης όταν θα συνδεθείτε με το δίκτυο ( στην πραγματικότητα το σχέδιο πτήσης μπορεί να δοθεί είτε από τον ασύρματο ή τηλεφωνικά ) ώστε ο ΕΕΚ να ρυθμίσει την κυκλοφορία όσο τον δυνατό καλύτερα.

Η πρώτη επαφή σας θα είναι με τον πύργο ελέγχου του αεροδρομίου ( αν δεν είναι αυτό η θέση ανοικτή μπορείτε να επικοινωνήσετε με την αμέσως επόμενη ) και θα χρησιμοποιήσετε την παρακάτω φρασεολογία :

**SX-SIT: Heraklion Tower , SX-SIT**

**TWR : SX-SIT , Heraklion Tower , go ahead**

**SX-SIT: Ηράκλειο Καλησπέρα, SX-SIT**

**TWR : SX-SIT , Πύργος Ηρακλείου , προβείτε**

Επίσης πολλοί πιλότοι στην πρώτη τους επαφή μπορεί να ζητήσουν radio check

**SX-SIT: Heraklion Tower , SX-SIT , radio check**

**TWR : SX-SIT , Heraklion Tower , read you 5**

Όταν είναι πλέον έτοιμος για τροχοδρόμηση η επόμενη αναφορά θα είναι η εξής

**SX-SIT: SX-SIT , is a Cessna 172 at Light aircraft Apron , VFR via Agios to Sitia , with information B , request Taxi.**

**TWR : SX-SIT , taxi to holding position RWY 30 via Bravo**

**SX-SIT: Cleared taxi to holding position RWY 30 via Bravo , SX-SIT**

Βλέπουμε ότι ο πιλότος είναι έτοιμος να αναχωρήσει και αναφέρει στον ΕΕΚ το Information B που άκουσε στο ATIS άρα έχει ακούσει και την τοπική βαρομετρική QNH του αεροδρομίου και για τον λόγω αυτό ο ΕΕΚ δεν του το ξαναδίνει , Θα το ξανάδινε αν αυτό έχει αλλάξει κατά την διάρκεια της επικοινωνίας του όπως και θα το κάνει αν το α/φος είναι ακόμα στην δικιά του περιοχή. Σε περίπτωση που ο πιλότος δεν έχει ακούσει το ATIS η φρασεολογία θα είναι ως εξής:



**SX-SIT: SX-SIT , is a Cessna 172 at Light aircraft Apron , VFR via Agios to Sitia, request Taxi.**

**TWR : SX-SIT , Wind 330 12kts QNH 1012, clear taxi to holding position RWY 30 via Bravo**

**SX-SIT: QNH 1012 , Cleared taxi to holding position RWY 30 via Bravo , SX-SIT**

Το CESSNA τροχοδρομεί και φτάνει στο σημείο κράτησης του διαδρόμου 30 καθώς κάνει και όλα τα απαιτούμενα check όπου είναι έτοιμο για αναχώρηση .

**SX-SIT: SX-SIT , is ready for departure**

**TWR : SX-SIT , Wind 330 12kts Cleared for line up and take off RWY 30**

**SX-SIT: Cleared for lineup and take off RWY30 , SX-SIT**

ή

**SX-SIT: SX-SIT , is ready for departure**

**TWR : SX-SIT , After take off leave control zone via AGIOS at 2500ft or below , clear for lineup and take off RWY 30**

**SX-SIT: After take off , leave control zone via AGIOS at 2500ft or below Cleared for lineup and take off RWY30 , SX-SIT**

ή

**SX-SIT: SX-SIT , is ready for enter and backtrack RWY30**

**TWR : SX-SIT , Clear for enter , backtrack and lineup RWY30**

**SX-SIT: Cleared for enter , backtrack and lineup RWY30 , SX-SIT**

**SX-SIT: Over AGIOS request to leave frequency, SX-SIT**

**TWR : SX-SIT , Frequency change approved , Geia sas**

Μπορούμε να κάνουμε πολλές παραλλαγές στην φρασεολογία δίνοντας οδηγίες στην VFR πτήση έτσι ώστε να μην επηρεάσει την κίνηση του αεροδρομίου . Η οδηγία κατά την απογείωση "**leave control zone via**" υπενθυμίζει στον πιλότο από πιο σημείο θα βγει από τον ελεγχόμενο χώρο. Η λέξη ελεύθερος "**cleared**" δεν είναι απαραίτητο να χρησιμοποιείτε ώστε να μην υπάρχει σύγχυση με την IFR κυκλοφορία. Επίσης τα VFR ύψη και διαδρομές είναι δημοσιευμένα για κάθε ελεγχόμενο αεροδρόμιο ώστε η κυκλοφορία να διαχωρίζετε από την IFR.

Αν είχαμε φρασεολογία αναχώρησης όπως :

**SX-SIT: SX-SIT , is a Cessna 172 at Light aircraft Apron , VFR via Agios to Sitia , with information B , request Taxi.**

**TWR : SX-SIT , taxi to holding position RWY 30 via Bravo line up behind Departing Aegean B734 No2**

## **SX-SIT: Cleared taxi to holding position RWY 30 via Bravo lining up Behind departing traffic No2, SX-SIT**

Αυτή η φρασεολογία δίνει στον πιλότο μια άδεια υπό όρους , δηλ να μπει για γραμμή και κράτηση στο διάδρομο 30 . Εδώ έχουμε και το χρόνο αναμονής από την δημιουργία των αεροδινών από τους κινητήρες του αεροπλάνου που αναχώρησε , έτσι το α/φος πρέπει να περιμένει τον κατάλληλο χρόνο για την αναχώρηση του.

Προσπαθήστε οι οδηγίες να είναι σύντομες και σαφής ώστε ο πιλότος να μην μπερδεύετε με πολλαπλές εντολές που είναι και δύσκολο να θυμάται.

Μην ξεχνάτε ότι μια VFR πτήση δεν την κάνουμε Handover πουθενά απλά μπορεί μια τέτοια πτήση να εισέλθει σε έναν μην ελεγχόμενο χώρο και να ζητήσει μόνη της FIS ή άλλες πληροφορίες.

Αν τα VFR ελάχιστα δεν ικανοποιούν μια τέτοια αναχώρηση τότε ο πιλότος πρέπει να καταθέσει σχέδιο πτήσης SVFR ( Ειδικές πτήσεις VFR) και τα ελάχιστα μπορούν να μειωθούν σε

Ορατότητα 1,5km  
Το έδαφος εν' όψη  
Και μακριά από τα σύννεφα

## VFR Άφιξη

Το Cessna φτάνει στο επόμενο σημείο "Malia" και είναι έτοιμο για την επόμενη αναφορά .

**SX-SIT: Heraklion Tower , SX-SIT**

**TWR : SX-SIT, Heraklion Tower , Go ahead**

**SX-SIT: SX-SIT , Cessna C172 , 5 Miles east of Airport Alt 2500ft for landing.**

**TWR : SX-SIT, Roger Local QHN 1006 , report on Final**

**SX-SIT: QHN 1006 WILCO , SX-SIT**

ή

**SX-SIT: Heraklion Tower , SX-SIT**

**TWR : SX-SIT, Heraklion Tower , Go ahead**

**SX-SIT: SX-SIT , Cessna C172 , 5 Miles east of Airport Alt 2500ft for landing.**

**TWR : SX-SIT, Roger Local QHN 1006 , report on Downwind**

**SX-SIT: QHN 1006 WILCO , SX-SIT**

Όταν το α/φος φτάσει στο Υπήνεμο (Downwind) έχει μπει στον κύκλο του αεροδρομίου και ο ΕΕΚ ξέρει πλέον που ακριβώς βρίσκετε το α/φος. Έτσι ο ΕΕΚ μπορεί να ζητήσει αναφορά στον πιλότο σε κάθε σκέλος του κύκλου έως την τελική πριν του δώσει το Clear to LAND. Αν στο αεροδρόμιο υπάρχει κυκλοφορία τότε ο ΕΕΚ μπορεί να δώσει στον πιλότο την οδηγία για κάνει extend ή long approach το σκέλος που βρίσκετε ώστε ο χρόνος της άφιξης να αυξηθεί και να διαχειριστή καλύτερα την κυκλοφορία.

**SX-SIT: entering right downwind 27, SX-SIT**

**TWR : SX-SIT, roger , make long approach**

**SX-SIT: making long approach , SX-SIT**

Ο πιλότος θα περιμένει από τον ΕΕΚ να του πει πότε θα στρίψει για να μπει στο αριστερό βασικό του 27 , αν βρίσκετε σε μη ελεγχόμενο αεροδρόμιο ο πιλότος πρέπει να το κάνει μόνο τους εκτός αν το ΕΕΚ του έχει δώσει εντολές για HOLDING σε κάποιο VFR Holding Area που μπορεί να υπάρχει στην περιοχή.

**TWR : SX-SIT, turn right base now , report on final**

**SX-SIT: turning right base , wilco, SX-SIT**

**SX-SIT: on final, SX-SIT**

**TWR : SX-SIT, wind 210 15kts Cleared to LAND RWY 27**

**SX-SIT: Cleared to LAND RWY 27**

Επιπλέον, ο ελεγκτής πρέπει να ενημερώσει και τα 2 αεροσκάφη, το ένα για το που βρίσκεται το άλλο και να τους ρωτήσει αν έχουν οπτική επαφή. Όταν η οπτική επαφή από το VFR επιτευχθεί, ο ελεγκτής μπορεί αντί να του δώσει την οδηγία να κάνει extend (όπως είπαμε παραπάνω) να του δώσει άδεια να μπει στο βασικό σαν No2 επισημαίνοντάς του να κρατήσει διαχωρισμό ασφαλείας από τον No1.

**TWR : SX-SIT, aircraft is on final at your 2 o' clock 3 miles.**

**Do you have traffic in sight?**

**SX-SIT: We have visual contact with the aircraft SX-SIT**

**TWR : OAL537 traffic is on downwind leg, 2 o' clock 3 miles.**

**Do you have traffic in sight?**

**SX-SIT: Visual contact with traffic, OAL537**

**TWR : SX-SIT, BEHIND traffic on final, you are cleared to enter base leg, please keep safety separation**

**SX-SIT: No 2 behind traffic on final, cleared to enter base leg, wilco SX-SIT**

Ο VFR πιλότος μπορεί να ζητήσει από τον EEK να κάνει εκπαίδευση στον κύκλο του αεροδρομίου .

**SX-SIT: SX-SIT, C172 , at light a/c apron , VFR , for 3 traffic circuits ( or 3 touch and go's ) with information Ehco , request taxi.**

**TWR : SX-SIT, taxi to holding position D2 RWY 03R via C,D**

**SX-SIT: taxing to holding position D2 via C,D , SX-SIT**

.....

**SX-SIT: ready , SX-SIT**

**TWR : SX-SIT , fly left hand traffic circuit , report om downwind**

**TWR : SX-SIT, wind 020 12kts Clear to Take off RWY 03R**

**SX-SIT: Cleared to take off , SX-SIT**

**SX-SIT: left downwind SX-SIT**

**TWR : SX-SIT, roger , report on final**

**SX-SIT: wilco , SX-SIT**

**SX-SIT: on final, SX-SIT**

**TWR : SX-SIT, wind 210 15kts Cleared to touch and go RWY 27**

**SX-SIT: Cleared to touch and go RWY 27**

.... Μετά από 3 κύκλους

**SX-SIT: on final, SX-SIT**

**TWR : SX-SIT, wind 210 15kts Cleared to LAND RWY 27**

**SX-SIT: Cleared to LAND RWY 27**

## Επίλογος

Προσπάθησα να καλύψω την βασική φρασεολογία για πτήσεις VFR , αν θέλετε να μάθετε περισσότερα μπορείτε συνεχίσετε το διάβασμα με το [CAP 413 Radiotelephony Manual](#) έκδοση 16 της [CAA](#) .

Επίσης μπορείτε να βρείτε όλα τα παραπάνω σε εκτυπώσιμη μορφή στο **“Quick sheet VFR Phraseology”** του Γιάννη Γεωργαντάκη που θα βρείτε στη σελίδα του [HvACC](#) . Ένα μεγάλο ευχαριστώ στον **Μανώλη Στεφανάκη** που με τις συμβουλές και της υποδείξεις του διαβάζετε τώρα το εγχειρίδιο αυτό.

Φυσικά αν θέλετε ακόμα περισσότερα καλό θα ήταν να παρακολουθήσετε έναν εκπαιδευτικό κύκλο όπου οι εκπαιδευτές του [HvACC](#) θα σας βοηθήσουν όσο μπορούν να κατανοήσετε όσο το δυνατό καλύτερα την φρασεολογία.

Τελειώνοντας , όταν συνδεθείτε στο σύστημα και προσπαθήσετε να επικοινωνήσετε για πρώτη φορά μόνοι σας θυμηθείτε ότι **ΤΑ ΛΑΘΗ ΕΠΙΤΡΕΠΟΝΤΑΙ!!**