

ΒΙΒΛΙΑ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑΣ VFR ΠΤΗΣΕΩΝ

... Περιέχει Πίνακες με Συχνότητες AirBand ...
... στοιχεία για τα Αδειοδοτούμενα Πεδία Υ.Π.Α.Μ. (ZZZZ) ...
... καθώς και Χαρακτηριστικά Αεροδρομίων στην Ελλάδα ...



Επιμέλεια Έκδοσης
Εκπαιδευτικό Κέντρο Υ.Π.Α.Μ. - ΑΕΡΟΛΕΣΧΗΣ ΑΓΡΙΝΙΟΥ
<http://alag.gr>

Αγρίνιο - Δεκέμβριος 2012



**Εκπαιδευτικό Κέντρο Υ.Π.Α.Μ.
ΑΕΡΟΛΕΣΧΗΣ ΑΓΡΙΝΙΟΥ**

Το βιβλίο αποτελεί μια συλλογή άρθρων που πάρθηκαν από διάφορες πηγές στο internet και όχι μόνο και γράφτηκε για να βοηθήσει τους εκπαιδευόμενους χειριστές στην κατανόηση της επικοινωνίας VFR πτήσεων, ώστε να πετάνε με ασφάλεια και σιγουριά.

Όμως αποτελεί ένα καλό βοήθημα για όλους όσους ασχολούνται με τις πτήσεις.

Οποιοσδήποτε έχει κάτι να προτείνει για την βελτίωση της παρούσας έκδοσης μπορεί να επικοινωνήσει με το μέλος της ΑΕΡΟΛΕΣΧΗΣ ΑΓΡΙΝΙΟΥ **Κωνσταντίνο Σαμψών** που έχει την επιμέλεια της έκδοσης αυτής, στο προσωπικό του email info@kSamson.gr

Αγρίνιο - Δεκέμβριος 2012





ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΩΝ
COMMISSION HELLENIC MICROLIGHT AIRCRAFT (CHMA)



ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΜΕΝΑ ΠΕΔΙΑ ΓΙΑ ΥΠΑΜ (ZZZZ)
(Αλφαριθμητική Σειρά)

Ενημέρωση: 20/04/2016

α/α	Πόλη / Όνομα Πεδίου	Τοποθεσία	Υψόμετρο ft	Διάδρομος				Google Map	Operator Παρατηρήσεις
				Διεύθυνση	Διαστάσεις	Κλίση	Επιφάνεια		
1	Αγρίνιο Αγρίνιο	383683N 212300E 1,5 NM BRG 230° από κέντρο πόλης	154	14/32	1200X50m	0,5%	Ασφαλτος- Τσιμέντο	-	ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΑΓΡΙΝΙΟΥ ATC παρέχεται από το γειτονικό στρατιωτικό αεροδρόμιο (LGAG) στην 123.650 Τηλ: 6944680576
2	Αρτα Αραχθός (Ι) Αναστ. Μπαλατσούκα ς	390514N 205817E	3	17/35	440X25m STRIP: 500 X 60m Ζώνη Ασφαλείας: 30m από τα άκρα του διαδρόμου	-	Ασφαλτος	-	Φορέας λειτουργίας Αερολέσχη Δυτικής Ελλάδας. Συχνότητα 129.975 Callsign: Arachthos Radio
3	Έδεσσα Άρνισσα (Παναγίτσα)	405117N 214967E 13NM BRG 285° από την πόλη	2.120	08/26	750X20m	0,27 %	Χώμα	-	ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΕΔΕΣΣΑΣ Πτήσεις ανεμοπτέρων και αιωροπτέρων, ο κύκλος για τα αεροσκάφη είναι στο Νότο, δεξιόστροφος για τον 08 και αριστερόστροφος για τον 26. Τηλέφωνο: 6947684491 Συχνότητα: 123.400
4	Ηγουμενίτσα Μαργαρίτι	404400N 230700E	360	16/34	270X18m STRIP: 330 X 60m Ζώνη Ασφαλείας: 30m από τα άκρα του διαδρόμου	-	Χόρτο	-	Ιδιοκτησία Γιαννέλου Αθανασίου Εντός LGKR TMA, στα όρια με LGPZ TMA Τηλ: 6947304330 Συχνότητα: 119.700



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΩΝ
COMMISSION HELLENIC MICROLIGHT AIRCRAFT (CHMA)



ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΜΕΝΑ ΠΕΔΙΑ ΓΙΑ ΥΠΑΜ (ZZZZ)
(Αλφαβητική Σειρά)

Ενημέρωση: 20/04/2016

α/α	Πόλη / Όνομα Πεδίου	Τοποθεσία	Υψόμετρο ft	Διάδρομος				Google Map	Operator Παρατηρήσεις
				Διεύθυνση	Διαστάσεις	Κλίση	Επιφάνεια		
5	Θεσσαλονίκη Κολχικό	404400N 230700E	377	03/21	990X60m	-	Χώμα	-	Εντός LGTS TMA Αερολέσχη Θεσσαλονίκης Τηλ: 2310476000 Συχνότητα: 129.975
6	Θήβα Κωπαΐδα- Δήμητρα	382763N 230830E 22 Km ΒΔ της πόλης	302	09/27	530X25m RWY09/27: TORA-TODA- ASDA-LDA 530m STRIP: 590X80m	-	Χόρτο	-	ΔΗΜΗΤΡΑ Α.Ε. Εντός LGTG MTMA Τηλ: 2102464632 & 6943900002 Συχνότητα: 119.700
7	Θήβα Κωπαΐδα- Μοσχώνης (ΙΚΑΡΟΣ)	382588N 230812E 20 Km ΒΔ της πόλης	320	09/27	840X23m RWY09: TORA- TODA-ASDA 840m, LDA 729m RWY27: TORA- TODA-ASDA 840m, LDA 739m STRIP: 978X80m	-	Άσφαλτος	-	ΜΟΣΧΩΝΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Εντός LGTG MTMA Τηλ: 2221092188 & 6980011816 Συχνότητα: 119.700
8	Θήβα Περνέρι (91 Χλμ)	382232N 231527E	354	12/30	350X20m RWY 12/30: TORA-TODA-	-	Άσφαλτος	-	ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΘΗΒΑΣ Εντός LGTG MTMA Τηλ: 6996656100 Συχνότητα: 119.700



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΩΝ
COMMISSION HELLENIC MICROLIGHT AIRCRAFT (CHMA)



ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΜΕΝΑ ΠΕΔΙΑ ΓΙΑ ΥΠΑΜ (ZZZZ)
 (Αλφαβητική Σειρά)

Ενημέρωση: 20/04/2016

α/α	Πόλη / Όνομα Πεδίου	Τοποθεσία	Υψόμετρο ft	Διάδρομος				Google Map	Operator Παρατηρήσεις
				Διεύθυνση	Διαστάσεις	Κλίση	Επιφάνεια		
					ASDA-LDA 350m STRIP: 410X60m				
9	Καρδίτσα Μυρίνη	392427N 215941E 7 Km από την πόλη της Καρδίτσας	315	09/27	680X20m RWY09: TORA=TODA=ASD A=680M,LDA=680 m RWY27: TORA=TODA=ASD A=680M,LDA=680 m STRIP: 740X60m	-	Άσφαλτος	-	ΔΗΜΟΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ ΕΝΤΟΣ LGLR MTMA ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΠΡΩΤΑ ΜΕ LGLR TOWER (120,55MHZ & 2410-515656) ΚΑΤΟΠΙΝ ΣΥΝΕΝΝΟΗΣΗΣ ΜΕ ΚΑ. ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΚΗ 6977667597 ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ: 119.700
10	Κιλκίς Νέα Καβάλα-Πολύκαστρο	405912N 223738E	80	18/36	860X50m	0%	Άσφαλτος	-	ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΚΙΛΚΙΣ Fire Protection CAT I Τηλ: 6944438127 Συχνότητα: 119.700
11	Λάρισα Φλάμπουρο	395756N 221546E	1.750	08/26	300X18m	-	Χώμα	-	ΝΤΕΡΚΟΣ ΘΕΟΚΛΗΣ Τηλ. 6972224478 Συχνότητα: 119.700



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΩΝ
COMMISSION HELLENIC MICROLIGHT AIRCRAFT (CHMA)



ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΜΕΝΑ ΠΕΔΙΑ ΓΙΑ ΥΠΑΜ (ZZZZ)
(Αλφαβητική Σειρά)

Ενημέρωση: 20/04/2016

α/α	Πόλη / Όνομα Πεδίου	Τοποθεσία	Υψόμετρο ft	Διάδρομος				Google Map	Operator Παρατηρήσεις
				Διεύθυνση	Διαστάσεις	Κλίση	Επιφάνεια		
12	Λάρισα Τερψιθέα	393970N 222050E	250	17/35	800X30m STRIP: 800X 60m Ζώνη Ασφαλείας: 30m από τα άκρα του διαδρόμου	-	Χώμα	-	ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΛΑΡΙΣΑΣ Fire Protection CAT I Εντός LGLR MTMA Τηλ: 6932446777 Συχνότητα: 119.700
13	Μεσολόγγι Μεσολόγγι	382167N 212878E 4 Km ανατολικά της πόλης	5	07/25	770X40m RWY07: TORA- TODA-ASDA 770m, LDA 662m RWY25: TORA- TODA-ASDA 770m, LDA 647m STRIP: 832X60m	-	Άσφαλτος	-	ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ Εντός LGAD MTMA Τηλ: 2631022879 & 6978942423 Συχνότητα: 119.700
14	Ντούνης Μέγαρο	380127.00N 231813.00E 2.5NM ΒΔ της πόλης	475	18/36	RWY 18: TORA- TODA-ASDA-LDA 170m RWY 36: TORA- TODA-ASDA-LDA 170m STRIP: 230X60m	0%	Άσφαλτος	-	ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΠΕΔΙΟ Απαιτείται PPR Ντούνης Πέτρος, 6932 229024



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΩΝ
COMMISSION HELLENIC MICROLIGHT AIRCRAFT (CHMA)



ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΜΕΝΑ ΠΕΔΙΑ ΓΙΑ ΥΠΑΜ (ZZZZ)
(Αλφαριθμητική Σειρά)

Ενημέρωση: 20/04/2016

α/α	Πόλη / Όνομα Πεδίου	Τοποθεσία	Υψόμετρο ft	Διάδρομος				Google Map	Operator Παρατηρήσεις
				Διεύθυνση	Διαστάσεις	Κλίση	Επιφάνεια		
15	Ξάνθη Νέος Ζυγός	410703N 245530E 4Km ΝΑ της πόλης	150	14/32	679X30 RWY 32: TORA- TODA-ASDA-LDA 679m RWY 14: TORA- TODA-ASDA 679m, LDA 572m STRIP: 739X60m	-	Άσφαλτος	-	ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΞΑΝΘΗΣ Εντός LGKV TMA Τηλ: 2541072421 & 6942014342 Συχνότητα: 129.975
16	Πτολεμαΐδα Ολυμπιάδα (Ματκάρης)	403515N 213601E	2.329	01/19	200X18m RWY01/19: TORA-TODA- ASDA-LDA 200m STRIP 260X60m	-	Χώμα	-	MATKARIS AEROSPORTS Τηλ: 6974736166 Συχνότητα: 119.700
17	Σέρρες Χορτερό	411339N 232150E	187	18/36	RWY 650X20m RWY 18/36: TORA-TODA- ASDA 650m, LDA 530m STRIP 710X60m	-	Χώμα	-	ΔΗΜΟΣ ΣΙΝΤΙΚΗΣ Fire Protection CAT I Υποβολή σχεδίου πτήσης υποχρεωτική ακόμη και για τοπικές πτήσεις, σύμφωνα με AIP GREECE, VOL I, RAC 1-1-6, PAR.2.2.9 Τηλ: 6978185851 Συχνότητα: 119.700



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΩΝ
COMMISSION HELLENIC MICROLIGHT AIRCRAFT (CHMA)



ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΜΕΝΑ ΠΕΔΙΑ ΓΙΑ ΥΠΑΜ (ZZZZ)
(Αλφαβητική Σειρά)

Ενημέρωση: 20/04/2016

α/α	Πόλη / Όνομα Πεδίου	Τοποθεσία	Υψόμετρο ft	Διάδρομος				Google Map	Operator Παρατηρήσεις
				Διεύθυνση	Διαστάσεις	Κλίση	Επιφάνεια		
18	Σέρρες «Εμμανουήλ Παππάς»	410459N 233523E 2NM ανατολικά των Σερρών	122	10/28	RWY 170X20m RWY 10/28: TORA-TODA- ASDA-LDA 170m STRIP 230X60m	-	Χώμα		ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΣΕΡΡΩΝ Υποβολή σχεδίου πτήσης υποχρεωτική ακόμη και για τοπικές πτήσεις Τηλ: 6972219520 Συχνότητα: 129.975
19	Φλώρινα Φλώρινα	404833N 212608E 2NM BRG 038° από την πόλη	2.100	05/23	1.000X30m RWY05: TORA- TODA-ASDA 1000m, LDA 480m RWY23: TORA- TODA-ASDA-LDA 1000m	0%	Χώμα	-	ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΦΛΩΡΙΝΑΣ High Terrain 2.5 Km ΝΔ του πεδίου, πυλώνας ρεύματος ύψους 46m στην τελική του 05 σε απόσταση 466 m και γι' αυτό το κατώφλι του 05 είναι μετατοπισμένο κατά 520m. Τηλ: 6945444543 Συχνότητα: 129.975
20	Χαλκιδική Ν. Καλλικράτεια (PREL)	402203N 230307E	180	18/36	380X25m	-	Άσφαλτος	-	ΣΚΥΛΙΤΣΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Εντός LGTS TMA Μέγιστο ύψος πτήσης στην περιοχή 500 ft AMSL λόγω εγγύτητας με LGTS Τηλ: 6972446046 Συχνότητα: 129.975
21	Χαλκιδική Ν. Σύλλατα	401951N 230903E	370	15/33	RWY 132X18m RWY 15/33: TORA-TODA- ASDA-LDA 132m	-	Χώμα	-	ΕΥΦΡΑΙΜΙΔΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΕΝΤΟΣ LGTS TMA ΜΕΓΙΣΤΟ ΥΨΟΣ ΠΤΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ 1.000 FT AMSL ΛΟΓΩ ΕΓΓΥΤΗΤΑΣ ΜΕ LGTS



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΩΝ
COMMISSION HELLENIC MICROLIGHT AIRCRAFT (CHMA)



ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΜΕΝΑ ΠΕΔΙΑ ΓΙΑ ΥΠΑΜ (ZZZZ)
(Αλφαβητική Σειρά)

Ενημέρωση: 20/04/2016

α/α	Πόλη / Όνομα Πεδίου	Τοποθεσία	Υψόμετρο ft	Διάδρομος				Google Map	Operator Παρατηρήσεις
				Διεύθυνση	Διαστάσεις	Κλίση	Επιφάνεια		
					STRIP 192X60m				ΤΗΛ: 6978073955 ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ: 129.975

Στον παραπάνω πίνακα παρατίθεται μια λίστα με αδειοδοτημένα πεδία (ZZZZ) που μπορούν να χρησιμοποιηθούν από ΥΠΑΜ. Εκτός από τα πεδία αυτά οι ΥΠΑΜ μπορούν να επιχειρούν από και προς κρατικούς αερολιμένες και ορισμένα στρατιωτικά αεροδρόμια (Αραξος LGRX, Ν. Αγχίαλος LGBL, Ακτιό LGPZ, Σούδα LGSA, Καλαμάτα LGKL, Λήμνος LGLM και Σκύρος LGSY) τα οποία απαιτούν PPR (Prior Permission Required) από το Γ.Ε.Α. μέσω ΥΠΑ.

Οι πληροφορίες αυτές έχουν καθαρά ενημερωτικό χαρακτήρα και δεν θα πρέπει να χρησιμοποιούνται κατ' αποκλειστικότητα στο σχεδιασμό μιας πτήσης χωρίς αναφορά στα επίσημα έγγραφα (π.χ. AIP Greece) και NOTAM που εκδίδει η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Από τις 28/6/2012 το AIP Greece υπάρχει σε online μορφή στη διεύθυνση <http://www.ypa.gr/aip>.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ (οχι ZZZZ) ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΟΝΟΜΑ	ICAO ID	ΠΟΛΗ	ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΟΝΟΜΑ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΕΣ	ΤΗΛΕΦΩΝΑ
AGRINION	LGAG	Kalivia		123.650	26410-23080
AKTIO	LGPZ	Preveza		120.450	26820-45552
ALEXANDRIA	LGAX			123.500	
ALEXANDROS PAPADIAMANTIS	LGSK	Skiathos		126.050	24270-29100
AMIGDHALEON	LGKM	Kavala		122.100	2510-391587
ANDRAVIDA	LGAD			120.620	26230-23341
ARAXOS	LGRX	Patrai		122.100-125.500	26930-55656
ARISTOTELIS	LGKA	Kastoria		118.400	24670-21700
ASTYPALAIA	LGPL			124.850	22430-61410
CHIOS	LGHI		OMIROS	122.700	22710-81400
DIAGORAS	LGRP	Rodos		120.600	22410-88900
DIMOKRITOS	LGAL	Alexandroupolis		123.800	25510-89300
DIONYSIOS SOLOMOS	LGZA	Zakinthos		125.425	26950-29500
ELEFSIS	LGEL			120.150	210-5540000
ELEFThERIOS VENIZELOS INTL	LGAV	Athinai		136.275-118.625	210-3530000
FILIPPOS	LGKZ	Kozani		119.700	24610-36098
IKARIA	LGIK			122.300	
IOANNINA	LGIO		KING PYRROS	132.200	26510-83600
IOANNIS KAPODISTRIAS INTL	LGKR	Kerkira		120.850	26610-89600
KALAMATA	LGKL			120.750	27210-63800

ΟΝΟΜΑ	ICAO ID	ΠΟΛΗ	ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΟΝΟΜΑ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΕΣ	ΤΗΛΕΦΩΝΑ
KARPATHOS	LGKP			123.200	22450-91020
KASOS	LGKS			123.200	22450-41587
KASTEΛI	LGTL			122.100	28910-35656
KEFALLINIA	LGKF			122.250	26710-29900
KITHIRA	LGKC			123.250	27360-38395
KOS	LGKO			119.950	22420-56000
LAMIA					
LARISA	LGLR			120.550	2410-515656
LEROS	LGLE			124.950	22470-22275
LIMNOS	LGLM		IFAISTOS	128.500	22540-29400
MAKEDONIA	LGTS	Thessaloniki		118.100	2310-473212
MARITSA	LGRD	Rodos		120.600	
MEGARA	LGMG			123.500	22960-81672
MEGAS ALEXANDROS INTL	LGKV	Kavala		125.900	25910-53401
MIKONOS	LGMK			118.750	22890-79000
MITILINI	LGMT		ODYSSEAS ELYTIS	123.850	22510-38700
NEA ANCHIALOS	LGBL	Almiros		120.350	24280-76886
NIKOS KAZANTZAKIS	LGIR	Iraklion		120.850	2810-397800
OLIMBOI					
SAMOS	LGSM	Aristarchos		122.100	22730-87800
SANTORINI	LGSR	Thira		121.500	22860-28400
SITIA	LGST			122.600	28430-24424
SKIROS	LGSY			123.200	22220-91607

ΟΝΟΜΑ	ICAO ID	ΠΟΛΗ	ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΟΝΟΜΑ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΕΣ	ΤΗΛΕΦΩΝΑ
SOUDA	LGSA	Chania	IOANNIS DASKALOGIANNIS	121.100	28210-63218
SPARTI	LGSP				
STEFANOVIKION	LGSV			123.500	24250-22381
SYROS	LGSO		DIMITRIOS VIKELAS	118.850	22810-79545
TANAGRA	LGTG			120.250	22620-58203
TATOI	LGTT	Dekelia		122.650	210-8195656
TRIODHON			KALAMATA OLD	120.750	
TRIPOLIS	LGTP			122.100	
TYMPAKI				122.100	



ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΠΡΕΒΕΖΑΣ

ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΟ ΑΠΟ ΤΗΝ Γ.Γ.Α. Αρ. Μητ. ΟΡ80
ΡΑΙΔΕΣΤΟΥ 1, 48100 ΠΡΕΒΕΖΑ τηλ. & fax 26820 25246

ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑΣ VFR ΠΤΗΣΕΩΝ

ΓΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΟΜΕΝΟΥΣ ΧΕΙΡΙΣΤΕΣ ΥΠΑΜ

ΝΙΚΟΣ ΣΑΜΠΡΑΚΟΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΟΡΙΣΜΟΙ.....	3
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΓΕΝΙΚΑ.....	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΦΩΝΗΤΙΚΟ ΑΛΦΑΒΗΤΟ.....	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ.....	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΛΕΞΕΙΣ ΚΑΙ ΦΡΑΣΕΙΣ	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΚΗ ΤΕΧΝΙΚΗ.....	13
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ-ΕΠΕΙΓΟΝΤΟΣ.....	18
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ	20

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Με το παρόν προσπάθησα να δημιουργήσω ένα βασικό εγχειρίδιο ραδιοτηλεφωνίας VFR πτήσεων, με σκοπό να αποτελέσει ένα βοήθημα για τους εκπαιδευόμενους χειριστές ΥΠΑΜ έτσι ώστε να είναι σε θέση ο καθενας εξ αυτών να κατανοήσει τις βασικές αρχές ραδιοεπικοινωνίας και την χρήση του ασυρμάτου.

Επισημαίνεται ότι, σύμφωνα με τον Νόμο, χρήση ασυρμάτου σε ΥΠΑΜ προϋποθέτει και την απόκτηση του ΠΠΡΤ.

Νίκος Σαμπράκος

ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑ VFR ΠΤΗΣΕΩΝ	2
CREATED BY N. SABRAKOS	ΕΚΔΟΣΗ 1.1	Σελ. από σελ. 27

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΟΡΙΣΜΟΙ

1. Αεροναυτικός Σταθμός (AERONAUTICAL STATION): Σταθμός ξηράς της Κ.Α.Υ. Σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να είναι εγκατεστημένος σε πλοίο ή θαλάσσια εξέδρα.
2. Αερεπίγεια Επικοινωνία: (AIR-GROUND COMMUNICATION): Αμφίπλευρη επικοινωνία μεταξύ α/φών και σταθμών ή τοποθεσιών στην επιφάνεια της γης.
3. Αναφορά Πτήσης (AIR REPORT): Αναφορά από α/φος σε πτήση που συντάσσεται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα.
4. Απόλυτο Ύψος: (ALTITUDE): Η κατακόρυφη απόσταση οριζοντίου επιπέδου, σημείου ή αντικειμένου, που θεωρείται σαν σημείο, μετρημένη από τη μέση στάθμη θαλάσσης.
5. Αυτόματο Ημερολόγιο Τηλεπικοινωνιών: (AUTOMATIC TELECOMMUNICATION LOG): Καταγραφή των ενεργειών σταθμού Αεροναυτικών Τηλεπ/νιών με ηλεκτρικά ή μηχανικά μέσα.
6. Αγγελία: (NOTAM): Αγγελία που περιλαμβάνει πληροφορίες που αφορούν την εγκατάσταση, κατάσταση ή αλλαγή οποιασδήποτε αεροναυτικής ευκολίας, εξυπηρέτησης, διαδικασίας ή επικίνδυνης κατάστασης, που η έγκαιρη γνώση τους είναι απαραίτητη στο προσωπικό που ασχολείται με την διεξαγωγή των πτήσεων.

Οι Αγγελίες διακρίνονται:

α) Σε Αγγελίες Τάξεως Ι: (CLASS I DISTRIBUTION): που διανέμονται με τηλεπικοινωνιακά μέσα και

ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑ VFR ΠΤΗΣΕΩΝ	3
CREATED BY N. SABRAKOS	ΕΚΔΟΣΗ 1.1	Σελ. από σελ. 27

β) Σε Αγγελίες Τάξεως II: (CLASS II DISTRIBUTION): που διανέμονται σε κάθε άλλα μέσα πλην των τηλεπικοινωνιακών.

7. Αεροναυτική Τηλεπικοινωνιακή Υπηρεσία: (AERONAUTICAL TELECOMMUNICATION SERVICE): Τηλεπικοινωνιακή Υπηρεσία για αεροναυτικούς σκοπούς.
8. Γενική Εκπομπή: (BROADCAST): Εκπομπή που δεν απευθύνεται σε ορισμένο σταθμό ή σταθμούς με πληροφορίες για την αεροναυτιλία.
9. Δευτερεύουσα Συχνότητα: (SECONDARY FREQUENCY): Συχνότητα R/T που εκχωρείται στο αίφος ως συχνότητα δεύτερης εκλογής για αερεπίγειες Επικοινωνίες σε ραδιοτηλεφωνικό δίκτυο.
10. Επικοινωνία Αέρος-Εδάφους: (AIR TO GROUND COMMUNICATION): Επικοινωνία μιας μόνο κατεύθυνσης από α/φη προς σταθμούς ή τοποθεσίες στην επιφάνεια της γης.
11. Επικοινωνία Εδάφους - Αέρος: (GROUND TO AIR COMMUNICATION): Επικοινωνία μιας μόνο κατεύθυνσης από σταθμούς ή σημεία της επιφανείας της γης προς α/φη.
12. Επίπεδο Πτήσης (FLIGHT LEVEL): Επιφάνεια σταθερής ατμοσφαιρικής πίεσης που σχετίζεται με την συγκεκριμένη πίεση 1013,2 MBS και διαχωρίζεται από άλλες όμοιες επιφάνειες με καθορισμένες διαφορές πίεσης.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ : Οι όροι σχετικό ύψος (HEIGHT) και απόλυτο ύψος (ALTITUDE) που αναφέρονται εδώ δείχνουν υψομετρικό και όχι γεωμετρικό σχετικό και απόλυτο ύψος. Επίσης, ένα υψόμετρο τύπου ατμοσφαιρικής πίεσης βαθμολογημένου με βάση την σταθερή ατμόσφαιρα δείχνει:

α) Απόλυτο ύψος όταν ρυθμιστεί στην θέση QNH.

ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑ VFR ΠΤΗΣΕΩΝ	4
CREATED BY N. SABRAKOS	ΕΚΔΟΣΗ 1.1	Σελ. από σελ. 27

β) Σχετικό ύψος όταν ρυθμιστεί στην θέση QFE, πάνω από το σημείο αναφοράς του QFE.

γ) Επίπεδα πτήσης όταν ρυθμιστεί σε μία πίεση 1013,2 HPA.

13. Επανάληψη για Επιβεβαίωση Ορθής Λήψης: (READ BACK): Διαδικασία με την οποία αυτός που κάνει λήψη μηνύματος το επανεκπέμπει για να διαπιστωθεί αν το πήρε σωστά. (Μέρος ή Ολόκληρο).

14. Ενδεικτης τοπωνυμίας: (LOCATION INDICATOR): Κωδικοποιημένη ομάδα από τέσσερα (4) γράμματα που σχηματίζεται σύμφωνα με τους κανόνες του ICAO και προσδιορίζει την τοποθεσία σταθερού αεροναυτικού σταθμού.

15. Κινητή Αεροναυτική Υπηρεσία (Κ.Α.Υ.): (AERONAUTICAL MOBILE SERVICE): Κινητή Υπηρεσία μεταξύ αεροναυτικών σταθμών και σταθμών α/φών, ή μεταξύ σταθμών α/φών, στην οποία μπορεί να συμμετέχουν είτε σταθμοί ναυαγοσωστικών είτε σταθμοί ραδιοφάρων ενδείξεως θέσης κινδύνου, των οποίων οι εκπομπές διευκολύνουν τις Υπηρεσίες Διάσωσης.

16. Πρωτεύουσα Συχνότητα: (PRIMARY FREQUENCY) : Συχνότητα R/T που εκχωρείται σε α/φος ως συχνότητα πρώτης επιλογής για αερεπίγεια επικοινωνία σε R/T δίκτυο.

17. Σχετικό Ύψος: (HEIGHT): Η κατακόρυφη απόσταση ενός επιπέδου, σημείου ή αντικειμένου που θεωρείται σαν σημείο, μετρούμενη από ορισμένη θέση.

18. Σταθμός Αεροσκάφους: (AIRCRAFT STATION): Κινητός Σταθμός της Κ.Α.Υ. που βρίσκεται σε α/φος, εκτός από σταθμό σωστικού μέσου.

19. Τηλεπικοινωνία: (TELECOMMUNICATION): Κάθε μεταβίβαση, εκπομπή ή λήψη σημείων, σημάτων, γραφής, εικόνων και ήχων ή πληροφοριών

ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑ VFR ΠΤΗΣΕΩΝ	5
CREATED BY N. SABRAKOS	ΕΚΔΟΣΗ 1.1	Σελ. από σελ. 27

οποιασδήποτε φύσεως με ενσύρματα ή οπτικά μέσα ή άλλα ηλεκτρομαγνητικά συστήματα.

20. Τηλεπικοινωνία Απλής Κατεύθυνσης: (SIMPLEX): Μέθοδος κατά την οποία η τηλεπικοινωνία μεταξύ δύο σταθμών σε δεδομένη στιγμή γίνεται προς μία μόνο κατεύθυνση.
21. Τυφλή Εκπομπή: (BLIND TRANSMISSION): Εκπομπή ενός σταθμού σε άλλο σε περιπτώσεις αδυναμίας αμφίπλευρης επικοινωνίας αλλά που πιστεύεται ότι ο καλούμενος σταθμός είναι σε θέση να λάβει την εκπομπή.
22. Υπηρεσία Αεροναυτικής Ραδιοπλοήγησης: (AERONAUTICAL RADIO NAVIGATION SERVICE): Υπηρεσία Ραδιοπλοήγησης που παρέχει εξυπηρέτηση για την κανονική και ασφαλή λειτουργία των α/φών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΓΕΝΙΚΑ

ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΗ ΓΛΩΣΣΑ: Γενικά οι P/T επικοινωνίες πρέπει να διεξάγονται στην γλώσσα που χρησιμοποιεί ο Σταθμός Εδάφους. Επειδή όμως αυτό δεν είναι εφικτό, η Αγγλική γλώσσα επί του παρόντος πρέπει να χρησιμοποιείται από όλους κατόπιν αιτήσεως οποιουδήποτε α/φους. Αυτονόητο λοιπόν είναι να μπορούν όλοι να χρησιμοποιούν τις φρασεολογίες και τις διαδικασίες στην Αγγλική γλώσσα. Σε καθορισμένους αερολιμένες και αεροδιάδρομους διεθνούς αεροσυγκοινωνίας ύστερα από αίτηση α/φους, η Αγγλική είναι υποχρεωτική.

ΩΡΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ (ΑΚΡΟΑΣΕΩΣ): Κατά την διάρκεια της πτήσης τα α/φη ακροώνται στην ενδεδειγμένη συχνότητα όπως καθορίζεται από την αρμόδια αρχή. Δεν διακόπτουν την ακρόαση χωρίς να ενημερώσουν τον αρμόδιο σταθμό καθορίζοντας και την ώρα επανάληψης της ακρόασης. Εάν παραταθεί η ώρα μη ακρόασης το γνωστοποιούν φροντίζοντας η έναρξη ακρόασης να μην καθυστερήσει. Όταν επαναληφθεί η ακρόαση το

ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑ VFR ΠΤΗΣΕΩΝ	6
CREATED BY N. SABRAKOS	ΕΚΔΟΣΗ 1.1	Σελ. από σελ. 27

γνωστοποιούν στον αρμόδιο σταθμό.

ΧΡΟΝΟΙ: Χρησιμοποιείται ο Διεθνής Συντονισμένος Χρόνος (UNIVERSAL COORDINATED TIME U.T.C.) από 00:00 για την έναρξη της ημέρας έως 24:00 για το τέλος της. Εκφωνούνται μόνο τα πρώτα λεπτά, κάθε αριθμός χωριστά, εκτός αν υπάρχουν αμφιβολίες. Στην Ελλάδα αφαιρούμε 2 ώρες όταν ισχύει η χειμερινή ώρα και 3 όταν ισχύει η θερινή για να βρούμε την αντίστοιχη UTC. Π.χ. Χειμερινή ώρα Ελλάδος 1030 - 0200 = 0830 UTC. θερινή ώρα Ελλάδος 1030 - 0300 = 0730 UTC.

ΑΚΟΥΣΤΙΚΗ ΚΛΙΜΑΚΑ: (READABILITY SCALE):

Σήμα σας : Ακατάληπτο (UNREADABLE)

Σήμα σας : Καταλητό ορισμένες φορές (READABLE NOW AND THEN)

Σήμα σας : Καταλητό με δυσκολία (READABLE WITH DIFFICULTY)

Σήμα σας : Καταλητό (READABLE)

ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ: Γενικά κάθε Σταθμός της Υπηρεσίας Αεροναυτικών Τηλεπ/νιών τηρεί γραπτό ή αυτόματο ημερολόγιο για την διασφάλιση του χειριστή σε περιπτώσεις ελέγχου των ενεργειών του. Για τους σταθμούς α/φών δεν απαιτείται όταν βρίσκονται σε απευθείας R/T επικοινωνία με αεροναυτικό σταθμό.

ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑ VFR ΠΤΗΣΕΩΝ	7
CREATED BY N. SABRAKOS	ΕΚΔΟΣΗ 1.1	Σελ. από σελ. 27

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΦΩΝΗΤΙΚΟ ΑΛΦΑΒΗΤΟ

Όταν και όπου η λήψη ή ο συλλαβισμός λέξεων είναι αμφίβολος ή υπάρχουν δυσκολίες σε ονόματα και υπηρεσιακές συντμήσεις χρησιμοποιείται το παρακάτω φωνητικό αλφάβητο με την σημειούμενη δίπλα σε κάθε γράμμα κατά προσέγγιση προφορά. Η αναπαράσταση των γραμμάτων γίνεται με το λατινικό αλφάβητο, στην δε λέξη προφοράς η υπογράμμιση σημαίνει πού τονίζεται η λέξη.

Numeral or numeral element	Latin alphabet representation
0	<u>ZERO</u>
1	<u>WUN</u>
2	<u>TOO</u>
3	<u>TREE</u>
4	<u>FOWER</u>
5	<u>FIFE</u>
6	<u>SIX</u>
7	<u>SEVEN</u>
8	<u>AIT</u>
9	<u>NINER</u>
Decimal	<u>DAYSEEMAL</u>
Hundred	<u>HUN DRED</u>
Thousand	<u>TOUSAND</u>

Letter	Word	Appropriate pronunciation
A	Alpha	<u>AL</u> FAH
B	Bravo	<u>BRAH</u> VOH
C	Charlie	<u>CHAR</u> LEE
D	Delta	<u>DELL</u> TAH
E	Echo	<u>ECK</u> OH
F	Foxtrot	<u>FOKS</u> TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HOH <u>TELL</u>
I	India	<u>IN</u> DEE AH
J	Juliett	<u>JEW</u> LEE <u>ETT</u>
K	Kilo	<u>KEY</u> LOH
L	Lima	<u>LEE</u> MAH
M	Mike	MIKE
N	November	NO <u>VEM</u> BER
O	Oscar	<u>OSS</u> CAH
P	Papa	PAH <u>PAH</u>
Q	Quebec	KEH <u>BECK</u>
R	Romeo	<u>ROW</u> ME OH
S	Sierra	SEE <u>AIR</u> RAH
T	Tango	<u>TANG</u> GO
U	Uniform	<u>YOU</u> NEE FORM
V	Victor	<u>VIK</u> TAH
W	Whiskey	<u>WISS</u> KEY
X	X-ray	<u>ECKS</u> RAY
Y	Yankee	<u>YANG</u> KEE
Z	Zulu	<u>ZOO</u> LOO

ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ

Προφέρεται κάθε αριθμός χωριστά, πλην των μηδενικών στις χιλιάδες και των μηδενικών στις εκατοντάδες. Π.χ.

Αριθμοί	Προφορά
238	TOO- TREE-AIT
500	FIFE-HUNDRED
4.000	FOUR- THOUSAND
119,5	WUN-WUN-NINER-DA YSEEMAL-FIFE

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Υπηρεσίες

- Κέντρο Ελέγχου Περιοχής
- Έλεγχος Προσέγγισης
- Έλεγχος Προσέγγισης Αφίξεων με RADAR
- Έλεγχος Προσέγγισης - Αναχωρήσεων με RADAR
- Πύργος Ελέγχου Αεροδρομίου
- Έλεγχος Επίγειων Κινήσεων
- RADAR (γενικά)
- RADAR Προσέγγισης Ακριβείας
- Ραδιογωνιομετρικός Σταθμός
- Υπηρεσία Πληροφοριών Πτήσης
- Εξουσιοδοτήσεις
- Έλεγχος χώρου στάθμευσης α/φών
- Επιμελητεία

Χαρακτηριστικά Κλήσης

CONTROL
APPROACH
ARRIVAL
DEPARTURE
TOWER
GROUND
RADAR
PRECISION
HOMER
INFORMATION
DELIVERY
APRON
DISPATCH

ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑ VFR ΠΤΗΣΕΩΝ 10
CREATED BY N. SABRAKOS	ΕΚΔΟΣΗ 1.1 Σελ. από σελ. 27

ΠΡΟΣΟΧΗ

Πριν το χαρ/κο βάζουμε την τοπωνυμία Π.χ. ATHINAI INFORMATION, ATHINAI RADIO, ATHINAI TOWER Κ.λπ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΛΕΞΕΙΣ ΚΑΙ ΦΡΑΣΕΙΣ

1. ACKNOWLEDGE	Γνωρίστε μου αν λάβατε καταλάβατε το μήνυμα αυτό.
2. AFFIRM	Ναι.
3. APPROVED	Η ενέργεια που προτείνεται εγκρίνεται.
4. BREAK	Διαχωρισμός μεταξύ μερών ενός μηνύματος.
5. BREAK-BREAK	Διαχωρισμός μηνυμάτων που μεταβιβάζονται σε α/φη σε περιοχή μεγάλης κίνησης.
6. CANCEL	Ακυρώστε την εξουσιοδότηση που δόθηκε προηγουμένως.
7. CHECK	Εξετάστε ένα σύστημα ή μια διαδικασία.
8. CLEARED	Εξουσιοδοτείστε σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται.
9. CONFIRM	Πήρα σωστά αυτά που ακολουθούν ... ή πήρατε σωστά αυτό το Μήνυμα;
10. CONTACT	Επικοινωνήστε με ...
11. CORRECT	Αυτό είναι σωστό.
12. CORECTION	Έγινε λάθος στην μεταβίβαση. Το σωστό είναι
13. DISREGARD	Ακυρώστε αυτήν την -μεταβίβαση.
14. GOAHEAD	Προβείτε (στην μεταβίβαση).
15. HOW DO YOU	Ποια είναι η καταληπτότητα της εκπομπής μου;

READ.	
16. I SAY AGAIN	Επαναλαμβάνω. (Για σαφήνεια ή έμφαση).
17. MONITOR	Ακροαστείτε στη ... (συχνότητα)
18. NEGATIVE	Όχι. (Αρνητικό). Αυτό δεν είναι σωστό.
19. OVER	Η μεταβίβαση μου τελείωσε και περιμένω απάντηση σας. (Δεν χρησιμοποιείται κανονικά στα VHF).
20. OUT	Τέλος. Η ανταπόκριση τελείωσε. (Δεν χρησιμοποιείται κανονικά στα VHF)
21. READ BACK	Επαναλάβετε ολόκληρο ή μέρος του μηνύματος όπως το πήρατε.
22. RECLEARED	Επανεξουσιοδότηση. (Τροποποιεί ολόκληρη ή μέρος προηγούμενης) .
23. REPORT	Δώστε την εξής πληροφορία ...
24. ROGER	Πήρα όλη την τελευταία εκπομπή σας.
25. REQUEST	Ζητάω να μου πείτε ή να πάρω ..
26. SAY AGAIN	Επαναλάβετε ολόκληρο ή μέρος της τελευταίας μεταβίβασης σας
27. SPEAK SLOWER	Ελαττώστε την ταχύτητα της ομιλίας σας.
28. STANBY	Περιμένετε και θα σας καλέσω
29. VERIFY	Ελέγξτε και επιβεβαιώστε.
30. WILCO	Κατανοώ και θα συμμορφωθώ με το μήνυμά σας (WILL COMPLY).
31. WORDS TWICE	α) Σαν αίτηση: Μεταβιβάστε κάθε λέξη ή ομάδα δύο φορές (λόγω δυσκολιών). β) Σαν πληροφορία: θα μεταβιβάζω κάθε λέξη ή ομάδα δύο φορές

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΚΗ ΤΕΧΝΙΚΗ

Βασικά εξαρτάται από την ΜΕΘΟΔΟ ΟΜΙΛΙΑΣ και την ΑΡΘΡΩΣΗ.

- Ειδικότερα:

- Την ΤΑΧΥΤΗΤΑ: Σταθερή, ούτε γρήγορα ούτε αργά, κάθε λέξη σταθερά και με ευκρίνεια. Οχι πάνω από 100 λέξεις το λεπτό και εάν το μήνυμα γράφεται ανάλογη μείωση. Πριν και μετά τους αριθμούς μικρή παύση.
- Την ΧΡΟΙΑ: Η σχετικώς υψηλή φωνή μεταδίδεται καλύτερα από την χαμηλή.
- Τον ΡΥΘΜΟ: Φυσικός, φράση προς φράση, χωρίς δισταγμούς ή κομπιάσματα.
- Την ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: Μπροστά, σταθερή απόσταση από το στόμα, συνήθως 15-20 εκατοστά όταν δεν υπάρχει διαμορφωτής σταθερής στάθμης.

ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΚΑΝΟΝΙΚΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

- Η ΕΥΘΥΝΗ για την πραγματοποίηση της ΕΠΑΦΗΣ εναπόκειται στον ραδιοσταθμό που έχει να μεταδώσει κάποιο μήνυμα.
- Πριν από κάθε εκπομπή ΑΚΡΟΩΜΑΣΤΕ προσεκτικά για να βεβαιωθούμε ότι δεν παρενοχλούμε εκπομπή σε πρόοδο από άλλους σταθμούς.
- Εάν διαπιστώσουμε ΕΚΠΟΜΠΗ ΣΕ ΠΡΟΟΔΟ περιμένουμε να τελειώσει ή τουλάχιστον την πρώτη παύση που θα γίνει, αν αυτή πρόκειται να συνεχιστεί και εμείς έχουμε κάτι πιο επείγον να μεταδώσουμε.
- ΔΙΑΚΟΠΗ ΕΚΠΟΜΠΗΣ ΣΕ ΠΡΟΟΔΟ μπορούμε να κάνουμε μόνον αν έχουμε να μεταδώσουμε μήνυμα ΚΙΝΔΥΝΟΥ ή ΕΠΕΙΓΟΥΣΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ που δεν διακόπτουν αντίστοιχα μηνύματα σε πρόοδο.
- Εάν ακούσουμε να μας καλούν αλλά δεν είμαστε βέβαιοι (ότι μας καλούν) δεν απαντούμε μέχρι να μας ξανακαλέσουν για να βεβαιωθούμε.
- Εάν είμαστε βέβαιοι ότι μας κάλεσαν αλλά ΑΒΕΒΑΙΟΙ για το χαρακτηριστικό κλήσης του καλούντος απαντάμε ως εξής:

✓ ΕΛΛΗΝΙΚΑ: Σταθμός που καλεί (π.χ.) ΟΑΙ 751 Επαναλάβετε το χαρακτηριστικό σας.

ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑ VFR ΠΤΗΣΕΩΝ	13
CREATED BY N. SABRAKOS	ΕΚΔΟΣΗ 1.1	Σελ. από σελ. 27

✓ ΑΓΓΛΙΚΑ: STATION CALLING OAL 751 SAY AGAIN YOUR CALL SIGN.

- Όταν ένας Αεροναυτικός σταθμός καλείται ταυτόχρονα από πολλά α/φη τότε αυτός αποφασίζει για την σειρά με την οποία αυτά θα επικοινωνήσουν μαζί του.
- Τα α/φη πρέπει να επικοινωνούν απευθείας με τον αρμόδιο Αεροναυτικό σταθμό της Περιοχής που πετούν. Εάν όμως αυτό δεν είναι δυνατόν, μπορούν να χρησιμοποιήσουν ως ΕΝΔΙΑΜΕΣΟ κάθε διαθέσιμο και κατάλληλο μέσο για την αναμετάδοση του μηνύματος τους.
- Το αμέσως προηγούμενο, μας υποχρεώνει επίσης να παρακολουθούμε για τυχόν κλήσεις από άλλα α/φη στην κατάλληλη συχνότητα του Ραδιοδικτύου που βρισκόμαστε για το ενδεχόμενο αλληλοκάλυψης.
- Πριν αλλάξουμε συχνότητα πρέπει να ανακοινώνουμε αυτό στον υπεύθυνο ραδιοσταθμό καθώς και την συχνότητα που πηγαίνουμε, εκτός και αν ο υπεύθυνος ραδιοσταθμός, μας γυρίσει σε άλλον αρμόδιο για ακρόαση οπότε δεν χρειάζεται.

ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΑΠΟΤΥΧΙΑΣ ΕΠΙΚ/ΝΙΑΣ ΑΕΡΟΣ-ΕΔΑΦΟΥΣ

Εάν μετά από αλληπάλληλες κλήσεις στην κατάλληλη συχνότητα αποτύχουμε να πραγματοποιήσουμε επαφή με τον αρμόδιο σταθμό τότε επιχειρούμε κατά σειρά τα εξής:

- Χρησιμοποιούμε άλλη πιο κατάλληλη συχνότητα.
- Αν αποτύχουμε, προσπαθούμε να επικοινωνήσουμε με άλλο αιφος για την χρησιμοποίηση του ως ενδιάμεσου αναμετάδοσης ή με άλλον αερ/κο σταθμό.
- Επιπλέον, αν το αιφος είναι σε δίκτυο ακροάται στην VHF συχνότητα του δικτύου για τυχόν κλήσεις.
- Αν ακολουθώντας αυτές τις διαδικασίες δεν επικοινωνήσουμε, τότε θα εκπέμπουμε το μήνυμα μας στην κατάλληλη συχνότητα ή συχνότητες ΔΥΟ ΦΟΡΕΣ αφού προηγηθεί η φράση "ΤΥΦΛΗ ΕΚΠΟΜΠΗ" αν χρησιμοποιούμε ΕΜΗΝΙΚΑ ή TRANSMITTING BLIND" αν χρησιμοποιούμε ΑΓΓ ΛΙΚΑ, συμπεριλαμβάνοντας και τους παραλήπτες τον μηνύματος αν το θεωρούμε αναγκαίο.

ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑ VFR ΠΤΗΣΕΩΝ	14
CREATED BY N. SABRAKOS	ΕΚΔΟΣΗ 1.1	Σελ. από σελ. 27

- Το ίδιο μήνυμα, σ' ένα δίκτυο ραδιοεπικοινωνίας, πρέπει να μεταδίδεται ΔΥΟ ΦΟΡΕΣ στην ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ και στην ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΑ συχνότητα.

Π.χ. TRANSMITTING BLIND ATH-INFO THIS IS SXAKL DEP. FROM MILOS
1200 - 3500 FEET EST. TATOI13:15 -I SAY AGAIN DEP FROM MILOS 1200 -
3500 FT EST TAT011315.

ή

ΤΥΦΛΗ ΕΚΠΟΜΠΗ ΑΘΗΝΑ –INFORMATION TO SXAKL ΑΠΟ ΜΗΛΟ 12:00
ΣΤΑ 3500 ΠΟΔΙΑ ΥΠΟΛΟΓΙΖΩ ΤΑΤΟΙ 13:15 – ΕΠΑΝΑΛΑΜΒΑΝΩ ΑΠΟ ΜΗΛΟ
12:00 ΣΤΑ 3500 ΠΟΔΙΑ ΥΠΟΛΟΓΙΖΩ ΤΑΤΟΙ 13:15

ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΣΕ ΒΛΑΒΗ ΔΕΚΤΗ.

Εκπέμπουμε τις αναφορές μας στην χρησιμοποιούμενη συχνότητα κατά τις
προγραμματισμένες ώρες ή θέσεις ή εκτάκτως αφού προηγηθούν οι φράσεις:

ΕΛΛΗΝΙΚΑ: "ΤΥΦΛΗ ΕΚΠΟΜΠΗ ΛΟΓΩ ΒΜΒΗΣ ΔΕΚΤΗ"

ή

ΑΓΓΛΙΚΑ: "TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE"

Ακολουθεί το μήνυμα δύο φορές.

Μέσα σε αυτό θα περιλαμβάνονται πληροφορίες σχετικές με τις προθέσεις του
Κυβερνήτη ως προς την συνέχιση της πτήσης καθώς επίσης και την ώρα
πραγματοποίησης της επόμενης εκπομπής.

Π.χ. TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE ATH
INFORMATION (THIS - IS) SXAKL PASSED KEA 4500 FEET CONTINUE
MARATHONA EST. TIME OF ARR MARATHONA 1420 NEXT TRANSMISSION
1400 - I SAY AGAIN SXAKL PASSED KEA 4500 FEET CONTINUE
MARATHONA EST. TIME OF ARR MARATHONA 1420 NEXT TRANSMISSION
1400.

ΤΥΦΛΗ ΕΚΠΟΜΠΗ ΛΟΓΩ ΒΜΒΗΣ ΔΕΚΤΗ ΑΘΗΝΑ INFORMATION TO SXAKL
ΠΕΡΑΣΕ ΚΕΑ 4500 ΠΟΔΙΑ ΣΥΝΕΧΙΖΩ ΜΑΡΑΘΩΝΑ – ΥΠΟΛΟΓΙΖΩ
ΜΑΡΑΘΩΝΑ 14:20 – ΕΠΟΜΕΝΗ ΕΚΠΟΜΠΗ 14:00 – ΕΠΑΝΑΛΑΜΒΑΝΩ SXAKL
ΠΕΡΑΣΕ ΚΕΑ 4500 ΠΟΔΙΑ ΣΥΝΕΧΙΖΩ ΜΑΡΑΘΩΝΑ – ΥΠΟΛΟΓΙΖΩ
ΜΑΡΑΘΩΝΑ 14:20 – ΕΠΟΜΕΝΗ ΕΚΠΟΜΠΗ 14:00

ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑ VFR ΠΤΗΣΕΩΝ 15	
<i>CREATED BY N. SABRAKOS</i>	ΕΚΔΟΣΗ 1.1	Σελ. από σελ. 27

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΚΛΗΣΗΣ

- Κάθε γράμμα και αριθμός εκφωνείται χωριστά.
- Εάν υπάρχει περίπτωση συνακρόασης του καλούμενου σε πολλές συχνότητες η κλήση ακολουθείται από ένδειξη της συχνότητας που κάνουμε την κλήση Π.χ. Σε Η.Φ. Συχνότητα: ATHINAI RADIO THIS IS OA 417 ON 5637 OVER
- Εάν δεν υπάρχει περίπτωση σύγχυσης της συχνότητας, χρησιμοποιούμε μόνο τα πρώτα ψηφία της HF συχνότητας στην κλήση Π.χ. CHIOS THIS IS SXAKL ON 56 OVER.
- Στις VHF συχνότητες χρησιμοποιούμε για τον προσδιορισμό τα πέντε (5) πρώτα ψηφία. Π.χ. Για την VHF 132.675 Συχνότητα: ATH-CONTROL OA 417 ON 132.67
- Κάθε κλήση έχει και μία απάντηση εκτός και αν ο καλών είναι απόλυτα βέβαιος ότι ελήφθη η κλήση του, οπότε δεν αναμένει απάντηση από τον καλούμενο και προχωρεί στην μετάδοση τον μηνύματος.
- Μετά την πραγματοποίηση επαφής και εφόσον δεν δημιουργείται σύγχυση στην αμφίπλευρη επικοινωνία, μπορούν να παραληφθούν πλέον τα χαρακτηριστικά κλήσης και να ανταλλάσσονται απευθείας τα μηνύματα με την παρακάτω εξαίρεση: Όταν μεταβιβάζονται και επαναλαμβάνονται εξουσιοδοτήσεις (CLEARANCES) του A TC Ελεγκτές και Πιλότοι πάντα αναφέρουν το χαρακτηριστικό Κλήσης του α/φους που δίνεται η εξουσιοδότηση.

ΔΟΚΙΜΑΣΤΙΚΕΣ ΕΚΠΟΜΠΕΣ

Μια δοκιμαστική Εκπομπή περιλαμβάνει:

- α) Το χαρακτηριστικό του Καλούμενου.
- β) Το χαρακτηριστικό του Καλούντος.
- γ) Τις λέξεις "RADIO CHECK"
- δ) Την συχνότητα που χρησιμοποιείται

Π.χ. ATHINAI TOWER THIS IS SXAKL RADIO CHECK ON ONE ONE EIGHT DECIMAL ONE ZERO

Απάντηση

ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑ VFR ΠΤΗΣΕΩΝ 16
CREATED BY N. SABRAKOS	ΕΚΔΟΣΗ 1.1 Σελ. από σελ. 27

SXAKL ATHINAI TOWER READING YOU FIVE (FIFE)

Η απάντηση δίνεται κατά τον ίδιο σχεδόν τρόπο χρησιμοποιώντας την κλίμακα καταληπτότητας από το 1 έως το 5 ανάλογα με την ισχύ και την ευκρίνεια του σήματος.

Γενικά τα σήματα δοκιμών δεν θα πρέπει να διαρκούν πάνω από 10 δευτερόλεπτα και μπορεί να περιέχουν μια σειρά αριθμών (1, 2, 3 κ.λπ.) ακολουθούμενα από το χαρακτηριστικό του σταθμού που τα εκπέμπει.

Εάν γίνεται δόκιμη ή ρύθμιση πομπού ή δέκτη, θα πρέπει κανονικά να ζητείται η συγκατάθεση του σταθμού που παρενοχλείται.

ΑΝΤΑΛΛΑΓΗ ΜΥΝΗΜΑΤΩΝ

- Όταν αποκατασταθεί ικανοποιητική αμφίδρομη επικοινωνία, επιτρέπεται η συντόμευση της διαδικασίας. Π.χ. STANDBAY - ROGER, κλπ ...
- Το τέλος μιας συνομιλίας δείχνεται με το χαρακτηριστικό κλήσης (και σπάνια την λέξη OUT), που σημαίνει ότι δεν αναμένεται απάντηση. Π.χ. SXAKL ή S-KL.
- Σταθμός α/φους επιβεβαιώνει την λήψη οδηγιών Ε.Ε.Κ. και Υψομέτρου με την επανάληψη τους βάζοντας τελευταίο το χαρακτηριστικό του.

Π.χ. CLEARED DESCEND TO 3500 FT ON ONH 1013 SXAKL ή S-KL.

ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΓΙΑ ΚΑΘΟΔΟ ΣΤΑ 3500 ME QNH 1013 SXAKL ή S-KL

- Εάν στο μήνυμα δεν περιέχονται οδηγίες Ε.Ε.Κ. και στοιχεία Υψομέτρου δεν θα πρέπει (κανονικά) να Επαναλαμβάνεται
- Σταθμός στον οποίο επαναλαμβάνονται πληροφορίες ή οδηγίες επιβεβαιώνει την ορθότητα επανάληψης εκπέμποντας το χαρακτηριστικά του.

Π.χ. SXAKL - ATH INFO MILOS 1032 FL 080 EST KARISTOS 1127 S-KL

SXAKL - ATH INFORMATION ΜΗΛΟΣ 10:32 ΣΤΟ ΕΠΙΠΕΔΟ 80 ΥΠΟΛΟΓΙΖΩ ΚΑΡΥΣΤΟ 11:27

- Εάν στο αμέσως προηγούμενο παράδειγμα γίνει λάθος στην επανάληψη (π.χ. 1227 αντί 1127) θα εκπέμπεται η λέξη NEGATIVE (ΑΡΝΗΤΙΚΟΝ) και θα ακολουθεί I SAY AGAIN (ΕΠΑΝΑΛΑΜΒΑΝΩ) με το σωστό, αρχίζοντας με την προηγούμενη σωστή φράση.

ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑ VFR ΠΤΗΣΕΩΝ 17
CREATED BY N. SABRAKOS	ΕΚΔΟΣΗ 1.1 Σελ. από σελ. 27

- Εάν μαζί με ένα μήνυμα υπάρχει και Αναφορά Καιρού (WEATHER REPORT) μπορεί αυτή να επιβεβαιωθεί ότι ελήφθη με τις λέξεις WEATHER RECEIVED (καιρός ελήφθη) χωρίς υποσήμανση.
- Μηνύματα α/φών που δεν χρειάζονται επανάληψη θα επιβεβαιώνονται με την εκπομπή του χαρακτηριστικού Κλήσεως (C/S). Γενικά η διαδικασία επανάληψης μπορεί να παραλείπεται όπου γίνεται προκειμένου ν' αποφύγουμε συμφόρηση στην συχνότητα επικοινωνίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ-ΕΠΕΙΓΟΝΤΟΣ.

ΓΕΝΙΚΑ.

- Τα μηνύματα Κινδύνου έχουν απόλυτη προτεραιότητα και ακολουθούν τα Επείγουσας Ανάγκης έναντι όλων των άλλων.
- Απευθύνονται κανονικά στον σταθμό της τελευταίας επικοινωνίας ή της περιοχής ευθύνης του σταθμού που γίνεται η πτήση, οι οποίοι και αναλαμβάνουν τον έλεγχο της όλης ανταπόκρισης και τις ανάλογες ενέργειες.
- Όλοι παρακολουθούν για να βοηθήσουν γενικά την ανταπόκριση μέχρι να βεβαιωθούν ότι εξασφαλίστηκε ή παροχή βοήθειας.
- Συχνότητα χρησιμοποιείται η εν χρήση (Πρωτεύουσα και Δευτερεύουσα, αλλά το μήνυμα Κινδύνου μπορεί να μεταβιβαστεί και στην Διεθνή VHF 121,5 MHZ, στην οποία δεν ακροώνται πάντα όλα τα α/φη, ή και σε οποιαδήποτε άλλη διαθέσιμη.
- Το μήνυμα επείγουσας ανάγκης μπορεί να μεταβιβαστεί και με γενική εκπομπή, αν ο χρόνος και οι περιστάσεις καθιστούν αυτήν την ενέργεια πιο αποτελεσματική.
- Τέλος ο σταθμός που διευθύνει τις επικοινωνίες Κινδύνου και Επείγοντος, ενημερώνει την αρμοδία μονάδα ATS και αυτόν που ασκεί εκμετάλλευση του α/φους.

ΜΗΝΥΜΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ (MAY-DAY)

- Εκπέμπεται το ραδιοτηλεφωνικό σήμα κινδύνου MAY-DAY, κατά προτίμηση τρεις φορές και ακολουθούν όσο το δυνατόν περισσότερα στοιχεία από τα παρακάτω με την ακόλουθη σειρά:

ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑ VFR ΠΤΗΣΕΩΝ	18
CREATED BY N. SABRAKOS	ΕΚΔΟΣΗ 1.1	Σελ. από σελ. 27

- α) Όνομα σταθμού που πιθανόν απευθύνεται.
- β) Χαρακτηριστικό κλήσης του α/φους.
- γ) Την φύση του κινδύνου.
- δ) Τις προθέσεις τον Κυβερνήτη.
- ε) Παρούσα θέση (Στοιχεία θέσης, ύψος, πορεία κ.λπ.).

Π.χ. MAYDAY MAYDAY MAYDAY

AGRINIO TOWER SX-UAU ENGINE FAILED WILL ATEMPT TO LAND YOUR FIELD 5 MILES SOUTH OF YOUR STATION 3.500 FT HEADING 360.

(ΑΓΡΙΝΙΟ SX-UAU ΚΡΑΤΗΣΗ ΚΙΝΗΤΗΡΑ ΘΑ ΠΡΟΣΓΕΙΩΘΟΥΜΕ ΣΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΣΑΣ – 5 ΜΙΛΙΑ ΝΟΤΙΑ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΣΑΣ 3500 ΠΟΔΙΑ ΜΕ ΠΟΡΙΑ 360)

ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΛΗΨΗΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ

SX-UAU AGRINIO TOWER MAYDAY CONFIRMED AT (TIME) CLEARED STRAIGHT IN RUNWAY 27 WIND 270 DEGREES 10 KNOTS QNH 1008 You ARE NUMBER ONE

(SX-UAU AGRINIO TOWER ΜΗΝΥΜΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΝΕΤΑΙ (ΧΡΟΝΟΣ) ΕΙΣΤΕ ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΓΙΑ STRAIGHT IN ΠΡΟΣΣΕΓΓΙΣΗ ΣΤΟΝ 27 ΑΝΕΜΟΣ ΑΠΟ 270 ΜΟΙΡΕΣ 10 ΚΟΜΒΟΙ QNH 1008 ΣΥΝΕΧΙΣΤΕ No 1

Προσοχή

Κατάσταση Κινδύνου: ορίζεται όταν υπάρχει σοβαρός η επικείμενος Κίνδυνος και ζητείται άμεση Βοήθεια.

Σε περίπτωση αναμεταβίβασης από άλλο α/φος του μηνύματος κινδύνου, πρέπει να παρέχεται η διευκρίνιση ότι το ίδιο που αναμεταβιβάζει δεν βρίσκεται σε κίνδυνο.

ΕΠΙΒΟΛΗ - ΑΡΣΗ ΣΙΓΗΣ

Το α/φος που βρίσκεται σε κίνδυνο ή ο σταθμός που διευθύνει την ανταπόκριση κινδύνου μπορούν να επιβάλλουν σιγή σε όλους τους σταθμούς, που τυχόν παρεμβάλλονται με εκπομπές τους ή και μεμονωμένα.

ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑ VFR ΠΤΗΣΕΩΝ 19
CREATED BY N. SABRAKOS	ΕΚΔΟΣΗ 1.1 Σελ. από σελ. 27

ΠΕΡΑΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ ΚΙΝΔ ΥΝΟΥ - ΣΙΓΗΣ

Οι επικοινωνίες κινδύνου και η κατάσταση σιγής τελειώνουν με την μεταβίβαση του πιο κάτω μηνύματος από τον σταθμό που έχει αναλάβει την διεύθυνση όταν τελειώσει η φάση κινδύνου και αφού εξουσιοδοτηθεί από την αρμόδια αρχή.

Π.χ. ALL STATIONS WALDEN TOWER DISTRESS TRAFFIC ENDED.

ΜΗΝΥΜΑ ΤΑ ΕΠΕΙΓΟΝΤΟΣ (PAN-PAN)

- Κατάσταση Επείγουσας ανάγκης ορίζεται όταν αυτή αφορά ασφάλεια α/φους ή άλλου οχήματος ή ανθρώπου, η οποία όμως δεν απαιτεί άμεση Βοήθεια, όπως αυτή του κινδύνου.
- Εκπέμπεται το Ραδιοτηλεφωνικό σήμα Επείγουσας Ανάγκης PAN-PAN κατά προτίμηση τρεις φορές στην αρχή της επικοινωνίας και ακολουθούν τα παρακάτω στοιχεία με την ακόλουθη σειρά που μοιάζει με αυτήν του μηνύματος κινδύνου: (6 στοιχεία):

α) Το όνομα του σταθμού, στον οποίο απευθύνεται.

β) Το χαρακτηριστικό του α/φους.

γ) Την φύση της κατάστασης επείγουσας ανάγκης.

δ) Την πρόθεση του Κυβερνήτη.

ε) Την θέση του α/φους (ύψος, πορεία κ.λπ.).

στ) Οποιαδήποτε άλλη χρήσιμη πληροφορία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

Επισημαίνεται ότι οι εξουσιοδοτήσεις (CLEARANCES) Εναέριας Κυκλοφορίας (Ε.Κ.) για είσοδο, προσγείωση, απογείωση, διασταύρωση και τροχοδρόμηση, περιλαμβανομένης και της κατά την αντίθετη φορά της προσγείωσης (BACKTRACK) στον διάδρομο, που είναι σε χρήση, **πρέπει να επαναλαμβάνονται** από το α/φος. Το ίδιο για τον διάδρομο σε χρήση, την Βαρομετρική πίεση (QNH), τους Κώδικες SSR, τις οδηγίες εκχώρησης επιπέδων (FL), οδηγίες πορείας και ταχύτητας.

Σε μια αναχώρηση VFR δεν απαιτείται να πάρετε άδεια για εκκίνηση κινητήρα ή κάποια εξουσιοδότηση . Όταν βρεθεί ένας χειριστής που θα πετάξει VFR το πρώτο που έχει να κάνει είναι να έχει τον χάρτη του αεροδρομίου , να

ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑ VFR ΠΤΗΣΕΩΝ	20
CREATED BY N. SABRAKOS	ΕΚΔΟΣΗ 1.1	Σελ. από σελ. 27

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 ώστε οι αρχές ΕΕΚ να ρυθμίσουν την κυκλοφορία όσο τον δυνατό καλύτερα.

Η πρώτη επαφή σας θα είναι με τον πύργο ελέγχου του αεροδρομίου και θα χρησιμοποιήσετε την παρακάτω φρασεολογία :

ΑΡΧΙΚΗ ΕΠΑΦΗ

SX-UAU: Aktion Tower , SX-UAU
TWR : SX-UAU , Aktion Tower , go ahead
SX-UAU: Aktio Καλησπέρα, SX-UAU
TWR : SX-UAU , Aktion , προβείτε
SX-UAU: Aktion Tower , SX-UAU , radio check
TWR : SX-UAU , Aktion Tower , read you 5
SX-UAU: Aktion Tower , SX-UAU , radio check
TWR : SX-UAU , Aktion σας ακούμε 5 στα 5

ΠΡΟ ΤΡΟΧΟΔΡΟΜΗΣΕΩΣ

SX-UAU: SX-UAU , is an ULTRALIGHT at west Apron , VFR via Amfilichia to Agrinion , request Departure information .
TWR: RUNWAY IN USE 25L WING 21010 KNOTS
TEMPERATURE 24 ONH 1015
SX-UAU: RUNWAY 25L ONH 1015 WILL CALL You FOR TAXI S-AU

SX-UAU: SX-UAU , είμαστε ULTRALIGHT στην δυτική πίστα , VFR μέσω Αμφιλοχίας για Αγρίνιο, οδηγίες για αναχώρηση.
TWR: Διάδρομος εν χρήση 25L άνεμος 210 μοίρες 10 KNOTS
Θερμοκρασία 24 QNH 1015
SX-UAU: Διάδρομος εν χρήση 25L QNH 1015 Θα καλέσουμε για τροχοδρόμηση S-AU

ΤΡΟΧΟΔΡΟΜΗΣΗ

SX-UAU: SX-UAU Ready to taxi
TWR : SX-UAU , taxi to holding position RWY 25L via Alpha
SX-UAU: Cleared taxi to holding position RWY 25L via Alpha , SX-UAU
SX-UAU: SX-UAU Έτοιμοι για τροχοδρόμηση
TWR : SX-UAU , Τροχοδρομήστε για το σημείο κράτησης του 25L μέσω του «Α»

ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑ VFR ΠΤΗΣΕΩΝ 21
CREATED BY N. SABRAKOS	ΕΚΔΟΣΗ 1.1 Σελ. από σελ. 27

ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ - ΑΠΟΓΕΙΩΣΗ

Το α/φος τροχοδρομεί και φτάνει στο σημείο κράτησης του διαδρόμου 25L όπου **κρατείται** και κάνει και όλα τα απαιτούμενα check και είναι έτοιμο για αναχώρηση .

SX-UAU: SX-UAU , is ready for departure

TWR : SX-UAU , Wind 330 12kts Cleared for line up and take off RWY 25L

SX-UAU: Cleared for lineup and take off RWY25L , SX-UAU

SX-UAU: SX-UAU , έτοιμο για αναχώρηση

TWR : SX-UAU , άνεμος 330 μοίρες 12kts ελεύθερος για γραμμή και απογείωση 25L

SX-UAU: Ελεύθερος για γραμμή και απογείωση 25L SX-UAU

Το α/φος εισέρχεται στον Δ/Μ και μετά την ολοκλήρωση των προ απογειώσεως ελέγχων απογειώνεται σύμφωνα με τις οδηγίες έλαβε, δεδομένου ότι είναι πολύ πιθανό να ακούσουμε πολλές παραλλαγές στην φρασεολογία όπου λαμβάνονται 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. Επίσης τα VFR ύψη και διαδρομές είναι δημοσιευμένα για κάθε ελεγχόμενο αεροδρόμιο ώστε η κυκλοφορία να διαχωρίζετε από την IFR.

ΔΙΑΔΡΟΜΗ – ΕΞΟΔΟΣ ΑΠΟ ΠΕΡΙΟΧΗ Α/Μ

Μετά την Α/Γ κατευθύνουμε το α/φος στο πρώτο σημείο της διαδρομής μας ανερχόμενοι για το ύψος μας εκτός αν διαφορετικά εξουσιοδοτηθούμε από τις αρχές ΕΕΚ. Όταν πλησιάσουμε στην περιοχή που μας έχει ζητηθεί να αναφέρουμε, καλούμε και αναμένουμε περαιτέρω οδηγίες που μπορεί να περιλαμβάνουν και άλλο – επόμενο σημείο αναφοράς ή αλλαγή συχνότητας.

SX-UAU: SX-UAU , Reaching Amfiloxia 5500 Feet

TWR : SX-UAU , Switch to Agrinion Fr.....

SX-UAU: Switch to Agrinion Fr..... , SX-UAU

SX-UAU: SX-UAU , Πλησιάζουμε Αμφιλοχία στα 5500 πόδια

TWR : SX-UAU , Καλέστε Αγρίνιο στην

ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑ VFR ΠΤΗΣΕΩΝ 22
CREATED BY N. SABRAKOS	ΕΚΔΟΣΗ 1.1 Σελ. από σελ. 27

SX-UAU: Θα καλέσουμε Αγκρίνιο στην SX-UAU

ΠΡΟΣΣΕΓΓΙΣΗ - ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗ

Το α/φος φτάνει στο επόμενο σημείο “Stratos” και είναι έτοιμο για την επόμενη αναφορά .

SX-UAU: Agrinion Tower , SX-UAU

TWR : SX-UAU, Agrinion Tower , Go ahead

SX-UAU: SX-UAU , Ultra light , 5 Miles east of Airport Alt 2500ft for landing.

TWR : SX-UAU, Roger Roger Runway in use 27 Local QHN 1006 , report on Final

SX-UAU: Runway in use 27 QHN 1006 WILCO , SX-UAU

ή

SX-UAU: Agrinion Tower , SX-UAU

TWR : SX-UAU, Agrinion Tower , Go ahead

SX-UAU: SX-UAU , Ultra light , 5 Miles east of Airport Alt 2500ft for landing.

TWR : SX-UAU, Roger Runway in use 27 Local QNH 1006 , report on Downwind

SX-UAU: QNH 1006 WILCO , SX-UAU

SX-UAU: Αγκρίνιο , SX-UAU

TWR : SX-UAU, Αγκρίνιο προβείτε

SX-UAU: SX-UAU , Ultra light , 5 Ανατολικά στα 2500 πόδια για προσγείωση

TWR : SX-UAU, Ελήφθη Διαδρομος εν χρήση 27, τοπική βαρομετρική 1006 , αναφέρατε τελική

SX-UAU: QHN 1006 WILCO , SX-UAU

ή

SX-UAU: Αγκρίνιο , SX-UAU

TWR : SX-UAU, Αγκρίνιο προβείτε

ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑ VFR ΠΤΗΣΕΩΝ 23	
CREATED BY N. SABRAKOS	ΕΚΔΟΣΗ 1.1	Σελ. από σελ. 27

SX-UAU: SX-UAU , Ultra light , 5 Ανατολικά στα 2500 πόδια για προσγείωση

TWR : SX-UAU, Ελήφθη Διαδρομος εν χρήση 27, τοπική βαρομετρική 1006 , αναφέρατε στο 180 (ή υπήνεμο)

SX-UAU: Διαδρομος εν χρήση 27 QHN 1006 WILCO , SX-UAU

Επισημαίνεται ότι στην περίπτωση που δεν καθορισθεί πλευρά του υπήνεμου αποφασίζουμε την προσφορότερη και ενημερώνουμε τον πύργο. Σε αντίθετη περίπτωση κατευθύνουμε το α/φος αναλογα με τις οδηγίες εισόδου. Οι οδηγίες αυτές μπορεί να αναφέρονται ως εξής

.....αναφέρατε βόρειο υπήνεμο του 27 ήαναφέρατε δεξί βασικό.

Όταν το α/φος φτάσει στο Υπήνεμο (Downwind) έχει μπει στον κύκλο του αεροδρομίου και ο ΠΕΠ ξέρει πλέον που ακριβώς βρίσκεται το ά/φος. Στην συνέχεια μπορεί να ζητηθεί αναφορά από τον πιλότο για κάθε σκέλος του κύκλου έως την τελική πριν του δωθεί το Clear to LAND. Αν στο αεροδρόμιο υπάρχει κυκλοφορία τότε ο ελεγκτής μπορεί να δώσει στον πιλότο την οδηγία για κάνει extend ή long approach το σκέλος που βρίσκεται ώστε ο χρόνος της άφιξης να αυξηθεί και να διαχειριστεί καλύτερα η κυκλοφορία.

SX-UAU: entering right downwind 27, SX-UAU

TWR : SX-UAU, roger , make long approach

SX-UAU: making long approach , SX-UAU

SX-UAU: Στο δεξί υπήνεμο του 27, SX-UAU

TWR : SX-UAU,ελήφθη συνεχίστε μακρά τελική

SX-UAU: Συνεχίζουμε μακρά τελική , SX-UAU

Στην περίπτωση αυτή περιμένουμε από τον ελεγκτή να μας πει πότε θα στρέψουμε για είσοδο στο αριστερό βασικό του 27.

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

SX-UAU: turning right base , wilco, SX-UAU

SX-UAU: on final, SX-UAU

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

SX-UAU: Cleared to LAND RWY 27

ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑ VFR ΠΤΗΣΕΩΝ 24	
CREATED BY N. SABRAKOS	ΕΚΔΟΣΗ 1.1	Σελ. από σελ. 27

TWR : SX-UAU,Στρεψατε δεξί βασικό τώρα, αναφέρατε τελική

SX-UAU: Στρέφουμε δεξί βασικό , θα αναφέρουμε τελική, SX-UAU

SX-UAU: Τελική, SX-UAU

TWR : SX-UAU, άνεμος από 210 15kts Ελεύθεροι προσγείωση στον 27

SX-UAU: Ελεύθεροι προσγείωση στον 27

ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑ VFR ΠΤΗΣΕΩΝ 25
CREATED BY N. SABRAKOS	ΕΚΔΟΣΗ 1.1 Σελ. από σελ. 27

ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑ VFR ΠΤΗΣΕΩΝ 26
<i>CREATED BY N. SABRAKOS</i>	ΕΚΔΟΣΗ 1.1 Σελ. από σελ. 27

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 προτείναμε 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

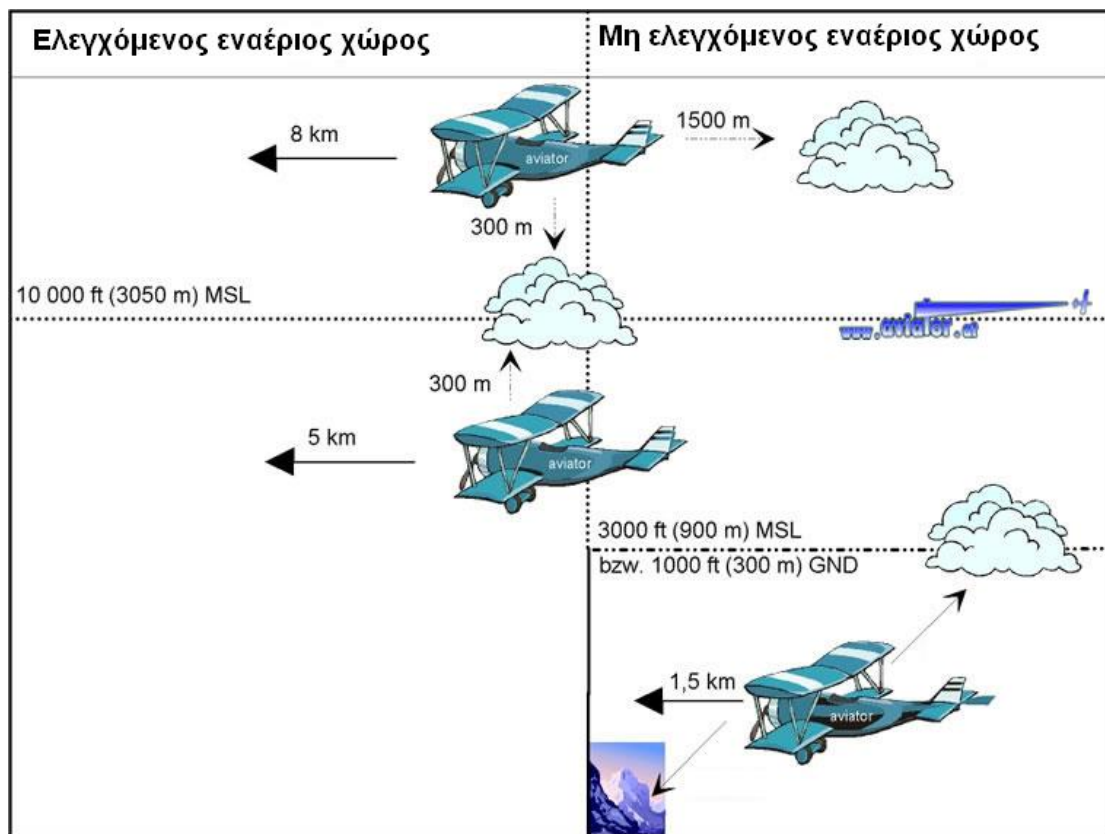
Γενικά

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.

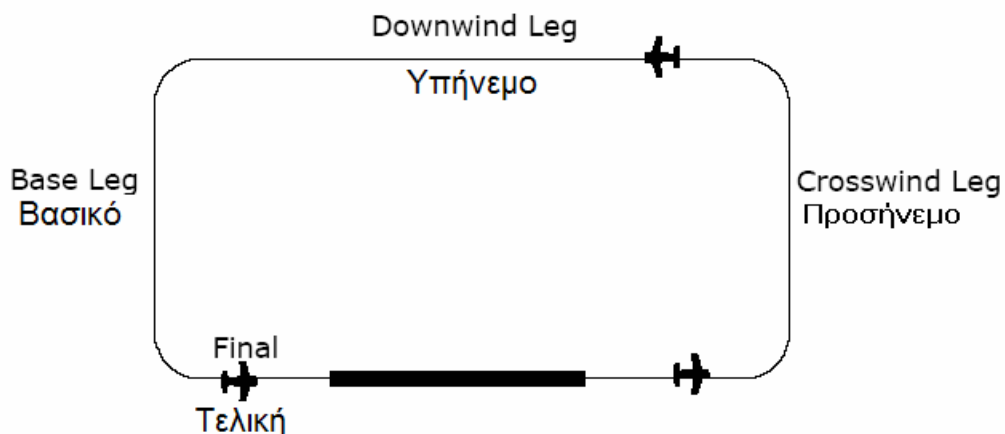
Λίγο πιο δύσκολο είναι όταν η κυκλοφορία της VFR πτήσης αναπτύσσεται μέσα σε ελεγχόμενο εναέριο χώρο πχ σε CTR ή CTA ή ακόμα και σε TWR .

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 λόγο 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 πλέων 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: taxiing 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!!**

VFR Communication Phraseology

Quick reference

(Φρασεολογία VFR - Γρήγορη Αναφορά)



VFR Αναχώρηση



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

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: QHN 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

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

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**

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**

HOLDING

-  **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**

Όταν η οπτική επαφή από το VFR επιτευχθεί

-  **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 ΕΕΚ να κάνει εκπαίδευση στον κύκλο του αεροδρομίου .

 **SX-SIT:** SX-SIT, C172 , at light a/c apron , VFR , for 3 trafic 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 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 τα **"1st steps ATC" του Μανόλη Στεφανάκη** , το **"ATC – Βασικές γνώσεις"** , το **"VFR & IFR Phraseology manual"** και το **"METAR how to read it"** του Γιάννη Γεωργαντάκη που θα βρείτε στις σελίδες του [HvACC](#) .

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!!**

ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΑΓΡΙΝΙΟΥ – επικοινωνία VFR

Παράδειγμα Φρασεολογίας ραδιοεπικοινωνίας μεταξύ Αεροσκάφους και Πύργου Ελέγχου

ΑΡΧΙΚΗ ΕΠΑΦΗ

SX-UCR : Αγρίνιο Καλημέρα, το SX-UCR (SX-UCR = SIERRA CHARLEE ROMEO)

ΠΥΡΓΟΣ : SX-UCR , Αγρίνιο , προβείτε

SX-UCR : Αγρίνιο, το SX-UCR , radio check

ΠΥΡΓΟΣ : SX-UCR , Αγρίνιο σας ακούμε 5 στα 5

ΠΡΟ ΤΡΟΧΟΔΡΟΜΗΣΕΩΣ

SX-UCR : SX-UCR ,ULTRALIGHT, Επιβαίνοντες δύο άτομα, Διάρκεια πτήσης 1:30, Καύσιμα για 2:30,VFR Αγρίνιο-Μεσολόγγι, Μεσολόγγι-Αγρίνιο, οδηγίες για αναχώρηση.

ΠΥΡΓΟΣ : Άνεμος 210 μοίρες 10 KNOTS, Θερμοκρασία 24, QNH 1015

SX-UCR : QNH 1015, Θα καλέσουμε για τροχοδρόμηση SX-UCR

ΤΡΟΧΟΔΡΟΜΗΣΗ

SX-UCR : Αγρίνιο το SX-UCR, Έτοιμοι για τροχοδρόμηση

ΠΥΡΓΟΣ : SX-UCR , Τροχοδρομήστε για το σημείο κράτησης του 14

ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ - ΑΠΟΓΕΙΩΣΗ

Το α/φος τροχοδρομεί και φτάνει στο σημείο κράτησης του διαδρόμου 14 όπου κρατείται και κάνει και όλα τα απαιτούμενα check και είναι έτοιμο για αναχώρηση .

SX-UCR : Αγρίνιο το SX-UCR , έτοιμο για αναχώρηση

ΠΥΡΓΟΣ : SX-UCR , άνεμος 330 μοίρες 12kts ελεύθερος για απογείωση

SX-UCR : Ελεύθερος για απογείωση SX-UCR

Το α/φος εισέρχεται στον Δ/Μ και μετά την ολοκλήρωση των προ απογειώσεως ελέγχων απογειώνεται σύμφωνα με τις οδηγίες έλαβε, δεδομένου ότι είναι πολύ πιθανό να ακούσουμε πολλές παραλλαγές στην φρασεολογία όπου λαμβάνονται 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. Επίσης τα VFR ύψη και διαδρομές είναι δημοσιευμένα για κάθε ελεγχόμενο αεροδρόμιο ώστε η κυκλοφορία να διαχωρίζετε από την IFR.

ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΑΓΡΙΝΙΟΥ – επικοινωνία VFR

Παράδειγμα Φρασεολογίας ραδιοεπικοινωνίας μεταξύ Αεροσκάφους και Πύργου Ελέγχου

ΔΙΑΔΡΟΜΗ – ΕΞΟΔΟΣ ΑΠΟ ΠΕΡΙΟΧΗ Α/Μ

Μετά την Α/Γ κατευθύνουμε το α/φος στο πρώτο σημείο της στροφής μας ανερχόμενοι για το ύψος μας εκτός αν διαφορετικά εξουσιοδοτηθούμε από τις αρχές ΕΕΚ. Όταν πλησιάσουμε στην περιοχή που μας έχει ζητηθεί να αναφέρουμε, καλούμε και αναμένουμε περαιτέρω οδηγίες που μπορεί να περιλαμβάνουν και άλλο – επόμενο σημείο αναφοράς ή αλλαγή συχνότητας.

SX-UCR : SX-UCR , Πλησιάζουμε Αιτωλικό στα 5500 πόδια

ΠΥΡΓΟΣ : SX-UCR , Καλέστε Αραξο

SX-UCR : Θα καλέσουμε Αγρίνιο στην Τριχωνίδα SX-UCR

ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ - ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗ

Το α/φος φτάνει στο επόμενο σημείο “Τριχωνίδα” και είναι έτοιμο για την επόμενη αναφορά .

SX-UCR : Αγρίνιο , το SX-UCR

ΠΥΡΓΟΣ : SX-UCR, Αγρίνιο προβείτε

SX-UCR : SX-UCR , ULTRALIGHT, 5 μίλια ανατολικά στα 2500 πόδια, κατευθυνόμεθα για προσγείωση στο πολιτικό Αεροδρόμιο Αγρινίου.

ΠΥΡΓΟΣ : SX-UCR, Ελήφθη Διαδρομος εν χρήση 32, τοπική βαρομετρική 1006 , αναφέρατε τελική

SX-UCR: QNH 1006, WILCO , SX-UCR

ή

SX-UCR : Αγρίνιο , το SX-UCR

ΠΥΡΓΟΣ : SX-UCR, Αγρίνιο προβείτε

SX-UCR : SX-UCR , Ultra light , 5 μίλια Ανατολικά στα 2500 πόδια κατευθυνόμεθα για προσγείωση στο πολιτικό Αεροδρόμιο Αγρινίου.

ΠΥΡΓΟΣ : SX-UCR, Ελήφθη Διαδρομος εν χρήση 32, τοπική βαρομετρική 1006 , αναφέρατε στο υπήνεμο

SX-UCR : Διαδρομος εν χρήση 32, QNH 1006, WILCO , SX-UCR

ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΑΓΡΙΝΙΟΥ – επικοινωνία VFR

Παράδειγμα Φρασεολογίας ραδιοεπικοινωνίας μεταξύ Αεροσκάφους και Πύργου Ελέγχου

Επισημαίνεται ότι στην περίπτωση που δεν καθορισθεί πλευρά του υπήνεμου αποφασίζουμε αυτόν που επιτρέπεται (πρέπει να είμαστε ενημερωμένοι για αυτό) και ενημερώνουμε τον πύργο. Σε αντίθετη περίπτωση κατευθύνουμε το α/φος αναλογα με τις οδηγίες εισόδου. Οι οδηγίες αυτές μπορεί να αναφέρονται ως εξής

.....αναφέρατε βόρειο υπήνεμο του 32 ήαναφέρατε δεξί βασικό.

Όταν το α/φος φτάσει στο Υπήνεμο (Downwind) έχει μπει στον κύκλο του αεροδρομίου και ο ΠΕΠ ξέρει πλέον που ακριβώς βρίσκεται το α/φος. Στην συνέχεια μπορεί να ζητηθεί αναφορά από τον πιλότο για κάθε σκέλος του κύκλου έως την τελική πριν του δοθεί το Clear to LAND. Αν στο αεροδρόμιο υπάρχει κυκλοφορία τότε ο ελεγκτής μπορεί να δώσει στον πιλότο την οδηγία για κάνει extend ή long approach το σκέλος που βρίσκεται ώστε ο χρόνος της άφιξης να αυξηθεί και να διαχειριστεί καλύτερα η κυκλοφορία.

SX-UCR : Στο αριστερό υπήνεμο του 32, SX-UCR

ΠΥΡΓΟΣ : SX-UCR, ελήφθη συνεχίστε στο υπήνεμο (η μακρά τελική)

SX-UCR : Συνεχίζουμε στο υπήνεμο (ή μακρά τελική) , SX-UCR

Στην περίπτωση αυτή περιμένουμε από τον ελεγκτή να μας πει πότε θα στρέψουμε για είσοδο στο αριστερό βασικό του 32.

ΠΥΡΓΟΣ : SX-UCR, Στρεψατε αριστερό βασικό τώρα, αναφέρατε τελική

SX-UCR : Στρέφουμε αριστερό βασικό , θα αναφέρουμε τελική, SX-UCR

SX-UCR : Τελική, SX-UCR

ΠΥΡΓΟΣ : SX-UCR, άνεμος από 210 15kts, Διάδρομος ελεύθερος για προσγείωση στον 32

SX-UCR : Διάδρομος ελεύθερος για προσγείωση στον 32

ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΑΓΡΙΝΙΟΥ – επικοινωνία VFR

Παράδειγμα Φρασεολογίας ραδιοεπικοινωνίας μεταξύ Αεροσκάφους και Πύργου Ελέγχου

ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΑΓΡΙΝΙΟΥ – επικοινωνία VFR

Παράδειγμα Φρασεολογίας ραδιοεπικοινωνίας μεταξύ Αεροσκάφους και Πύργου Ελέγχου



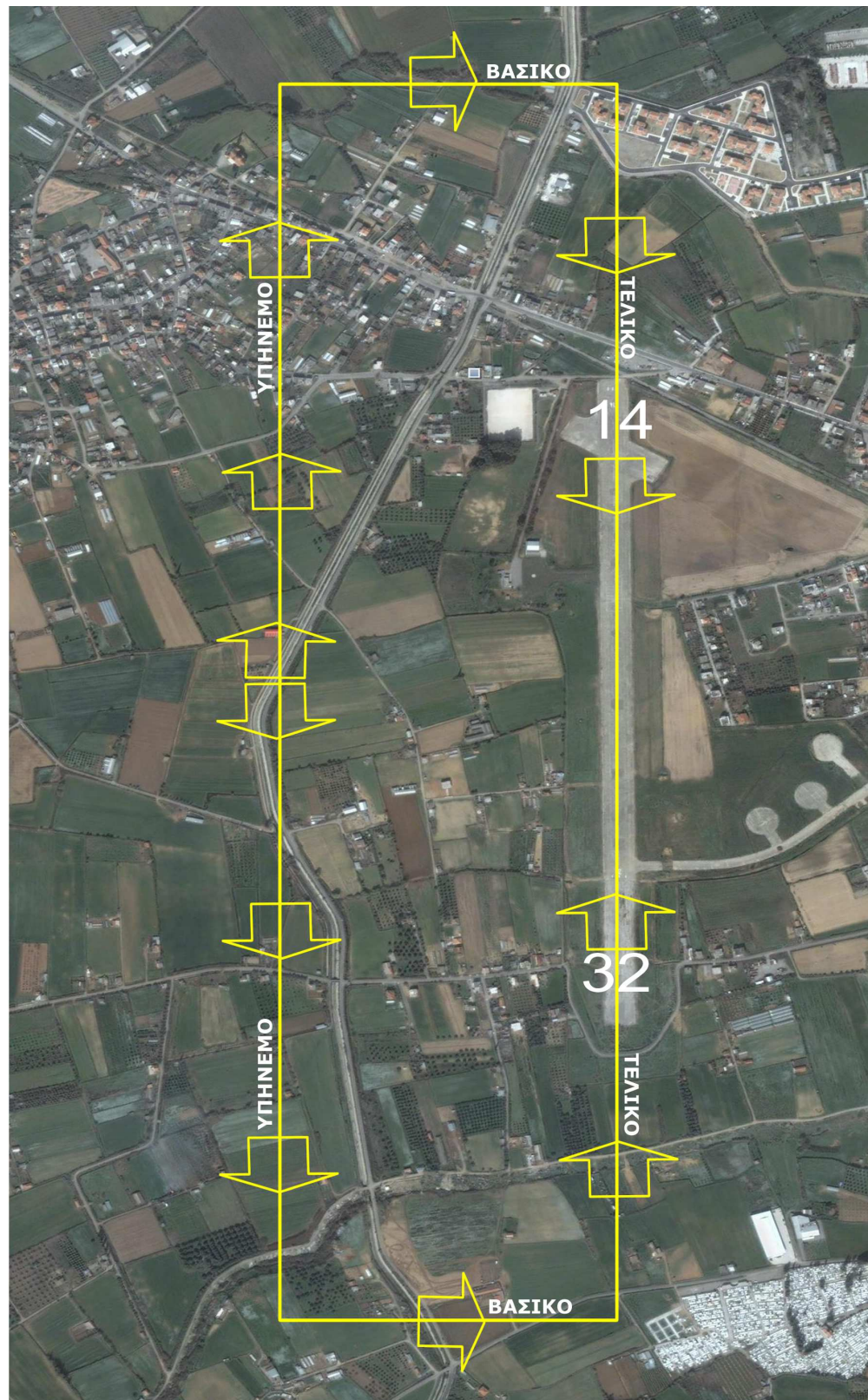
ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΑΓΡΙΝΙΟΥ

**ΚΥΚΛΟΣ
ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ**

Υψος Αεροδρομίου από Μ.Σ.Θ.
150 FT (50 M)

Υψος Αεροσκάφους εντός κύκλου
<1000 FT

Επιθυμητή Προσεγγιση
ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΤΟΥ 32
Η ΔΕΞΙΑ ΤΟΥ 14



ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΑΓΡΙΝΙΟΥ – επικοινωνία VFR

Παράδειγμα Φρασεολογίας ραδιοεπικοινωνίας μεταξύ Αεροσκάφους και Πύργου Ελέγχου

ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ



ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

1. Επικοινωνίες ACC

Οι Επικοινωνίες **ACC (Area Control Center)** δίνονται για χρήση στους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας του **ΚΕΠΑΘ (Κέντρο Ελέγχου Περιοχής Αθηνών)**, προκειμένου να εξασφαλισθεί η επικοινωνία μεταξύ των πολιτικών και Στρατιωτικών ιπταμένων Αεροσκαφών και του προσωπικού εδάφους.

Οι επικοινωνίες αυτές γίνονται στην περιοχή VHF (118-136 MHz) για τα πολιτικά αεροσκάφη και στην UHF (225-400 MHz) για τα Στρατιωτικά.

Κάθε τομέας (Βόρειος, Νότιος, Ανατολικός, Δυτικός) εξυπηρετείται με δύο συχνότητες (VHF) [Από μια για τον χαμηλό (Lower) και τον υψηλό (Higher) κατά ύψος διαχωρισμό τους και από μια συχνότητα UHF.

Η επίτευξη των επικοινωνιών αυτών γίνεται με την βοήθεια ηλεκτρονικών συσκευών (πομποδεκτών) που βρίσκονται στις επανδρωμένες (από τους **Ηλεκτρονικούς Ασφάλειας Πτήσεων της Υ.Π.Α**) θέσεις των **Τηλεπικοινωνιακών Σταθμών Υμηττού (Κ.Ε.Λ.Υ), Θάσου (Τ.ΘΑ), Ακαρνανικών (Τ.ΑΚ), Σητείας (Τ.ΣΤ), Σπεργιολίου (Τ.ΣΠ)** και **Πεταλιδίου (ΤΠΕ)** και που τηλεχειρίζονται μέσω τηλεφωνικών γραμμών από το ΚΕΠΑΘ.

Για κάθε συχνότητα VHF που εκπέμπεται και λαμβάνεται, υπάρχουν δύο πομποδέκτες (Main, Stand by) σε κανονική συνεχή λειτουργία για λόγους εφεδρείας. Επίσης υπάρχει και ένας επί πλέον πομποδέκτης ανά συχνότητα (Extra Stand by), που προορίζεται για την αντικατάσταση, σε περίπτωση βλάβης, κάποιου απ' αυτούς που λειτουργούν στην ίδια συχνότητα. Το ίδιο ισχύει και για κάθε συχνότητα UHF.

Στις οροφές των κτιρίων ή σε ειδικούς πυλώνες είναι εγκατεστημένες κεραιές τύπου μαστιγίου που χρησιμοποιούνται απ' τους παραπάνω πομποδέκτες. Η χρήση των κεραιών από τους πομπούς και τους δέκτες γίνεται με την χρήση κυκλωμάτων Change Over και Multicouplers.

Οι **Ηλεκτρονικοί Ασφάλειας Πτήσεων της Υ.Π.Α** που επανδρώνουν τους τηλεπικοινωνιακούς σταθμούς εγγυώνται την καλή λειτουργία των πομποδεκτών και των κεραιών τους, επεμβαίνοντας όταν χρειαστεί σε όλη την διάρκεια του 24ώρου, με την επισκευή, την αντικατάστασή και την συντήρησή τους.

2. Επικοινωνίες VHF-UHF Αερολιμένων

Οι Επικοινωνίες VHF δίνονται για χρήση στους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας του Πύργου ελέγχου (Tower) και της προσέγγισης (Approach), προκειμένου να εξασφαλισθεί η επικοινωνία μεταξύ των πολιτικών και Στρατιωτικών ιπταμένων Αεροσκαφών και του προσωπικού εδάφους, κατά τις διαδικασίες προσέγγισης, απογείωσης και προσγείωσης των αεροσκαφών.

Στους μεγάλους Αερολιμένες οι συχνότητες πύργου και προσέγγισης είναι διαφορετικές ενώ στους μικρότερους περιφερειακούς γίνονται στην ίδια συχνότητα.

Οι επικοινωνίες αυτές διακρίνονται στις τρεις παρακάτω κατηγορίες :

- **Επικοινωνίες Πύργου (TWR)**
- **Επικοινωνίες Προσέγγισης-Αναχώρησης (APP)**
- **Επικοινωνίες AFIS**

Η επίτευξη των επικοινωνιών αυτών γίνεται από πομποδέκτες που είναι εγκατεστημένοι σε ιδιαίτερους χώρους του αεροδρομίου ή σε κοντινούς σ'αυτά χώρους και τηλεχειρίζονται είτε με κοινές τηλεφωνικές γραμμές ή με ειδικές συσκευές τηλεχειρισμού (remote control units). Η θέση που εγκαθίστανται επιλέγεται ανάλογα με την χωροκάλυψη του αεροδρομίου.

Λόγω της σπουδαιότητας των συχνοτήτων αυτών, υπάρχουν για κάθε συχνότητα δύο πομποδέκτες main, standby τοποθετημένοι αν υπάρχει δυνατότητα σε διαφορετικές θέσεις που τροφοδοτούνται από την τάση δικτύου και σε περίπτωση διακοπής από ειδικά Ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη. Σε κάθε συχνότητα υπάρχει και

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

τρίτος πομποδέκτης, με ανεξάρτητη λειτουργία (Extra Standby) που τροφοδοτείται με μπαταρία 12V.

Άλλοι δύο πομποδέκτες (main-standby) είναι εγκατεστημένοι σε κάθε αερολιμένα και εξυπηρετούν έκτακτες ανάγκες κινδύνου. Η συχνότητα που εκπέμπουν αυτοί έχει καθιερωθεί από τον ICAO, να είναι 121,5 MHz και είναι κοινή για όλους τους αερολιμένες του κόσμου.

Οι **Ηλεκτρονικοί Ασφαλείας Πτήσεων της Υ.Π.Α** που επανδρώνουν τους αερολιμένες εγγυώνται την καλή λειτουργία των πομποδεκτών και των κεραιών τους, επεμβαίνοντας όταν χρειαστεί σε όλη την διάρκεια του 24ώρου, με την επισκευή, την αντικατάστασή και την συντήρησή τους.

3. Επικοινωνίες HF

Με τις επικοινωνίες HF επιτυγχάνεται η επικοινωνία μεταξύ των υπηρεσιών εδάφους των διαφόρων αερολιμένων (Επικοινωνίες εδάφους-εδάφους ή Ground-Ground Communications) ή σε περιπτώσεις προβληματικών επικοινωνιών VHF, μεταξύ αεροσκαφών και υπηρεσιών εδάφους των αερολιμένων (Επικοινωνίες Εδάφους-Αέρος ή Ground-Air Communications).

Οι επικοινωνίες HF υλοποιούνται με πομπούς και δέκτες HF-AM, SSB που εγκαθίστανται στα κέντρα εκπομπής-λήψης των αερολιμένων ενώ υποστηρίζονται από τους **Ηλεκτρονικούς Ασφαλείας Πτήσεων της Υ.Π.Α** που εκτελούν χρέη 24ωρης φυλακής στους αερολιμένες. Οι συχνότητες στους πομπούς και τους δέκτες αυτούς είναι κοινές για όλα τα αεροδρόμια και είναι οι 2989 KHz και 5637KHz.

4. Επικοινωνίες VOLMET

Στις επικοινωνίες VOLMET γίνεται συνεχής εκπομπή μετεωρολογικού δελτίου στη συχνότητα VHF 127,8 MHz. Οι πομποί αυτοί είναι εγκατεστημένοι στ ΤΥΜ, Σιβρί Θεσσαλονίκης, Λευκάδα, και ΤΣΤ, και τηλεχειρίζονται μέσω μισθωμένων γραμμών του ΟΤΕ. Για τις συχνότητες VOLMET διατίθενται δύο πομποί με ξεχωριστές κεραίες (Main-Standby), από τους οποίους είναι μόνιμα σε εκπομπή ο main.

5. Επικοινωνίες ATIS (Automatic Terminal Information Service)

Οι επικοινωνίες ATIS (Automatic Information Service) είναι επικοινωνίες εδάφους-αέρος και έχουν σκοπό την πληροφόρηση των πιλότων των αεροσκαφών που πλησιάζουν ή αναχωρούν από το αεροδρόμιο, για ό,τι αφορά τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες, όπως ταχύτητα και διεύθυνση ανέμου, ορατότητα, νέφωση, θερμοκρασία, ατμοσφαιρική πίεση κ.λ.π.

Οι πληροφορίες που εκπέμπει ο πομπός ATIS είναι συνεχείς και ανανεώνονται κάθε μισή ώρα. Η Συχνότητα των επικοινωνιών ATIS είναι η 123,4 MHz.

6. Σταθμοί Ασυρμάτων τηλεφωνικών Επικοινωνιών

- **ΚΕΝΣ (Κέντρο Εκπομπής Νέας Σμύρνης)**

Το κέντρο εκπομπής Νέας Σμύρνης βρίσκεται σε ευθεία απόσταση 5 Km από τον Κρατικό Αερολιμένα Αθηνών (ΚΑΑ) και χρησιμοποιείται σαν :

1. Κέντρο εκπομπής για τις επικοινωνίες HF του ΚΑΑ.

2. Ενδιάμεσος σταθμός της ζεύξης μεταξύ του ΚΑΑ και του τηλεπικοινωνιακού σταθμού του Υμηττού (ΤΥΜ)

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Ο τηλεχειρισμός των πομποδεκτών HF γίνεται από τον ΚΑΑ μέσω μισθωμένων γραμμών του ΟΤΕ.

Για την ζεύξη μεταξύ του ΚΕΝΣ και του ΤΥΜ έχει εγκατασταθεί στο ΚΕΝΣ σύστημα ασύρματης φερεσυχνικής ζεύξης 86 τηλεφωνικών διαύλων , τύπου FARINON. Η ζεύξη αυτή γίνεται μεταξύ ΚΕΝΣ-ΤΥΜ και όχι μεταξύ ΚΑΑ-ΤΥΜ γιατί ο ΚΑΑ δεν έχει οπτική επαφή με το ΤΥΜ, σε αντίθεση με το ΚΕΝΣ.

Επίσης έχει εγκατασταθεί και τηλεχειρίζεται από τον ΚΑΑ και πομπός VHF που εξυπηρετεί επικοινωνίες ATIS.

Το ΚΕΝΣ έχει πλήρη εργαστηριακό εξοπλισμό

• ΚΛΚΒ (Κέντρο Λήψης Κρεβατίου)

Το κέντρο ελήψης Κρεβατίου βρίσκεται σε ευθεία απόσταση 15 Km από τον Κρατικό Αερολιμένα Αθηνών (ΚΑΑ) και χρησιμοποιείται σαν :

1. Κέντρο λήψης για τις επικοινωνίες HF του ΚΑΑ.
2. Σα σταθμός εγκατάστασης διαφόρων συσκευών VHF εκτάκτου ανάγκης που εξυπηρετούν επικοινωνίες ACC του ΚΕΠΑΘ.
3. Σα δεύτερος εκτός του ΚΕΝΣ σταθμός εκπομπής πληροφοριών ATIS.

Ο τηλεχειρισμός των πομποδεκτών HF γίνεται από τον ΚΑΑ μέσω μισθωμένων γραμμών του ΟΤΕ.

7. Τηλεπικοινωνιακοί Σταθμοί

- **ΤΥΜ** (Τηλ/κός Σταθμός Υμηττού)
- **ΤΘΑ** (Τηλ/κός Σταθμός Θάσου)
- **ΤΑΚ** (Τηλ/κός Σταθμός Ακαρνανικών)
- **ΤΣΤ** (Τηλ/κός Σταθμός Σητείας)
- **ΤΣΠ** (Τηλ/κός Σταθμός Σπεργολίου)
- **ΤΠΕ** (Τηλ/κός Σταθμός Πεταλιδίου)
- **ΤΓΕ** (Τηλ/κός Σταθμός Γερανείων)

AVIATION RADIOTELEPHONY PHRASEOLOGY



Converted to MSWord Document by
George Papafilis gkpapafilis@hotmail.com
December, 2000

This Document is an extract from the :
**ICAO RULES OF THE AIR AND AIR TRAFFIC SERVICES
PANS-RAC (DOC 4444)**

AVIATION RADIOTELEPHONY PHRASEOLOGY

Converted to MSWord Document by
George Papafilis gkpapafilis@hotmail.com
December, 2000

This Document is an extract from the :

ICAO RULES OF THE AIR AND AIR TRAFFIC SERVICES PANS-RAC (DOC 4444)

1 GENERAL

1.1.2 Transmission of Numbers

1.1.2.1 All numbers except whole hundreds, whole thousands and combinations of thousands and whole hundreds shall be transmitted by pronouncing each digit separately. Whole hundreds and whole thousands shall be transmitted by pronouncing each digit in the number of hundreds or thousands followed by the word “HUNDRED” or “THOUSAND” as appropriate. Combinations of thousands and whole hundreds shall be transmitted by pronouncing each digit in the number of thousands followed by the word “THOUSAND” followed by the number of hundreds followed by the word “HUNDRED”

Examples

Number:	Transmitted as:
10 ...	ONE ZERO
75 ...	SEVEN FIVE
583 ...	FIVE EIGHT THREE
600 ...	SIX HUNDRED
5,000 ...	FIVE THOUSAND
7,600 ...	SEVEN THOUSAND SIX HUNDRED
11,000 ...	ONE ONE THOUSAND
18,900 ...	ONE EIGHT THOUSAND NINE HUNDRED
38,143 ...	THREE EIGHT ONE FOUR THREE

1.1.2.2 Numbers containing a decimal point shall be transmitted as prescribed in paragraph 2A.1.21 (5.2.1.3.1.1) with the decimal point in appropriate sequence being indicated by the word “DECIMAL”.

Examples

Number:	Transmitted as:
100.3 ...	ONE ZERO ZERO DECIMAL THREE
38,143.9 ...	THREE EIGHT ONE FOUR THREE DECIMAL NINE

NOTE: For identification of VHF frequencies using 25 kHz spacing, not more than two significant digits after the decimal point are used, a single zero is to be considered significant.

Examples

Number:	Transmitted as:
118.0 ...	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO
118.1 ...	ONE ONE EIGHT DECIMAL ONE
116.125 ...	ONE ONE EIGHT DECIMAL ONE TWO
118.150 ...	ONE ONE EIGHT DECIMAL ONE FIVE

1.1.2.3 PANS - Wherever VHF communications channels are separated by 8.33 kHz, all 6 digits of the numerical designator should be used to identify the transmitting channel in radiotelephony communications. Three digits after the decimal point are to be used for all channels.

Examples

Number:	Transmitted as:
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

1.1.2.4 PANS - When transmitting time, only the minutes of the hour should normally be required. Each digit should be pronounced separately. However, the hour should be included when any possibility of confusion is likely to result.

Examples

Time:	Statement:
0920 (9:20 A.M.) ...	TOO ZE-RO or ZE-RO NIN-er TOO ZERO
1643 (4:43 P.M.) ...	FOW-er TREE or WUN SIX FOW-er TREE

2 PHRASEOLOGIES

2.1 GENERAL

CIRCUMSTANCES	PHRASEOLOGIES (Pilot Transmission in Bold Type)	
2.1.1 Description of Levels [subsequently referred to as “(level)”]	a. FLIGHT LEVEL (<i>number</i>); or b. (<i>number</i>) METRES; or c. (<i>number</i>) FEET	
2.1.2 Level Changes, Reports and Rates	a. CLIMB (<i>or</i> DESCEND): <i>followed as necessary by:</i> 1. TO (<i>level</i>); 2. TO REACH (<i>level</i>) AT (<i>or</i> BY) (<i>time or significant point</i>); 3. REPORT LEAVING (<i>or</i> REACHING, <i>or</i> PASSING) (<i>level</i>); 4. REPORT PASSING ODD (<i>or</i> EVEN) LEVELS; 5. AT (<i>number</i>) METRES PER SECOND (<i>or</i> FEET PER MINUTE) [MINIMUM (<i>or</i> MAXIMUM)]; 6. REPORT STARTING ACCELERATION (<i>or</i> DECELERATION). b. STEP CLIMB (<i>aircraft identification</i>) ABOVE (<i>or</i> BENEATH) YOU; c. REQUEST LEVEL CHANGE FROM (<i>name of unit</i>) AT (<i>time or significant point</i>); d. STOP CLIMB (<i>or</i> DESCENT) AT (<i>level</i>); e. CONTINUE CLIMB (<i>or</i> DESCENT) TO (<i>level</i>); f. EXPEDITE CLIMB (<i>or</i> DESCENT) [UNTIL PASSING (<i>level</i>)]; g. WHEN READY CLIMB (<i>or</i> DESCEND) TO (<i>level</i>); h. EXPECT DESCENT AT (<i>time</i>); i. REQUEST DESCENT AT (<i>time</i>) ; j. IMMEDIATELY; k. AFTER PASSING (<i>significant point</i>); l. AT (<i>time or significant point</i>); m. WHEN READY (<i>instruction</i>); n. MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC [FROM (<i>level</i>)] [TO (<i>level</i>)]; o. MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC ABOVE (<i>or</i> BELOW, <i>or</i> TO) (<i>level</i>); p. IF NOT POSSIBLE (<i>alternative instructions</i>) AND ADVISE;	
...for SST aircraft only		
...to require action at a specific time or place		
...to require action when convenient		
...to require an aircraft to climb or defend maintaining own separation and VMC		
...when there is doubt that an aircraft comply with a clearance or instruction		can

...when a pilot is unable to comply with a clearance or instruction

q. **UNABLE TO COMPLY.**

...after modifying vertical speed to comply with an ACAS resolution advisory (pilot / controller interchange)

r. **TCAS CLIMB (or DESCENT);**
s. *(acknowledgment)*

...after ACAS “Clear of Conflict” is annunciated (pilot / controller interchange)

t. **RETURNING TO** *(assigned clearance);*
u. *(acknowledgment) (or alternative instructions);*

...after the response to an ACAS resolution advisory is completed (pilot / controller interchange)

v. **TCAS CLIMB (or DESCENT), RETURNING TO** *assigned clearance);*
w. *(acknowledgment) (or alternative instructions);*

CIRCUMSTANCES

PHRASEOLOGIES (Pilot Transmission in Bold Type)

...after returning to clearance after responding to an ACAS resolution advisory (pilot / controller interchange)

x. **TCAS CLIMB (or DESCEND), COMPLETED** *(assigned clearance) RESUMED;*
y. *(acknowledgment) (or alternative instructions);*

...when unable to comply with a clearance because of so ACAS resolution advisory (pilot / controller interchange)

z. **UNABLE TO COMPLY, TCAS RESOLUTION ADVISORY**
aa. *(acknowledgment).*

2.1.3 Transfer of Control and/or Frequency Change

NOTE: An aircraft may be requested to “STAND-BY” on a frequency when it is intended that the ATS unit will initiate communications and to “MONITOR” a frequency when information is being broadcast thereon.

a. **CONTACT** *(unit call sign) (frequency);*
b. **AT (or OVER)** *(time or place) CONTACT (unit call sign) (frequency);*
c. **IF NO CONTACT** *(instructions);*
d. **STAND-BY** *(frequency) FOR (unit call sign);*
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.**

2.1.4 Change of Call Sign

...to instruct an aircraft to change its type of call sign

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

...to advise an aircraft to revert to the call sign indicated in the flight plan

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

2.1.5 Traffic Information

...to pass traffic information

a. **TRAFFIC** *(information);*
b. **NO REPORTED TRAFFIC;**

...to acknowledge traffic information

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)

2.1.6 Meteorological Conditions

- a. WIND *(number)* DEGREES *(number)* *(units)*;
- b. WIND AT *(height/altitude/flight level)* *(number)* DEGREES *(number)* *(units)*; NOTE: Wind is always expressed by giving the mean direction and speed and any significant variations thereof.
- c. VISIBILITY *(distance)* [*direction*];
- d. RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY *(number)*] *(distance)*;

...for multiple RVR observations

- e. RVR [RUNWAY *(number)*] (first position) *(distance)*.
(second position) *(distance)*, (third position) *(distance)*;

NOTE: Multiple RVR observations are always representative of the touchdown zone, midpoint zone and the roll-out / stop end zone respectively.

...in the event that RVR information on any one position is not available this information will be included in the appropriate sequence

- t. RVR [RUNWAY *(number)*] (first position) *(distance)*, (second position) MISSING, (third position) *(distance)*;
- g. PRESENT WEATHER *(details)*;
- h. CLOUD *(amount [type] and height of base)* (or SKY CLEAR);
- i. CAVOK; NOTE: CAVOK pronounced CAV-O-KAY.
- j. TEMPERATURE [MINUS] *(number)* (and/or DEW-POINT [MINUS] *(number)*);
- k. QNH (or QFE) *(number)* *(units)*;
- l. MODERATE (or SEVERE) ICING (or TURBULENCE) [IN CLOUD] *(area)*;
- m. REPORT FLIGHT CONDITIONS.

2.1.7 Position Reporting

...to omit position reports until a specified position

- a. NEXT REPORT AT *(significant point)*;
- b. OMIT POSITION REPORTS [UNTIL *(specify)*];
- c. RESUME POSITION REPORTING.

2.1.8 Additional Reports

...to request a report at a specified place or distance

- a. REPORT PASSING *(significant point)*;
- b. REPORT *(distance)* FROM *(name of DME station)* DME;
- c. REPORT PASSING *(three digits)* RADIAL *(name of VOR)* VOR;
- d. REPORT DISTANCE FROM *(significant point)*;
- e. REPORT DISTANCE FROM *(name of DME station)* DME.

...to request a report of present position

2.1.9 Aerodrome Information

- a. RUNWAY *(number)* *(condition)*;
- b. LANDING SURFACE *(condition)*;
- c. CAUTION CONSTRUCTION WORK *(location)*;
- d. CAUTION *(specify reasons)* RIGHT (or LEFT), (or BOTH SIDES) OF RUNWAY [*number*];
- e. CAUTION WORK IN PROGRESS (or OBSTRUCTION) *(position and any necessary advice)*;
- f. RUNWAY REPORT AT *(observation time)* RUNWAY *(number)* *(type of precipitant)* UP TO *(depth of deposit)* MILLIMETERS. BRAKING ACTION GOOD (or MEDIUM TO GOOD, or MEDIUM TO POOR, or POOR, or UNRELIABLE)[and/or BRAKING COEFFICIENT *(equipment and number)*];
- g. BRAKING ACTION REPORTED BY *(aircraft type)* AT *(time)* GOOD (or MEDIUM, or POOR);
- h. RUNWAY (or TAXIWAY) WET [or DAMP, WATER

PATCHES, FLOODED (*depth*), 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 ICE UNDERNEATH, or ICE AND SNOW, or SNOWDRIFTS or FROZEN RUTS AND RIDGES)].

2.1.10 Operational Status of Visual and Non-Visual Aids

- a. (*specify visual or non-visual aid*) RUNWAY (*number*) (*description of deficiency*);
- b. (*type*) LIGHTING (*unservicability*);
- c. MLS/ILS CATEGORY (*category*) (*servicability state*);
- d. TAXIWAY LIGHTING (*description of deficiency*);
- e. (*type of visual approach slope indicator*) RUNWAY (*number*) (*description of deficiency*);
- f. SECONDARY POWER SUPPLY NOT AVAILABLE.

2.2 AREA CONTROL SERVICES

CIRCUMSTANCES

PHRASEOLOGIES (Pilot Transmission in Bold Type)

2.2.1 Issuance of Clearance

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

2.2.2 Indication of Route and Clearance Limit

- a. FROM (*place*) TO (*place*);
- b. TO (*place*), followed as necessary by:
 1. DIRECT;
 2. VIA (*route and/or reporting points*);
 3. VIA FLIGHT PLANNED ROUTE;
 4. VIA (*distance*) ARC (*direction*) OF (*name of DME station*) DME;
 5. OUT OF CONTROL AREA (or ZONE) (*distance*) (*direction*) OF (*place*);
- c. (*level or route*) NOT AVAILABLE DUE (*reason*) ALTERNATIVE[S] IS/ARE (*levels or routes*) ADVISE.

2.2.3 Maintenance of Specified Levels

- a. MAINTAIN (*level*) [TO (*significant point*)];
- b. MAINTAIN (*level*) UNTIL PASSING (*significant point*);
- c. MAINTAIN (*level*) UNTIL (*time*);
- d. MAINTAIN (*level*) UNTIL ADVISED BY (*name of unit*);
- e. MAINTAIN (*level*) UNTIL FURTHER ADVISED;
- f. MAINTAIN (*level*) WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE;
- g. MAINTAIN AT LEAST (*number*) METRES (or FEET) ABOVE (or BELOW) (*aircraft identification*).

NOTE: The term “MAINTAIN” is not to be used in lieu of “DESCEND” or “CLIMB” when instructing an aircraft to change level.

2.2.4 Specification at Cruising Levels

- a. CROSS (*significant point*) AT (or ABOVE, or BELOW) (*level*);
- b. CROSS (*significant point*) AT (*time*) OR LATER (or BEFORE) AT (*level*) [MAINTAINING OWN SEPARATION AND VMC];

- c. CRUISE CLIMB BETWEEN *(levels)* (or ABOVE) *(level)*;
- d. CROSS *(distance)* *(name of DME station)* DME AT *(or ABOVE, or BELOW)* *(level)*.

2.2.5 Emergency Descent

- a. **EMERGENCY DESCENT *(intentions)***;
- b. EMERGENCY DESCENT AT *(significant point or location)* ALL AIRCRAFT BELOW *(level)* WITHIN *(distance)* OF *(significant point or navigation aid)* LEAVE IMMEDIATELY *(followed as necessary by specific instructions as to direction, heading or track, etc.)*.

2.2.6 If Clearance Cannot be Issued Immediately upon Request

EXPECT CLEARANCE AT *(time)*.

2.2.7 En-Route Absorption of Terminal Delay

AT *(time or position)* DESCEND TO *(level)* FOR EN-ROUTE DELAY OF *(number)* MINUTES.

2.2.8 Separation Instructions

- a. CROSS *(significant point)* AT *(time)*;
- b. ADVISE IF ABLE TO CROSS *(significant point)* AT *(time)*;
- c. MAINTAIN MACH *(number)*.

2.3 APPROACH CONTROL SERVICE

CIRCUMSTANCES

PHRASEOLOGIES (Pilot Transmission in Bold Type)

2.3.1 Departure Instructions

- a. AFTER DEPARTURE TURN RIGHT *(or LEFT)* HEADING *(three digits)*;
- b. TURN RIGHT *(or LEFT)* HEADING *(three digits)*;
- c. TRACK *(three digits)* DEGREES [MAGNETIC *(or TRUE)*] TO *(or FROM)* *(significant point)* UNTIL *(time, or REACHING (fix or significant point or level))* [BEFORE SETTING HEADING];
- d. SET HEADING AT *(or BEFORE, or LATER THAN)* *(time)*;
- e. SET HEADING TO *(or DIRECT)* *(significant point)* AT *(or BEFORE, or LATER THAN)* *(time)*;
- f. AFTER REACHING *(or PASSING)* *(level or significant point)* SET HEADING [DIRECT] *(significant point)*;
- g. CLEARED VIA *(designation)*.

2.3.2 Approach Instructions

- a. CLEARED VIA *(designation)*;
- b. CLEARED TO *(clearance limit)* VIA *(designation)*;
- c. CLEARED VIA *(details of route to be followed)*;
- d. CLEARED *(type of approach)* APPROACH [RUNWAY *(number)*];
- e. CLEARED APPROACH [RUNWAY *(number)*];
- f. COMMENCE APPROACH AT *(time)*;
- g. **REQUEST STRAIGHT-IN APPROACH;**
- h. CLEARED STRAIGHT-IN APPROACH [RUNWAY *(number)*];
- i. REPORT VISUAL;
- j. REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT;
- k. **REQUEST VISUAL APPROACH;**
- l. CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY *(number)*;
- m. REPORT *(significant point)* [OUTBOUND, or INBOUND];
- n. **REQUEST VMC DESCENT;**
- o. MAINTAIN OWN SEPARATION;
- p. MAINTAIN VMC;
- q. ARE YOU FAMILIAR WITH *(name)* APPROACH PROCEDURE;
- r. REPORT MLS CAPABILITY;
- s. **REQUEST *(type of approach)* APPROACH**

[RUNWAY (number)].

- t. **REQUEST (MLS/RNAV plain language designator);**
- u. **CLEARED (MLS/RNAV plain language designator);**

2.3.3 Holding Instructions

...visual

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

...published holding procedures over a facility or fix

- b. **HOLD AT (significant point, name of facility or fix) (level) EXPECT APPROACH (or FURTHER CLEARANCE) AT (time);**

...when pilot requires an oral description of holding procedure based on a facility (VOR or NDB)

- c. **REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS;**
- d. **HOLD AT (name of facility) (call sign and frequency, if necessary) (level) INBOUND TRACK (three digits) DEGREES RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN OUT-BOUND TIME (number) MINUTES (additional instructions, if necessary);**
- e. **HOLD ON THE (three digits) RADIAL OF THE (name) VOR (call sign and frequency, if necessary) AT (distance) DME (or BETWEEN (distance) AND (distance) DME) (level) INBOUND TRACK (three digits) RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN (additional instructions, if necessary).**

2.3.4 Expected Approach Time

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

2.4 PHRASEOLOGIES FOR USE ON AND IN THE VICINITY OF THE AERODROME

CIRCUMSTANCES

PHRASEOLOGIES (Pilot Transmission in Bold Type)

2.4.1 Identification of Aircraft

SHOW LANDING LIGHT

2.4.2 Acknowledgement by Visual Means

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

2.4.3 Starting Procedures

...To request permission to start engines

- a. **[aircraft location] REQUEST STARTUP;**
- b. **[aircraft location] REQUEST START UP, INFORMATION (ATIS identification);**

...ATC replies

- c. **START UP APPROVED;**
- d. **START UP AT (time);**
- e. **EXPECT STARTUP AT (time);**
- f. **STARTUP AT OWN DISCRETION;**
- g. **EXPECT DEPARTURE (time) START UP AT OWN DISCRETION.**

2.4.4 Starting Procedures (Ground Crew/ Cockpit)

- a. **[ARE YOU] READY TO START UP?;**
- b. **STARTING NUMBER (engine number(s)).**

NOTE:

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

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

2.4.5 Push Back Procedures

NOTE: When local procedures so prescribe, authorization for push back should be obtained from the control tower.

...aircraft/ATC

- a. **[aircraft location] REQUEST PUSH BACK;**
- b. PUSH BACK APPROVED;
- c. STANDBY;
- d. PUSH BACK AT OWN DISCRETION;
- e. EXPECT (*number*) MINUTES DELAY DUE (*reason*);

...(ground crew/cockpit)

- f. ARE YOU READY FOR PUSH BACK?;
- g. **READY FOR PUSH BACK;**
- h. CONFIRM BRAKES RELEASED;
- i. **BRAKES RELEASED;**
- j. COMMENCING PUSH BACK;
- k. PUSH BACK COMPLETE;
- j. **STOP PUSH BACK;**
- m. CONFIRM BRAKES SET;
- n. **BRAKES SET;**
- o. **DISCONNECT;**
- p. DISCONNECTING STANDBY FOR VISUAL AT YOUR LEFT (*or* RIGHT).

NOTE: This exchange is followed by a visual signal to the pilot to indicate that disconnect is completed and all is clear for taxiing.

2.4.6 Towing Procedures

...ATC response

- a. * REQUEST TOW [*company name*] (*aircraft type*) FROM (*location*) TO (*location*);
 - b. TOW APPROVED VIA (*specific routing to be followed*);
 - c. HOLD POSITION;
 - d. STANDBY.
- * Denotes Transmission from Aircraft/Tow Vehicle Combination.

2.4.7 To Request Time Check and/or Aerodrome Data for Departure

...when no ATIS broadcast is available

- a. **REQUEST TIME CHECK;**
- b. TIME (*minutes*)
- c. REQUEST DEPARTURE INFORMATION;
- d. RUNWAY (*number*), WIND (*direction and speed*), QNH (*detail*), TEMPERATURE (*detail*), [VISIBILITY FOR TAKE-OFF (*detail*)] (*or* RVR (*detail*)).

2.4.8 Taxi Procedures

...For departure

- 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*)] [TIME (*minutes*)];

...where detailed taxi instructions are required

- d. **[aircraft type] [wake turbulence category if "heavy"] REQUEST DETAILED TAXI INSTRUCTIONS;**
- e. TAXI VIA (*specific routing to be followed*) TO HOLDING

	POINT [number] [RUNWAY (number)] [TIME (minutes)];
...where aerodrome Information is not available from an alternative source such as ATIS	f. TAXI TO HOLDING POINT [number] (followed by aerodrome information as applicable) [TIME (minutes)]; 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)];
...for helicopter operations	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, inactive runway) AVOID (aircraft or vehicles or personnel);
...after landing	n. REQUEST BACKTRACK; o. BACKTRACK APPROVED; p. BACKTRACK RUNWAY (number);
...general	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.

2.4.9 Holding

...to hold not closer to a runway than specified in Part V, 10.3

- a. * HOLD (direction) OF (position, runway number, etc.);
- b. * HOLD POSITION;
- c. * HOLD (distance) FROM (position);
- d. * HOLD SHORT OF (position);
- e. **** HOLDING;**
- f. **** HOLDING SHORT.**
 - * Requires specific acknowledgment from the pilot.
 - ** The procedure words ROGER and WILCO are insufficient acknowledgment of the instructions HOLD, HOLD POSITION and HOLD SHORT OF (position). In each case the acknowledgment shall be by the phraseology HOLDING or HOLDING SHORT, as appropriate.

2.4.10 To Cross a Runway

NOTE:

1. Unless otherwise specified by ATC, a taxi Instruction which contains a taxi limit beyond a runway includes permission to cross that runway.

NOTE: If the control tower is unable to see the crossing aircraft (e.g., night, low visibility, etc.), the instruction should always be accompanied by a request to report when the aircraft has vacated and is clear of the runway.

- a. **REQUEST CROSS RUNWAY (number);**
- b. CROSS RUNWAY (number) [REPORT VACATED];

2. The pilot shall, when requested, report **“RUNWAY VACATED”** when the aircraft is well clear of the runway.

- c. EXPEDITE CROSSING RUNWAY (number) TRAFFIC (aircraft type) (distance) KILOMETERS (or MILES) FINAL;
- d. **RUNWAY VACATED.**

2.4.11 Preparation for Take-Off

...if unable to issue take-off clearance

- 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;**

...clearance to enter runway and await take-off clearance

- f. WAIT [reason];
- g. LINE UP; *NOTE: May be followed by phraseology (f).*
- h. * LINE UP RUNWAY (number);
- i. LINE UP. BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE;

...conditional clearances

- j. ** (condition) LINE UP;

...acknowledgment of a conditional clearance

- k. **(condition) LINING UP;**

...confirmation or otherwise of the readback of conditional clearance

- l. [THAT IS] CORRECT (or I SAY AGAIN ... [as appropriate]).
- * When there is the possibility of confusion during multiple runway operations
- ** Provisions concerning the use of conditional clearances are contained in 2.4

2.4.12 Take-off Clearance

...when there is a possibility of confusion

- a. CLEARED FOR TAKE-OFF [REPORT AIRBORNE];
- b. CLEARED FOR TAKE-OFF RUNWAY (number);

...when take-off clearance has not been complied with

- c. TAKE OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY;
- d. TAKE OFF IMMEDIATELY OR HOLD SHORT OF RUNWAY;

...to cancel a take-off clearance

- e. HOLD POSITION, CANCEL I SAY AGAIN CANCEL TAKE-OFF (reasons);
- f. * **HOLDING;**

...to stop a take-off in emergency conditions

- g. STOP IMMEDIATELY (repeat aircraft call sign) STOP IMMEDIATELY;
- h. * **STOPPING;**
- i. CLEARED FOR TAKE-OFF FROM (present position, taxiway, final approach and take-off area, runway and number);

...for helicopter operations from other than the manoeuvring area

- j. **REQUEST DEPARTURE INSTRUCTIONS;**
- k. AFTER DEPARTURE TURN RIGHT (or LEFT, or CLIMB) (instructions as appropriate).
- * HOLDING and STOPPING are the procedural responses to e. and g. respectively.

2.4.13 After Take-Off

- a. **REQUEST RIGHT (or LEFT) TURN [WHEN AIRBORNE];**
- b. RIGHT (or LEFT) TURN APPROVED;
- c. WILL ADVISE LATER FOR RIGHT (or LEFT) TURN;

	d. AIRBORNE (<i>time</i>);
	e. AFTER PASSING (<i>level</i>) (<i>instructions</i>);
...heading to be followed	f. CONTINUE ON (<i>magnetic direction or runway</i>) (<i>instructions</i>);
...when a specific track is to be followed	g. TRACK (<i>magnetic direction or runway</i>) (<i>instructions</i>);
	h. CLIMB STRAIGHT AHEAD (<i>instructions</i>).
2.4.14 Entering an Aerodrome Traffic Circuit	a. [<i>aircraft type</i>] (<i>position</i>) (<i>level</i>) FOR LANDING;
	b. JOIN (<i>position in circuit</i>) (<i>runway number</i>) [SURFACE] WIND (<i>direction and speed</i>) [TEMPERATURE (<i>degrees Celsius</i>) / QNH (or QFE) (<i>detail</i>) [HECTOPASCALS] [TRAFFIC (<i>detail</i>)];
	c. MAKE STRAIGHT-IN APPROACH, RUNWAY (<i>number</i>) [SURFACE] WIND (<i>direction and speed</i>) [TEMPERATURE (<i>degrees Celsius</i>) / QNH (or QFE) (<i>detail</i>) [HECTOPASCALS] [TRAFFIC (<i>detail</i>)];
...when right hand traffic circuit in use	d. JOIN RIGHT HAND (<i>position in circuit</i>) (<i>runway number</i>) [SURFACE] WIND (<i>direction and speed</i>) [TEMPERATURE (<i>degrees Celsius</i>) / QNH (or QFE) (<i>detail</i>) [HECTOPASCALS] [TRAFFIC (<i>detail</i>)];
...when ATIS information is available	e. (<i>aircraft type</i>) (<i>position</i>) (<i>level</i>) INFORMATION (ATIS identification)FOR LANDING;
	f. JOIN (<i>position in circuit</i>) [RUNWAY (<i>number</i>) ONH (or QFE) (<i>detail</i>) [HECTOPASCALS] [TRAFFIC (<i>detail</i>)].
2.4.15 In the Circuit	a. (<i>position in circuit, e.g. DOWNWIND/FINAL</i>);
	b. NUMBER ... FOLLOW (<i>aircraft type and position</i>) [<i>additional instructions if required</i>].
2.4.16 Approach Instructions	a. MAKE SHORT APPROACH;
	b. MAKE LONG APPROACH (or EXTEND DOWNWIND);
	c. REPORT BASE (or FINAL, or LONG FINAL);
	d. CONTINUE APPROACH.
NOTE: The report “ LONG FINAL ” is made when aircraft turn an to final approach at a distance greater than 7 km (4 NM) from touchdown or when an aircraft on a straight-in approach is 15 km (8 NM) from touchdown. In both cases a report “ FINAL ” is required at 7 km (4 NM) from touchdown.	
2.4.17 Landing	a. CLEARED TO LAND;
...multiple runway operations	b. CLEARED TO LAND RUNWAY (<i>number</i>);
...special operations	c. CLEARED TOUCH AND GO;
	d. MAKE FULL STOP;
...to make an approach along, or parallel to a runway, descending to an agreed minimum level	e. REQUEST LOW APPROACH (<i>reasons</i>);
	f. CLEARED LOW APPROACH [RUNWAY (<i>number</i>)] [(<i>altitude restriction if required</i>) (<i>go around instructions</i>)];
...to fly past the control tower or other observation point for the purpose of visual inspection by persons on the ground	g. REQUEST LOW PASS (<i>reasons</i>);
	h. CLEARED LOW PASS [as in (f)].

...for helicopter operations

- 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 centerline, other)] [REMAIN (direction or distance) FROM (runway, runway center line, other helicopter or aircraft);]. [CAUTION (power lines, unlighted obstructions, wake turbulence, etc.)]. CLEARED TO LAND.**

2.4.18 Delaying Aircraft

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

2.4.19 Missed Approach

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

2.4.20 Information to Aircraft

- 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);

...wake turbulence

- e. CAUTION WAKE TURBULENCE;

...jet blast on apron or taxiway

- f. CAUTION JET BLAST;

...propeller-driven aircraft slipstream

- g. CAUTION SLIPSTREAM.

2.4.21 After Landing

- 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).

...for helicopter operations

- 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).

3 RADAR PHRASEOLOGIES

3.3 SECONDARY SURVEILLANCE RADAR PHRASEOLOGIES

CIRCUMSTANCES

PHRASEOLOGIES (Pilot Transmission in Bold Type)

3.3.1 To Request the Capability of the SSR Equipment

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

3.3.2 To Instruct Setting of Transponder	a. FOR DEPARTURE SQUAWK (<i>code</i>); b. SQUAWK (<i>code</i>).
3.3.3 To Request the Pilot to Reselect the Assigned Mode and Code	a. RECYCLE (<i>mode</i>) (<i>code</i>); b. RECYCLING (<i>mode</i>) (<i>code</i>).
3.3.4 To Request Reselection of Aircraft Identification	RESET MODE S IDENTIFICATION
3.3.5 To Request the Pilot to Confirm the Mode A Code Selected on the Aircraft's Transponder	a. CONFIRM SQUAWK (<i>code</i>); b. SQUAWKING (<i>code</i>).
3.3.6 To Request the Operation of the IDENT Feature	a. SQUAWK IDENT. b. SQUAWK LOW; c. SQUAWK NORMAL.
CIRCUMSTANCES	PHRASEOLOGIES (Pilot Transmission in Bold Type)
3.3.8 To Request Emergency Code	SQUAWK MAYDAY
3.3.9 To Request Termination of Transponder Operation	STOP SQUAWK
3.3.10 To Request Transmission of Pressure Altitude	SQUAWK CHARLIE
3.3.11 To Request Pressure Setting Check and Confirmation of Level	CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM LEVEL
3.3.12 To Request Termination of Pressure Altitude Transmission Because of Faulty Operation	STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION
3.3.13 To Request Altitude Check	VERIFY (<i>level</i>)

4 PHRASEOLOGY TO BE USED IN AIRSPACE WHERE 8.33 kHz CHANNEL SPACING IS USED

NOTE: The following paragraphs have been extracted from Doc. 7030, Regional Supplementary Procedures and apply to all aircraft operating above FL 245 in the European region

CIRCUMSTANCES	PHRASEOLOGIES (Pilot Transmission in Bold Type)
4.2.1 (Reference Part X, 4.3.1)	
...to request the capability of the radio equipment	ADVISE EIGHT POINT THREE THREE EQUIPED
...to indicate 8.33 kHz capability	AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE
...to indicate lack of 8.33 kHz capability	NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE
...to indicate UHF capability	UHF EQUIPED
...to request the status in respect of exemption	ADVISE EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED STATUS
...to indicate 8.33 kHz exempted status	(aircraft call sign) EXEMPTED EIGHT POINT THREE THREE

...to indicate that a certain clearance is given because otherwise a non-equipped aircraft would enter the airspace of mandatory carriage

(clearance / instruction) DUE EIGHT POINT THREE THREE REQUIREMENT

4.2.2 Reference Part X, 4.3.5

...to request the pilot to confirm the 8.33 khz selection

- a. CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE CHANNEL *(name)*;
- b. **AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE CHANNEL *(name)*;**

4.2.3 Reference Part X, 3.1.3

...transfer of control and/or channel change

- 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.

Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας-Διάσωσης / Αεροπορικός Τομέας (ΕΚΣΕΔ/ΑΤ)



**Joint Rescue Coordination
Center / Aviation Sector
(JRCC)**

AVIATION SEARCH AND RESCUE

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1.	Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης.	Σελ.	3
2.	Εναέρια Μέσα Έρευνας και Διάσωσης.	Σελ.	4
3.	Ασφάλεια Πτήσεων - Διαδικασίες Επιβίωσης.	Σελ.	5
4.	Survival Kit.	Σελ.	8
5.	Flight Plan	Σελ.	9
6.	Πότε ένα αεροσκάφος αγνοείται.	Σελ.	10
7.	Τι συμβαίνει όταν ένα αεροσκάφος αγνοείται.	Σελ.	11
8.	Distress Beacons (ELT-PLB)	Σελ.	12
9.	Distress Beacons 406 MHz (ELT) - Registration.	Σελ.	13
10.	False Alarms Distress Beacons.	Σελ.	14
11.	Τηλέφωνα - Διευθύνσεις Ανάγκης.	Σελ.	15

1. Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας-Διάσωσης / Αεροπορικός Τομέας (ΑΤ)



Το ΕΚΣΕΔ/ΑΤ είναι ο υπεύθυνος εθνικός φορέας που προβαίνει στις αναγκαίες κινητοποιήσεις και ενέργειες για το συντονισμό και τη διεύθυνση των Επιχειρήσεων Έρευνας – Διάσωσης σε περίπτωση **Αεροπορικού ατυχήματος** (Aviation Search and Rescue).

Το ΕΚΣΕΔ/ΑΤ ενεργεί αυτόματα και άμεσα σε περιπτώσεις αγνοούμενων αεροσκαφών, ελικοπτέρων, ανεμοπτέρων, αλεξιπτωτών κτλ. σε ξηρά και θάλασσα, σε αναφορές MAYDAY, καθώς και στα σήματα Κινδύνου των Emergency Locator Transmitters (ELTs), σε όλη την Ελληνική SRR (Search and Rescue Region) περιοχή, η οποία ταυτίζεται με το Ελληνικό FIR (Flight Information Region).

Το ΕΚΣΕΔ/ΑΤ λειτουργεί σε 24ωρη βάση με προσωπικό της Πολεμικής Αεροπορίας και έχει ως έδρα το Αρχηγείο του Λιμενικού Σώματος στον Πειραιά.

2. ΕΝΑΕΡΙΑ ΜΕΣΑ ΕΡΕΥΝΑΣ-ΔΙΑΣΩΣΗΣ



Το ΕΚΣΕΔ/ΑΤ για την εκτέλεση της αποστολής του, εκτός από τα μέσα που του διατίθενται για σκοπούς Ε-Δ (ελικόπτερα και αεροσκάφη της Π.Α.), είναι δυνατόν να χρησιμοποιήσει μετά από αίτημά του, αεροσκάφη, ελικόπτερα (στρατιωτικά και πολιτικά), πλοία του Πολεμικού Ναυτικού, ελλιμενισμένα ιδιωτικά σκάφη, παραπλέοντα στην περιοχή πλοία, ομάδες προσωπικού και μέσα των Ενόπλων Δυνάμεων και των Σωμάτων Ασφαλείας, Δημοτικών και Κοινοτικών Αρχών, Σωματείων, διαφόρων συλλόγων κ.τ.λ. που δύνανται να συνδράμουν στις έρευνες.



3. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΤΗΣΕΩΝ / ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΠΙΒΙΩΣΗΣ

Η ασφάλεια πτήσεων είναι το πιο σημαντικό θέμα που πρέπει να απασχολεί έναν πιλότο, γιατί μπορεί να σας σώσει ή να επισπεύσει τη διάσωσή σας από το ΕΚΣΕΔ/ΑΤ.

ΤΑ ΑΚΟΛΟΥΘΑ ΕΙΝΑΙ ΓΕΝΙΚΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΥΠΟΚΑΘΙΣΤΟΥΝ ΤΗ ΓΝΩΣΗ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΧΕΙ Ο ΧΡΗΣΤΗΣ:

ΠΡΟ ΠΤΗΣΗ

1. Ακολουθείτε πάντα κατά γράμμα τον προπτήσης έλεγχο του αεροσκάφους* σύμφωνα με τον κατασκευαστή.
2. Σχεδιάστε από πριν την πτήση, τη διαδρομή (αποφεύγοντας τις απαγορευμένες περιοχές), την περιοχή, το ύψος, το χρόνο και υπολογίστε τα καύσιμα που θα χρειαστείτε συν τις απαραίτητες εφεδρείες.
3. Ακολουθείτε τα προβλεπόμενα ύψη πτήσεως, τις συχνότητες επικοινωνίας και καλείτε τους σταθμούς ελέγχου όπως προβλέπεται από τους κανονισμούς, για να μπορείτε, να μεταδώσετε, ή να ακροαστείτε οποιαδήποτε κλήση ή κάποιο σήμα κινδύνου.
4. Ενημερωθείτε για τις μετεωρολογικές συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή που θα πραγματοποιήσετε την πτήση.
5. Υποβάλετε σχέδιο πτήσης στο πιο κοντινό αεροδρόμιο, με όλες τις πληροφορίες καθώς και τα τηλέφωνα επικοινωνίας του πληρώματος. Επιπλέον με το τέλος της πτήσης κλείνετε το σχέδιο ενημερώνοντας τις αρμόδιες υπηρεσίες.
6. Φροντίζετε να έχετε πάντα μαζί, τον κατάλληλο εξοπλισμό επιβίωσης και πρώτων βοηθειών (νερό, ζεστά ρούχα, κρίσιμα φάρμακα και life jacket με φακό ή strobe light). Επιπλέον μπορείτε να έχετε Survival PLB 406 MHz.
7. Να γνωρίζετε τις βασικές αρχές επιβίωσης.

***αεροσκάφος** : είναι *κάθε* συσκευή, ικανή προς πτήση για τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων ή την εκτέλεση άλλων αεροπορικών εργασιών. (Νόμος 1815/1988-ΦΕΚ 250Α).

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΤΗΣΕΩΝ / ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΠΙΒΙΩΣΗΣ (συνέχεια 1)

8. Να συμπληρώνετε το Flight Plan με μεγάλη προσοχή και να αναφέρετε όλα τα απαραίτητα στοιχεία – πληροφορίες που θα βοηθήσουν στην διαδικασία ενεργοποίησης και σχεδίασης της επιχείρησης E-Δ (Item 19), όταν και εφόσον απαιτηθεί

IN-FLIGHT EMERGENCY

1. Σε περίπτωση που κρίνετε ότι υπάρχει μια επισφαλής κατάσταση μην διστάσετε να το αναφέρετε (VHF εμβέλεια: 5NM@grd, 40NM@1000', 125NM@10000')

2. Αν δεν έχετε επαφή χρησιμοποιήστε τις συχνότητες κινδύνου

3. Μην διστάσετε να αναφέρετε MAYDAY ή PAN-PAN και να τοποθετήσετε κώδικα 7700 (Emergency), 7600 (Lost Communications), ή 7500 (Αεροπειρατεία) στο transponder

4. Μια αναφορά MAYDAY θα πρέπει να περιλαμβάνει το χαρακτηριστικό κλήσης, τη φύση της επισφαλούς κατάστασης, τις προθέσεις, την παρούσα θέση (GPS), το ύψος, την πορεία καθώς και οποιαδήποτε άλλη πληροφορία όπως τον αριθμό των επιβαινόντων

5. Τα κινητά τηλέφωνα πιθανόν να λειτουργούν, χρησιμοποιήστε τα (εάν δεν έχετε άλλη επιλογή)

6. ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΤΗΤΕ ΓΙΑ ΑΝΑΓΚΑΣΤΙΚΗ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗ / ΠΡΟΣΘΑΛΑΣΣΩΣΗ

ΜΗΝ ΠΑΝΙΚΟΒΑΛΕΣΤΕ

7. Ασφαλίστε τις ζώνες της μέσης και των ώμων — Ασφαλίστε όλα τα ελεύθερα και εκκρεμή αντικείμενα

8. Ενεργοποιήστε όλες τις διαθέσιμες συσκευές κινδύνου του α/φ

9. Ακολουθήστε τις διαδικασίες του α/φ για αναγκαστική Π/Γ ή προσθαλάσσωση

10. Βρείτε την κατάλληλη περιοχή να εκτελέσετε αναγκαστική Π/Γ ή προσθαλάσσωση

11. Προετοιμαστείτε για άμεση εγκατάλειψη του σκάφους

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΤΗΣΕΩΝ / ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΠΙΒΙΩΣΗΣ (συνέχεια 2)

**ΤΑ ΑΚΟΛΟΥΘΑ ΕΙΝΑΙ ΓΕΝΙΚΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ
ΠΟΥ ΔΕΝ ΥΠΟΚΑΘΙΣΤΟΥΝ ΤΗ ΓΝΩΣΗ ΠΟΥ
ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΧΕΙ Ο ΧΡΗΣΤΗΣ:**

ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗ / ΠΡΟΣΘΑΛΑΣ- ΣΩΣΗ

1. ΜΗΝ ΠΑΝΙΚΟΒΑΛΕΣΤΕ-ΜΕΙΝΕΤΕ ΗΡΕΜΟΙ

2. Βεβαιωθείτε ότι όλοι οι επιβαίνοντες είναι μακριά από το αεροσκάφος. Περιθάλψτε τυχόν τραυματίες

3. Προσπαθήστε ο χώρος του ατυχήματος να εντοπίζεται εύκολα οπτικά για την διευκόλυνση της έρευνας από αέρα

4. Βεβαιωθείτε ότι το ELT είναι σε λειτουργία και σε περίπτωση που έχετε στην κατοχή σας PLB ενεργοποιήστε το. Επίσης εάν έχετε πρόσβαση σε VHF ασύρματο προσπαθήστε να έρθετε σε επαφή με άλλα αεροσκάφη στην περιοχή, σε όλες τις διαθέσιμες συχνότητες, συμπεριλαμβανομένης και της συχνότητας κινδύνου 121.5 MHz, δεδομένου ότι όλα τα α/φ ακροώνται τη συγκεκριμένη συχνότητα, ενώ τα μέσα Ε-Δ έχουν δυνατότητα homing στις συχνότητες κινδύνου

5. Μην απομακρύνεστε από το χώρο του ατυχήματος, εκτός αν είναι απολύτως απαραίτητο. Σε αυτή την περίπτωση αφήστε κάποια σημάδια που να οδηγήσουν τα συνεργεία διάσωσης προς τη σωστή κατεύθυνση

6. Χρησιμοποιήστε τον εξοπλισμό επιβίωσης (προτείνεται να υπάρχει ανάλογα με τους επιβάτες)

7. Είναι πιθανόν να απαιτηθεί η δημιουργία καταλύματος και να χρειαστεί να ανάψετε φωτιά (εάν είναι δυνατόν). Οι ενέργειες αυτές είναι προτιμότερο να γίνουν πριν τη δύση του ήλιου

8. Μην προσπαθήσετε να μετακινηθείτε κατά τη νύχτα

9. Εργαστείτε ως ομάδα

10. Μην εγκαταλείπετε την προσπάθεια

11. Μην σκέφτεστε αρνητικά

12. Ο μηχανισμός Διάσωσης έχει ενεργοποιηθεί και είναι κοντά

6. ΠΟΤΕ ΕΝΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ ΑΓΝΟΕΙΤΑΙ

Σύμφωνα με τον ICAO, περιγράφονται παρακάτω οι φάσεις επείγουσας κατάστασης, με τις οποίες ενεργοποιείται ο μηχανισμός Ε-Δ.

ΦΑΣΗ ΑΒΕΒΑΙΟΤΗΤΑΣ (UNCERFA)

1. Δεν έχει επιτευχθεί επικοινωνία με το Α/Φ σε περίοδο **30'** λεπτών από το χρόνο που έπρεπε να είχε καλέσει ή από το χρόνο μιας ανεπιτυχούς προσπάθειας επικοινωνίας με αυτό (όποιο συμβεί πρώτο).

2. Δεν έχει αφιχθεί εντός **30'** λεπτών από τον τελευταίο εκτιμώμενο χρόνο άφιξης ΕΤΑ (Estimate Time of Arrival), με βάση την τελευταία αναφορά του ή την εκτίμηση των υπηρεσιών ΕΕΚ, (όποιο συμβεί τελευταίο), εκτός αν δεν υπάρχει καμία αμφιβολία για την ασφάλειά του και των επιβαινόντων του.

ΦΑΣΗ ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ (ALERFA)

1. Α/Φ που έχει λάβει άδεια προσγείωσης και δεν προσγειώθηκε σε χρόνο πέντε (**5'**) λεπτών από τον εκτιμώμενο χρόνο προσγείωσης ενώ παράλληλα υπάρχει απώλεια R/T επικοινωνίας με αυτό.

2. Έχει ληφθεί πληροφορία με την οποία διαφαίνεται ότι η λειτουργική κατάσταση του εναέριου μέσου έχει μειωθεί, όχι ωστόσο σε σημείο που η αναγκαστική Π/Γ ή η κατάσταση κινδύνου να είναι πιθανή, εκτός αν υπάρχουν τεκμηριωμένες ενδείξεις που μετριάζουν το προαίσθημα αναφορικά με την ασφάλεια του Α/Φ και των επιβαινόντων.

ΦΑΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ (DISTRESFA)

1. Εκτιμάται ότι τα καύσιμά του έχουν εξαντληθεί ή είναι ανεπαρκή για ασφαλή Π/Γ.

2. Έχουν ληφθεί πληροφορίες που δηλώνουν ότι η πτητική ικανότητα του Α/Φ έχει μειωθεί σημαντικά και αναμένεται να εκτελέσει αναγκαστική Π/Γ.

3. Έχει ληφθεί πληροφορία ότι το Α/Φ ή Ε/Π έχει εκτελέσει ή πρόκειται να εκτελέσει αναγκαστική Π/Γ.

8. DISTRESS BEACONS (ELT-PLB)



Τα α/φ πρέπει να είναι εφοδιασμένα με πομπό σημάτων κινδύνου α/φ (ELT), το οποίο είναι ένα από τα απαραίτητα ηλεκτρονικά βοηθήματα Ε-Δ ενός α/φ, που επιτρέπει το γρήγορο εντοπισμό του από τα μέσα Ε-Δ.

Τα σήματα κινδύνου επεξεργάζονται από τον Ελληνικό Επίγειο Δορυφορικό Σταθμό (GRMCC), αξιολογούνται και γίνονται οι απαραίτητες ενέργειες από το ΕΚΣΕΔ, σε καταστάσεις κινδύνου.

Επιπλέον **προτείνεται** και η απόκτηση προσωπικών πομπών (PLB), πέρα από τον εξοπλισμό με ELT του αεροσκάφους.

Περισσότερες πληροφορίες:
www.cospas-sarsat.org

Σημείωση: Οι δορυφόροι του οργανισμού COSPAS- SARSAT από την 1 Φεβρουαρίου 2009 επεξεργάζονται **ΜΟΝΟ** τη συχνότητα 406 MHz. Η 121,5 MHz δύναται να εντοπιστεί **ΜΟΝΟ** ακουστικά από γειτνιάζοντα α/φ.

9. DISTRESS BEACONS 406 MHz (ELT) / REGISTRATION



| ELT
406MHz COSPAS-SARSAT DISTRESS BEACON
REGISTRATION CARD

 |

 | | | | | | | | | | | | | | | | | |

 | | | | | | | | | | | | | | |

--

--
--
---|----------------------|------------------------------|----------------------------|---|---|---------------------|--|----------------------|-----------------------------------|---|------------------------|-----------------------|-----------------------|---|--|--|--------------------
--
--
---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| 1. BEACON DATA (please tick ✓)
☐ New Beacon Registration
☐ Change Beacon Registration
☐ Change of Owner / Ownership
☐ Change Other Information (Aircraft Name, Aircraft Particulars Registration Mark, Aircraft Operator)
State of Issuance: _____
Country Name: _____
Address of Manufacturer: _____
Address of Manufacturer: _____

 |

 | | | | | | | | | | | | | | | | | |

 | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. BEACON IDENTIFICATION CODE (16 CHARACTER BEACON CODE MUST BE PROVIDED BELOW)
<table border="1"> <tr> <td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>10</td><td>11</td><td>12</td><td>13</td><td>14</td><td>15</td><td>16</td> </tr> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>

 |

 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | |

 | | | | | | | | | | | | | | |
| 1

 | 2

 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | | | |

 | | | | | | | | | | | | | | |
|

 |

 | | | | | | | | | | | | | | | | | |

 | | | | | | | | | | | | | | |
| 3. USER DATA (Owner or Possessor)
Name: _____
Address: _____
Phone: _____
E-mail: _____

 |

 | | | | | | | | | | | | | | | | | |

 | | | | | | | | | | | | | | |
| 4. EMERGENCY CONTACTS
<table border="1"> <tr> <td>Name</td> <td>Name</td> </tr> <tr> <td>Telephone (Home)</td> <td>Telephone (Mobile)</td> </tr> <tr> <td>Telephone (Office)</td> <td>Telephone (Fax)</td> </tr> <tr> <td>Cellphone</td> <td>Cellphone</td> </tr> <tr> <td>Fax</td> <td>Fax</td> </tr> </table>

 |

 | Name | Name | Telephone (Home) | Telephone (Mobile) | Telephone (Office) | Telephone (Fax) | Cellphone | Cellphone | Fax | Fax | | | | | | | |

 | | | | | | | | | | | | | | |
| Name

 | Name

 | | | | | | | | | | | | | | | | | |

 | | | | | | | | | | | | | | |
| Telephone (Home)

 | Telephone (Mobile)

 | | | | | | | | | | | | | | | | | |

 | | | | | | | | | | | | | | |
| Telephone (Office)

 | Telephone (Fax)

 | | | | | | | | | | | | | | | | | |

 | | | | | | | | | | | | | | |
| Cellphone

 | Cellphone

 | | | | | | | | | | | | | | | | | |

 | | | | | | | | | | | | | | |
| Fax

 | Fax

 | | | | | | | | | | | | | | | | | |

 | | | | | | | | | | | | | | |
| 5. BEACON SPECIFICATIONS
<table border="1"> <tr> <td>Aircraft Name: _____</td> <td>Registration (please tick ✓)</td> </tr> <tr> <td>Aircraft Model Type: _____</td> <td>Motor ☐ Jet ☐ Propeller ☐ Turbo ☐ Rocket ☐</td> </tr> <tr> <td>Aircraft Particulars Registration Code (Call Sign): _____</td> <td>Motor Number: _____</td> </tr> <tr> <td>Aircraft Operator: _____ (if not tick ✓)</td> <td>Type (please tick ✓)</td> </tr> <tr> <td>Registration Number Office: _____</td> <td>Aircraft ☐ Helicopter ☐ Glider ☐ Motor ☐ Other ☐</td> </tr> <tr> <td>Color of Beacon: _____</td> <td>Other (please tick ✓)</td> </tr> <tr> <td>Other Aircraft: _____</td> <td>Rescue ☐ Cargo ☐ Mixed ☐ Governmental ☐ Rescue ☐</td> </tr> <tr> <td>Motor Number of Beacon on Board: _____</td> <td>Communication/Registration (please tick ✓)</td> </tr> <tr> <td>Expiry Date: _____</td> <td>1080 ☐ 1215 ☐ 130 ☐ 130.7 ☐ 131.5 ☐ 132.4 ☐ 133.6 ☐ 134.6 ☐ 135.7 ☐ 136.7 ☐ 137.8 ☐ 138.8 ☐ 139.8 ☐ 140.8 ☐ 141.8 ☐ 142.8 ☐ 143.8 ☐ 144.8 ☐ 145.8 ☐ 146.8 ☐ 147.8 ☐ 148.8 ☐ 149.8 ☐ 150.8 ☐ 151.8 ☐ 152.8 ☐ 153.8 ☐ 154.8 ☐ 155.8 ☐ 156.8 ☐ 157.8 ☐ 158.8 ☐ 159.8 ☐ 160.8 ☐ 161.8 ☐ 162.8 ☐ 163.8 ☐ 164.8 ☐ 165.8 ☐ 166.8 ☐ 167.8 ☐ 168.8 ☐ 169.8 ☐ 170.8 ☐ 171.8 ☐ 172.8 ☐ 173.8 ☐ 174.8 ☐ 175.8 ☐ 176.8 ☐ 177.8 ☐ 178.8 ☐ 179.8 ☐ 180.8 ☐ 181.8 ☐ 182.8 ☐ 183.8 ☐ 184.8 ☐ 185.8 ☐ 186.8 ☐ 187.8 ☐ 188.8 ☐ 189.8 ☐ 190.8 ☐ 191.8 ☐ 192.8 ☐ 193.8 ☐ 194.8 ☐ 195.8 ☐ 196.8 ☐ 197.8 ☐ 198.8 ☐ 199.8 ☐ 200.8 ☐ 201.8 ☐ 202.8 ☐ 203.8 ☐ 204.8 ☐ 205.8 ☐ 206.8 ☐ 207.8 ☐ 208.8 ☐ 209.8 ☐ 210.8 ☐ 211.8 ☐ 212.8 ☐ 213.8 ☐ 214.8 ☐ 215.8 ☐ 216.8 ☐ 217.8 ☐ 218.8 ☐ 219.8 ☐ 220.8 ☐ 221.8 ☐ 222.8 ☐ 223.8 ☐ 224.8 ☐ 225.8 ☐ 226.8 ☐ 227.8 ☐ 228.8 ☐ 229.8 ☐ 230.8 ☐ 231.8 ☐ 232.8 ☐ 233.8 ☐ 234.8 ☐ 235.8 ☐ 236.8 ☐ 237.8 ☐ 238.8 ☐ 239.8 ☐ 240.8 ☐ 241.8 ☐ 242.8 ☐ 243.8 ☐ 244.8 ☐ 245.8 ☐ 246.8 ☐ 247.8 ☐ 248.8 ☐ 249.8 ☐ 250.8 ☐ 251.8 ☐ 252.8 ☐ 253.8 ☐ 254.8 ☐ 255.8 ☐ 256.8 ☐ 257.8 ☐ 258.8 ☐ 259.8 ☐ 260.8 ☐ 261.8 ☐ 262.8 ☐ 263.8 ☐ 264.8 ☐ 265.8 ☐ 266.8 ☐ 267.8 ☐ 268.8 ☐ 269.8 ☐ 270.8 ☐ 271.8 ☐ 272.8 ☐ 273.8 ☐ 274.8 ☐ 275.8 ☐ 276.8 ☐ 277.8 ☐ 278.8 ☐ 279.8 ☐ 280.8 ☐ 281.8 ☐ 282.8 ☐ 283.8 ☐ 284.8 ☐ 285.8 ☐ 286.8 ☐ 287.8 ☐ 288.8 ☐ 289.8 ☐ 290.8 ☐ 291.8 ☐ 292.8 ☐ 293.8 ☐ 294.8 ☐ 295.8 ☐ 296.8 ☐ 297.8 ☐ 298.8 ☐ 299.8 ☐ 300.8 ☐ 301.8 ☐ 302.8 ☐ 303.8 ☐ 304.8 ☐ 305.8 ☐ 306.8 ☐ 307.8 ☐ 308.8 ☐ 309.8 ☐ 310.8 ☐ 311.8 ☐ 312.8 ☐ 313.8 ☐ 314.8 ☐ 315.8 ☐ 316.8 ☐ 317.8 ☐ 318.8 ☐ 319.8 ☐ 320.8 ☐ 321.8 ☐ 322.8 ☐ 323.8 ☐ 324.8 ☐ 325.8 ☐ 326.8 ☐ 327.8 ☐ 328.8 ☐ 329.8 ☐ 330.8 ☐ 331.8 ☐ 332.8 ☐ 333.8 ☐ 334.8 ☐ 335.8 ☐ 336.8 ☐ 337.8 ☐ 338.8 ☐ 339.8 ☐ 340.8 ☐ 341.8 ☐ 342.8 ☐ 343.8 ☐ 344.8 ☐ 345.8 ☐ 346.8 ☐ 347.8 ☐ 348.8 ☐ 349.8 ☐ 350.8 ☐ 351.8 ☐ 352.8 ☐ 353.8 ☐ 354.8 ☐ 355.8 ☐ 356.8 ☐ 357.8 ☐ 358.8 ☐ 359.8 ☐ 360.8 ☐ 361.8 ☐ 362.8 ☐ 363.8 ☐ 364.8 ☐ 365.8 ☐ 366.8 ☐ 367.8 ☐ 368.8 ☐ 369.8 ☐ 370.8 ☐ 371.8 ☐ 372.8 ☐ 373.8 ☐ 374.8 ☐ 375.8 ☐ 376.8 ☐ 377.8 ☐ 378.8 ☐ 379.8 ☐ 380.8 ☐ 381.8 ☐ 382.8 ☐ 383.8 ☐ 384.8 ☐ 385.8 ☐ 386.8 ☐ 387.8 ☐ 388.8 ☐ 389.8 ☐ 390.8 ☐ 391.8 ☐ 392.8 ☐ 393.8 ☐ 394.8 ☐ 395.8 ☐ 396.8 ☐ 397.8 ☐ 398.8 ☐ 399.8 ☐ 400.8 ☐ 401.8 ☐ 402.8 ☐ 403.8 ☐ 404.8 ☐ 405.8 ☐ 406.8 ☐ 407.8 ☐ 408.8 ☐ 409.8 ☐ 410.8 <input
type="checkbox"/> 411.8 ☐ 412.8 ☐ 413.8 ☐ 414.8 ☐ 415.8 ☐ 416.8 ☐ 417.8 ☐ 418.8 ☐ 419.8 ☐ 420.8 ☐ 421.8 ☐ 422.8 ☐ 423.8 ☐ 424.8 ☐ 425.8 ☐ 426.8 ☐ 427.8 ☐ 428.8 ☐ 429.8 ☐ 430.8 ☐ 431.8 ☐ 432.8 ☐ 433.8 ☐ 434.8 ☐ 435.8 ☐ 436.8 ☐ 437.8 ☐ 438.8 ☐ 439.8 ☐ 440.8 ☐ 441.8 ☐ 442.8 ☐ 443.8 ☐ 444.8 ☐ 445.8 ☐ 446.8 ☐ 447.8 ☐ 448.8 ☐ 449.8 ☐ 450.8 ☐ 451.8 ☐ 452.8 ☐ 453.8 ☐ 454.8 ☐ 455.8 ☐ 456.8 ☐ 457.8 ☐ 458.8 ☐ 459.8 ☐ 460.8 ☐ 461.8 ☐ 462.8 ☐ 463.8 ☐ 464.8 ☐ 465.8 ☐ 466.8 ☐ 467.8 ☐ 468.8 ☐ 469.8 ☐ 470.8 ☐ 471.8 ☐ 472.8 ☐ 473.8 ☐ 474.8 ☐ 475.8 ☐ 476.8 ☐ 477.8 ☐ 478.8 ☐ 479.8 ☐ 480.8 ☐ 481.8 ☐ 482.8 ☐ 483.8 ☐ 484.8 ☐ 485.8 ☐ 486.8 ☐ 487.8 ☐ 488.8 ☐ 489.8 ☐ 490.8 ☐ 491.8 ☐ 492.8 ☐ 493.8 ☐ 494.8 ☐ 495.8 ☐ 496.8 ☐ 497.8 ☐ 498.8 ☐ 499.8 ☐ 500.8 ☐ 501.8 ☐ 502.8 ☐ 503.8 ☐ 504.8 ☐ 505.8 ☐ 506.8 ☐ 507.8 ☐ 508.8 ☐ 509.8 ☐ 510.8 ☐ 511.8 ☐ 512.8 ☐ 513.8 ☐ 514.8 ☐ 515.8 ☐ 516.8 ☐ 517.8 ☐ 518.8 ☐ 519.8 ☐ 520.8 ☐ 521.8 ☐ 522.8 ☐ 523.8 ☐ 524.8 ☐ 525.8 ☐ 526.8 ☐ 527.8 ☐ 528.8 ☐ 529.8 ☐ 530.8 ☐ 531.8 ☐ 532.8 ☐ 533.8 ☐ 534.8 ☐ 535.8 ☐ 536.8 ☐ 537.8 ☐ 538.8 ☐ 539.8 ☐ 540.8 ☐ 541.8 ☐ 542.8 ☐ 543.8 ☐ 544.8 ☐ 545.8 ☐ 546.8 ☐ 547.8 ☐ 548.8 ☐ 549.8 ☐ 550.8 ☐ 551.8 ☐ 552.8 ☐ 553.8 ☐ 554.8 ☐ 555.8 ☐ 556.8 ☐ 557.8 ☐ 558.8 ☐ 559.8 ☐ 560.8 ☐ 561.8 ☐ 562.8 ☐ 563.8 ☐ 564.8 ☐ 565.8 ☐ 566.8 ☐ 567.8 ☐ 568.8 ☐ 569.8 ☐ 570.8 ☐ 571.8 ☐ 572.8 ☐ 573.8 ☐ 574.8 ☐ 575.8 ☐ 576.8 ☐ 577.8 ☐ 578.8 ☐ 579.8 ☐ 580.8 ☐ 581.8 ☐ 582.8 ☐ 583.8 ☐ 584.8 ☐ 585.8 ☐ 586.8 ☐ 587.8 ☐ 588.8 ☐ 589.8 ☐ 590.8 ☐ 591.8 ☐ 592.8 ☐ 593.8 ☐ 594.8 ☐ 595.8 ☐ 596.8 ☐ 597.8 ☐ 598.8 ☐ 599.8 ☐ 600.8 ☐ 601.8 ☐ 602.8 ☐ 603.8 ☐ 604.8 ☐ 605.8 ☐ 606.8 ☐ 607.8 ☐ 608.8 ☐ 609.8 ☐ 610.8 ☐ 611.8 ☐ 612.8 ☐ 613.8 ☐ 614.8 ☐ 615.8 ☐ 616.8 ☐ 617.8 ☐ 618.8 ☐ 619.8 ☐ 620.8 ☐ 621.8 ☐ 622.8 ☐ 623.8 ☐ 624.8 ☐ 625.8 ☐ 626.8 ☐ 627.8 ☐ 628.8 ☐ 629.8 ☐ 630.8 ☐ 631.8 ☐ 632.8 ☐ 633.8 ☐ 634.8 ☐ 635.8 ☐ 636.8 ☐ 637.8 ☐ 638.8 ☐ 639.8 ☐ 640.8 ☐ 641.8 ☐ 642.8 ☐ 643.8 ☐ 644.8 ☐ 645.8 ☐ 646.8 ☐ 647.8 ☐ 648.8 ☐ 649.8 ☐ 650.8 ☐ 651.8 ☐ 652.8 ☐ 653.8 ☐ 654.8 ☐ 655.8 ☐ 656.8 ☐ 657.8 ☐ 658.8 ☐ 659.8 ☐ 660.8 ☐ 661.8 ☐ 662.8 ☐ 663.8 ☐ 664.8 ☐ 665.8 ☐ 666.8 ☐ 667.8 ☐ 668.8 ☐ 669.8 ☐ 670.8 ☐ 671.8 ☐ 672.8 ☐ 673.8 ☐ 674.8 ☐ 675.8 ☐ 676.8 ☐ 677.8 ☐ 678.8 ☐ 679.8 ☐ 680.8 ☐ 681.8 ☐ 682.8 ☐ 683.8 ☐ 684.8 ☐ 685.8 ☐ 686.8 ☐ 687.8 ☐ 688.8 ☐ 689.8 ☐ 690.8 ☐ 691.8 ☐ 692.8 ☐ 693.8 ☐ 694.8 ☐ 695.8 ☐ 696.8 ☐ 697.8 ☐ 698.8 ☐ 699.8 ☐ 700.8 ☐ 701.8 ☐ 702.8 ☐ 703.8 ☐ 704.8 ☐ 705.8 ☐ 706.8 ☐ 707.8 ☐ 708.8 ☐ 709.8 ☐ 710.8 ☐ 711.8 ☐ 712.8 ☐ 713.8 ☐ 714.8 ☐ 715.8 ☐ 716.8 ☐ 717.8 ☐ 718.8 ☐ 719.8 ☐ 720.8 ☐ 721.8 ☐ 722.8 ☐ 723.8 ☐ 724.8 ☐ 725.8 ☐ 726.8 ☐ 727.8 ☐ 728.8 ☐ 729.8 ☐ 730.8 ☐ 731.8 ☐ 732.8 ☐
733.8 ☐ 734.8 ☐ 735.8 ☐ 736.8 ☐ 737.8 ☐ 738.8 ☐ 739.8 ☐ 740.8 ☐ 741.8 ☐ 742.8 ☐ 743.8 ☐ 744.8 ☐ 745.8 ☐ 746.8 ☐ 747.8 ☐ 748.8 ☐ 749.8 ☐ 750.8 ☐ 751.8 ☐ 752.8 ☐ 753.8 ☐ 754.8 ☐ 755.8 ☐ 756.8 ☐ 757.8 ☐ 758.8 ☐ 759.8 ☐ 760.8 ☐ 761.8 ☐ 762.8 ☐ 763.8 ☐ 764.8 ☐ 765.8 ☐ 766.8 ☐ 767.8 ☐ 768.8 ☐ 769.8 ☐ 770.8 ☐ 771.8 ☐ 772.8 ☐ 773.8 ☐ 774.8 ☐ 775.8 ☐ 776.8 ☐ 777.8 ☐ 778.8 ☐ 779.8 ☐ 780.8 ☐ 781.8 ☐ 782.8 ☐ 783.8 ☐ 784.8 ☐ 785.8 ☐ 786.8 ☐ 787.8 ☐ 788.8 ☐ 789.8 ☐ 790.8 ☐ 791.8 ☐ 792.8 ☐ 793.8 ☐ 794.8 ☐ 795.8 ☐ 796.8 ☐ 797.8 ☐ 798.8 ☐ 799.8 ☐ 800.8 ☐ 801.8 ☐ 802.8 ☐ 803.8 ☐ 804.8 ☐ 805.8 ☐ 806.8 ☐ 807.8 ☐ 808.8 ☐ 809.8 ☐ 810.8 ☐ 811.8 ☐ 812.8 ☐ 813.8 ☐ 814.8 ☐ 815.8 ☐ 816.8 ☐ 817.8 ☐ 818.8 ☐ 819.8 ☐ 820.8 ☐ 821.8 ☐ 822.8 ☐ 823.8 ☐ 824.8 ☐ 825.8 ☐ 826.8 ☐ 827.8 ☐ 828.8 ☐ 829.8 ☐ 830.8 ☐ 831.8 ☐ 832.8 ☐ 833.8 ☐ 834.8 ☐ 835.8 ☐ 836.8 ☐ 837.8 ☐ 838.8 ☐ 839.8 ☐ 840.8 ☐ 841.8 ☐ 842.8 ☐ 843.8 ☐ 844.8 ☐ 845.8 ☐ 846.8 ☐ 847.8 ☐ 848.8 ☐ 849.8 ☐ 850.8 ☐ 851.8 ☐ 852.8 ☐ 853.8 ☐ 854.8 ☐ 855.8 ☐ 856.8 ☐ 857.8 ☐ 858.8 ☐ 859.8 ☐ 860.8 ☐ 861.8 ☐ 862.8 ☐ 863.8 ☐ 864.8 ☐ 865.8 ☐ 866.8 ☐ 867.8 ☐ 868.8 ☐ 869.8 ☐ 870.8 ☐ 871.8 ☐ 872.8 ☐ 873.8 ☐ 874.8 ☐ 875.8 ☐ 876.8 ☐ 877.8 ☐ 878.8 ☐ 879.8 ☐ 880.8 ☐ 881.8 ☐ 882.8 ☐ 883.8 ☐ 884.8 ☐ 885.8 ☐ 886.8 ☐ 887.8 ☐ 888.8 ☐ 889.8 ☐ 890.8 ☐ 891.8 ☐ 892.8 ☐ 893.8 ☐ 894.8 ☐ 895.8 ☐ 896.8 ☐ 897.8 ☐ 898.8 ☐ 899.8 ☐ 900.8 ☐ 901.8 ☐ 902.8 ☐ 903.8 ☐ 904.8 ☐ 905.8 ☐ 906.8 ☐ 907.8 ☐ 908.8 ☐ 909.8 ☐ 910.8 ☐ 911.8 ☐ 912.8 ☐ 913.8 ☐ 914.8 ☐ 915.8 ☐ 916.8 ☐ 917.8 ☐ 918.8 ☐ 919.8 ☐ 920.8 ☐ 921.8 ☐ 922.8 ☐ 923.8 ☐ 924.8 ☐ 925.8 ☐ 926.8 ☐ 927.8 ☐ 928.8 ☐ 929.8 ☐ 930.8 ☐ 931.8 ☐ 932.8 ☐ 933.8 ☐ 934.8 ☐ 935.8 ☐ 936.8 ☐ 937.8 ☐ 938.8 ☐ 939.8 ☐ 940.8 ☐ 941.8 ☐ 942.8 ☐ 943.8 ☐ 944.8 ☐ 945.8 ☐ 946.8 ☐ 947.8 ☐ 948.8 ☐ 949.8 ☐ 950.8 ☐ 951.8 ☐ 952.8 ☐ 953.8 ☐ 954.8 ☐ 955.8 ☐ 956.8 ☐ 957.8 ☐ 958.8 ☐ 959.8 ☐ 960.8 ☐ 961.8 ☐ 962.8 ☐ 963.8 ☐ 964.8 ☐ 965.8 ☐ 966.8 ☐ 967.8 ☐ 968.8 ☐ 969.8 ☐ 970.8 ☐ 971.8 ☐ 972.8 ☐ 973.8 ☐ 974.8 ☐ 975.8 ☐ 976.8 ☐ 977.8 ☐ 978.8 ☐ 979.8 ☐ 980.8 ☐ 981.8 ☐ 982.8 ☐ 983.8 ☐ 984.8 ☐ 985.8 ☐ 986.8 ☐ 987.8 ☐ 988.8 ☐ 989.8 ☐ 990.8 ☐ 991.8 ☐ 992.8 ☐ 993.8 ☐ 994.8 ☐ 995.8 ☐ 996.8 ☐ 997.8 ☐ 998.8 ☐ 999.8 ☐ 1000.8 ☐ 1001.8 ☐ 1002.8 ☐ 1003.8 ☐ 1004.8 ☐ 1005.8 ☐ 1006.8 ☐ 1007.8 ☐ 1008.8 ☐ 1009.8 ☐ 1010.8 ☐ 1011.8 ☐ 1012.8 ☐ 1013.8 ☐ 1014.8 ☐ 1015.8 ☐ 1016.8 ☐ 1017.8 ☐ 1018.8 ☐ 1019.8 ☐ 1020.8 ☐ 1021.8 ☐ 1022.8 ☐ 1023.8 ☐ 1024.8 ☐ 1025.8 ☐ 1026.8 ☐ 1027.8 ☐ 1028.8 ☐ 1029.8 ☐ 1030.8 ☐ 1031.8 ☐ 1032.8 ☐ 1033.8 ☐ 1034.8 ☐ 1035.8 ☐ 1036.8 ☐ 1037.8 ☐ 1038.8 ☐ 1039.8 ☐ 1040.8 ☐ 1041.8 ☐ 1042.8 ☐ 1043.8 ☐ 1044.8 ☐ 1045.8 ☐ 1046.8 ☐ 1047.8 ☐ 1048.8 ☐ 1049.8 ☐ 1050.8 ☐ 1051.8 ☐ 1052.8 ☐ 1053.8 <input
type="checkbox"/> 10</td></tr></table> |

 | Aircraft Name: _____ | Registration (please tick ✓) | Aircraft Model Type: _____ | Motor ☐ Jet ☐ Propeller ☐ Turbo ☐ Rocket ☐ | Aircraft Particulars Registration Code (Call Sign): _____ | Motor Number: _____ | Aircraft Operator: _____ (if not tick ✓) | Type (please tick ✓) | Registration Number Office: _____ | Aircraft ☐ Helicopter ☐ Glider ☐ Motor ☐ Other ☐ | Color of Beacon: _____ | Other (please tick ✓) | Other Aircraft: _____ | Rescue ☐ Cargo ☐ Mixed ☐ Governmental ☐ Rescue ☐ | Motor Number of Beacon on Board: _____ | Communication/Registration (please tick ✓) | Expiry Date: _____ | 1080 ☐ 1215 ☐ 130 ☐ 130.7 ☐ 131.5 ☐ 132.4 ☐ 133.6 ☐ 134.6 <input
type="checkbox"/> 135.7 ☐ 136.7 ☐ 137.8 ☐ 138.8 ☐ 139.8 ☐ 140.8 ☐ 141.8 ☐ 142.8 ☐ 143.8 ☐ 144.8 ☐ 145.8 ☐ 146.8 ☐ 147.8 ☐ 148.8 ☐ 149.8 ☐ 150.8 ☐ 151.8 ☐ 152.8 ☐ 153.8 ☐ 154.8 ☐ 155.8 ☐ 156.8 ☐ 157.8 ☐ 158.8 ☐ 159.8 ☐ 160.8 ☐ 161.8 ☐ 162.8 ☐ 163.8 ☐ 164.8 ☐ 165.8 ☐ 166.8 ☐ 167.8 ☐ 168.8 ☐ 169.8 ☐ 170.8 ☐ 171.8 ☐ 172.8 ☐ 173.8 ☐ 174.8 ☐ 175.8 ☐ 176.8 ☐ 177.8 ☐ 178.8 ☐ 179.8 ☐ 180.8 ☐ 181.8 ☐ 182.8 ☐ 183.8 ☐ 184.8 ☐ 185.8 ☐ 186.8 ☐ 187.8 ☐ 188.8 ☐ 189.8 ☐ 190.8 ☐ 191.8 ☐ 192.8 ☐ 193.8 ☐ 194.8 ☐ 195.8 ☐ 196.8 ☐ 197.8 ☐ 198.8 ☐ 199.8 ☐ 200.8 ☐ 201.8 ☐ 202.8 ☐ 203.8 ☐ 204.8 ☐ 205.8 ☐ 206.8 ☐ 207.8 ☐ 208.8 ☐ 209.8 ☐ 210.8 ☐ 211.8 ☐ 212.8 ☐ 213.8 ☐ 214.8 ☐ 215.8 ☐ 216.8 ☐ 217.8 ☐ 218.8 ☐ 219.8 ☐ 220.8 ☐ 221.8 ☐ 222.8 ☐ 223.8 ☐ 224.8 ☐ 225.8 ☐ 226.8 ☐ 227.8 ☐ 228.8 ☐ 229.8 ☐ 230.8 ☐ 231.8 ☐ 232.8 ☐ 233.8 ☐ 234.8 ☐ 235.8 ☐ 236.8 ☐ 237.8 ☐ 238.8 ☐ 239.8 ☐ 240.8 ☐ 241.8 ☐ 242.8 ☐ 243.8 ☐ 244.8 ☐ 245.8 ☐ 246.8 ☐ 247.8 ☐ 248.8 ☐ 249.8 ☐ 250.8 ☐ 251.8 ☐ 252.8 ☐ 253.8 ☐ 254.8 ☐ 255.8 ☐ 256.8 ☐ 257.8 ☐ 258.8 ☐ 259.8 ☐ 260.8 ☐ 261.8 ☐ 262.8 ☐ 263.8 ☐ 264.8 ☐ 265.8 ☐ 266.8 ☐ 267.8 ☐ 268.8 ☐ 269.8 ☐ 270.8 ☐ 271.8 ☐ 272.8 ☐ 273.8 ☐ 274.8 ☐ 275.8 ☐ 276.8 ☐ 277.8 ☐ 278.8 ☐ 279.8 ☐ 280.8 ☐ 281.8 ☐ 282.8 ☐ 283.8 ☐ 284.8 ☐ 285.8 ☐ 286.8 ☐ 287.8 ☐ 288.8 ☐ 289.8 ☐ 290.8 ☐ 291.8 ☐ 292.8 ☐ 293.8 ☐ 294.8 ☐ 295.8 ☐ 296.8 ☐ 297.8 ☐ 298.8 ☐ 299.8 ☐ 300.8 ☐ 301.8 ☐ 302.8 ☐ 303.8 ☐ 304.8 ☐ 305.8 ☐ 306.8 ☐ 307.8 ☐ 308.8 ☐ 309.8 ☐ 310.8 ☐ 311.8 ☐ 312.8 ☐ 313.8 ☐ 314.8 ☐ 315.8 ☐ 316.8 ☐ 317.8 ☐ 318.8 ☐ 319.8 ☐ 320.8 ☐ 321.8 ☐ 322.8 ☐ 323.8 ☐ 324.8 ☐ 325.8 ☐ 326.8 ☐ 327.8 ☐ 328.8 ☐ 329.8 ☐ 330.8 ☐ 331.8 ☐ 332.8 ☐ 333.8 ☐ 334.8 ☐ 335.8 ☐ 336.8 ☐ 337.8 ☐ 338.8 ☐ 339.8 ☐ 340.8 ☐ 341.8 ☐ 342.8 ☐ 343.8 ☐ 344.8 ☐ 345.8 ☐ 346.8 ☐ 347.8 ☐ 348.8 ☐ 349.8 ☐ 350.8 ☐ 351.8 ☐ 352.8 ☐ 353.8 ☐ 354.8 ☐ 355.8 ☐ 356.8 ☐ 357.8 ☐ 358.8 ☐ 359.8 ☐ 360.8 ☐ 361.8 ☐ 362.8 ☐ 363.8 ☐ 364.8 ☐ 365.8 ☐ 366.8 ☐ 367.8 ☐ 368.8 ☐ 369.8 ☐ 370.8 ☐ 371.8 ☐ 372.8 ☐ 373.8 ☐ 374.8 ☐ 375.8 ☐ 376.8 ☐ 377.8 ☐ 378.8 ☐ 379.8 ☐ 380.8 ☐ 381.8 ☐ 382.8 ☐ 383.8 ☐ 384.8 ☐ 385.8 ☐ 386.8 ☐ 387.8 ☐ 388.8 ☐ 389.8 ☐ 390.8 ☐ 391.8 ☐ 392.8 ☐ 393.8 ☐ 394.8 ☐ 395.8 ☐ 396.8 ☐ 397.8 ☐ 398.8 ☐ 399.8 ☐ 400.8 ☐ 401.8 ☐ 402.8 ☐ 403.8 ☐ 404.8 ☐ 405.8 ☐ 406.8 ☐ 407.8 ☐ 408.8 ☐ 409.8 ☐ 410.8 ☐ 411.8 ☐ 412.8 ☐ 413.8 ☐ 414.8 ☐ 415.8 ☐ 416.8 ☐ 417.8 ☐ 418.8 ☐ 419.8 ☐ 420.8 ☐ 421.8 ☐ 422.8 ☐ 423.8 ☐ 424.8 ☐ 425.8 ☐ 426.8 ☐ 427.8 ☐ 428.8 ☐ 429.8 ☐ 430.8 ☐ 431.8 ☐ 432.8 ☐ 433.8 ☐ 434.8 ☐ 435.8 ☐ 436.8 ☐ 437.8 ☐ 438.8 ☐ 439.8 ☐ 440.8 ☐ 441.8 ☐ 442.8 ☐ 443.8 ☐ 444.8 ☐ 445.8 ☐ 446.8 ☐ 447.8 ☐ 448.8 ☐ 449.8 ☐ 450.8 ☐ 451.8 ☐ 452.8 ☐ 453.8 ☐ 454.8 ☐ 455.8 ☐ 456.8 ☐
457.8 ☐ 458.8 ☐ 459.8 ☐ 460.8 ☐ 461.8 ☐ 462.8 ☐ 463.8 ☐ 464.8 ☐ 465.8 ☐ 466.8 ☐ 467.8 ☐ 468.8 ☐ 469.8 ☐ 470.8 ☐ 471.8 ☐ 472.8 ☐ 473.8 ☐ 474.8 ☐ 475.8 ☐ 476.8 ☐ 477.8 ☐ 478.8 ☐ 479.8 ☐ 480.8 ☐ 481.8 ☐ 482.8 ☐ 483.8 ☐ 484.8 ☐ 485.8 ☐ 486.8 ☐ 487.8 ☐ 488.8 ☐ 489.8 ☐ 490.8 ☐ 491.8 ☐ 492.8 ☐ 493.8 ☐ 494.8 ☐ 495.8 ☐ 496.8 ☐ 497.8 ☐ 498.8 ☐ 499.8 ☐ 500.8 ☐ 501.8 ☐ 502.8 ☐ 503.8 ☐ 504.8 ☐ 505.8 ☐ 506.8 ☐ 507.8 ☐ 508.8 ☐ 509.8 ☐ 510.8 ☐ 511.8 ☐ 512.8 ☐ 513.8 ☐ 514.8 ☐ 515.8 ☐ 516.8 ☐ 517.8 ☐ 518.8 ☐ 519.8 ☐ 520.8 ☐ 521.8 ☐ 522.8 ☐ 523.8 ☐ 524.8 ☐ 525.8 ☐ 526.8 ☐ 527.8 ☐ 528.8 ☐ 529.8 ☐ 530.8 ☐ 531.8 ☐ 532.8 ☐ 533.8 ☐ 534.8 ☐ 535.8 ☐ 536.8 ☐ 537.8 ☐ 538.8 ☐ 539.8 ☐ 540.8 ☐ 541.8 ☐ 542.8 ☐ 543.8 ☐ 544.8 ☐ 545.8 ☐ 546.8 ☐ 547.8 ☐ 548.8 ☐ 549.8 ☐ 550.8 ☐ 551.8 ☐ 552.8 ☐ 553.8 ☐ 554.8 ☐ 555.8 ☐ 556.8 ☐ 557.8 ☐ 558.8 ☐ 559.8 ☐ 560.8 ☐ 561.8 ☐ 562.8 ☐ 563.8 ☐ 564.8 ☐ 565.8 ☐ 566.8 ☐ 567.8 ☐ 568.8 ☐ 569.8 ☐ 570.8 ☐ 571.8 ☐ 572.8 ☐ 573.8 ☐ 574.8 ☐ 575.8 ☐ 576.8 ☐ 577.8 ☐ 578.8 ☐ 579.8 ☐ 580.8 ☐ 581.8 ☐ 582.8 ☐ 583.8 ☐ 584.8 ☐ 585.8 ☐ 586.8 ☐ 587.8 ☐ 588.8 ☐ 589.8 ☐ 590.8 ☐ 591.8 ☐ 592.8 ☐ 593.8 ☐ 594.8 ☐ 595.8 ☐ 596.8 ☐ 597.8 ☐ 598.8 ☐ 599.8 ☐ 600.8 ☐ 601.8 ☐ 602.8 ☐ 603.8 ☐ 604.8 ☐ 605.8 ☐ 606.8 ☐ 607.8 ☐ 608.8 ☐ 609.8 ☐ 610.8 ☐ 611.8 ☐ 612.8 ☐ 613.8 ☐ 614.8 ☐ 615.8 ☐ 616.8 ☐ 617.8 ☐ 618.8 ☐ 619.8 ☐ 620.8 ☐ 621.8 ☐ 622.8 ☐ 623.8 ☐ 624.8 ☐ 625.8 ☐ 626.8 ☐ 627.8 ☐ 628.8 ☐ 629.8 ☐ 630.8 ☐ 631.8 ☐ 632.8 ☐ 633.8 ☐ 634.8 ☐ 635.8 ☐ 636.8 ☐ 637.8 ☐ 638.8 ☐ 639.8 ☐ 640.8 ☐ 641.8 ☐ 642.8 ☐ 643.8 ☐ 644.8 ☐ 645.8 ☐ 646.8 ☐ 647.8 ☐ 648.8 ☐ 649.8 ☐ 650.8 ☐ 651.8 ☐ 652.8 ☐ 653.8 ☐ 654.8 ☐ 655.8 ☐ 656.8 ☐ 657.8 ☐ 658.8 ☐ 659.8 ☐ 660.8 ☐ 661.8 ☐ 662.8 ☐ 663.8 ☐ 664.8 ☐ 665.8 ☐ 666.8 ☐ 667.8 ☐ 668.8 ☐ 669.8 ☐ 670.8 ☐ 671.8 ☐ 672.8 ☐ 673.8 ☐ 674.8 ☐ 675.8 ☐ 676.8 ☐ 677.8 ☐ 678.8 ☐ 679.8 ☐ 680.8 ☐ 681.8 ☐ 682.8 ☐ 683.8 ☐ 684.8 ☐ 685.8 ☐ 686.8 ☐ 687.8 ☐ 688.8 ☐ 689.8 ☐ 690.8 ☐ 691.8 ☐ 692.8 ☐ 693.8 ☐ 694.8 ☐ 695.8 ☐ 696.8 ☐ 697.8 ☐ 698.8 ☐ 699.8 ☐ 700.8 ☐ 701.8 ☐ 702.8 ☐ 703.8 ☐ 704.8 ☐ 705.8 ☐ 706.8 ☐ 707.8 ☐ 708.8 ☐ 709.8 ☐ 710.8 ☐ 711.8 ☐ 712.8 ☐ 713.8 ☐ 714.8 ☐ 715.8 ☐ 716.8 ☐ 717.8 ☐ 718.8 ☐ 719.8 ☐ 720.8 ☐ 721.8 ☐ 722.8 ☐ 723.8 ☐ 724.8 ☐ 725.8 ☐ 726.8 ☐ 727.8 ☐ 728.8 ☐ 729.8 ☐ 730.8 ☐ 731.8 ☐ 732.8 ☐ 733.8 ☐ 734.8 ☐ 735.8 ☐ 736.8 ☐ 737.8 ☐ 738.8 ☐ 739.8 ☐ 740.8 ☐ 741.8 ☐ 742.8 ☐ 743.8 ☐ 744.8 ☐ 745.8 ☐ 746.8 ☐ 747.8 ☐ 748.8 ☐ 749.8 ☐ 750.8 ☐ 751.8 ☐ 752.8 ☐ 753.8 ☐ 754.8 ☐ 755.8 ☐ 756.8 ☐ 757.8 ☐ 758.8 ☐ 759.8 ☐ 760.8 ☐ 761.8 ☐ 762.8 ☐ 763.8 ☐ 764.8 ☐ 765.8 ☐ 766.8 ☐ 767.8 ☐ 768.8 ☐ 769.8 ☐ 770.8 ☐ 771.8 ☐ 772.8 ☐ 773.8 ☐ 774.8 ☐ 775.8 ☐ 776.8 ☐ 777.8 ☐ 778.8 ☐ 779.8 <input
type="checkbox"/> 780.8 ☐ 781.8 ☐ 782.8 ☐ 783.8 ☐ 784.8 ☐ 785.8 ☐ 786.8 ☐ 787.8 ☐ 788.8 ☐ 789.8 ☐ 790.8 ☐ 791.8 ☐ 792.8 ☐ 793.8 ☐ 794.8 ☐ 795.8 ☐ 796.8 ☐ 797.8 ☐ 798.8 ☐ 799.8 ☐ 800.8 ☐ 801.8 ☐ 802.8 ☐ 803.8 ☐ 804.8 ☐ 805.8 ☐ 806.8 ☐ 807.8 ☐ 808.8 ☐ 809.8 ☐ 810.8 ☐ 811.8 ☐ 812.8 ☐ 813.8 ☐ 814.8 ☐ 815.8 ☐ 816.8 ☐ 817.8 ☐ 818.8 ☐ 819.8 ☐ 820.8 ☐ 821.8 ☐ 822.8 ☐ 823.8 ☐ 824.8 ☐ 825.8 ☐ 826.8 ☐ 827.8 ☐ 828.8 ☐ 829.8 ☐ 830.8 ☐ 831.8 ☐ 832.8 ☐ 833.8 ☐ 834.8 ☐ 835.8 ☐ 836.8 ☐ 837.8 ☐ 838.8 ☐ 839.8 ☐ 840.8 ☐ 841.8 ☐ 842.8 ☐ 843.8 ☐ 844.8 ☐ 845.8 ☐ 846.8 ☐ 847.8 ☐ 848.8 ☐ 849.8 ☐ 850.8 ☐ 851.8 ☐ 852.8 ☐ 853.8 ☐ 854.8 ☐ 855.8 ☐ 856.8 ☐ 857.8 ☐ 858.8 ☐ 859.8 ☐ 860.8 ☐ 861.8 ☐ 862.8 ☐ 863.8 ☐ 864.8 ☐ 865.8 ☐ 866.8 ☐ 867.8 ☐ 868.8 ☐ 869.8 ☐ 870.8 ☐ 871.8 ☐ 872.8 ☐ 873.8 ☐ 874.8 ☐ 875.8 ☐ 876.8 ☐ 877.8 ☐ 878.8 ☐ 879.8 ☐ 880.8 ☐ 881.8 ☐ 882.8 ☐ 883.8 ☐ 884.8 ☐ 885.8 ☐ 886.8 ☐ 887.8 ☐ 888.8 ☐ 889.8 ☐ 890.8 ☐ 891.8 ☐ 892.8 ☐ 893.8 ☐ 894.8 ☐ 895.8 ☐ 896.8 ☐ 897.8 ☐ 898.8 ☐ 899.8 ☐ 900.8 ☐ 901.8 ☐ 902.8 ☐ 903.8 ☐ 904.8 ☐ 905.8 ☐ 906.8 ☐ 907.8 ☐ 908.8 ☐ 909.8 ☐ 910.8 ☐ 911.8 ☐ 912.8 ☐ 913.8 ☐ 914.8 ☐ 915.8 ☐ 916.8 ☐ 917.8 ☐ 918.8 ☐ 919.8 ☐ 920.8 ☐ 921.8 ☐ 922.8 ☐ 923.8 ☐ 924.8 ☐ 925.8 ☐ 926.8 ☐ 927.8 ☐ 928.8 ☐ 929.8 ☐ 930.8 ☐ 931.8 ☐ 932.8 ☐ 933.8 ☐ 934.8 ☐ 935.8 ☐ 936.8 ☐ 937.8 ☐ 938.8 ☐ 939.8 ☐ 940.8 ☐ 941.8 ☐ 942.8 ☐ 943.8 ☐ 944.8 ☐ 945.8 ☐ 946.8 ☐ 947.8 ☐ 948.8 ☐ 949.8 ☐ 950.8 ☐ 951.8 ☐ 952.8 ☐ 953.8 ☐ 954.8 ☐ 955.8 ☐ 956.8 ☐ 957.8 ☐ 958.8 ☐ 959.8 ☐ 960.8 ☐ 961.8 ☐ 962.8 ☐ 963.8 ☐ 964.8 ☐ 965.8 ☐ 966.8 ☐ 967.8 ☐ 968.8 ☐ 969.8 ☐ 970.8 ☐ 971.8 ☐ 972.8 ☐ 973.8 ☐ 974.8 ☐ 975.8 ☐ 976.8 ☐ 977.8 ☐ 978.8 ☐ 979.8 ☐ 980.8 ☐ 981.8 ☐ 982.8 ☐ 983.8 ☐ 984.8 ☐ 985.8 ☐ 986.8 ☐ 987.8 ☐ 988.8 ☐ 989.8 ☐ 990.8 ☐ 991.8 ☐ 992.8 ☐ 993.8 ☐ 994.8 ☐ 995.8 ☐ 996.8 ☐ 997.8 ☐ 998.8 ☐ 999.8 ☐ 1000.8 ☐ 1001.8 ☐ 1002.8 ☐ 1003.8 ☐ 1004.8 ☐ 1005.8 ☐ 1006.8 ☐ 1007.8 ☐ 1008.8 ☐ 1009.8 ☐ 1010.8 ☐ 1011.8 ☐ 1012.8 ☐ 1013.8 ☐ 1014.8 ☐ 1015.8 ☐ 1016.8 ☐ 1017.8 ☐ 1018.8 ☐ 1019.8 ☐ 1020.8 ☐ 1021.8 ☐ 1022.8 ☐ 1023.8 ☐ 1024.8 ☐ 1025.8 ☐ 1026.8 ☐ 1027.8 ☐ 1028.8 ☐ 1029.8 ☐ 1030.8 ☐ 1031.8 ☐ 1032.8 ☐ 1033.8 ☐ 1034.8 ☐ 1035.8 ☐ 1036.8 ☐ 1037.8 ☐ 1038.8 ☐ 1039.8 ☐ 1040.8 ☐ 1041.8 ☐ 1042.8 ☐ 1043.8 ☐ 1044.8 ☐ 1045.8 ☐ 1046.8 ☐ 1047.8 ☐ 1048.8 ☐ 1049.8 ☐ 1050.8 ☐ 1051.8 ☐ 1052.8 ☐ 1053.8 ☐ 10 | | | | | | | | | | | | | | |
| Aircraft Name: _____

 | Registration (please tick ✓)

 | | | | | | | | | | | | | | | | | |

 | | | | | | | | | | | | | | |
| Aircraft Model Type: _____

 | Motor ☐ Jet ☐ Propeller ☐ Turbo ☐ Rocket ☐

 | | | | | | | | | | | | | | | | | |

 | | | | | | | | | | | | | | |
| Aircraft Particulars Registration Code (Call Sign): _____

 | Motor Number: _____

 | | | | | | | | | | | | | | | | | |

 | | | | | | | | | | | | | | |
| Aircraft Operator: _____ (if not tick ✓)

 | Type (please tick ✓)

 | | | | | | | | | | | | | | | | | |

 | | | | | | | | | | | | | | |
| Registration Number Office: _____

 | Aircraft ☐ Helicopter ☐ Glider ☐ Motor ☐ Other ☐

 | | | | | | | | | | | | | | | | | |

 | | | | | | | | | | | | | | |
| Color of Beacon: _____

 | Other (please tick ✓)

 | | | | | | | | | | | | | | | | | |

 | | | | | | | | | | | | | | |
| Other Aircraft: _____

 | Rescue ☐ Cargo ☐ Mixed ☐ Governmental ☐ Rescue ☐

 | | | | | | | | | | | | | | | | | |

 | | | | | | | | | | | | | | |
| Motor Number of Beacon on Board: _____

 | Communication/Registration (please tick ✓)

 | | | | | | | | | | | | | | | | | |

 | | | | | | | | | | | | | | |
| Expiry Date: _____

 | 1080 ☐ 1215 ☐ 130 ☐ 130.7 ☐ 131.5 ☐ 132.4 ☐ 133.6 ☐ 134.6 ☐ 135.7 ☐ 136.7 ☐ 137.8 ☐ 138.8 ☐ 139.8 ☐ 140.8 ☐ 141.8 ☐ 142.8 ☐ 143.8 ☐ 144.8 ☐ 145.8 ☐ 146.8 ☐ 147.8 ☐ 148.8 ☐ 149.8 ☐ 150.8 ☐ 151.8 ☐ 152.8 ☐ 153.8 ☐ 154.8 ☐ 155.8 ☐ 156.8 ☐ 157.8 ☐ 158.8 ☐ 159.8 ☐ 160.8 ☐ 161.8 ☐ 162.8 ☐ 163.8 ☐ 164.8 ☐ 165.8 ☐ 166.8 ☐ 167.8 ☐ 168.8 ☐ 169.8 ☐ 170.8 ☐ 171.8 ☐ 172.8 ☐ 173.8 ☐ 174.8 ☐ 175.8 ☐ 176.8 ☐ 177.8 ☐ 178.8 ☐ 179.8 ☐ 180.8 ☐ 181.8 ☐ 182.8 ☐ 183.8 ☐ 184.8 ☐ 185.8 ☐ 186.8 ☐ 187.8 ☐ 188.8 ☐ 189.8 ☐ 190.8 ☐ 191.8 ☐ 192.8 ☐ 193.8 ☐ 194.8 ☐ 195.8 ☐ 196.8 ☐ 197.8 ☐ 198.8 ☐ 199.8 ☐ 200.8 ☐ 201.8 ☐ 202.8 ☐ 203.8 ☐ 204.8 ☐ 205.8 ☐ 206.8 ☐ 207.8 ☐ 208.8 ☐ 209.8 ☐ 210.8 ☐ 211.8 ☐ 212.8 ☐ 213.8 ☐ 214.8 ☐ 215.8 ☐ 216.8 ☐ 217.8 ☐ 218.8 ☐ 219.8 ☐ 220.8 ☐ 221.8 ☐ 222.8 ☐ 223.8 ☐ 224.8 ☐ 225.8 ☐ 226.8 ☐ 227.8 ☐ 228.8 ☐ 229.8 ☐ 230.8 ☐ 231.8 ☐ 232.8 ☐ 233.8 ☐ 234.8 ☐ 235.8 ☐ 236.8 ☐ 237.8 ☐ 238.8 ☐ 239.8 ☐ 240.8 ☐ 241.8 ☐ 242.8 ☐ 243.8 ☐ 244.8 ☐ 245.8 ☐ 246.8 ☐ 247.8 ☐ 248.8 ☐ 249.8 ☐ 250.8 ☐ 251.8 ☐ 252.8 ☐ 253.8 ☐ 254.8 ☐ 255.8 ☐ 256.8 ☐ 257.8 ☐ 258.8 ☐ 259.8 ☐ 260.8 ☐ 261.8 ☐ 262.8 ☐ 263.8 ☐ 264.8 ☐ 265.8 ☐ 266.8 ☐ 267.8 ☐ 268.8 ☐ 269.8 ☐ 270.8 ☐ 271.8 ☐ 272.8 ☐ 273.8 ☐ 274.8 ☐ 275.8 ☐ 276.8 ☐ 277.8 ☐ 278.8 ☐ 279.8 ☐ 280.8 ☐ 281.8 ☐ 282.8 ☐ 283.8 ☐ 284.8 ☐ 285.8 ☐ 286.8 ☐ 287.8 ☐ 288.8 ☐ 289.8 ☐ 290.8 ☐ 291.8 ☐ 292.8 ☐ 293.8 ☐ 294.8 ☐ 295.8 ☐ 296.8 ☐ 297.8 ☐ 298.8 ☐ 299.8 ☐ 300.8 ☐ 301.8 ☐ 302.8 ☐ 303.8 ☐ 304.8 ☐ 305.8 ☐ 306.8 ☐ 307.8 ☐ 308.8 ☐ 309.8 ☐ 310.8 ☐ 311.8 ☐ 312.8 ☐ 313.8 ☐ 314.8 ☐ 315.8 ☐ 316.8 ☐ 317.8 ☐ 318.8 ☐ 319.8 ☐ 320.8 ☐ 321.8 ☐ 322.8 ☐ 323.8 ☐ 324.8 ☐ 325.8 ☐ 326.8 ☐ 327.8 ☐ 328.8 ☐ 329.8 ☐ 330.8 ☐ 331.8 ☐ 332.8 ☐ 333.8 ☐ 334.8 ☐ 335.8 ☐ 336.8 ☐ 337.8 ☐ 338.8 ☐ 339.8 ☐ 340.8 ☐ 341.8 ☐ 342.8 ☐ 343.8 ☐ 344.8 ☐ 345.8 ☐ 346.8 ☐ 347.8 ☐ 348.8 ☐ 349.8 ☐ 350.8 ☐ 351.8 ☐ 352.8 ☐ 353.8 ☐ 354.8 ☐ 355.8 ☐ 356.8 ☐ 357.8 ☐ 358.8 ☐ 359.8 ☐ 360.8 ☐ 361.8 ☐ 362.8 ☐ 363.8 ☐ 364.8 ☐ 365.8 ☐ 366.8 ☐ 367.8 ☐ 368.8 ☐ 369.8 ☐ 370.8 ☐ 371.8 ☐ 372.8 ☐ 373.8 ☐ 374.8 ☐ 375.8 ☐ 376.8 ☐ 377.8 ☐ 378.8 ☐ 379.8 ☐ 380.8 ☐ 381.8 ☐ 382.8 ☐ 383.8 ☐ 384.8 ☐ 385.8 ☐ 386.8 ☐ 387.8 ☐ 388.8 ☐ 389.8 ☐ 390.8 ☐ 391.8 ☐ 392.8 ☐ 393.8 ☐ 394.8 ☐ 395.8 ☐ 396.8 ☐ 397.8 ☐ 398.8 ☐ 399.8 ☐ 400.8 ☐ 401.8 ☐ 402.8 ☐ 403.8 ☐ 404.8 ☐ 405.8 ☐ 406.8 ☐ 407.8 ☐ 408.8 ☐ 409.8 ☐ 410.8 ☐ 411.8 ☐ 412.8 ☐ 413.8 ☐ 414.8 ☐ 415.8 ☐ 416.8 ☐ 417.8 ☐ 418.8 ☐ 419.8 ☐ 420.8 ☐ 421.8 ☐ 422.8 ☐ 423.8 ☐ 424.8 ☐ 425.8 ☐ 426.8 ☐ 427.8 ☐ 428.8 ☐ 429.8 ☐ 430.8 ☐ 431.8 ☐ 432.8 ☐ 433.8 ☐ 434.8 ☐ 435.8 ☐ 436.8 ☐ 437.8 ☐ 438.8 ☐ 439.8 ☐ 440.8 ☐ 441.8 ☐ 442.8 ☐ 443.8 ☐ 444.8 ☐ 445.8 ☐ 446.8 ☐ 447.8 ☐ 448.8 ☐
449.8 ☐ 450.8 ☐ 451.8 ☐ 452.8 ☐ 453.8 ☐ 454.8 ☐ 455.8 ☐ 456.8 ☐ 457.8 ☐ 458.8 ☐ 459.8 ☐ 460.8 ☐ 461.8 ☐ 462.8 ☐ 463.8 ☐ 464.8 ☐ 465.8 ☐ 466.8 ☐ 467.8 ☐ 468.8 ☐ 469.8 ☐ 470.8 ☐ 471.8 ☐ 472.8 ☐ 473.8 ☐ 474.8 ☐ 475.8 ☐ 476.8 ☐ 477.8 ☐ 478.8 ☐ 479.8 ☐ 480.8 ☐ 481.8 ☐ 482.8 ☐ 483.8 ☐ 484.8 ☐ 485.8 ☐ 486.8 ☐ 487.8 ☐ 488.8 ☐ 489.8 ☐ 490.8 ☐ 491.8 ☐ 492.8 ☐ 493.8 ☐ 494.8 ☐ 495.8 ☐ 496.8 ☐ 497.8 ☐ 498.8 ☐ 499.8 ☐ 500.8 ☐ 501.8 ☐ 502.8 ☐ 503.8 ☐ 504.8 ☐ 505.8 ☐ 506.8 ☐ 507.8 ☐ 508.8 ☐ 509.8 ☐ 510.8 ☐ 511.8 ☐ 512.8 ☐ 513.8 ☐ 514.8 ☐ 515.8 ☐ 516.8 ☐ 517.8 ☐ 518.8 ☐ 519.8 ☐ 520.8 ☐ 521.8 ☐ 522.8 ☐ 523.8 ☐ 524.8 ☐ 525.8 ☐ 526.8 ☐ 527.8 ☐ 528.8 ☐ 529.8 ☐ 530.8 ☐ 531.8 ☐ 532.8 ☐ 533.8 ☐ 534.8 ☐ 535.8 ☐ 536.8 ☐ 537.8 ☐ 538.8 ☐ 539.8 ☐ 540.8 ☐ 541.8 ☐ 542.8 ☐ 543.8 ☐ 544.8 ☐ 545.8 ☐ 546.8 ☐ 547.8 ☐ 548.8 ☐ 549.8 ☐ 550.8 ☐ 551.8 ☐ 552.8 ☐ 553.8 ☐ 554.8 ☐ 555.8 ☐ 556.8 ☐ 557.8 ☐ 558.8 ☐ 559.8 ☐ 560.8 ☐ 561.8 ☐ 562.8 ☐ 563.8 ☐ 564.8 ☐ 565.8 ☐ 566.8 ☐ 567.8 ☐ 568.8 ☐ 569.8 ☐ 570.8 ☐ 571.8 ☐ 572.8 ☐ 573.8 ☐ 574.8 ☐ 575.8 ☐ 576.8 ☐ 577.8 ☐ 578.8 ☐ 579.8 ☐ 580.8 ☐ 581.8 ☐ 582.8 ☐ 583.8 ☐ 584.8 ☐ 585.8 ☐ 586.8 ☐ 587.8 ☐ 588.8 ☐ 589.8 ☐ 590.8 ☐ 591.8 ☐ 592.8 ☐ 593.8 ☐ 594.8 ☐ 595.8 ☐ 596.8 ☐ 597.8 ☐ 598.8 ☐ 599.8 ☐ 600.8 ☐ 601.8 ☐ 602.8 ☐ 603.8 ☐ 604.8 ☐ 605.8 ☐ 606.8 ☐ 607.8 ☐ 608.8 ☐ 609.8 ☐ 610.8 ☐ 611.8 ☐ 612.8 ☐ 613.8 ☐ 614.8 ☐ 615.8 ☐ 616.8 ☐ 617.8 ☐ 618.8 ☐ 619.8 ☐ 620.8 ☐ 621.8 ☐ 622.8 ☐ 623.8 ☐ 624.8 ☐ 625.8 ☐ 626.8 ☐ 627.8 ☐ 628.8 ☐ 629.8 ☐ 630.8 ☐ 631.8 ☐ 632.8 ☐ 633.8 ☐ 634.8 ☐ 635.8 ☐ 636.8 ☐ 637.8 ☐ 638.8 ☐ 639.8 ☐ 640.8 ☐ 641.8 ☐ 642.8 ☐ 643.8 ☐ 644.8 ☐ 645.8 ☐ 646.8 ☐ 647.8 ☐ 648.8 ☐ 649.8 ☐ 650.8 ☐ 651.8 ☐ 652.8 ☐ 653.8 ☐ 654.8 ☐ 655.8 ☐ 656.8 ☐ 657.8 ☐ 658.8 ☐ 659.8 ☐ 660.8 ☐ 661.8 ☐ 662.8 ☐ 663.8 ☐ 664.8 ☐ 665.8 ☐ 666.8 ☐ 667.8 ☐ 668.8 ☐ 669.8 ☐ 670.8 ☐ 671.8 ☐ 672.8 ☐ 673.8 ☐ 674.8 ☐ 675.8 ☐ 676.8 ☐ 677.8 ☐ 678.8 ☐ 679.8 ☐ 680.8 ☐ 681.8 ☐ 682.8 ☐ 683.8 ☐ 684.8 ☐ 685.8 ☐ 686.8 ☐ 687.8 ☐ 688.8 ☐ 689.8 ☐ 690.8 ☐ 691.8 ☐ 692.8 ☐ 693.8 ☐ 694.8 ☐ 695.8 ☐ 696.8 ☐ 697.8 ☐ 698.8 ☐ 699.8 ☐ 700.8 ☐ 701.8 ☐ 702.8 ☐ 703.8 ☐ 704.8 ☐ 705.8 ☐ 706.8 ☐ 707.8 ☐ 708.8 ☐ 709.8 ☐ 710.8 ☐ 711.8 ☐ 712.8 ☐ 713.8 ☐ 714.8 ☐ 715.8 ☐ 716.8 ☐ 717.8 ☐ 718.8 ☐ 719.8 ☐ 720.8 ☐ 721.8 ☐ 722.8 ☐ 723.8 ☐ 724.8 ☐ 725.8 ☐ 726.8 ☐ 727.8 ☐ 728.8 ☐ 729.8 ☐ 730.8 ☐ 731.8 ☐ 732.8 ☐ 733.8 ☐ 734.8 ☐ 735.8 ☐ 736.8 ☐ 737.8 ☐ 738.8 ☐ 739.8 ☐ 740.8 ☐ 741.8 ☐ 742.8 ☐ 743.8 ☐ 744.8 ☐ 745.8 ☐ 746.8 ☐ 747.8 ☐ 748.8 ☐ 749.8 ☐ 750.8 ☐ 751.8 ☐ 752.8 ☐ 753.8 ☐ 754.8 ☐ 755.8 ☐ 756.8 ☐ 757.8 ☐ 758.8 ☐ 759.8 ☐ 760.8 ☐ 761.8 ☐ 762.8 ☐ 763.8 ☐ 764.8 ☐ 765.8 ☐ 766.8 ☐ 767.8 ☐ 768.8 ☐ 769.8 ☐ 770.8 ☐ 771.8 <input
type="checkbox"/> 772.8 ☐ 773.8 ☐ 774.8 ☐ 775.8 ☐ 776.8 ☐ 777.8 ☐ 778.8 ☐ 779.8 ☐ 780.8 ☐ 781.8 ☐ 782.8 ☐ 783.8 ☐ 784.8 ☐ 785.8 ☐ 786.8 ☐ 787.8 ☐ 788.8 ☐ 789.8 ☐ 790.8 ☐ 791.8 ☐ 792.8 ☐ 793.8 ☐ 794.8 ☐ 795.8 ☐ 796.8 ☐ 797.8 ☐ 798.8 ☐ 799.8 ☐ 800.8 ☐ 801.8 ☐ 802.8 ☐ 803.8 ☐ 804.8 ☐ 805.8 ☐ 806.8 ☐ 807.8 ☐ 808.8 ☐ 809.8 ☐ 810.8 ☐ 811.8 ☐ 812.8 ☐ 813.8 ☐ 814.8 ☐ 815.8 ☐ 816.8 ☐ 817.8 ☐ 818.8 ☐ 819.8 ☐ 820.8 ☐ 821.8 ☐ 822.8 ☐ 823.8 ☐ 824.8 ☐ 825.8 ☐ 826.8 ☐ 827.8 ☐ 828.8 ☐ 829.8 ☐ 830.8 ☐ 831.8 ☐ 832.8 ☐ 833.8 ☐ 834.8 ☐ 835.8 ☐ 836.8 ☐ 837.8 ☐ 838.8 ☐ 839.8 ☐ 840.8 ☐ 841.8 ☐ 842.8 ☐ 843.8 ☐ 844.8 ☐ 845.8 ☐ 846.8 ☐ 847.8 ☐ 848.8 ☐ 849.8 ☐ 850.8 ☐ 851.8 ☐ 852.8 ☐ 853.8 ☐ 854.8 ☐ 855.8 ☐ 856.8 ☐ 857.8 ☐ 858.8 ☐ 859.8 ☐ 860.8 ☐ 861.8 ☐ 862.8 ☐ 863.8 ☐ 864.8 ☐ 865.8 ☐ 866.8 ☐ 867.8 ☐ 868.8 ☐ 869.8 ☐ 870.8 ☐ 871.8 ☐ 872.8 ☐ 873.8 ☐ 874.8 ☐ 875.8 ☐ 876.8 ☐ 877.8 ☐ 878.8 ☐ 879.8 ☐ 880.8 ☐ 881.8 ☐ 882.8 ☐ 883.8 ☐ 884.8 ☐ 885.8 ☐ 886.8 ☐ 887.8 ☐ 888.8 ☐ 889.8 ☐ 890.8 ☐ 891.8 ☐ 892.8 ☐ 893.8 ☐ 894.8 ☐ 895.8 ☐ 896.8 ☐ 897.8 ☐ 898.8 ☐ 899.8 ☐ 900.8 ☐ 901.8 ☐ 902.8 ☐ 903.8 ☐ 904.8 ☐ 905.8 ☐ 906.8 ☐ 907.8 ☐ 908.8 ☐ 909.8 ☐ 910.8 ☐ 911.8 ☐ 912.8 ☐ 913.8 ☐ 914.8 ☐ 915.8 ☐ 916.8 ☐ 917.8 ☐ 918.8 ☐ 919.8 ☐ 920.8 ☐ 921.8 ☐ 922.8 ☐ 923.8 ☐ 924.8 ☐ 925.8 ☐ 926.8 ☐ 927.8 ☐ 928.8 ☐ 929.8 ☐ 930.8 ☐ 931.8 ☐ 932.8 ☐ 933.8 ☐ 934.8 ☐ 935.8 ☐ 936.8 ☐ 937.8 ☐ 938.8 ☐ 939.8 ☐ 940.8 ☐ 941.8 ☐ 942.8 ☐ 943.8 ☐ 944.8 ☐ 945.8 ☐ 946.8 ☐ 947.8 ☐ 948.8 ☐ 949.8 ☐ 950.8 ☐ 951.8 ☐ 952.8 ☐ 953.8 ☐ 954.8 ☐ 955.8 ☐ 956.8 ☐ 957.8 ☐ 958.8 ☐ 959.8 ☐ 960.8 ☐ 961.8 ☐ 962.8 ☐ 963.8 ☐ 964.8 ☐ 965.8 ☐ 966.8 ☐ 967.8 ☐ 968.8 ☐ 969.8 ☐ 970.8 ☐ 971.8 ☐ 972.8 ☐ 973.8 ☐ 974.8 ☐ 975.8 ☐ 976.8 ☐ 977.8 ☐ 978.8 ☐ 979.8 ☐ 980.8 ☐ 981.8 ☐ 982.8 ☐ 983.8 ☐ 984.8 ☐ 985.8 ☐ 986.8 ☐ 987.8 ☐ 988.8 ☐ 989.8 ☐ 990.8 ☐ 991.8 ☐ 992.8 ☐ 993.8 ☐ 994.8 ☐ 995.8 ☐ 996.8 ☐ 997.8 ☐ 998.8 ☐ 999.8 ☐ 1000.8 ☐ 1001.8 ☐ 1002.8 ☐ 1003.8 ☐ 1004.8 ☐ 1005.8 ☐ 1006.8 ☐ 1007.8 ☐ 1008.8 ☐ 1009.8 ☐ 1010.8 ☐ 1011.8 ☐ 1012.8 ☐ 1013.8 ☐ 1014.8 ☐ 1015.8 ☐ 1016.8 ☐ 1017.8 ☐ 1018.8 ☐ 1019.8 ☐ 1020.8 ☐ 1021.8 ☐ 1022.8 ☐ 1023.8 ☐ 1024.8 ☐ 1025.8 ☐ 1026.8 ☐ 1027.8 ☐ 1028.8 ☐ 1029.8 ☐ 1030.8 ☐ 1031.8 ☐ 1032.8 ☐ 1033.8 ☐ 1034.8 ☐ 1035.8 ☐ 1036.8 ☐ 1037.8 ☐ 1038.8 ☐ 1039.8 ☐ 1040.8 ☐ 1041.8 ☐ 1042.8 ☐ 1043.8 ☐ 1044.8 ☐ 1045.8 ☐ 1046.8 ☐ 1047.8 ☐ 1048.8 ☐ 1049.8 ☐ 1050.8 ☐ 1051.8 ☐ 1052.8 ☐ 1053.8 ☐ 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | |

 | | | | | | | | | | | | | | |

10. FALSE ALARM DISTRESS BEACONS



Η ενεργοποίηση ενός 406 MHz beacon δημιουργεί άμεσα ένα σήμα κινδύνου το οποίο στέλνεται στις αρμόδιες υπηρεσίες Ε-Δ. Για το λόγο αυτό τα beacons πρέπει να ενεργοποιούνται μόνο σε καταστάσεις ανάγκης.

Σε περίπτωση που ενεργοποιηθεί για οποιαδήποτε άλλο λόγο (test, μηχανική βλάβη κτλ), εκτός κινδύνου, θα πρέπει να ενημερώνονται άμεσα οι αρμόδιες υπηρεσίες Ε-Δ.

Περισσότερες πληροφορίες:

[www.cospas-sarsat.org/Beacons/AboutBeacons/Testing your 406 MHz Beacon](http://www.cospas-sarsat.org/Beacons/AboutBeacons/Testing%20your%20406%20MHz%20Beacon)



1 1 . Τ Η Λ Ε Φ Ω Ν Α – ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

**Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας-
Διάσωσης / Αεροπορικός Τομέας
(ΕΚΣΕΔ/ΑΤ) – Join Rescue Coordination
Centre (JRCC)**

Δ/ΝΣΗ : ΥΠΤΠ / ΓΓΑ-Ν / ΕΚΣΕΔ / Α.Τ.

Ακτή Βασιλειάδη 2 Πειραιάς Τ.Κ. 18510

ΤΗΛ.: 210 4131619

FAX : 210 4116389

SITE : www.haf.gr

E-MAIL: eksedat@gmail.com

**Ελληνικός Επίγειος Δορυφορικός Σταθ-
μός - GReek Mission Control Centre
(GRMCC)**

Δ/ΝΣΗ : ΥΠΤΠ / ΓΓΑ-Ν / ΔΑΝ-Γ / GRMCC

Ακτή Βασιλειάδη 2 Πειραιάς Τ.Κ. 18510

ΤΗΛ.: 210 4082690/2

FAX : 210 4082870

SITE : www.yen.gr

E-MAIL : grmcc@yen.gr

**Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) -
Hellenic Civil Aviation Authority (HCAA)**

Δ/ΝΣΗ : ΥΠΑ

Βασ. Γεωργίου 1 Ελληνικό Τ.Κ.16604

ΤΗΛ.: 210 8916000 (ΚΕΝΤΡΟ)

FAX : 210 8947101

SITE : www.hcaa.gr

E-MAIL : yra@hcaa.gr

ΤΗΛ. ΑΝΑΓΚΗΣ

Ευρωπαϊκό τηλέφωνο ανάγκης 112

Πυροσβεστική Υπηρεσία 199

Αστυνομία (Άμεση Επέμβαση) 100

Λιμενικό Σώμα 108



Fly Safe



AVIATION

SEARCH AND RESCUE

ΒΙΒΛΙΑ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑΣ VFR ΠΤΗΣΕΩΝ



ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΕΣ

VOICE INFORMATION	-	122.85
VOLMET	-	127,80
RADAR	-	129,80
ATHENS INFORMATION	-	130,925
THES/KI INFORMATION	-	119,75

TRANSPODER

ΑΕΡΟΠΕΙΡΑΤΕΙΑ	-	7500
ΑΠΩΛΕΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΕΙΩΝ	-	7600
MAYDAY-MAYDAY-MAYDAY	-	7700

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΕΣ

<u>STATION</u>	<u>APPROACH</u>	<u>TOWER</u>
ATHENS INFO	119,75(S	130,925(N
MEGARA		123,50
ARAXOS	122.10	125.25
PREVEZA	122.10	125.45
AGRINIO MILITARY	122.10	123,65

AGRINIO AEROCLUB	123,650
MESOLOGI AEROCLUB	119,700
EDESSA ARNISSA	123,400
KOPAIDA & IKAROS	119,700
LARISA FLAB & TERPSI	119,700
HALKIDIKI PREL	129,975
OLIMPIADA MATKARIS	119,700

Επιμέλεια Έκδοσης
Εκπαιδευτικό Κέντρο Υ.Π.Α.Μ. - ΑΕΡΟΛΕΣΧΗΣ ΑΓΡΙΝΙΟΥ
<http://alag.gr>

Αγρίνιο - Δεκέμβριος 2012