



IFR PHRASEOLOGY

1. مقدمة

1.1 ما هي الـ Phraseology

هي طريقة التواصل بين الطيار والمراقب، الغرض منها ضمان توحيد طريقة التواصل في الراديو. إذا تم الالتزام بطريقة التواصل الرئيسية سيتم تفادي عدم فهم الطرف الآخر خلال التواصل. كطيار يجب عليك تكرار الإرشادات والتصاريح التي تحصل عليها من المراقب الجوي، وهذا ما يسمى بإجراء إعادة القراءة (Read back procedure). وهذا الإجراء ضروري إلا في حالات الطوارئ ولا يكون لدى الطيار وقت لإعادة قول الإرشادات.

1.2 قواعد أساسية

يجب على المراقب الجوي بدأ جميع الرسالة برمز نداء الطائرة التي يريد التحدث إليها. يجب على الطيار قول رمز النداء الخاص به في آخر الرسالة عند إعادة القراءة. عندما يتصل الطيار بالمراقب للمرة الأولى يجب عليه قول رمز نداء المراقب متبوعاً برمز النداء الخاص به.

في حالة أن الطائرة من الفئة الثقيلة حسب تصنيف (Wake turbulence category) يجب ذكر كلمة Heavy بعد رمز النداء في أول اتصال مع المراقب، مثال: SVA123 Heavy
الكلمات التالية يمكن حذفها خلال المراسلات بشرط أن لا ينتج لبس أو غموض:

- "Surface" فيما يتعلق باتجاه الرياح السطحية وسرعتها.
- "Degrees" فيما يتعلق بالاتجاهات.
- Visibility, Clouds and Hight في تقارير الطقس.
- "Hector Pascal" عند إعطاء الضغط الجوي.

IFR Phraseology	Version 2.0	12/7/2017
Saudi Arabia Division – Training Department	Created by Mohammed Al Ahmed	

يجب على المراقب عدم التواصل مع الطيار خلال الإقلاع، الارتفاع المبدئي، الاقتراب النهائي للمدرج والهبوط إلى في حالة تتعلق بالسلامة لأنه يقوم بالتثبيت على الطيار حيث أن عبء العمل يكون مرتفع.

كلمة IMMEDIATELY يتم استخدامها عند الحاجة إلى إجراء فوري لأسباب تتعلق بالسلامة.

كلمة EXPEDITE يتم استخدامها عند الحاجة للإسراع في تنفيذ الأمر.

يجب تفادي استخدام كلمات مثل "This is", "Over" من محادثات الراديو.

المراقب هو الذي يستطيع البدء باستخدام رمز النداء المختصر، وبعد ذلك يمكن للطيار استخدامه.

هذه المحادثة يمكن أن تختلف قليلاً في دول أخرى أو يكون اختلاف في طريقة الحصول على التصريح. وتستطيع معرفة الاختلاف عن طريق الخرائط (Charts) أو

AIP (Aeronautical Information Publication)

1.3 نصائح لطيارين IFR

عند تواجد مراقب جوي في المطار، يجب عليك قراءة ATIS (Automatic Terminal Information Service) الخاصة بالمراقب، والتي تحتوي على معلومات أساسية على النحو التالي:

- معلومات الطقس METAR
- المدارج المستخدمة
- Transition Altitude and Transition Level
- معلومات أخرى قد تحتاجها لرحلتك (إذا كانت موجودة)
- اسم نشرة معلومات الـ ATIS

يجب عليك التحقق من الطقس من خلال الـ METAR or TAF للمطار الذي تتواجد فيه أو مطار قريب منه إذا لم يكن متوفراً.

1.4 معلومات

في هذا الملف سنستخدم الرموز التالية:

- رمز نداء رحلة IFR هو SVA123
- المراقبين الجويين سيكونون من مطار الملك عبدالعزيز إلى مطار الملك خالد
- رمز ◀ قبل النص تعني أن الطيار يتحدث
- رمز ▶ قبل النص تعني أن المراقب الجوي يتحدث

IFR Phraseology	Version 2.0	12/7/2017
Saudi Arabia Division – Training Department	Created by Mohammed Al Ahmed	

2. تقنية التواصل

- تساعد تقنيات التواصل التالية على ضمان أن يكون الكلام المنقول واضحاً ويتلقى بشكلٍ مرضٍ:
- 1- قبل البدء بالتحدث استمع في الموجة لمدة 3-5 ثواني لضمان عدم التداخل مع إرسال آخر.
 - 2- استخدم صوت مناسب وتحدث بوضوح.
 - 3- حافظ على مستوى الصوت.
 - 4- وقفة بسيطة قبل وبعد الأرقام تساعد في جعلها أسهل للفهم.
 - 5- تجنب استخدام الأصوات المترددة مثل: ummm, ahhh.
 - 6- يجب أن تكون على معرفة بطريقة استخدام المايكروفون وخاصةً في ما يتعلق بالمسافة منه.
 - 7- اضغط مفتاح الإرسال كاملاً قبل البدء بالتحدث ولا تتركه حتى تنتهي من الرسالة.

3. Basic phraseology

3.1 IFR flight plan clearance

يجب أن يتضمن تصريح خطة الرحلة العناصر التالية:

- رمز نداء الطائرة.
- مطار الوصول.
- المسار الجوي المغادر به.
- طريقة مغادرة المطار: SID, Radar Vector Departure الخ...
- المدرج المستخدم للإقلاع (إلا إذا كان موجوداً في وصف طريقة مغادرة المطار).
- الإرتفاع المبدئي (إلا إذا كان موجوداً في وصف طريقة مغادرة المطار).
- Squawk code
- أي معلومات أخرى ضرورية وغير موجودة في وصف طريقة مغادرة المطار، مثل: تغيير لتردد مراقب آخر في مكان محدد، أو وقت التشغيل المتوقع الخ...

يجب على الطيار قراءة ATIS كاملة قبل التواصل مع المراقب الجوي. عند ذكر إسم نشرة المعلومات سيعرف المراقب الجوي أن الطيار لديه معلومات ATIS.

IFR Phraseology	Version 2.0	12/7/2017
Saudi Arabia Division – Training Department	Created by Mohammed Al Ahmed	

ATC ↑	Pilot →
	→ Jeddah delivery, SVA123, Stand 3-9, request IFR clearance to King Khaled International Airport, information BRAVO
↑ SVA123, BRAVO is correct, Cleared to King Khaled International Airport via T532, JED1C departure, squawk 4300	
	→ Cleared to King Khaled International Airport via T532, JED1C departure, squawk 4300, SVA123
↑ SVA123, Read back is correct, contact ground on 121.6 when ready for push back	
	→ Contact ground on 121.6 when ready for push back, SVA123

T532 هو المسار الجوي (Airway) الذي ستغادر به الطائرة المطار. يتم إعطاءه للطائرة في التصريح ويكون جزءاً منه وهو تصريح المسار.

3.2 Push Back and Start up clearance

ATC ↑	Pilot →
	→ Jeddah ground, SVA123, Stand 3-9, ready for push back
↑ SVA123, Push back and start up is approved face south	
	→ Push back and start up is approved face south, SVA123

IFR Phraseology	Version 2.0	12/7/2017
Saudi Arabia Division – Training Department	Created by Mohammed Al Ahmed	

This manual created for IVAO network. All rights reserved for Saudi Arabia Division

3.3 Taxi instructions

إرشادات المسارات الأرضية الصادرة من قبل المراقب تحتوي دائماً على حد تنتهي فيه، وهو النقطة التي يجب أن تتوقف الطائرة فيها حتى يتم إعطاؤها إذن إضافي للاستمرار.

للطائرات المقفلة، غالباً ما يكون هذا الحد هو نقطة التوقف للمدرج المستخدم ويمكن أن تختلف حسب ازدحام المطار.

ATC ↓	Pilot →
	→ Request taxi, SVA123
↓ SVA123, Taxi to holding point runway 34L via taxiway UNIFORM	
	→ Taxi to holding point runway 34L via taxiway UNIFORM, SVA123

ويمكن أن الإرشادات بالصيغة التالية إذا كان المراقب يريد من الطيار أن يذهب للمدرج (Taxi) خلف طائرة أخرى.

ATC ↓	Pilot →
	→ Request taxi, SVA123
↓ SVA123, Follow joint company A320 to holding point runway 34L	
	→ Follow joint company A320 to holding point runway 34L, SVA123

عند وجود أكثر من طائرة في المطار يجب على المراقب تحديد ترتيب الإقلاع حسب الأولوية.

ATC ↓	Pilot →
	→ Request taxi, SVA123
↓ SVA123, Taxi to holding point runway 34L via UNIFORM, number 1 in sequence	
	→ Taxi to holding point runway 34L via UNIFORM, number 1 in sequence, SVA123

IFR Phraseology	Version 2.0	12/7/2017
Saudi Arabia Division – Training Department	Created by Mohammed Al Ahmed	

أحياناً تحتاج الطائرة لعبور أحد المدارج عند الذهاب لمدرج الإقلاع أو البوابة بعد الهبوط، ويتم الحصول على التصريح من المراقب الأرضي (Ground) بعد أن يتم التنسيق بينه وبين مراقب البرج (Tower).

ATC ↑	Pilot →
	→ Request taxi, SVA123
↑ SVA123, Taxi to holding point runway 34R via T, G, S and M cross runway 16C is approved	
	→ Taxi to holding point runway 34R via T, G, S and M cross runway 16C is approved, SVA123

وفي بعض الأحيان ربما يتطلب منك التوقف عند نقطة التوقف أولاً ثم يسمح لك بالعبور.

ATC ↑	Pilot →
	→ Request taxi, SVA123
↑ SVA123, Taxi to holding point runway 34R via T, G, S and M hold short of runway 16C	
	→ Taxi to holding point runway 34R via T, G, S and M hold short of runway 16C, SVA123
(after while)	
↑ SVA123, Cross runway 16C is approved	
	→ Cross runway 16C is approved, SVA123

IFR Phraseology	Version 2.0	12/7/2017
Saudi Arabia Division – Training Department	Created by Mohammed Al Ahmed	

This manual created for IVAO network. All rights reserved for Saudi Arabia Division

3.3 Take-off procedure

مراقب البرج (Tower) هو المسؤول عن إعطاء تصريح الإقلاع، بحيث يتم تحويل الطائرة إليه من المراقب الأرضي (Ground) عند الاقتراب من المدرج أو في نقطة التوقف (Holding point).

ATC ↑	Pilot →
↑ ◀ SVA123, Contact tower on 118.20	
	→ ◀ Contact tower on 118.20, SVA123

غالباً تقوم الطائرات بعمليات تحقق من الأجهزة قبل الإقلاع ولا تكون جاهزة دائماً للإقلاع عند الوصول لنقطة التوقف (Holding point)، فلهذا يجب على الطيار تنبيه المراقب أنه جاهز للإقلاع ولا يجب على المراقب إعطاءه الإذن بالإقلاع إذا لم يذكر أنه جاهز.

ATC ↑	Pilot →
	→ ◀ Jeddah tower, ready for departure, SVA123
↑ ◀ SVA123, Wind 33007KT, runway 34L cleared for takeoff, when airborne contact approach on 124.0	
	→ ◀ Runway 34L cleared for takeoff, when airborne contact approach on 124.0, SVA123

عند الإقتراب من نقطة التوقف (Holding point) يستطيع الطيار طلب إذن الإقلاع لتفادي التوقف والتأخير.

ATC ↑	Pilot →
	→ ◀ Jeddah tower, approaching holding point runway 34L, ready for departure, SVA123
↑ ◀ SVA123, Wind 33007KT, runway 34L cleared for takeoff, when airborne contact approach on 124.0	
	→ ◀ Runway 34L cleared for takeoff, when airborne contact approach on 124.0, SVA123

IFR Phraseology	Version 2.0	12/7/2017
Saudi Arabia Division – Training Department	Created by Mohammed Al Ahmed	

يستطيع المراقب إعطاء أمر بالانتظار وعدم الإقلاع.

ATC ↑	Pilot →
	→◀ Jeddah tower, ready for departure, SVA123
↑◀ SVA123, Maintain holding point runway 34L	
	→◀ Maintaining holding point runway 34L, SVA123
(after while)	
↑◀ SVA123, Wind 33007KT, runway 34L cleared for takeoff, when airborne contact approach on 124.0	
	→◀ Runway 34L cleared for takeoff, when airborne contact approach on 124.0, SVA123

3.3.1 Line up clearance

يتم إعطاء تصريح دخول المدرج لتسريع حركة الطائرات ولا يجب إعطاء التصريح إلا إذا كانت الطائرات تستطيع أن ترا بعضها البعض.

ATC ↑	Pilot →
↑◀ SVA123, Confirm traffic Jordanian B787 on final runway 34L in sight?	
	→◀ We have Jordanian B787 in sight, SVA123
↑◀ SVA123, Behind the landing Jordanian B787 line-up and wait runway 34L behind	
	→◀ Behind the landing Jordanian B787 line-up and wait runway 34L behind, SVA123

IFR Phraseology	Version 2.0	12/7/2017
Saudi Arabia Division – Training Department	Created by Mohammed Al Ahmed	

في حالات الرؤية المنخفضة لا يجب إعطاء الطائرة تصريح لدخول المدرج.

ATC ↑	Pilot →
↑ ◀ SVA123, Confirm traffic Jordanian B787 on final runway 34L in sight?	
	→ ◀ No traffic in sight, SVA123
↑ ◀ SVA123, Maintain holding point runway 34L	
	→ ◀ Maintaining holding point runway 34L, SVA123

3.3.2 Special takeoff operation

في بعض الأحيان من الضروري إلغاء عملية الإقلاع لعدة أسباب كدخول طائرة للمدرج بدون تصريح وغيره.

إلغاء الإقلاع قبل بدء التسارع (يجب تكرار عبارة **Cancel take-off مرتين**):

ATC ↑	Pilot →
↑ ◀ SVA123, Hold position, cancel take-off, I say again, SVA123 cancel take-off aircraft on the runway	
	→ ◀ Holding position, SVA123

عندما تبدأ الطائرة بالتسارع ويكون من الضروري إلغاء الإقلاع لتفادي الخطر، يجب إعطاء الطائرة تعليمات للتوقف مباشرة مع ذكر رمز النداء وتكرار التعليمات.

إلغاء الإقلاع خلال تسارع الطائرة:

ATC ↑	Pilot →
↑ ◀ SVA123, Stop immediately, SVA123, stop immediately	
	→ ◀ Stopping, SVA123

IFR Phraseology	Version 2.0	12/7/2017
Saudi Arabia Division – Training Department	Created by Mohammed Al Ahmed	

وجود الطائرة على المدرج وتوجد ضرورة لإخلائه فوراً:

ATC ↓	Pilot →
↓ ◀ SVA123, Take-off immediately or vacate the runway	
	→▶ Taking off, SVA123

يستطيع المراقب إعطاء تصريح للإقلاع الفوري -بمعنى أن الطيار يجب عليه دخول المدرج والإقلاع فوراً ولا يمكنه الإنتظار- ويتم في حالة تسريع حركة الطائرات:

ATC ↓	Pilot →
↓ ◀ SVA123, Traffic B737 at 6NM final, are you ready for immediate departure?	
	→▶ Ready for immediate departure, SVA123
↓ ◀ SVA123, Wind 33007KT, runway 34L cleared for immediate take-off, when airborne contact approach on 124.0	
	→▶ Runway 34L cleared for immediate take-off, when airborne contact approach on 124.0, SVA123

IFR Phraseology	Version 2.0	12/7/2017
Saudi Arabia Division – Training Department	Created by Mohammed Al Ahmed	

This manual created for IVAO network. All rights reserved for Saudi Arabia Division

3.4 After departure

بعد الإقلاع يتم تحويل الطائرة لمراقب الإقتراب (Approach) وفي بعض المطارات إلى مراقب المغادرة (Departure) إذا كان متاح في المطار.

ATC ↓	Pilot →
	→◀ Jeddah approach, SVA123, JED1C departure
↓◀ SVA123, Identified, climb FL190, when passing 2500ft proceed direct EGREP	
	→◀ Continue climb FL190, when passing 2500ft proceed direct EGREP, SVA123

من المحتمل أن يطلب منك المراقب الاستمرار على نفس اتجاهك أيضاً.

ATC ↓	Pilot →
	→◀ Jeddah approach, SVA123, JED1C departure
↓◀ SVA123, Identified, climb FL190, continue JED1C departure	
	→◀ Continue climb FL190, continue JED1C departure, SVA123

أو إعطاءك اتجاهات حتى تذهب للنقطة الأولى في المسار أو غيرها، وهذا ما يسمى (Vector).

ATC ↓	Pilot →
	→◀ Jeddah approach, SVA123, JED1C departure
↓◀ SVA123, Identified, climb FL190, turn right heading 070	
	→◀ Climb FL190, turn right heading 070, SVA123

IFR Phraseology	Version 2.0	12/7/2017
Saudi Arabia Division – Training Department	Created by Mohammed Al Ahmed	

3.4 En-route

عند الخروج من مجال الإقتراب والمغادرة يقوم مراقب الإقتراب أو المغادرة بتحويلك لمراقب المنطقة (Area control).

ATC ↓	Pilot →
↓ ◀ SVA123, Contact Jeddah control on 134.30	
	→ ◀ Contact Jeddah control on 134.30, SVA123

مراقب المنطقة (Area control) هو المسؤول عن التحكم بالطائرات خلال مسارها في الارتفاعات العالية إلى حين وصولها لمجال مراقب الإقتراب (Approach).

ATC ↓	Pilot →
	→ ◀ Jeddah control, SVA123, FL180 climbing FL190.
↓ ◀ SVA123, Identified, climb final FL370 proceed as filed	
	→ ◀ Climb final FL370, proceed as filed, SVA123

الآن ستستمر مع مراقب المنطقة حتى تصبح جاهز للإخفاض. ربما سيقوم بتحويلك لمراقب منطقة آخر سواء كان في نفس المجال الجوي للدولة أو مجال جوي لدولة أخرى.
داخل المجال الجوي للدولة:

ATC ↓	Pilot →
↓ ◀ SVA123, Contact Jeddah control on 133.30	
	→ ◀ Contact Jeddah control on 133.30, SVA123

IFR Phraseology	Version 2.0	12/7/2017
Saudi Arabia Division – Training Department	Created by Mohammed Al Ahmed	

عند الاتصال به ستعرف عن نفسك بنفس الطريقة السابقة.

ATC ↑	Pilot →
	→◀ Jeddah control, SVA123, FL370.
↑◀ SVA123, Identified, proceed as filed	
	→◀ Proceed as filed, SVA123

من الممكن أن يطلب منك المراقب الاتجاه لإحدى النقاط مباشرةً.

ATC ↑	Pilot →
	→◀ Jeddah control, SVA123, FL370.
↑◀ SVA123, Identified, proceed direct DAW VOR.	
	→◀ Proceed direct DAW VOR, SVA123

التحويل لمراقب منطقة في مجال جوي آخر:

ATC ↑	Pilot →
↑◀ SVA123, Contact Amman control on 128.50	
	→◀ Contact Amman control on 128.50, SVA123

بعد التحويل عليه ستقوم بالتعريف عن نفسك بالطريقة التالية.

ATC ↑	Pilot →
	→◀ Amman control, SVA123, FL340.
↑◀ SVA123, Identified, proceed as filed.	
	→◀ Proceed as filed, SVA123

يجب عليك إعطاء المراقب ارتفاعك الحالي، وإذا كنت في حالة صعود أو انخفاض اذكر ارتفاعك الحالي والارتفاع الذهاب إليه.

إذا لم تكن محول من مراقب آخر، بمعنى لا يوجد مراقبين واتصلت به من تلقاء نفسك أو طلب منك الاتصال، اذكر النقطة المتجه إليها لتسهل عليه العثور عليك.

IFR Phraseology	Version 2.0	12/7/2017
Saudi Arabia Division – Training Department	Created by Mohammed Al Ahmed	

This manual created for IVAO network. All rights reserved for Saudi Arabia Division

3.5 Approach

عندما تصبح جاهز للإنخفاض يجب عليك إخبار مراقب المنطقة لأخذ الإذن بالإنخفاض، ومن ثم يقوم بتحويلك لمراقب الاقتراب.

ATC ↑	Pilot →
	→ Ready for descent, SVA123
↑ SVA123, Descent FL150	
	→ Descent FL150, SVA123
(after while)	
↑ SVA123, Contact Riyadh approach on 120.0	
	→ Contact Riyadh approach on 120.0, SVA123

الآن تقوم بالإتصال بمراقب الاقتراب وتعرف عن نفسك.

ATC ↑	Pilot →
	→ Riyadh approach, SVA123, FL170 descending FL150, information LIMA
↑ SVA123, Identified, LIMA is correct, descent 10000ft QNH1016, expect vector ILS approach runway 33R	
	→ Descent 10000ft QNH1016, expect vector ILS approach runway 33R, SVA123

IFR Phraseology	Version 2.0	12/7/2017
Saudi Arabia Division – Training Department	Created by Mohammed Al Ahmed	

من الممكن أيضاً أن يكون اقترابك بطريقة STAR وليس الارشادات (Vector):

ATC ↓	Pilot →
	→◀ Jeddah approach, SVA123, FL170 descending FL150, information LIMA
↓◀ SVA123, Identified, LIMA is correct, descent 11000ft QNH1009, continue VEMEM 1Q arrival, expect ILS approach runway 34C	
	→◀ Descent 11000ft QNH1009, continue VEMEM 1Q arrival, expect ILS approach runway 34C, SVA123

سيقوم المراقب بإعطائك إرشادات حتى بدء ما يسمى بـ Establish بحيث تصبح على اتجاه المدرج.

ATC ↓	Pilot →
↓◀ SVA123, Heading 090, descent 7000ft	
	→◀ Heading 090, descent 7000ft, SVA123
↓◀ SVA123, Heading 060, descent 5500ft	
	→◀ Heading 060, descent 5500ft, SVA123
↓◀ SVA123, Heading 360, cleared ILS approach runway 33R	
	→◀ Heading 360, cleared ILS approach runway 33R, SVA123

عند اكتمال الـ Establish يجب إخبار المراقب بهذا.

إذا كان Establish على الـ Localizer فقط:

ATC ↓	Pilot →
	→◀ Established localizer runway 33R, SVA123
↓◀ SVA123, Contact Tower on 118.60	
	→◀ Contact Tower on 118.60, SVA123

IFR Phraseology	Version 2.0	12/7/2017
Saudi Arabia Division – Training Department	Created by Mohammed Al Ahmed	

إذا كان على الـ ILS كاملاً (أي Localizer و Glide slop):

ATC ↑	Pilot →
	→◀ Established ILS runway 33R, SVA123
↑◀ SVA123, Contact Tower on 118.60	
	→◀ Contact Tower on 118.60, SVA123

3.6 Final approach and landing

Long final = 8NM / Final = 4NM / Short final = 2NM

في هذه المرحلة يقوم مراقب الاقتراب بتحويلك إلى مراقب البرج، وهو الذي ستحصل منه على تصريح الهبوط.

ATC ↑	Pilot →
	→◀ Riyadh tower, established ILS runway 33R, SVA123
↑◀ SVA123, Wind 29007KT, runway 33R, cleared to land	
	→◀ Runway 33R, cleared to land, SVA123

في بعض الحالات من الممكن أن لا يعطيك المراقب تصريح الهبوط مباشرة ويطلب منك إكمال الاقتراب:

ATC ↑	Pilot →
	→◀ Riyadh tower, established ILS runway 33R, SVA123
↑◀ SVA123, Wind 29007KT, continue approach runway 33R, traffic joint company, A320 on short final, number 2	
	→◀ Continue approach runway 33R, traffic in sight, number 2, SVA123

IFR Phraseology	Version 2.0	12/7/2017
Saudi Arabia Division – Training Department	Created by Mohammed Al Ahmed	

3.7 Go around procedure

إجراء الـ Go around من الممكن أن يكون بواسطة المراقب أو الطيار.

يجب على المراقب إعطاء الـ Go around في حالة:

- المدرج ليس خالي للهبوط.
- مسافة الفصل بين الطائرات ستصبح تحت الحد الأدنى.

يقوم الطيار بعمل الـ Go around في حالة:

- يرى عقبة في مدرج الهبوط (طائرة، أشخاص، مركبة...)
- لا يرى مدرج الهبوط.
- لا يستطيع الهبوط في وضعه الحالي (رياح قوية، ظروف جوية، سرعة ألو ارتفاع عالي...)
- لم يحصل على تصريح الهبوط على مسافة 2NM من بداية المدرج.

طلب المراقب للـ Go around:

ATC ↓	Pilot →
↓ ◀ SVA123, Go around aircraft on the runway, follow missed approach procedure	
	→ ◀ Going around, follow missed approach procedure, SVA123

بدء الطيار للـ Go around:

ATC ↓	Pilot →
	→ ◀ Going around, due high speed, SVA123
↓ ◀ SVA123, Roger, follow missed approach procedure	

على الطيار اتباع إجراء فشل الاقتراب (Missed approach procedure) الموجود في الخرائط (Charts) ما لم يطلب منه المراقب فعل شيء مختلف.

لا يستطيع المراقب إلغاء أمر الـ Go around بعد إعطائه للطيار.

IFR Phraseology	Version 2.0	12/7/2017
Saudi Arabia Division – Training Department	Created by Mohammed Al Ahmed	

3.8 After landing

بعد الهبوط وإخلاء المدرج يجب على الطيار التوقف تماماً وإعلام مراقب البرج بهذا، ليتم تحويله للمراقب الأرضي.

ATC ↑	Pilot →
	→◀ Vacated runway 33R, SVA123
↑◀ SVA123, Contact Ground on 121.70	
	→◀ Contact Ground on 121.70, SVA123

عند الاتصال بالمراقب الأرضي من الأفضل إخباره بممر التاكسي الذي أنت فيه ليسهل عليه تحديد موقعك:

ATC ↑	Pilot →
	→◀ Riyadh Ground, SVA123, vacated runway 33R via Golf 4
↑◀ SVA123, Taxi to stand 18 via G4, S and E	
	→◀ Taxi to stand 18 via G4, S and E, SVA123

الآن يجب عليك بدء عملية الذهاب للبوابة التي ذكرها لك المراقب عبر الممرات المحددة.

عند الوصول للبوابة والتوقف تماماً، في الغالب لا حاجة لإبلاغ المراقب بوصولك إلا إذا طلب منك أو خرائط المطار (Charts) تنص على ذلك، فقط تقوم بالتحويل على موجة UNICOM.

IFR Phraseology	Version 2.0	12/7/2017
Saudi Arabia Division – Training Department	Created by Mohammed Al Ahmed	

4. Holding procedure

إجراء الهولّد، هو إجراء يتم استخدامه للسماح للطائرة ذات الارتفاع العالي بالانخفاض أو إنشاء فصل كافي بين الطائرات أو أسباب أخرى حسب الحاجة.

يتم عمل بروسيجر الهولّد بإحدى طريقتين، إما كما هو مذكور في الخرائط فيقوم الطيار باتباعه أو بالإرشادات التي يذكرها المراقب.

كما هو مذكور في الخرائط:

ATC ↑	Pilot →
↑ ◀ SVA123, Hold at JDW VOR as published	
	→ ◀ Hold at JDW VOR as published, SVA123

إذا كان المراقب يريد منك عمل هولّد ليس مذكور في الخرائط:

ATC ↑	Pilot →
↑ ◀ SVA123, Hold at JDW VOR, maintain 8000ft, inbound radial 280, right hand pattern	
	→ ◀ Hold at JDW VOR, maintain 8000ft, inbound radial 280, right hand pattern, SVA123

IFR Phraseology	Version 2.0	12/7/2017
Saudi Arabia Division – Training Department	Created by Mohammed Al Ahmed	

5. Other instructions

في هذا الجزء سنذكر بعض الأوامر الأخرى التي من الممكن أن تواجهك.
عند الخروج من مجال مراقب ولا يكون هناك مراقب بعده:

ATC ↓	Pilot →
↓ ◀ SVA123, Radar control terminated, monitor UNICOM 122.8	
	→ ◀ UNICOM 122.8, SVA123

بالنسبة لمراقب البرج (Tower) وما دون يكفي قول: UNICOM 122.8 أو

Frequency change approved

أحياناً يعطيك المراقب أوامر شرطية:

ATC ↓	Pilot →
↓ ◀ SVA123, Over PATOR contact Jeddah control on 133.3	
	→ ◀ Over PATOR contact Jeddah control on 133.3, SVA123

بمعنى حين تصبح فوق نقطة PATOR اتصل بالمراقب التالي.

ATC ↓	Pilot →
↓ ◀ SVA123, When reaching FL200 proceed direct RAMDI	
	→ ◀ When reaching FL200 proceed direct RAMDI, SVA123

بمعنى عندما تصبح على ارتفاع FL200 اتجه للنقطة المطلوبة.

ATC ↓	Pilot →
↓ ◀ SVA123, Maintain speed 190kt until 8NM	
	→ ◀ Maintain speed 190kt until 8NM, SVA123

بمعنى حافظ على سرعة 190 عقدة حتى 8 ميل من المدرج ثم تستطيع تغيير السرعة.

IFR Phraseology	Version 2.0	12/7/2017
Saudi Arabia Division – Training Department	Created by Mohammed Al Ahmed	

ATC ↑	Pilot →
↑ ◀ SVA123, Maintain present speed	
	→▶ Maintain present speed, SVA123

بمعنى حافظ على سرعتك الحالية ولا تستطيع تغييرها حتى يسمح لك المراقب، ولكن إذا كنت تريد تغييرها
تستطيع سؤاله بقول: Confirm no speed restriction

أو تطلب منه السرعة التي تريدها: Request speed 200kt

ATC ↑	Pilot →
↑ ◀ SVA123, Increase speed to 230kt or greater	
	→▶ Increase speed to 230kt or greater, SVA123

زد سرعتك إلى 230 عقدة أو أكثر.

ATC ↑	Pilot →
↑ ◀ SVA123, Resume normal speed	
	→▶ Resume normal speed, SVA123

إذا كان المراقب أعطاك سرعة محددة ثم قال لك هذه العبارة فهنا تستطيع تغيير سرعتك.

ATC ↑	Pilot →
↑ ◀ SVA123, No speed restriction	
	→▶ No speed restriction, SVA123

أيضا إذا كان المراقب أعطاك سرعة محددة ثم قال لك هذه العبارة فهنا تستطيع تغيير سرعتك، ويمكنك أن
تطير بأكثر من 250 عقدة تحت 10000 قدم.

ATC ↑	Pilot →
↑ ◀ SVA123, Cleared descent to FL150	
	→▶ Cleared descent to FL150, SVA123
(after while)	
	→▶ Leaving FL310, descent to FL150, SVA123

إذا قام المراقب بإعطائك أمر الانخفاض بعبارة Cleared لا يعني أنه يجب عليك بدء الانخفاض مباشرةً
ولكن هذا تصريح به، وعند البدء بالانخفاض يجب عليك إبلاغ المراقب بذلك.

IFR Phraseology	Version 2.0	12/7/2017
Saudi Arabia Division – Training Department	Created by Mohammed Al Ahmed	

This manual created for IVAO network. All rights reserved for Saudi Arabia Division

ATC ↓	Pilot →
	→◀ Advises TAS decrease to 140kt, SVA123
↓◀ SVA123, Roger, 140kt	

*TAS = True Airspeed

يجب عليك إبلاغ المراقب إذا كانت متوسط سرعة TAS على ارتفاعك النهائي اختلفت بمقدار 5% أو 10 عقد (أيهما أكبر) من الموجودة في خطة الرحلة.

ATC ↓	Pilot →
↓◀ SVA123, Descent at pilot discretion	
	→◀ Descent at pilot discretion, SVA123

عندما يقول لك المراقب هذه العبارة يجب عليك الانخفاض كما تريد أو حسب تقديرك مع مراعاة عدم النزول تحت الارتفاع الآمن.

قس على ذلك إذا قال لك في أوامر أخرى مثل: Taxi at pilot discretion.

تصريح ال- Discretion ليس خيار للمراقب فقط، تستطيع كطيار طلبه أيضاً.

IFR Phraseology	Version 2.0	12/7/2017
Saudi Arabia Division – Training Department	Created by Mohammed Al Ahmed	

This manual created for IVAO network. All rights reserved for Saudi Arabia Division

IFR Phraseology	Version 2.0	12/7/2017
Saudi Arabia Division – Training Department	Created by Mohammed Al Ahmed	

This manual created for IVAO network. All rights reserved for Saudi Arabia Division