

# FRASEOLOGIA AERONAUTICA



**LINEE GUIDA**

**SVILUPPATA A CURA DELLA DIREZIONE REGOLAZIONE AEROPORTI E SPAZIO AEREO**

**STATO DI AGGIORNAMENTO**

**INDICE**

**INTRODUZIONE**

- 1. PROCEDURE DI COMUNICAZIONE**
- 2. FRASEOLOGIA GENERALE**
- 3. FRASEOLOGIA UTILIZZATA SU E NELLE VICINANZE DELL'AEROPORTO – SERVIZIO DI CONTROLLO DI AEROPORTO**
- 4. FRASEOLOGIA UTILIZZATA SU E NELLE VICINANZE DELL'AEROPORTO – SERVIZIO INFORMAZIONI VOLO AEROPORTUALE (AFIS)**

**5. FRASEOLOGIA RADAR**

**6. FRASEOLOGIA UTILIZZATA NEL SERVIZIO DI CONTROLLO D'AREA**

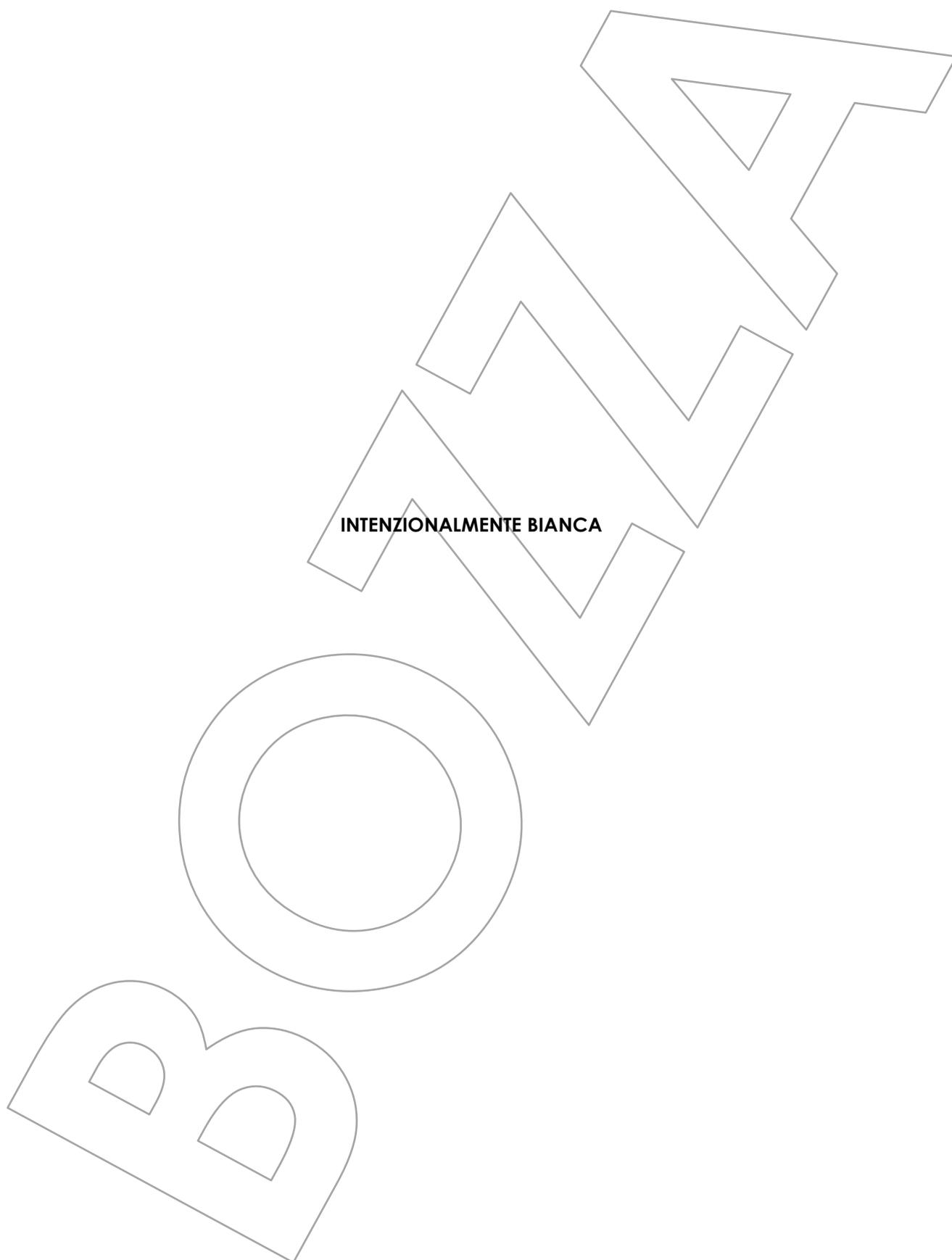
**7. FRASEOLOGIA UTILIZZATA NEL SERVIZIO DI CONTROLLO DI AVVICINAMENTO**

**8. FRASEOLOGIA RELATIVA AL COORDINAMENTO TRA ENTI ATS**

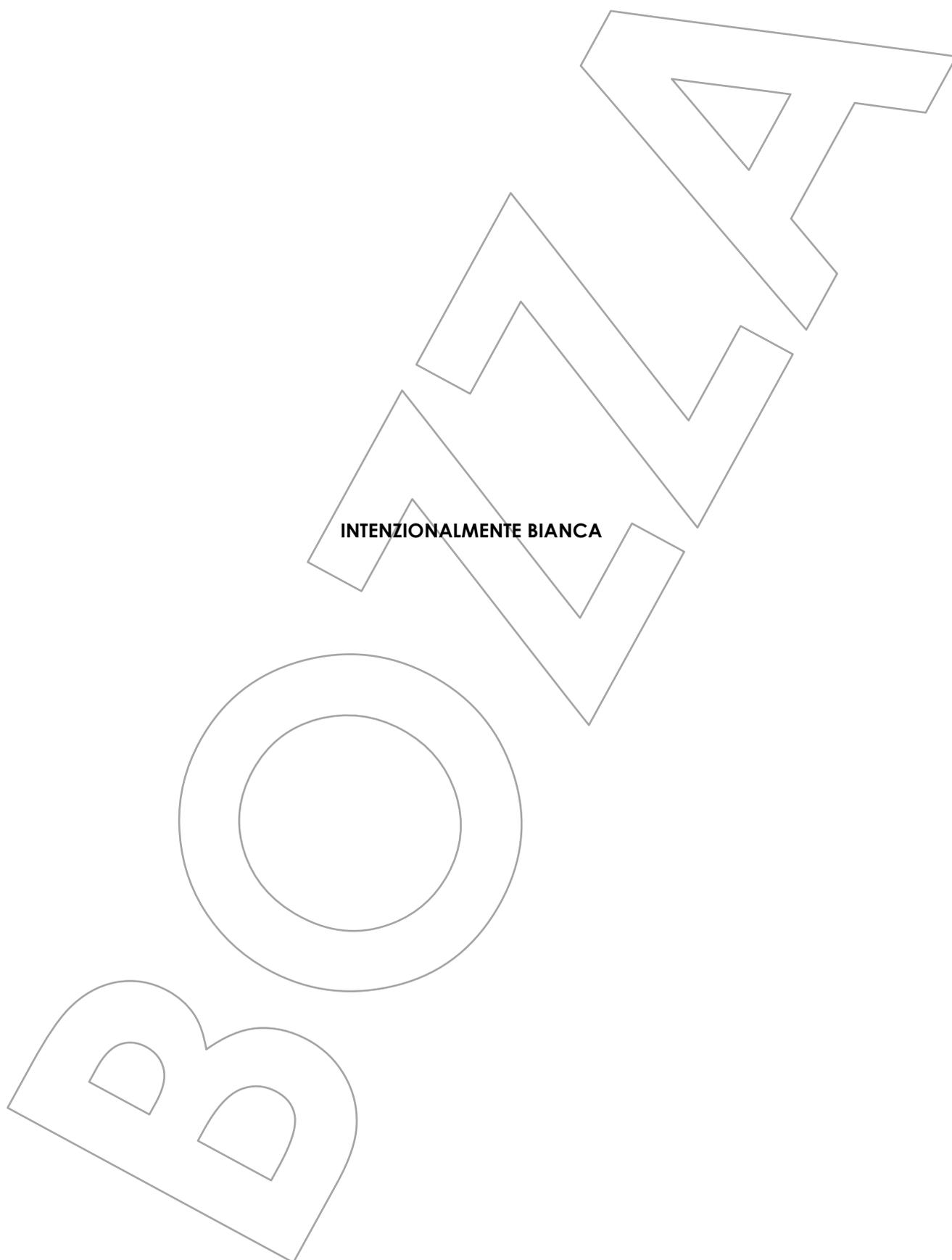
**9. FRASEOLOGIE VARIE**

**10. FRASEOLOGIA RADIOTELEFONICA MILITARE**

**ABBREVIAZIONI**







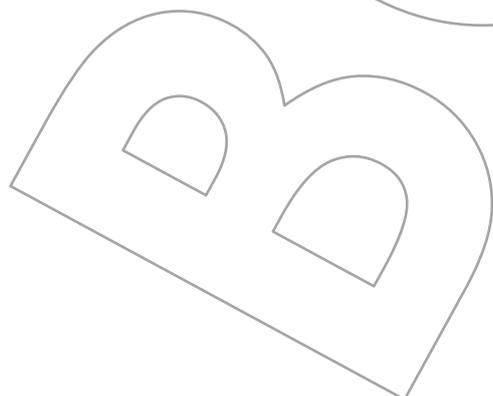
## INDICE

STATO DI AGGIORNAMENTO	Pag. 3
INDICE	5
INTRODUZIONE	9
1. PROCEDURE DI COMUNICAZIONE	11
1.1 GENERALITÀ	11
1.2 TECNICHE DI TRASMISSIONE	11
1.3 CATEGORIE DEI MESSAGGI	11
1.4 LINGUA UTILIZZATA NELLE COMUNICAZIONI BORDO-TERRA	12
1.5 TRASMISSIONE DELLE LETTERE	12
1.6 TRASMISSIONE DEI NUMERI IN RADIOTELEFONIA	13
1.7 TRASMISSIONE DELL'ORARIO	15
1.8 PAROLE E FRASI DI PROCEDURA	15
1.9 NOMINATIVI RADIOTELEFONICI DELLE STAZIONI AERONAUTICHE	17
1.10 NOMINATIVI RADIOTELEFONICI DEGLI AEROMOBILI	17
1.11 PROCEDURE RADIOTELEFONICHE	19
1.12 TRASFERIMENTO DELLE COMUNICAZIONI VHF	20
1.13 PROCEDURE RADIOTELEFONICHE PER IL CAMBIO DI FREQUENZA NELLE COMUNICAZIONI BORDO-TERRA	20
1.14 PROVA DELLE COMUNICAZIONI	21
1.15 SCAMBIO DI COMUNICAZIONI	21
1.16 UTILIZZO DELLA TRASMISSIONE ALL'ARIA	22
1.17 IMPIEGO DELLA TECNICA DI RILANCIO DELLE COMUNICAZIONI	22
1.18 PROCEDURE DI COMUNICAZIONE SPECIFICHE	23
1.19 PROCEDURE DI COMUNICAZIONE RADIOTELEFONICA IN SITUAZIONI DI PERICOLO E URGENZA	23
2. FRASEOLOGIA GENERALE	27
2.1 INTRODUZIONE	27
2.2 DESCRIZIONE DEI LIVELLI	27
2.3 CAMBI DI LIVELLO, RIPORTI DI LIVELLO E RATEI (SALITA/DISCESA)	27
2.4 MINIMUM FUEL	29
2.5 TRASFERIMENTO DI CONTROLLO E/O CAMBIO DI FREQUENZA	29
2.6 CAMBIAMENTO DEL NOMINATIVO RADIOTELEFONICO	29
2.7 INFORMAZIONI DI TRAFFICO	30
2.8 RIPORTI DI POSIZIONE	30
2.9 RIPORTI ADDIZIONALI	31
2.10 PIANO DI VOLO PRESENTATO IN VOLO (AFIL)	31
2.11 NAVIGAZIONE D'AREA (RNAV)	31
2.12 STATO DI SERVIZIO DEL GNSS	32
2.13 DEGRADO DELLE PRESTAZIONI DI NAVIGAZIONE DELL'AEROMOBILE	32
3. FRASEOLOGIA UTILIZZATA SU E NELLE VICINANZE DELL'AEROPORTO – SERVIZIO DI CONTROLLO DI AEROPORTO	33
3.1 INTRODUZIONE	33
3.2 PER IDENTIFICARE GLI AEROMOBILI	33

3.3	PER RICHIEDERE DI ACCUSARE IL RICEVUTO CON MEZZI VISIBILI	33
3.4	PROCEDURE PER LA MESSA IN MOTO	34
3.5	INFORMAZIONI DI AEROPORTO	34
3.6	STATO OPERATIVO DEGLI AIUTI VISIVI E NON VISIVI	35
3.7	CONDIZIONI METEOROLOGICHE	35
3.8	SERVIZI DI EMERGENZA AEROPORTUALE	36
3.9	PROCEDURE ATFCM	37
3.10	PROCEDURE PER IL <i>PUSH-BACK</i>	37
3.11	PROCEDURE PER IL TRAINO	37
3.12	PER RICHIEDERE LO STOP ORARIO E/O I DATI DI AEROPORTO PER LA PARTENZA	38
3.13	PROCEDURE PER IL RULLAGGIO	38
3.14	ATTESA	40
3.15	ATTRAVERSAMENTO DELLA PISTA	40
3.16	PREPARAZIONE PER IL DECOLLO	40
3.17	OPERAZIONI DI AEROPORTO	41
3.18	AUTORIZZAZIONE AL DECOLLO	42
3.19	ISTRUZIONI DI VIRATA O SALITA DOPO IL DECOLLO	43
3.20	INGRESSO NEL CIRCUITO DI TRAFFICO DI AEROPORTO	43
3.21	NEL CIRCUITO DI TRAFFICO	43
3.22	ISTRUZIONI PER L'AVVICINAMENTO	44
3.23	AUTORIZZAZIONE ALL'ATTERRAGGIO	44
3.24	AZIONI DI RITARDO	45
3.25	MANCATO AVVICINAMENTO	45
3.26	INFORMAZIONI AGLI AEROMOBILI	45
3.27	LIBERANDO LA PISTA E COMUNICAZIONI DOPO L'ATTERRAGGIO	45
4.	FRASEOLOGIA UTILIZZATA SU E NELLE VICINANZE DELL'AEROPORTO – SERVIZIO	
	INFORMAZIONI VOLO AEROPORTUALE (AFIS)	47
4.1	INTRODUZIONE	47
4.2	INFORMAZIONI DI TRAFFICO	47
4.3	CONDIZIONI METEOROLOGICHE	47
4.4	RIPORTI ADDIZIONALI	48
4.5	INFORMAZIONI DI AEROPORTO	49
4.6	STATO OPERATIVO DEGLI AIUTI VISIVI E NON VISIVI	50
4.7	PER IDENTIFICARE GLI AEROMOBILI	50
4.8	PER RICHIEDERE DI ACCUSARE IL RICEVUTO CON MEZZI VISIBILI	50
4.9	PROCEDURE PER LA MESSA IN MOTO	51
4.10	PROCEDURE PER IL <i>PUSH-BACK</i>	51
4.11	RULLAGGIO	51
4.12	RILANCIO DELLE AUTORIZZAZIONI	51
4.13	DECOLLO	51
4.14	DOPO IL DECOLLO	52
4.15	INGRESSO NEL CIRCUITO DI TRAFFICO DI AEROPORTO	52
4.16	NEL CIRCUITO	52
4.17	AVVICINAMENTO	53
4.18	INFORMAZIONI AGLI AEROMOBILI	53
4.19	LIBERANDO LA PISTA E COMUNICAZIONI DOPO L'ATTERRAGGIO	53

5. FRASEOLOGIA RADAR	55
5.1 INTRODUZIONE	55
5.2 IDENTIFICAZIONE DEGLI AEROMOBILI	55
5.3 INFORMAZIONI DI POSIZIONE	55
5.4 ISTRUZIONI DI VETTORAMENTO	55
5.5 TERMINE DEL VETTORAMENTO	56
5.6 MANOVRE	56
5.7 CONTROLLO DELLA VELOCITÀ	57
5.8 RIPORTO DI POSIZIONE	57
5.9 INFORMAZIONI DI TRAFFICO ESSENZIALE ED AZIONI DI EVITAMENTO	57
5.10 COMUNICAZIONI E PERDITA DEL CONTATTO RADIO	58
5.11 TERMINE DEL SERVIZIO RADAR E/O ADS-B	58
5.12 DEGRADO DELL'APPARATO RADAR E/O ADS-B	59
5.13 RADAR SECONDARIO DI SORVEGLIANZA (SSR) E ADS-B	59
6. FRASEOLOGIA UTILIZZATA NEL SERVIZIO DI CONTROLLO D'AREA	61
6.1 INTRODUZIONE	61
6.2 EMISSIONE DI AUTORIZZAZIONI	61
6.3 INDICAZIONI DI ROTTA E LIMITE DELL'AUTORIZZAZIONE	61
6.4 MANTENIMENTO DI SPECIFICI LIVELLI	62
6.5 SPECIFICAZIONI RELATIVE AI LIVELLI DI CROCIERA	62
6.6 DISCESA DI EMERGENZA	62
6.7 SE L'AUTORIZZAZIONE NON PUÒ ESSERE EMESSA QUANDO RICHIESTA	63
6.8 QUANDO L'AUTORIZZAZIONE PER UNA DEVIAZIONE NON PUÒ ESSERE EMESSA	63
6.9 ISTRUZIONI DI SEPARAZIONE	63
6.10 ISTRUZIONI ASSOCIATE ALLA PERCORRENZA DI UNA ROTTA (OFFSET), PARALLELA ALLA ROTTA AUTORIZZATA	63
6.11 OPERAZIONI RVSM	64
7. FRASEOLOGIA UTILIZZATA NEL SERVIZIO DI CONTROLLO DI AVVICINAMENTO	65
7.1 INTRODUZIONE	65
7.2 ISTRUZIONI PER LA PARTENZA	65
7.3 ISTRUZIONI PER L'AVVICINAMENTO	65
7.4 AUTORIZZAZIONI DI ATTESA	67
7.5 ORARIO PREVISTO DI AVVICINAMENTO (EAT)	67
7.6 VETTORAMENTO PER L'AVVICINAMENTO	68
7.7 VETTORAMENTO PER L'AVVICINAMENTO ILS E ALTRI AIUTI INTERPRETATI DAL PILOTA	68
7.8 MANOVRE DURANTE GLI AVVICINAMENTI SU PISTE PARALLELE INDIPENDENTI E DIPENDENTI	69
7.9 AVVICINAMENTO RADAR DI SORVEGLIANZA (SRA)	70
7.10 AVVICINAMENTO RADAR DI PRECISIONE (PAR)	70
8. FRASEOLOGIA RELATIVA AL COORDINAMENTO TRA ENTI ATS	71
8.1 STIMATI E REVISIONI	71
8.2 TRASFERIMENTO DI CONTROLLO	71
8.3 CAMBIAMENTO DI AUTORIZZAZIONE	74
8.4 INBOUND RELEASE	74
8.5 RICHIESTA DI APPROVAZIONE	74
8.6 TRASFERIMENTO DI CONTROLLO RADAR (HANDOVER)	75

8.7	RICHIESTA DI ACCELERARE IL RILASCIO DI UNA AUTORIZZAZIONE	75
8.8	OPERAZIONI RVSM	75
8.9	OPERAZIONI RNAV	75
9.	FRASEOLOGIE VARIE	77
9.1	FRASEOLOGIA ADS-C	77
9.2	FRASEOLOGIA PER L'ALLERTAMENTO	77
9.3	FRASEOLOGIA PER GLI EQUIPAGGI DI VOLO E DI TERRA	77
9.4	FRASEOLOGIA DA UTILIZZARE IN PRESENZA DI WIND SHEAR	78
9.5	SPAZIATURA DEI CANALI 8.33 KHZ	78
9.6	FRASEOLOGIA RELATIVA AL CPDLC	78
9.7	NOTIFICA DI VIOLAZIONE ALLA REGOLAMENTAZIONE	79
9.8	INTERCETTAZIONE DA PARTE DI AEROMOBILI MILITARI	79
9.9	INTERFERENZE ILLECITE	79
10.	FRASEOLOGIA RADIOTELEFONICA MILITARE	81
10.1	INTRODUZIONE	81
10.2	NOMINATIVI DELLE STAZIONI AERONAUTICHE	81
10.3	NATO <i>STUDS</i> E FREQUENZE VHF COMUNI	81
10.4	FRASEOLOGIA GENERALE	82
10.5	CIRCUITO JET	82
10.6	FRASEOLOGIA E PROCEDURE PER I SISTEMI DI ARRESTO	82
10.7	PROCEDURA DI <i>FLAME-OUT</i> /ATTERRAGGIO FORZATO	83
10.8	FRASEOLOGIA PER LA DISCESA A BASSISSIMA QUOTA	85
10.9	FRASEOLOGIA PER ATTIVITÀ DI DISTURBO ELETTROMAGNETICO ( <i>JAMMING</i> )	85
10.10	FRASEOLOGIA PER LA GESTIONE DEL BLOCCO DI LIVELLI	86
10.11	FRASEOLOGIA PER LE AUTORIZZAZIONI ALL'ATTERRAGGIO PER LE FORMAZIONI	86
10.12	FRASEOLOGIA PER L'AVVICINAMENTO DI UNA FORMAZIONE <i>IN TRAILS</i>	86
10.13	FRASEOLOGIA <i>MARSA</i>	87
10.14	FRASEOLOGIA PER EIEZIONE DALL'AEROMOBILE	87
10.15	FRASEOLOGIA PER AVVICINAMENTO <i>NO GYRO</i>	87
10.16	TERMINOLOGIA PER OPERAZIONI <i>VTOL</i> DEGLI AEROMOBILI AD ALA FISSA	88
10.17	FRASEOLOGIA PER GLI AEROMOBILI CHE EMETTONO RAGGI LASER	89
10.18	SCARICO COMBUSTIBILE	89
	ABBREVIAZIONI	91



## INTRODUZIONE

### GENERALITÀ

Lo scopo del presente documento è quello di fornire ai piloti, al personale ATS e al personale addetto ai servizi di terra, sia civile che militare, un compendio di fraseologia standard chiaro e conciso e le relative linee guida, per l'effettuazione delle comunicazioni radiotelefoniche all'interno dello spazio aereo italiano.

Il presente documento contiene la trasposizione in lingua italiana della terminologia radiotelefonica e della fraseologia aeronautica standard in lingua inglese. Tuttavia, alcune delle parole in lingua inglese di uso comune non sono state tradotte, stante il loro tradizionale utilizzo nei messaggi di fraseologia anche in lingua italiana.

Fraseologia e terminologia radiotelefonica in lingua italiana sono basate su quelle comunemente usate nella pratica attuale, a loro volta derivanti dalla fraseologia a suo tempo pubblicata dall'Aeronautica Militare. Pertanto la fraseologia riportata non contiene rilevanti elementi di novità.

Il compendio di fraseologia è pubblicato inizialmente dall'ENAC come "Linea Guida", che comporta la sua adozione su base volontaria da parte dei soggetti interessati. Ciò è necessario per attuare una transizione morbida dall'attuale stato che contempla l'uso di fraseologia in lingua italiana derivante dalla consuetudine, ma non più ufficialmente codificata per la totalità degli utenti dello spazio aereo.

Dopo un periodo di applicazione sperimentale, è intenzione dell'ENAC includere la fraseologia aeronautica nel regolamento Regole dell'Aria Italia (RAIT) per le parti non comprese nel Regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 Regole dell'Aria Standardizzate Europee (SERA).

Il lavoro è il risultato di appositi studi condotti da un gruppo di lavoro ad hoc costituito da esperti di ENAC, di AM e di ENAV S.p.A., basato sulla consolidata esperienza già maturata dagli ANSP in tema di fraseologia aeronautica.

### USO DEL DOCUMENTO

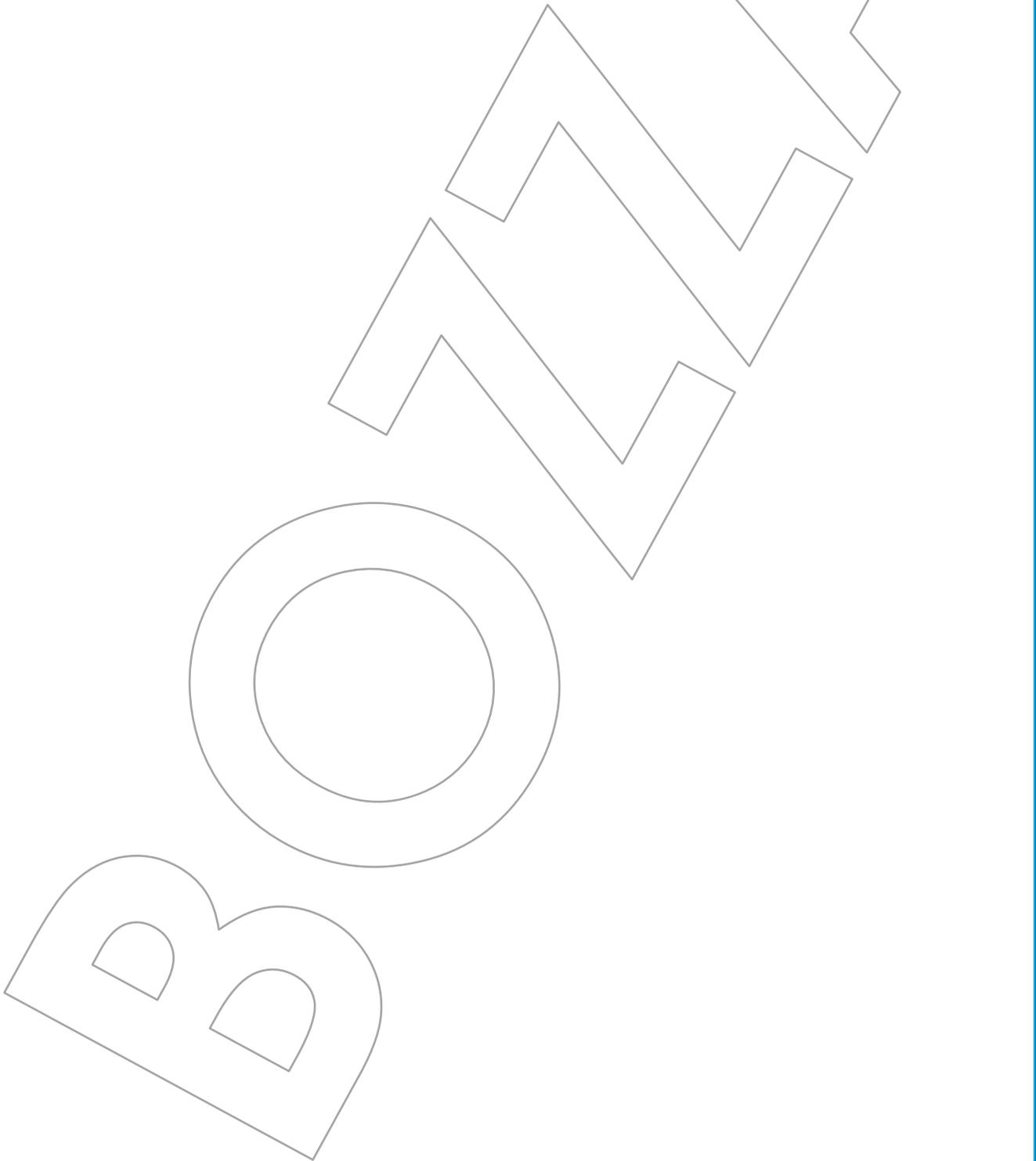
La fraseologia riportata nel documento, normalmente, mostra il testo di un messaggio completo privo dei nominativi della stazione chiamante e di quella destinataria. Le parole tra parentesi tonda, indicano che specifiche informazioni (livelli, posizione, orario, ecc.) devono essere inserite per completare la frase, oppure, in alternativa, che possono essere usate le frasi opzionali. Le parole tra parentesi quadra, indicano le parole o le informazioni opzionali aggiuntive, di cui può essere necessario far uso in determinate circostanze. Le frasi sottolineate indicano che la trasmissione è originata dal pilota.

Nel Capitolo 10 è contenuta la fraseologia radiotelefonica utilizzata dagli aeromobili militari nell'applicazione di specifiche procedure.

### RIFERIMENTI NORMATIVI

- ICAO – Annex 10 Aeronautical Telecommunications, Vol. II, VI Edizione, Emendamento 89;

- ICAO Doc. 4444 ATM/501 Air Traffic Management, XV Edizione, Emendamento 6;
- ICAO Doc. 7030 Regional Supplementary Procedures, V Edizione, Emendamento 9;
- Regolamento di esecuzione (UE) n.923/2012 della Commissione del 26/09/2012 (SERA);
- EUROCONTROL Manual for Aerodrome Flight Information Service (AFIS), Ed. 1.0;
- NATO STANAG 3817 – AATCP-2 Radiotelephony Phraseology (RTF), Edition A, Version 1;
- Aeronautica Militare – Manuale dei Servizi del Traffico Aereo, Edizione 2005, Variante 5;
- Aeronautica Militare – Regole del Volo per il Traffico Aereo Operativo, Edizione 2014.



## 1. PROCEDURE DI COMUNICAZIONE

### 1.1 GENERALITÀ

Le procedure di comunicazione specificate nel presente Capitolo forniscono gli strumenti attraverso i quali i piloti degli aeromobili e il personale a terra comunicano tra di loro. Al fine di garantire la completa e chiara comprensione delle comunicazioni, è fondamentale che le trasmissioni in radiotelefonia siano conformi con le procedure radiotelefoniche e con la fraseologia standard.

### 1.2 TECNICHE DI TRASMISSIONE

1.2.1 Le tecniche di trasmissione di seguito indicate rappresentano un valido ausilio affinché le comunicazioni radiotelefoniche risultino sempre chiare e ben comprensibili.

- a) Prima di effettuare una trasmissione, controllare sempre che il volume del ricevitore sia posizionato al livello ottimale e mantenere l'ascolto sulla frequenza da utilizzare al fine di essere sicuri che non vi siano interferenze con le trasmissioni di un'altra stazione.
- b) Familiarizzare con le tecniche di utilizzo dell'apparato microfonico e mantenere, per quanto possibile, una distanza fissa dal microfono per non creare distorsioni nella trasmissione.
- c) Utilizzare un normale tono di conversazione, parlando in modo chiaro e conciso.
- d) Mantenere un rateo medio di circa cento parole al minuto, oppure un rateo inferiore qualora sia noto che gli elementi trasmessi debbano essere trascritti dalla stazione ricevente.
- e) Mantenere il volume della voce sempre ad un livello costante.
- f) Evitare l'uso eccessivo di termini di cortesia e di conversazioni non-operative.
- g) Premere il pulsante per la trasmissione prima di iniziare a parlare e rilasciarlo soltanto dopo aver completato il messaggio. In ogni caso, non aprire il microfono fino a che non si è pronti a parlare.

1.2.2 I messaggi, generalmente, non dovrebbero contenere più di tre frasi specifiche, compresa un'autorizzazione, un'istruzione o un'informazione, allo scopo di evitare possibili incomprensioni di alcuni elementi della trasmissione.

1.2.3 Dopo aver effettuato una prima chiamata, si dovrebbero attendere almeno dieci secondi prima di ripetere la trasmissione, in maniera da evitare comunicazioni non necessarie nel tempo in cui la stazione ricevente si sta predisponendo per rispondere alla chiamata iniziale.

### 1.3 CATEGORIE DEI MESSAGGI

Le categorie dei messaggi gestiti nel servizio mobile aeronautico, e l'ordine di priorità nelle comunicazioni e nella trasmissione dei messaggi, devono essere stabiliti in accordo alla seguente tabella.

CATEGORIE DEI MESSAGGI E ORDINE DI PRIORITÀ	CHIAMATA
1. Chiamate di emergenza, messaggi di emergenza e traffico in emergenza	MAYDAY
2. Messaggi di urgenza, inclusi i messaggi preceduti dal segnale di trasporto medico	PAN, PAN o PAN, PAN MEDICAL
3. Comunicazioni relative alla radiogoniometria	—
4. Messaggi di sicurezza del volo	—
5. Messaggi meteorologici	—
6. Messaggi di regolarità del volo	—

#### 1.4 LINGUA UTILIZZATA NELLE COMUNICAZIONI BORDO-TERRA

In accordo a quanto riportato nel Regolamento ENAC REGOLE DELL'ARIA ITALIA (RAIT.7010), le comunicazioni radiotelefoniche pertinenti alla fornitura dei servizi di traffico aereo all'interno dello spazio aereo nazionale, devono essere effettuate:

- in lingua inglese, per i voli IFR e i voli VFR condotti al di sopra di FL 195, fatto salvo che la lingua italiana può essere utilizzata qualora faciliti la gestione di situazioni di emergenza;
- in lingua italiana oppure in lingua inglese, per i voli VFR condotti a o al di sotto di FL 195.

#### 1.5 TRASMISSIONE DELLE LETTERE

1.5.1 Quando è necessario effettuare lo *spelling* di una parola, devono essere utilizzate le lettere dell'alfabeto come riportato nella tabella sottostante. Le sillabe sottolineate sono quelle su cui cade l'accento.

LETTERA	PAROLA	PRONUNCIA APPROSSIMATIVA (RAPPRESENTAZIONE ALFABETO LATINO)	FONETICA INTERNAZIONALE
A	ALFA	<u>AL</u> FAH	ˈælfə
B	BRAVO	BRAH <u>VOH</u>	ˈbra:ˈvo
C	CHARLIE	<u>CHAR</u> LEE oppure <u>SHAR</u> LEE	ˈtʃɑ:li oppure ˈʃɑ:li
D	DELTA	<u>DELL</u> TAH	ˈdelta
E	ECO	<u>ECK</u> OH	ˈeko
F	FOX-TROT	<u>FOKS</u> TROT	ˈfɒkstrɒt
G	GOLF	GOLF	gɒlf
H	HOTEL	HO <u>TELL</u>	ho:ˈtel
I	INDIA	<u>IN</u> DEE AH	ˈindiːɑ
J	JULIET	<u>JEW</u> LEE <u>ETT</u>	ˈdʒu:liːˈet
K	KILO	<u>KEY</u> LOH	ˈki:lo
L	LIMA	<u>LEE</u> MAH	ˈli:ma
M	MIKE	MIKE	maik
N	NOVEMBER	NO <u>VEM</u> BER	noˈvembə
O	OSCAR	<u>OSS</u> CAH	ˈɔska
P	PAPA	PAH <u>PAH</u>	pəˈpa
Q	QUEBEC	KEH <u>BECK</u>	keˈbek
R	ROMEO	<u>ROW</u> ME OH	ˈro:miːo
S	SIERRA	SEE <u>AIR</u> RAH	siˈera
T	TANGO	<u>TANG</u> GO	ˈtæŋgo
U	UNIFORM	<u>YOU</u> NEE FORM oppure <u>OO</u> NEE FORM	ˈju:nifɔ:m oppure ˈu:nifɔrm

V	VICTOR	<u>VIK</u> TAH	‘vikta
W	WHISKEY	<u>WISS</u> KEY	‘wiski
X	X-RAY	<u>ECKS</u> RAY	‘eks’rei
Y	YANKEE	<u>YANG</u> KEY	‘jænki
Z	ZULU	<u>ZOO</u> LOO	‘zu:lu:

1.5.2 Nelle comunicazioni vocali, la lettera base del designatore delle rotte ATS deve essere pronunciata in accordo alla tabella precedente, ad eccezione dei prefissi K, U e S, i quali devono essere pronunciati come di seguito indicato:

- a) K – KOPTER
- b) U – UPPER
- c) S – SUPERSONIC

## 1.6 TRASMISSIONE DEI NUMERI IN RADIOTELEFONIA

1.6.1 Nelle comunicazioni in lingua inglese o italiana, come applicabile, i numeri devono essere trasmessi con la pronuncia riportata nella tabella sottostante.

NUMERO	PRONUNCIA IN INGLESE	PRONUNCIA IN ITALIANO
0	ZE-RO	ZÈ-RO
1	WUN	Ù-NO, ÙN
2	TOO	DÙ-E
3	TREE	TRÉ
4	FOW-er	QUÀT-TRO
5	FIFE	CÌN-QUE
6	SIX	SÈI
7	SEV-en	SÈT-TE
8	AIT	ÒT-TO
9	NIN-er	NÒ-VE
10	TEN	DIÈ-CI
11	EE-LE-VEN	ÙN-DI-CI
12	TWELF	DÓ-DI-CI
DECIMAL	DAY-SEE-MAL	DÉ-CI-MA-LI
HUNDRED	HUN-dred	CÈN-TO
THOUSAND	TOU-SAND	MÌ-LA
ONE THOUSAND	WUN-TOU-SAND	MÌL-LE

1.6.2 Tutti i numeri utilizzati per la trasmissione di nominativi radiotelefonici degli aeromobili, prue, piste, direzione del vento e velocità, devono essere trasmessi pronunciando ogni cifra separatamente.

- a) I livelli di volo devono essere trasmessi pronunciando ogni cifra separatamente, ad eccezione dei livelli di volo in centinaia intere.

b) Il regolaggio altimetrico deve essere trasmesso pronunciando ogni cifra separatamente, ad eccezione del regolaggio di 1000 hPa che deve essere trasmesso come ONE THOUSAND/MILLE.

c) Tutti i numeri utilizzati nella trasmissione dei codici trasponder devono essere trasmessi pronunciando ogni cifra separatamente, ad eccezione del trasponder che contiene migliaia intere, nel qual caso l'informazione deve essere trasmessa pronunciando la cifra delle migliaia seguita dalla parola THOUSAND/MILA (ONE THOUSAND/MILLE).

1.6.3 Tutti i numeri utilizzati nella trasmissione di altre informazioni diverse da quelle descritte nel precedente paragrafo 1.6.2, devono essere trasmessi pronunciando ogni cifra separatamente, ad eccezione dei numeri che contengono centinaia e migliaia intere i quali devono essere trasmessi pronunciando ogni cifra del numero di centinaia o migliaia seguito dalla parola HUNDRED/CENTO oppure THOUSAND/MILA (ONE THOUSAND/MILLE), come appropriato. Le combinazioni di migliaia e centinaia intere devono essere trasmesse pronunciando ogni cifra del numero di migliaia, seguito dalla parola THOUSAND/MILA (ONE THOUSAND/MILLE) e il numero delle centinaia, seguito dalla parola HUNDRED/CENTO.

1.6.4 Nell'utilizzo della fraseologia in lingua italiana, le altitudini di volo superiori a 10.000 ft (DIECIMILA) devono essere trasmesse pronunciando il numero di migliaia per intero (es. UNDICI, DODICI, TREDICI, ecc.) seguito dalla parola MILA e, nel caso di combinazioni di migliaia e centinaia intere, il numero delle centinaia, seguito dalla parola CENTO.

1.6.5 Nei casi dove sia necessario chiarire un numero trasmesso come centinaia o migliaia intere, il numero stesso deve essere trasmesso pronunciando ogni cifra separatamente.

AZA 1346	ALITALIA ONE THREE FOUR SIX	ALITALIA UNO TRE QUATTRO SEI
100°	HEADING ONE ZERO ZERO	PRUA UNO ZERO ZERO
080°	HEADING ZERO EIGHT ZERO	PRUA ZERO OTTO ZERO
FL 180	FLIGHT LEVEL ONE EIGHT ZERO	LIVELLO DI VOLO UNO OTTO ZERO
FL 200	FLIGHT LEVEL TWO ZERO ZERO	LIVELLO DI VOLO DUE ZERO ZERO
6400	ALTITUDE SIX THOUSAND FOUR HUNDRED (FEET)	ALTITUDINE SEIMILA QUATTROCENTO (PIEDI)
12500	ALTITUDE ONE TWO THOUSAND FIVE HUNDRED (FEET)	ALTITUDINE DODICIMILA CINQUECENTO (PIEDI)
200°/15kts (G25kts)	WIND TWO ZERO ZERO DEGREES ONE FIVE KNOTS (GUSTING TWO FIVE KNOTS)	VENTO DUE ZERO ZERO GRADI UNO CINQUE NODI (RAFFICHE DUE CINQUE NODI)
4220	SQWAK FOUR TWO TWO ZERO	SQWAK QUATTRO DUE DUE ZERO
7000	SQWAK SEVEN THOUSAND	SQWAK SETTEMILA
2000	VISIBILITY TWO THOUSAND (METRES)	VISIBILITÀ DUEMILA (METRI)
27	RUNWAY TWO SEVEN	PISTA DUE SETTE
1018	QNH ONE ZERO ONE EIGHT (hPa)	QNH UNO ZERO UNO OTTO (hPa)
1000	QNH ONE THOUSAND (hPa)	QNH MILLE (hPa)

1.6.6 Le informazioni riguardanti il *rilevamento polare*<sup>1</sup> di un oggetto o di un conflitto di traffico, fornite mediante le indicazioni del quadrante dell'orologio, devono essere trasmesse pronunciando le cifre insieme come di seguito riportato.

			NINE O'CLOCK	A ORE NOVE
			ELEVEN O'CLOCK	A ORE UNDICI
			FOUR O'CLOCK	A ORE QUATTRO

1.6.7 I numeri che contengono decimali devono essere trasmessi come prescritto nel precedente para 1.6.1, con le cifre decimali nella sequenza prevista indicate dalla parola DECIMAL/DECIMALI.

1.6.8 Indipendentemente dalla spaziatura dei canali utilizzata (25kHz o 8,33kHz), l'indicazione delle frequenze VHF nelle comunicazioni deve essere fatta utilizzando tutte le sei (6) cifre, tranne quando le due cifre finali della frequenza sono entrambi zero (0), nel qual caso possono essere trasmesse soltanto le prime quattro (4) cifre.

118.000	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO	UNO UNO OTTO DECIMALI ZERO
118.010	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ONE ZERO	UNO UNO OTTO DECIMALI ZERO UNO ZERO
118.025	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO TWO FIVE	UNO UNO OTTO DECIMALI ZERO DUE CINQUE
120.500	ONE TWO ZERO DECIMAL FIVE	UNO DUE ZERO DECIMALI CINQUE
133.075	ONE THREE THREE DECIMAL ZERO SEVEN FIVE	UNO TRE TRE ZERO SETTE CINQUE

## 1.7 TRASMISSIONE DELL'ORARIO

Nella trasmissione dell'orario, normalmente, vengono indicati soltanto i minuti primi, tuttavia l'ora dovrebbe essere sempre inclusa qualora possano esserci possibilità di confusione. A meno che diversamente specificato, deve essere utilizzato l'orario UTC.

Lo *stop orario*<sup>2</sup> deve essere fornito al minuto primo più vicino e deve essere preceduto dalla parola TIME/ORARIO. La mezzanotte può essere riportata con l'orario 2400 se indica la fine del giorno, oppure con l'orario 0000 se indica l'inizio del giorno.

0621	(TIME) TWO ONE (or ZERO SIX TWO ONE)	(ORARIO) DUE TRE (o ZERO SEI DUE UNO)
2136	(TIME) THREE SIX (or TWO ONE THREE SIX)	(ORARIO) TRE SEI (o DUE UNO TRE SEI)
1300	(TIME) ONE THREE ZERO ZERO	(ORARIO) UNO TRE ZERO ZERO

## 1.8 PAROLE E FRASI DI PROCEDURA

Le seguenti parole e frasi devono essere utilizzate nelle comunicazioni radiotelefoniche, come appropriato, con il significato riportato.

ACKNOWLEDGE	ACCUSATE IL RICEVUTO	"Comunicatemi che avete ricevuto e compreso questo messaggio".
AFFIRM	AFFERMO	"Sì".

<sup>1</sup> Il rilevamento polare (*relative bearing*) è l'angolo formato tra la prua dell'aeromobile e la congiungente aeromobile-oggetto, misurato in senso orario (La prua dell'aeromobile coincide con le ore 12 del quadrante).

<sup>2</sup> Termine utilizzato per indicare la sincronizzazione dell'orario fornito dall'ente ATS agli aeromobili.

APPROVED	APPROVATO	"È accordato il permesso per svolgere l'azione proposta".
BREAK	BREAK	"In tal modo indico la separazione tra le porzioni del messaggio". (Deve essere utilizzato quando non esiste una chiara distinzione tra il testo e altre parti del messaggio)
BREAK BREAK	BREAK BREAK	"In tal modo indico la separazione tra i messaggi trasmessi a differenti aeromobili in un ambiente con alta densità di traffico aereo".
CANCEL	CANCELLATE	"Annullate l'autorizzazione precedentemente trasmessa".
CHECK	VERIFICATE	"Esaminate un sistema o una procedura". (Non si attende normalmente alcuna risposta)
CLEARED	AUTORIZZATI	"Autorizzato a procedere secondo le condizioni specificate".
CONFIRM	CONFERMATE	"Richiediamo la verifica di (autorizzazione, istruzione, azione, informazione).
CONTACT	CONTATTATE	"Stabilite il contatto radio con ..."
CORRECT	CORRETTO	"Corretto."
CORRECTION...	CORREZIONE...	"Un errore è stato commesso in questa trasmissione (o nel messaggio indicato); La versione corretta è..."
DISREGARD	DISREGARD	"Considerate la trasmissione come non inviata."
HOW DO YOU READ?	COME RICEVETE?	"Qual è intelligibilità della mia trasmissione?"
I SAY AGAIN	RIPETO	"Ripeto per chiarezza o per enfasi."
MAINTAIN	MANTENETE	"Continuate in accordo alla(e) condizione(i) specificata(e)" oppure nel suo significato letterale, es. "Maintain VFR/Mantenete VFR"
MONITOR	MONITORATE	"Mantenete l'ascolto sulla (frequenza)."
NEGATIVE	NEGATIVO	"No", "Permesso non accordato", "Non è corretto".
OVER	PASSO	"La trasmissione è terminata e rimaniamo in attesa di una vostra risposta." <i>Nota. – Non utilizzato nelle comunicazioni VHF.</i>
OUT	CHIUDO	"Questo scambio di trasmissioni è terminato e non si attende risposta." <i>Nota. – Non utilizzato nelle comunicazioni VHF.</i>
READ BACK	READ BACK	"Ripetete tutto, oppure una parte specificata, di questo messaggio esattamente com'è stato ricevuto."
RECLEARED	RIAUTORIZZATI	"E' stato effettuato un cambiamento all'ultima vostra autorizzazione e questa nuova autorizzazione sostituisce la precedente o parte di essa."
REPORT	RIPORTATE	"Comunicatemi la seguente informazione..."
REQUEST	RICHIEDIAMO	"Gradirei conoscere..." oppure "Desidererei ottenere..."
ROGER	RICEVUTO	"Ho ricevuto tutta la vostra ultima trasmissione." <i>Nota. – Non si deve impiegare in alcuna circostanza in cui deve essere fornita una risposta ad una richiesta di READ BACK oppure una risposta diretta affermativa (AFFIRM) o negativa (NEGATIVE).</i>

SAY AGAIN	RIPETETE	"Ripetete tutto, oppure la seguente parte, della vostra ultima trasmissione."
SPEAK SLOWER	PARLATE PIÙ LENTAMENTE	"Riducete il vostro rateo di trasmissione."
STANDBY	STANDBY	"Attendete e vi richiamerò."
UNABLE	IMPOSSIBILITATI	"Non posso ottemperare alla vostra richiesta, istruzione o autorizzazione".
WILCO	WILCO	[Abbreviazione di "will comply"] "Ho compreso il vostro messaggio e mi atferò ad esso."
WORDS TWICE	PAROLE DOPPIE	a) Come richiesta: "La comunicazione è difficile. Per favore trasmettete ogni parola o gruppo di parole due volte" b) Come informazione: "Fino a quando la comunicazione rimane difficile, ogni parola o gruppo di parole in questo messaggio sarà ripetuto due volte"

### 1.9 NOMINATIVI RADIOTELEFONICI DELLE STAZIONI AERONAUTICHE

Le stazioni aeronautiche devono essere identificate con il nome della località seguito da un suffisso indicante l'ente o il servizio fornito (es. "ANZIO APPROACH/AVVICINAMENTO"), come riportato nella tabella seguente. Il nome della località o dell'ente/servizio può essere omesso qualora sia stato stabilito un livello di comunicazione soddisfacente.

Centro di controllo d'area	CONTROL	CONTROLLO
Radar (generico)	RADAR	RADAR (pron. RÀ-DAR)
Controllo di avvicinamento	APPROACH	AVVICINAMENTO
Controllo di avvicinamento radar - arrivi	ARRIVAL	ARRIVI
Controllo di avvicinamento radar - partenze	DEPARTURE	PARTENZE
Controllo di aeroporto	TOWER	TORRE
Controllo dei movimenti al suolo	GROUND	GROUND
Emissione delle autorizzazioni	DELIVERY	DELIVERY
Avvicinamento radar di precisione	PRECISION	PRECISIONE
Stazione radiogoniometrica	HOMER	GONIO
Servizio informazioni volo	INFORMATION	INFORMAZIONI
Controllo dei piazzali di parcheggio	APRON	APRON
Ufficio operazioni volo di compagnia	DISPATCH	DISPATCH
Stazione aeronautica	RADIO	RADIO (pron. RÀ-DIO)
Servizio informazioni volo aeroportuale (AFIS)	INFORMATION	INFORMAZIONI

### 1.10 NOMINATIVI RADIOTELEFONICI DEGLI AEROMOBILI

#### 1.10.1 Nominativo completo

Il nominativo radiotelefonico completo di un aeromobile deve corrispondere ad una delle seguenti tipologie.

Tipo A – I caratteri corrispondenti alle marche di registrazione	IACRT
--	-------

dell'aeromobile	N789656
Tipo B – Il designatore telefonico dell'operatore seguito dagli ultimi quattro caratteri delle marche di registrazione dell'aeromobile	AZA (ALITALIA) GDCB AEY (AIRITALY) CARV
Tipo C – Il designatore telefonico dell'operatore seguito dal numero del volo.	AZA (ALITALIA) 2064 AEY (AIRITALY) 341

### 1.10.2 Nominativo ridotto

I nominativi radiotelefonici riportati nel precedente paragrafo, ad eccezione del Tipo C, possono essere abbreviati nelle circostanze indicate nel successivo para. 1.11.3.

Tipo A – I primi caratteri delle marche di registrazione e almeno gli ultimi due caratteri del nominativo	IRT N56
Tipo B – Il designatore telefonico dell'operatore seguito da almeno gli ultimi due caratteri del nominativo	AZA (ALITALIA) CB AEY (AIRITALY) TR
Tipo C – Nessuna forma abbreviata	

### 1.10.3 Nominativo degli aeromobili di Stato

- a) Il nominativo radiotelefonico utilizzato dagli aeromobili di Stato che operano con piano di volo GAT è costituito dal codice tri-letterale ICAO (Doc. 8585), se assegnato, seguito dal numero del volo. In assenza di tale codifica, il nominativo è formato dalla lettera "I" seguita dalle ultime quattro cifre della matricola militare dell'aeromobile.
- b) Il nominativo radiotelefonico utilizzato dagli aeromobili di Stato che operano con piano di volo OAT è costituito dal nominativo assegnato a ciascun Reparto di volo seguito da due cifre che identificano il numero della missione, oppure dalla lettera "A" seguita da tre cifre che indicano il numero della missione. Ove non sia stato assegnato un nominativo di Reparto, la missione utilizzerà il nominativo "MIX" seguito da tre cifre.
- c) Gli aeromobili di Stato impiegati in operazioni di pronto intervento per sicurezza pubblica, dogana e protezione civile (Polizia di Stato, Carabinieri, Guardia di Finanza, Protezione Civile, Corpo Forestale dello Stato) utilizzano, alla prima comunicazione con l'ente ATS, il suffisso "BAT" (Buster Air Traffic) dopo il nominativo radiotelefonico completo.

Nominativi GAT	IAM3109	ITALIAN AIR FORCE THREE ONE ZERO NINE
	MMI459	ITALIAN NAVY FOUR FIVE NINE
	I6437	INDIA SIX FOUR THREE SEVEN
Nominativi OAT	LINCE03	LINCE ZERO THREE
	A910	ALFA NINE ONE ZERO
	MIX301	MISSION THREE ZERO ONE
Nominativi BAT	POLI20 BAT	POLI TWO ZERO BAT
	FIAMMA21 BAT	FIAMMA TWO ONE BAT

### 1.10.4 Nominativo degli elicotteri impiegati in operazioni HEMS

Gli elicotteri impiegati nel servizio medico di emergenza HEMS (Helicopter Emergency Medical Service), utilizzano il nominativo PEGASO, seguito da due cifre assegnate su base regionale.

Nominativi HEMS	PEGASO 03	PEGASO ZERO THREE
-----------------	-----------	-------------------

### 1.10.5 Nominativo degli aeromobili impiegati in operazioni di ricerca e soccorso (SAR)

Il nominativo radiotelefonico utilizzato dagli aeromobili impiegati in operazioni di ricerca e soccorso è composto dalla parola "RESCUE" seguita, in sequenza, dalle lettere:

- a) "I" per Italia; e
- b) "L" se l'intervento è coordinato dal RCC dell'Aeronautica Militare; oppure
- c) "M" se l'intervento è coordinato dal MRCC della Capitaneria di Porto; e
- d) un'ulteriore lettera, da "A" a "Z", indicante l'ordine di intervento nell'arco della giornata.

Nominativi SAR	RESCUEILA RESCUEIMB	RESCUE INDIA LIMA ALFA RESCUE INDIA MIKE BRAVO
----------------	------------------------	---

### 1.10.6 Nominativo degli aeromobili impiegati in operazioni antincendio boschivo (AIB)

Il nominativo radiotelefonico utilizzato dagli aeromobili impegnati nello spegnimento degli incendi boschivi, è composto dalle lettere "ISSL" seguite dal numero della missione.

Nominativi AIB	ISSL05	INDIA SIERRA SIERRA LIMA ZERO FIVE
----------------	--------	---------------------------------------

## 1.11 PROCEDURE RADIOTELEFONICHE

1.11.1 Un aeromobile non deve cambiare il proprio nominativo radiotelefonico durante il volo. Tuttavia, quando esiste la possibilità di confusione a causa della presenza di altri aeromobili con nominativi simili (nei numeri o nei caratteri), l'ente ATS può istruire un pilota a cambiare temporaneamente il proprio nominativo radiotelefonico. Tranne che per ragioni di sicurezza del volo, nessuna trasmissione deve essere diretta ad un aeromobile durante il decollo, durante l'ultimo tratto dell'avvicinamento finale oppure durante la corsa di decelerazione dopo l'atterraggio.

### 1.11.2 Stabilire una comunicazione radiotelefonica

- a) I nominativi radiotelefonici completi devono essere sempre utilizzati quando si stabilisce una comunicazione. Per stabilire una comunicazione gli aeromobili devono iniziare la loro chiamata con il nominativo della stazione chiamata, seguito dal nominativo della stazione chiamante.
- b) La risposta alla chiamata di cui sopra deve includere il nominativo della stazione chiamante seguito dal nominativo della stazione che risponde, e deve essere considerato un invito a procedere con la trasmissione da parte della stazione chiamante.
- c) Le comunicazioni devono iniziare con una chiamata e una risposta, a meno che vi sia la certezza che la stazione chiamata riceverà la comunicazione, per cui si può trasmettere il messaggio senza attendere alcuna risposta da parte della stazione chiamata.

...per stabilire la comunicazione	<i>(unit identification) (aircraft identification)</i>	<i>(nominativo ente) (nominativo aeromobile)</i>
...per rispondere e invitare a continuare la comunicazione	<i>(aircraft identification) (unit identification)</i>	<i>(nominativo aeromobile) (nominativo ente)</i>
...in caso non sia stato compreso il nominativo della stazione chiamante	STATION CALLING <i>(station called)</i> SAY AGAIN YOUR CALL SIGN	STAZIONE CHIAMANTE <i>(stazione chiamata)</i> RIPETETE IL VOSTRO NOMINATIVO

### 1.11.3 Comunicazioni radiotelefoniche successive

- a) I nominativi radiotelefonici ridotti, riportati nel precedente para. 1.10.2, devono essere utilizzati soltanto dopo aver stabilito una soddisfacente comunicazione bilaterale e qualora non sussistano possibilità di confusione. Un aeromobile deve utilizzare il proprio nominativo radiotelefonico abbreviato soltanto dopo che gli sia stato richiesto dalla stazione aeronautica.
- b) Alla trasmissione di un'autorizzazione e della relativa richiesta di *read back*, i controllori e i piloti devono sempre far seguire il nominativo dell'aeromobile al quale l'autorizzazione è diretta. Per altre situazioni, diverse dalla suddetta, dopo aver stabilito il contatto radio bilaterale la comunicazione bilaterale continua deve essere consentita senza ulteriori identificativi o chiamate fino al termine del contatto.

## 1.12 TRASFERIMENTO DELLE COMUNICAZIONI VHF

1.12.1 Un aeromobile deve essere avvisato dall'appropriato ente ATS circa il trasferimento da una frequenza radio ad un'altra, in accordo alle procedure stabilite. In caso di assenza di tale comunicazione, l'aeromobile deve informare l'ente ATS prima che il trasferimento abbia luogo.

1.12.2 Le informazioni relative all'inizio e al termine del contatto radio su una frequenza VHF, devono essere trasmesse da un aeromobile, in accordo a quanto prescritto dal ANSP responsabile della fornitura dei servizi e approvato dall'ENAC.

## 1.13 PROCEDURE RADIOTELEFONICHE PER IL CAMBIO DI FREQUENZA NELLE COMUNICAZIONI BORDO-TERRA

1.13.1 A meno che diversamente prescritto dal ANSP responsabile per la fornitura dei servizi e approvato dall'ENAC, la chiamata iniziale ad un ente ATS dopo il cambio del canale di comunicazione bordo-terra deve contenere i seguenti elementi:

- a) nominativo dell'ente ATS chiamato;
- b) nominativo radiotelefonico e, per gli aeromobili della categoria *heavy*, la parola "HEAVY" o "SUPER" se l'aeromobile è stato così classificato dalla competente autorità;
- c) livello, inclusi i livelli attraversati e autorizzati, qualora non stia mantenendo il livello autorizzato;
- d) velocità, se assegnata dall'ATC; e
- e) ulteriori elementi, come richiesto dal ANSP responsabile per la fornitura dei servizi e approvato dall'ENAC.

1.13.2 I piloti devono fornire le informazioni di livello riferite ai 30 m o 100 ft interi più prossimi, come da indicazioni dell'altimetro di bordo.

### 1.13.3 Chiamata iniziale ad una torre di controllo di aeroporto

Per gli aeromobili che usufruiscono del servizio di controllo di aeroporto, la chiamata iniziale deve contenere:

- a) nominativo dell'ente ATS chiamato;

- b) nominativo radiotelefonico e, per gli aeromobili della categoria *heavy*, la parola "HEAVY" o "SUPER" se l'aeromobile è stato così classificato dalla competente autorità;
- c) posizione; e
- d) ulteriori elementi, come richiesto dal ANSP responsabile per la fornitura dei servizi e approvato dall'ENAC.

#### 1.14 PROVA DELLE COMUNICAZIONI

Le trasmissioni radio effettuate per provare la qualità delle comunicazioni, devono avere una durata minima necessaria per raggiungere il loro scopo (almeno 10 secondi) e devono essere chiaramente identificabili per non essere confuse con le altre comunicazioni.

...interrogazione, per provare le comunicazioni	<i>(identification of the aeronautical station) (aircraft identification) RADIO CHECK (frequency being used)</i>	<i>(nominativo della stazione aeronautica) (nominativo aeromobile) PROVA RADIO (frequenza in uso)</i>
...risposta, con indicazioni dell'intelligibilità della comunicazione	<i>(aircraft identification) (identification of the aeronautical station) (information regarding the readability of the transmission):</i>	<i>(nominativo aeromobile) (nominativo della stazione aeronautica) (informazioni sull'intelligibilità della trasmissione):</i>
...scala di intelligibilità	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. UNREADABLE</li> <li>2. READABLE NOW AND THEN</li> <li>3. READABLE WITH DIFFICULTY</li> <li>4. READABLE</li> <li>5. PERFECTLY READABLE</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. INCOMPRESIBILE</li> <li>2. COMPRESIBILE A TRATTI</li> <li>3. COMPRESIBILE CON DIFFICOLTÀ</li> <li>4. COMPRESIBILE</li> <li>5. PERFETTAMENTE COMPRESIBILE</li> </ol>

#### 1.15 SCAMBIO DI COMUNICAZIONI

1.15.1 Le comunicazioni devono essere chiare ed inequivocabili, utilizzando la fraseologia standard quando disponibile.

- a) L'accusa di ricevuto di un messaggio, quando trasmessa da un aeromobile, deve comprendere il nominativo radiotelefonico dell'aeromobile stesso.
- b) Quando l'accusa di ricevuto viene trasmessa da un ente ATS ad un aeromobile, essa deve comprendere il nominativo radiotelefonico dell'aeromobile seguito, se ritenuto necessario, dal nominativo radiotelefonico dell'ente ATS.

##### 1.15.2 Fine della conversazione

Ogni conversazione radiotelefonica deve essere conclusa dall'ente ATS ricevente oppure dall'aeromobile, utilizzando il proprio nominativo radiotelefonico.

##### 1.15.3 Correzioni e ripetizioni

Quando è necessario, da parte di una stazione aeronautica, correggere il messaggio trasmesso oppure quando un aeromobile richiede la ripetizione del messaggio ricevuto, devono essere utilizzate le frasi riportate nella tabella sottostante.

quando è stato commesso un errore durante la trasmissione	CORRECTION...( <i>last correct group or phrase repeated</i> ) ( <i>correct version</i> )	CORREZIONE...( <i>ultimo gruppo o frase corretta ripetuta</i> ) (versione corretta)
...se, per una più efficace correzione, è necessaria la ripetizione dell'intero messaggio trasmesso	CORRECTION, I SAY AGAIN...( <i>entire message</i> )	CORREZIONE, RIPETO...( <i>intero messaggio</i> )
...se la stazione ricevente è in dubbio sulla correttezza di una parte oppure dell'intero messaggio ricevuto	<u>SAY AGAIN</u> ( <i>wind, altimeter, runway, frequency, or entire message</i> ).	<u>RIPETETE</u> ( <i>vento, regolaggio altimetro, pista, frequenza, o intero messaggio</i> ).
...se è richiesta la ripetizione di una parte del messaggio ricevuto	<u>SAY AGAIN ALL BEFORE</u> ...( <i>first word satisfactorily received</i> ) <u>SAY AGAIN ALL AFTER</u> ...( <i>last word satisfactorily received</i> ) <u>SAY AGAIN</u> ...( <i>word before missing portion</i> ) <u>TO</u> ...( <i>word after missing portion</i> ).	<u>RIPETETE TUTTO PRIMA DI</u> ...( <i>prima parola compresa</i> ) <u>RIPETETE TUTTO DOPO</u> ... ( <i>ultima parola compresa</i> ) <u>RIPETETE DA</u> ...( <i>parola precedente alla parte non ricevuta</i> ) <u>A</u> ...( <i>parola successiva alla parte non ricevuta</i> )
successivamente al "read-back", se sono stati rilevati errori di ripetizione	NEGATIVE, I SAY AGAIN ( <i>correct version of the items concerned</i> )	NEGATIVO, RIPETO (versione corretta degli elementi interessati)

### 1.16 UTILIZZO DELLA TRASMISSIONE ALL'ARIA

1.16.1 Quando un aeromobile non riesce a stabilire il contatto radio sulla frequenza designata, sulla frequenza precedentemente utilizzata oppure su un altro canale specifico per la rotta, e non riesce a stabilire la comunicazione con l'appropriato ente ATS, con altri enti ATS o con altri aeromobili, utilizzando tutti i mezzi disponibili, l'aeromobile deve trasmettere il suo messaggio, ripetuto due volte, sulla(e) frequenza(e) designata(e), preceduto dalla parola "TRANSMITTING BLIND/TRASMISSIONE ALL'ARIA" includendo, se necessario, il nominativo della stazione aeronautica a cui il messaggio è diretto.

1.16.2 Quando un aeromobile è impossibilitato a stabilire una comunicazione a causa di un'avaria al ricevitore, questi deve trasmettere, sulla frequenza utilizzata, i rapporti pianificati o di posizione, ripetuti due volte, preceduti dalla frase "TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE/TRASMISSIONE ALL'ARIA PER AVARIA AL RICEVITORE". Inoltre, dovranno essere fornite informazioni riguardanti lo stimato della successiva chiamata all'ente ATS e le intenzioni per la prosecuzione del volo.

...in caso di impossibilità a ristabilire un precedente contatto radio con una stazione aeronautica	<u>TRANSMITTING BLIND</u> ( <i>intended message repeated twice</i> ) [ <i>aeronautical station</i> ]	<u>TRASMISSIONE ALL'ARIA</u> ( <i>messaggio pianificato ripetuto due volte</i> ) [ <i>stazione aeronautica</i> ]
...in caso di avaria all'apparato ricevente di bordo, per trasmettere rapporti di posizione	<u>TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE</u> ( <i>intended message repeated twice</i> ) <u>NEXT REPORT AT</u> ( <i>time</i> ), [ <i>intentions of pilot in command about the continuation of the flight</i> ]	<u>TRASMISSIONE ALL'ARIA PER AVARIA AL RICEVITORE</u> ( <i>messaggio pianificato ripetuto due volte</i> ), <u>PROSSIMO RIPORTO A</u> ( <i>orario</i> ) [ <i>intenzioni del pilota responsabile circa la prosecuzione del volo</i> ]

### 1.17 IMPIEGO DELLA TECNICA DI RILANCIO DELLE COMUNICAZIONI

1.17.1 Qualora un ente ATS non riesca a stabilire un contatto con un aeromobile, dopo vari tentativi di chiamata sulla frequenza sulla quale vi era la ragionevole certezza che l'aeromobile stesso fosse in ascolto, deve:

- a) richiedere ad altri enti ATS di prestare assistenza chiamando l'aeromobile e, se necessario, rilanciando i messaggi ; e
- b) richiedere agli aeromobili sulla rotta di tentare di stabilire una comunicazione con l'aeromobile e, se necessario, rilanciare i messaggi.

1.17.2 Le procedure appena descritte possono trovare applicazione anche:

- a) su richiesta dell'ente ATS interessato;
- b) quando la prevista comunicazione da parte di un aeromobile non è stata ricevuta entro un periodo di tempo tale da far presupporre il verificarsi di un'avaria radio.

### 1.18 PROCEDURE DI COMUNICAZIONE SPECIFICHE

#### 1.18.1 Movimento dei veicoli

La fraseologia utilizzata per i movimenti dei veicoli sull'area di manovra, ad esclusione dei trattori per il traino, deve essere la stessa fraseologia utilizzata per i movimenti al suolo degli aeromobili, ad eccezione delle istruzioni di rullaggio, dove la parola "TAXI/RULLATE" deve essere sostituita dalla parola "PROCEED/PROCEDETE".

#### 1.18.2 Indicazione della categoria di turbolenza di scia

- a) Per gli aeromobili della categoria di turbolenza di scia *heavy*, al primo contatto con l'ente ATS, deve essere inclusa la parola "HEAVY" immediatamente dopo il nominativo radiotelefonico dell'aeromobile.
- b) Per determinati aeromobili della categoria di turbolenza di scia *heavy*, al primo contatto con l'ente ATS, deve essere inclusa la parola "SUPER" immediatamente dopo il nominativo radiotelefonico dell'aeromobile.

#### 1.18.3 Deviazioni per condizioni meteorologiche

Qualora le condizioni meteorologiche rendano obbligatoria una deviazione dalla rotta pianificata, alla prima chiamata all'ente ATC, il pilota può trasmettere la frase "WEATHER DEVIATION REQUIRED/DEVIAZIONE NECESSARIA PER CONDIMETEO" preceduta, se necessario, dalla chiamata di urgenza "PAN PAN" (vedere successivo para 1.19).

...per avvisare l'ATC di una deviazione obbligatoria per avverse condizioni	[PAN PAN (preferably spoken three times)] WEATHER DEVIATION REQUIRED	[PAN PAN (preferibilmente ripetuto tre volte)] DEVIAZIONE NECESSARIA PER CONDIMETEO
---	--	---

### 1.19 PROCEDURE DI COMUNICAZIONE RADIOTELEFONICA IN SITUAZIONI DI PERICOLO E DI URGENZA

1.19.1 Il traffico in pericolo e in urgenza deve comprendere, rispettivamente, tutti i messaggi relativi a situazioni di pericolo e di urgenza. Le condizioni di pericolo e di urgenza sono così definite:

PERICOLO (DISTRESS): una situazione in cui esiste un rischio derivante da un pericolo grave e/o imminente e che richiede assistenza immediata.

URGENZA (URGENCY): una situazione riguardante la sicurezza di un aeromobile o altro veicolo, o di alcune persone a bordo o in vista, ma che non richiede assistenza immediata.

1.19.2 Il segnale di pericolo "MAYDAY" e quello di urgenza "PAN PAN" devono essere utilizzati, rispettivamente, all'inizio della prima comunicazione di pericolo e di urgenza, preferibilmente ripetuti tre volte.

1.19.3 I messaggi diretti ad un aeromobile in situazione di pericolo o di urgenza devono essere ridotti al minimo, in termini di quantità e di contenuti, come richiesto dalla situazione.

1.19.4 Se l'ente ATS contattato dall'aeromobile in pericolo o urgenza, non conferma l'avvenuta ricezione del messaggio stesso, altri enti ATS dovranno prestare l'assistenza richiesta.

1.19.5 Il traffico in pericolo e in urgenza deve essere mantenuto, per quanto possibile, sulla frequenza fino a quel momento utilizzata fintantoché non vi sia la certezza che un'assistenza migliore possa essere fornita mediante il trasferimento di tale traffico su un'altra frequenza.

1.19.6 Nelle comunicazioni di pericolo e di urgenza, generalmente, le trasmissioni radiotelefoniche devono essere effettuate lentamente e distintamente, pronunciando ogni parola in maniera chiara per facilitarne la trascrizione.

1.19.7 Imposizione del silenzio radio

L'aeromobile in pericolo o l'ente ATS interessato possono imporre l'interruzione delle comunicazioni radio a tutte le stazioni del servizio mobile nell'area oppure a qualsiasi stazione che interferisce con il traffico in pericolo, come richiesto dalle circostanze.

1.19.8 Termine delle comunicazioni di pericolo e del silenzio radio

- a) Quando un aeromobile non è più in pericolo, esso deve trasmettere un messaggio che cancella la condizione di pericolo.
- b) Quando l'ente ATS che ha gestito le comunicazioni del traffico in pericolo diviene consapevole che la situazione di pericolo è terminata, esso deve intraprendere azioni immediate affinché tale informazione sia resa disponibile, al più presto possibile, all'ente ATS interessato e all'operatore interessato, o suo rappresentante, in base agli accordi prestabiliti.

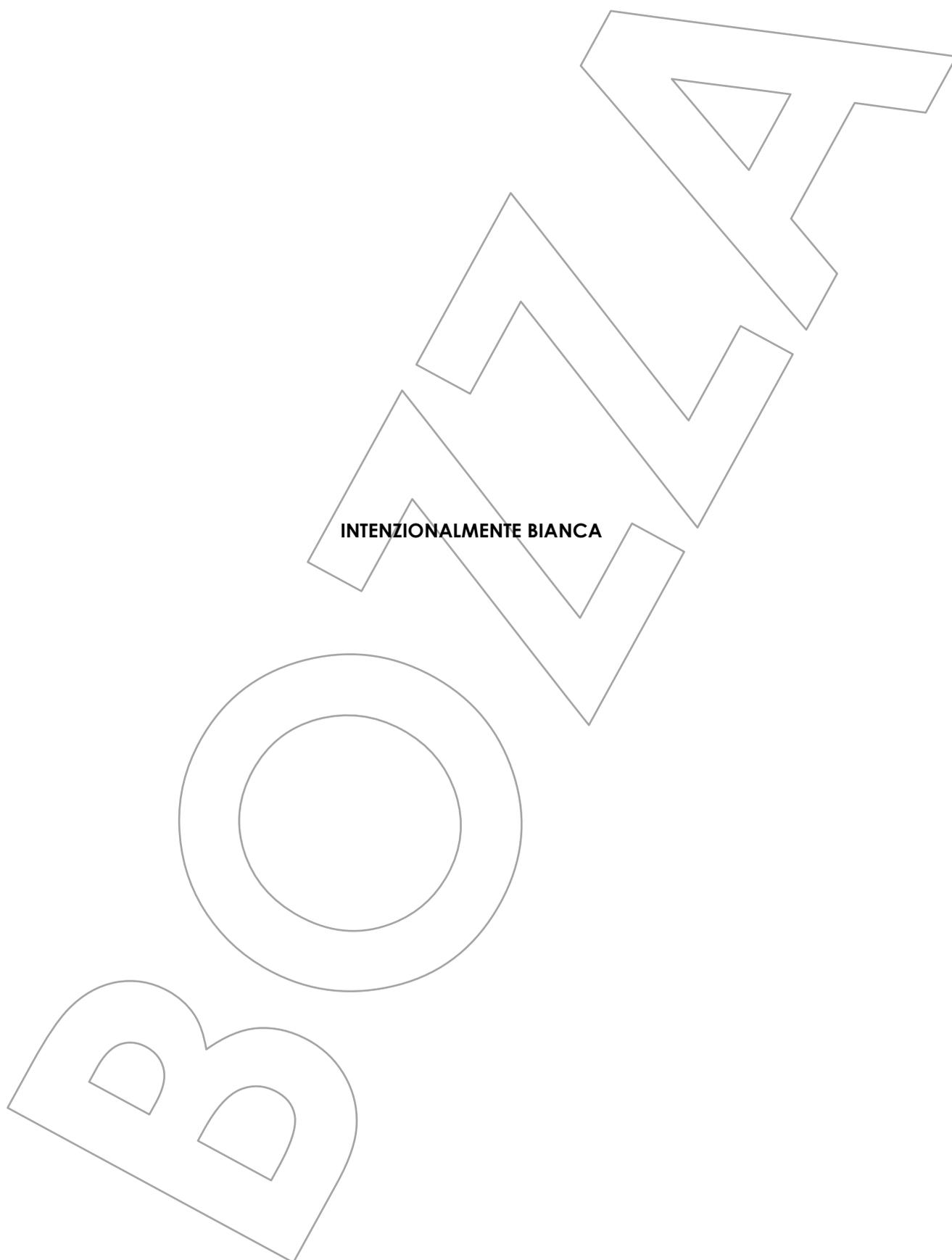
...per effettuare chiamate di emergenza, messaggi di pericolo e traffico in emergenza	<u>MAYDAY (preferably spoken three times)</u> and the following elements spoken, if possible, in the following order: 1. <u>(ATS unit identification)</u> 2. <u>(aircraft identification)</u> 3. <u>(nature of the distress condition)</u> 4. <u>(intention of the pilot-in-</u>	<u>MAYDAY (preferibilmente ripetuto tre volte)</u> e i seguenti elementi trasmessi, se possibile, nel seguente ordine: 1. <u>(nominativo ente ATS)</u> 2. <u>(nominativo aeromobile)</u> 3. <u>(natura della situazione di pericolo)</u> 4. <u>(intenzioni del pilota responsabile)</u>
---	---	--

<p>...per effettuare chiamate di urgenza, messaggi di urgenza e traffico in urgenza</p>	<p><u>command</u></p> <p>5. <u>(present position, level, heading)</u></p> <p>PAN PAN (preferably spoken three times)</p> <p>and the following elements spoken, if possible, in the following order:</p> <p>1. <u>(ATS unit identification)</u></p> <p>2. <u>(aircraft identification)</u></p> <p>3. <u>(nature of the urgency condition)</u></p> <p>4. <u>(intention of the pilot-in-command)</u></p> <p>5. <u>(present position, level, heading)</u></p> <p>6. <u>[any other useful information]</u></p>	<p>5. <u>(posizione attuale, livello, prua)</u></p> <p>PAN PAN (preferibilmente ripetuto tre volte)</p> <p>e i seguenti elementi trasmessi, se possibile, nel seguente ordine:</p> <p>1. <u>(nominativo ente ATS)</u></p> <p>2. <u>(nominativo aeromobile)</u></p> <p>3. <u>(natura della situazione di urgenza)</u></p> <p>4. <u>(intenzioni del pilota responsabile)</u></p> <p>5. <u>(posizione attuale, livello, prua)</u></p> <p>6. <u>[ogni altra informazione utile]</u></p>
<p>...per imporre il silenzio radio</p>	<p><u>(aeronautical station call sign)</u> (or TO ALL STATION) STOP TRANSMITTING, MAYDAY</p>	<p><u>(nominativo stazione aeronautica)</u> (o A TUTTE LE STAZIONI) SILENZIO RADIO, MAY DAY IN CORSO</p>
<p>...per comunicare che la situazione di pericolo non è più in atto</p>	<p><u>(aeronautical station call sign)</u> (or TO ALL STATION) DISTRESS TRAFFIC ENDED</p>	<p><u>(nominativo stazione aeronautica)</u> (o A TUTTE LE STAZIONI) SITUAZIONE DI PERICOLO TERMINATA</p>

#### 1.19.9 Azioni da parte di un aeromobile impiegato per il trasporto medico

Allo scopo di consentire l'identificazione di un aeromobile impiegato per il trasporto medico, alla trasmissione del segnale di urgenza "PAN PAN", preferibilmente ripetuto tre volte, deve seguire il segnale per il trasporto medico "MEDICAL" (pron. MAY-DEE-CAL). L'impiego dei segnali appena descritti, denota che il messaggio che segue riguarda un trasporto medico protetto, in accordo alla Convenzione di Ginevra del 1949 e ai Protocolli Aggiuntivi.

<p>...per trasmettere i messaggi riguardanti un trasporto medico</p>	<p>PAN PAN (preferably spoken three times) MEDICAL</p> <p>and the following data:</p> <p>1. <u>(call sign or other recognized means of identification of the medical transports)</u></p> <p>2. <u>(position)</u></p> <p>3. <u>(number and type of the medical transports)</u></p> <p>4. <u>(intended route)</u></p> <p>5. <u>(estimated time en route, of departure, of arrival, as appropriate)</u></p> <p>6. <u>[any other useful information (level) (frequencies) (languages used) (SSR modes and codes)]</u></p>	<p>PAN PAN (preferibilmente ripetuto tre volte) MEDICAL</p> <p>e i seguenti dati:</p> <p>1. <u>(nominativo radio o altro mezzo di identificazione del trasporto medico riconosciuto)</u></p> <p>2. <u>(posizione)</u></p> <p>3. <u>(numero e tipo di trasporto medico)</u></p> <p>4. <u>(rotta pianificata)</u></p> <p>5. <u>(orario stimato in rotta, di decollo o di atterraggio, come appropriato)</u></p> <p>6. <u>[ogni altra informazione utile (livello) (frequenze) (linguaggi utilizzati) (modi e codici SSR)]</u></p>
--	---	---



## 2. FRASEOLOGIA GENERALE

### 2.1 INTRODUZIONE

2.1.1 La fraseologia standard deve essere utilizzata in tutte le situazioni per le quali è stata specificata. Soltanto quando la fraseologia standard non riesce a soddisfare una determinata trasmissione, può essere impiegato il linguaggio corrente (inglese o italiano, come applicabile) utilizzando messaggi quanto più chiari e concisi possibile ed evitando espressioni che possano essere fonte di potenziale confusione.

2.1.2 Le varie fraseologie sono raggruppate, per convenienza o per riferimento, in funzione della tipologia del servizio di traffico aereo fornito. Tuttavia, gli utenti devono conoscere ed utilizzare, se necessario, anche le altre fraseologie correlate alla fornitura di un servizio di traffico aereo diverso da quello fornito. Ogni tipo di fraseologia deve essere sempre utilizzata congiuntamente al nominativo di chiamata (aeromobile, veicolo, Ente ATS o altro).

### 2.2 DESCRIZIONE DEI LIVELLI

	FLIGHT LEVEL <i>(number)</i> <i>(number)</i> METRES <i>(number)</i> FEET	LIVELLO DI VOLO <i>(numero)</i> <i>(numero)</i> METRI <i>(numero)</i> PIEDI
--	--	---

### 2.3 CAMBI DI LIVELLO, RIPORTI DI LIVELLO E RATEI (SALITA/DISCESA)

<p>... istruzione ad iniziare la salita (o la discesa) ai livelli compresi nel blocco verticale definito</p> <p>...solo per aeromobili supersonici</p>	<p>CLIMB (or DESCEND) followed as necessary by:</p> <p>1) TO <i>(level)</i></p> <p>2) TO AND MAINTAIN BLOCK <i>(level)</i> TO <i>(level)</i></p> <p>3) TO REACH <i>(level)</i> AT (or BY) <i>(time or significant point)</i></p> <p>4) REPORT LEAVING (or REACHING, or PASSING) <i>(level)</i></p> <p>5) AT <i>(number)</i> FEET PER MINUTE [OR GREATER (or OR LESS)]</p> <p>6) REPORT STARTING ACCELERATION (or DECELERATION)</p> <p>MAINTAIN AT LEAST <i>(number)</i> METRES (or FEET) ABOVE (or BELOW) <i>(aircraft call sign)</i></p> <p>REQUEST LEVEL (or FLIGHT LEVEL or ALTITUDE) CHANGE FROM <i>(name of unit)</i> [AT <i>(time or significant point)</i>]</p>	<p>SALITE (o SCENDETE) seguito come necessario da:</p> <p>1) A <i>(livello)</i></p> <p>2) E MANTENETE IL BLOCCO DA <i>(livello)</i> A <i>(livello)</i></p> <p>3) FINO A RAGGIUNGERE <i>(livello)</i> Al (o ENTRO) <i>(tempo o punto significativo)</i></p> <p>4) RIPORTATE LASCIANDO (o RAGGIUNGENDO, o ATTRAVERSANDO) <i>(livello)</i></p> <p>5) A <i>(numero)</i> PIEDI AL MINUTO [O PIU' (o O MENO)]</p> <p>6) RIPORTATE INIZIANDO ACCELERAZIONE (o DECELERAZIONE)</p> <p>MANTENETE ALMENO <i>(numero)</i> METRI (o PIEDI) SOPRA (o SOTTO) <i>(nominativo aeromobile)</i></p> <p>RICHIEDETE CAMBIO DI LIVELLO (o LIVELLO DI VOLO o ALTITUDINE) A <i>(nominativo ente)</i> [Al (orario) o SU <i>(punto</i></p>
--	--	--

	STOP CLIMB (or DESCENT) AT (level)	significativo)] FERMATE LA SALITA (o DISCESA) A (LIVELLO)
	CONTINUE CLIMB (or DESCENT) TO (level)	CONTINUATE LA SALITA (o DISCESA) A (livello)
	EXPEDITE CLIMB (or DESCENT) [UNTIL PASSING (level)]	AFFRETTATE LA SALITA (o DISCESA) [FINO AD ATTRAVERSARE (livello)]
	WHEN READY CLIMB (or DESCEND) TO (level)	QUANDO PRONTI SALITE (o SCENDETE) A (livello)
	EXPECT CLIMB (or DESCENT) AT (time or significant point)	ASPETTATEVI SALITA (o DISCESA) Al (orario) o SU (punto significativo)
	<u>REQUEST DESCENT AT (time)</u>	<u>RICHIEDIAMO DISCESA Al (orario)</u>
...per richiedere azioni ad uno specifico orario o posizione	IMMEDIATELY	IMMEDIATAMENTE
	AFTER PASSING (significant point)	DOPO AVER PASSATO (punto significativo)
	AT (time or significant point)	Al (orario) o SU (punto significativo)
...per richiedere un'azione ritenuta opportuna	WHEN READY (instruction)	QUANDO PRONTI (istruzione)
...per richiedere ad un aeromobile di salire o scendere assicurando la propria separazione mantenendo VMC	MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC FROM (level) TO (level)	MANTENETE PROPRIA SEPARAZIONE E VMC DA (livello) A (livello)]
	MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC ABOVE (or BELOW, or TO) (level)	MANTENETE PROPRIA SEPARAZIONE E VMC SOPRA (o SOTTO, o FINO A) (livello)
...quando esistano dubbi che un aeromobile possa uniformarsi ad una autorizzazione od istruzione	IF UNABLE (alternative instructions) AND ADVISE	SE IMPOSSIBILITATI (istruzioni alternative) E AVVISATE
...quando un pilota sia impossibilitato ad ottemperare alla richiesta	<u>UNABLE</u>	<u>IMPOSSIBILITATI</u>
...dopo che un equipaggio di volo inizia a deviare da una autorizzazione o istruzione ATC per conformarsi ad un avviso di risoluzione ACAS (interscambio pilota controllore)	<u>TCAS RA</u> ROGER	<u>TCAS RA</u> RICEVUTO
...dopo aver completato la risposta ad un avviso di risoluzione ACAS (interscambio pilota controllore)	<u>CLEAR OF CONFLICT, RETURNING TO (assigned clearance)</u> ROGER	<u>LIBERI DAL CONFLITTO RITORNIAMO A (autorizzazione assegnata)</u> RICEVUTO
...dopo aver completato la risposta ad un avviso di risoluzione ACAS ed essere ritornati all'autorizzazione o istruzione in vigore prima della manovra (interscambio pilota controllore)	<u>CLEAR OF CONFLICT (assigned clearance) RESUMED</u> ROGER (or alternative instructions)	<u>LIBERI DAL CONFLITTO ABBIAMO RIPRESO (autorizzazione assegnata)</u> RICEVUTO (o istruzioni alternative)

<p>... se una autorizzazione o istruzione ATC è in contrasto con un avviso di risoluzione ACAS, l'equipaggio di volo deve seguire la risoluzione informandone direttamente l'ATC</p> <p>... per cancellare, durante la salita, le restrizioni di livello, diverse dai livelli minimi imposti per separazione dagli ostacoli, riportate in una SID</p> <p>... per cancellare, durante la discesa, le restrizioni di livello, diverse dai livelli minimi imposti per separazione dagli ostacoli, riportate in una STAR</p>	<p><u>UNABLE, TCAS RA</u></p> <p>ROGER</p> <p>CLIMB TO (<i>level</i>) [LEVEL RESTRICTION(S) (<i>SID designator</i>) CANCELLED (or) LEVEL RESTRICTION(S) (<i>SID designator</i>) AT (<i>point</i>) CANCELLED]</p> <p>DESCEND TO (<i>level</i>) [LEVEL RESTRICTION(S) (<i>STAR designator</i>) CANCELLED (or) LEVEL RESTRICTION(S) (<i>STAR designator</i>) AT (<i>point</i>) CANCELLED]</p>	<p><u>IMPOSSIBILITATI, TCAS RA</u></p> <p>RICEVUTO</p> <p>SALITE A (<i>livello</i>) [RESTRIZIONE(I) DI LIVELLO (<i>designatore SID</i>) CANCELLATA(E) (o) RESTRIZIONE (<i>designatore SID</i>) SU (<i>punto</i>) CANCELLATA(E)]</p> <p>SCENDETE A (<i>livello</i>) [RESTRIZIONE(I) DI LIVELLO (<i>designatore STAR</i>) CANCELLATA(E) (o) RESTRIZIONE(I) (<i>designatore STAR</i>) SU (<i>punto</i>) CANCELLATA(E)]</p>
--	--	---

## 2.4 MINIMUM FUEL

	<p><u>MINIMUM FUEL</u></p> <p>ROGER, NO DELAY EXPECTED or EXPECT (<i>delay information</i>)</p>	<p><u>MINIMUM FUEL</u></p> <p>RICEVUTO, NESSUN RITARDO PREVISTO o PREVISTO (<i>informazioni sul ritardo</i>)</p>
--	---	--

## 2.5 TRASFERIMENTO DI CONTROLLO E/O CAMBIO DI FREQUENZA

<p>Nota. – Ad un aeromobile può essere richiesto STAND BY su una frequenza, quando è previsto che l'ente ATS inizierà le comunicazioni a breve, e MONITOR/MONITORATE su una frequenza, quando l'informazione sarà diffusa subito dopo.</p>	<p>CONTACT (<i>unit call sign</i>) (<i>frequency</i>) [NOW]</p> <p>AT (or OVER) (<i>time or place</i>) [or WHEN PASSING / LEAVING / REACHING (<i>level</i>)] CONTACT (<i>unit call sign</i>) (<i>frequency</i>)</p> <p>IF NO CONTACT (<i>instructions</i>)</p> <p>STAND BY FOR (<i>unit call sign</i>) (<i>frequency</i>)</p> <p><u>REQUEST CHANGE TO (<i>frequency</i>)</u></p> <p>FREQUENCY CHANGE APPROVED</p> <p>MONITOR (<i>unit call sign</i>) (<i>frequency</i>)</p> <p><u>MONITORING (<i>frequency</i>)</u></p> <p>WHEN READY CONTACT (<i>unit call sign</i>) (<i>frequency</i>)</p> <p>REMAIN THIS FREQUENCY</p>	<p>CONTATTATE (<i>nominativo ente</i>) (<i>frequenza</i>) [ORA]</p> <p>Al (o SU) (<i>orario o località</i>) [o ATTRAVERSANDO / LASCIANDO / RAGGIUNGENDO (<i>livello</i>)] CONTATTATE (<i>nominativo ente</i>) (<i>frequenza</i>)</p> <p>IN CASO DI CONTATTO NEGATIVO (<i>istruzioni</i>)</p> <p>STAND BY PER (<i>nominativo ente</i>) SU (<i>frequenza</i>)</p> <p><u>RICHIEDIAMO CAMBIO SU (<i>frequenza</i>)</u></p> <p>CAMBIO FREQUENZA APPROVATO</p> <p>MONITORATE (<i>nominativo ente</i>) SU (<i>frequenza</i>)</p> <p><u>MONITORIAMO SU (<i>frequenza</i>)</u></p> <p>QUANDO PRONTI CONTATTATE (<i>nominativo ente</i>) SU (<i>frequenza</i>)</p> <p>RIMANETE SU QUESTA FREQUENZA</p>
--	---	--

## 2.6 CAMBIAMENTO DEL NOMINATIVO RADIOTELEFONICO

... per istruire un aeromobile a	CHANGE YOUR CALL SIGN TO	CAMBIATE IL VOSTRO
----------------------------------	--------------------------	--------------------

cambiare il suo nominativo	<i>(new call sign)</i> [UNTIL FURTHER ADVISED]	NOMINATIVO IN ( <i>nuovo nominativo</i> ) [FINO AD ULTERIORE AVVISO]
...per avvisare un aeromobile di riprendere il nominativo indicato nel Piano di Vol.	REVERT TO FLIGHT PLAN CALL SIGN ( <i>call sign</i> ) [AT ( <i>significant point</i> )]	TORNATE AL NOMINATIVO DA PIANO DI VOLO ( <i>nominativo</i> ) [SU ( <i>punto significativo</i> )]

## 2.7 INFORMAZIONI DI TRAFFICO

...per fornire informazioni di traffico	TRAFFIC ( <i>information</i> )	TRAFFICO ( <i>informazioni</i> )
....per dare il "ricevuto" alle informazioni di traffico	NO REPORTED TRAFFIC	NESSUN TRAFFICO RIPORTATO
	<u>LOOKING OUT</u>	<u>GUARDIAMO FUORI</u>
	<u>TRAFFIC IN SIGHT</u>	<u>TRAFFICO IN VISTA</u>
	<u>NEGATIVE CONTACT</u> [ <i>reasons</i> ]	<u>NEGATIVO CONTATTO VISIVO</u> [ <i>motivi</i> ]
	[ADDITIONAL] TRAFFIC ( <i>direction</i> ) BOUND ( <i>type of aircraft</i> ) ( <i>level</i> ) ESTIMATED (or OVER) ( <i>significant point</i> ) AT ( <i>time</i> )	TRAFFICO [ADDITIONALE] VERSO ( <i>direzione</i> ) ( <i>tipo di aeromobile</i> ) ( <i>livello</i> ) STIMATO (o SU) ( <i>punto significativo</i> ) AI ( <i>orario</i> )
	TRAFFIC IS ( <i>classification</i> ) UNMANNED FREE BALLOON(S) WAS [or ESTIMATED] OVER ( <i>place</i> ) AT ( <i>time</i> ) REPORTED ( <i>level(s)</i> ) [or LEVEL UNKNOWN] MOVING ( <i>direction</i> ) ( <i>other pertinent information, if any</i> )	IL TRAFFICO È PALLONE(I) LIBERO(I) ( <i>classificazione</i> ) SENZA EQUIPAGGIO, ERA [o STIMATO] SU ( <i>località</i> ) AI ( <i>orario</i> ) RIPORTATO(I) A ( <i>livello(i)</i> ) [o LIVELLO SCONOSCIUTO] IN MOVIMENTO VERSO ( <i>direzione</i> ) ( <i>altre eventuali informazioni pertinenti</i> )

## 2.8 RIPORTI DI POSIZIONE

	NEXT REPORT AT ( <i>significant point</i> )	PROSSIMO RIPORTO SU ( <i>punto significativo</i> )
	OMIT POSITION REPORTS [UNTIL ( <i>specify</i> )]	OMETTETE RIPORTI DI POSIZIONE [FINO A ( <i>specificare</i> )]
...quando sono trasmessi i rapporti di "normali operazioni"	RESUME POSITION REPORTING	RIPRENDETE RIPORTI DI POSIZIONE
	<u>OPERATIONS NORMAL</u>	<u>NORMALI OPERAZIONI</u>

## 2.9 RIPORTI ADDIZIONALI

... per richiedere un rapporto a distanza o posizione specificata	REPORT PASSING ( <i>significant point</i> )	RIPORTATE PASSANDO ( <i>punto significativo</i> )
	REPORT ( <i>distance</i> ) MILES (GNSS or DME) FROM ( <i>name of DME station</i> ) DME (or <i>significant point</i> )	RIPORTATE ( <i>distanza</i> ) MIGLIA (GNSS or DME) DA ( <i>nome della stazione DME</i> ) DME (o <i>punto significativo</i> )
	<u>(<i>distance</i>) MILES (GNSS or DME) FROM (<i>name of DME station</i>) (or <i>significant point</i>)</u>	<u>(<i>distanza</i>) MIGLIA (GNSS o DME) DA (<i>nome della stazione DME</i>) (o <i>punto significativo</i>)</u>
	REPORT PASSING ( <i>three digit</i> )	RIPORTATE PASSANDO RADIALE

... per richiedere un riporto della posizione attuale	RADIAL ( <i>name of VOR</i> ) VOR	( <i>tre cifre</i> ) ( <i>nominativo del VOR</i> ) VOR
	REPORT (GNSS or DME) DISTANCE FROM ( <i>name of DME station</i> ) ( <i>or significant point</i> )  ( <i>distance</i> ) MILES (GNSS or DME) FROM ( <i>name of DME station</i> ) ( <i>or significant point</i> )	RIPORTATE DISTANZA (GNSS o DME) DA ( <i>nome della stazione DME</i> ) ( <i>o punto significativo</i> )  ( <i>distanza</i> ) MIGLIA (GNSS o DME) DA ( <i>nome della stazione DME</i> ) ( <i>o punto significativo</i> )

## 2.10 PIANO DI VOLO PRESENTATO IN VOLO (AFIL)

...per l'apertura di un piano di volo	( <i>aircraft call sign</i> ) ( <i>posizione</i> ) REQUEST FILE [ABBREVIATED] FLIGHT PLAN	( <i>nominativo aeromobile</i> ) ( <i>posizione</i> ) RICHIEDIAMO APERTURA PIANO DI VOLO [ABBREVIATO]
...per la chiusura del piano di volo	READY TO COPY  ( <i>aircraft call sign</i> ) ( <i>posizione</i> ) CLOSING [ABBREVIATED] FLIGHT PLAN  [ABBREVIATED] FLIGHT PLAN CLOSED AT ( <i>time</i> )	PRONTI A COPIARE  ( <i>nominativo aeromobile</i> ) ( <i>posizione</i> ) CHIUDIAMO PIANO DI VOLO [ABBREVIATO]  PIANO DI VOLO [ABBREVIATO] CHIUSO AI ( <i>orario</i> )

## 2.11 NAVIGAZIONE D'AREA (RNAV)

...quando il pilota non può accettare una procedura di partenza o di arrivo RNAV a causa dell'equipaggiamento RNAV o circostanze associate con il suo uso operativo	<u>UNABLE (<i>designator</i>) DEPARTURE [or ARRIVAL] DUE RNAV TYPE</u>	<u>IMPOSSIBILITATI (<i>designatore</i>) PARTENZA [o ARRIVO] CAUSA TIPO RNAV</u>
...quando il pilota non può accettare una procedura di partenza o di arrivo RNAV per motivi diversi da quelli di cui alla lettera a)	<u>UNABLE (<i>designator</i>) DEPARTURE [or ARRIVAL] (<i>reasons</i>)</u>	<u>IMPOSSIBILITATI (<i>designatore</i>) PARTENZA [o ARRIVO] (<i>motivi</i>)</u>
...quando l'ATC è impossibilitato ad assegnare una procedura di partenza o di arrivo RNAV richiesta dal pilota a causa dell'equipaggiamento RNAV indicato nel piano di volo compilato/in vigore	UNABLE TO ISSUE ( <i>designator</i> ) DEPARTURE [or ARRIVAL] DUE RNAV TYPE	IMPOSSIBILITATI EMETTERE ( <i>designatore</i> ) PARTENZA [o ARRIVO] CAUSA TIPO RNAV
...quando l'ATC è impossibilitato ad assegnare una procedura di partenza o d'arrivo RNAV richiesta dal pilota per motivi diversi da quelli di cui alla lettera c)	UNABLE TO ISSUE ( <i>designator</i> ) DEPARTURE [or ARRIVAL] ( <i>reasons</i> )	IMPOSSIBILITATI EMETTERE ( <i>designatore</i> ) PARTENZA [o ARRIVO] ( <i>motivi</i> )
... per richiedere se abili ad accettare una specifica procedura di arrivo o di partenza RNAV	ADVISE IF ABLE ( <i>designator</i> ) DEPARTURE [or ARRIVAL]	AVVISARE SE ABILI ( <i>designatore</i> ) PARTENZA [o ARRIVO]
...in caso di avaria o degrado dei sistemi RNAV	<u>UNABLE RNAV DUE EQUIPMENT</u>	<u>IMPOSSIBILITATI RNAV CAUSA APPARATI</u>

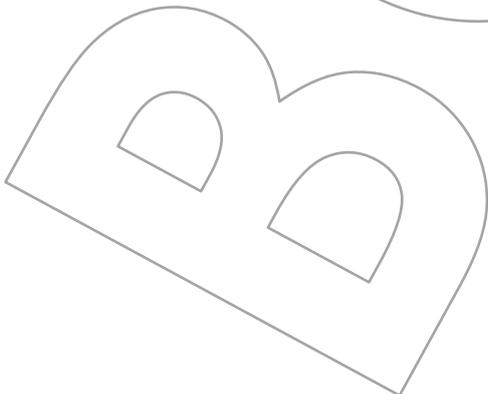
...in caso di operazioni di aeromobili di Stato non equipaggiati con sistemi RNAV	<u>NEGATIVE RNAV</u>	<u>NEGATIVO RNAV</u>
---	----------------------	----------------------

## 2.12 STATO DI SERVIZIO DEL GNSS

	<p>GNSS REPORTED UNRELIABLE (or GNSS MAY NOT BE AVAILABLE [DUE TO INTERFERENCE]):</p> <p>1. IN THE VICINITY OF (<i>location</i>) (<i>radius</i>) [BETWEEN (<i>levels</i>)]; or</p> <p>2. IN THE AREA OF (<i>description</i>) (or IN (<i>name</i>) FIR) [BETWEEN (<i>levels</i>)].</p> <p>BASIC GNSS (or SBAS, or GBAS) UNAVAILABLE FOR (<i>specify operation</i>) [FROM (<i>time</i>) TO (<i>time</i>) (or UNTIL FURTHER NOTICE)]</p> <p><u>BASIC GNSS UNAVAILABLE [DUE TO (<i>reason</i>, e.g. LOSS OF RAIM or RAIM ALERT)]</u></p> <p><i>Nota. – L'allarme RAIM (Receiver Autonomous Integrity Monitoring) indica al pilota che il sistema GNSS non è disponibile per insufficienza di satelliti agganciati oppure per un avaria al sistema stesso.</i></p> <p><u>GBAS (or SBAS) UNAVAILABLE</u></p> <p><u>CONFIRM GNSS NAVIGATION</u></p> <p><u>AFFIRM GNSS NAVIGATION</u></p>	<p>GNSS RIPORTATO INATTENDIBILE (o GNSS POTREBBE NON ESSERE DISPONIBILE [CAUSA DI INTERFERENZA]):</p> <p>1. NELLE VICINANZE DI (<i>località</i>) (<i>raggio</i>) [TRA (<i>livelli</i>)]; o</p> <p>2. NELL'AREA DI (<i>descrizione</i>) (o NELLA FIR (<i>nome</i>)) [TRA (<i>livelli</i>)].</p> <p>GNSS BASICO (o SBAS, o GBAS) NON DISPONIBILE PER (<i>specificare operazione</i>) [DA (<i>orario</i>) A (<i>orario</i>) (o FINO A NUOVO AVVISO)]</p> <p><u>BASIC GNSS NON DISPONIBILE [A CAUSA DI (<i>motivo</i>, es. PERDITA DI RAIM o ALLARME RAIM)]</u></p> <p><u>GBAS (o SBAS) NON DISPONIBILE</u></p> <p><u>CONFERMATE NAVIGAZIONE GNSS</u></p> <p><u>AFFERMO NAVIGAZIONE GNSS</u></p>
--	---	--

## 2.13 DEGRADO DELLE PRESTAZIONI DI NAVIGAZIONE DELL'AEROMOBILE

	<u>UNABLE RNP (<i>specify type</i>) (or RNAV) [DUE TO (<i>reason</i>, e.g. LOSS OF RAIM or RAIM ALERT)]</u>	<u>IMPOSSIBILITATI RNP (<i>specificare tipo</i>) (o RNAV) [A CAUSA DI (<i>motivo</i>, es. PERDITA DI RAIM o ALLARME RAIM)]</u>
--	---	--



### 3. FRASEOLOGIA UTILIZZATA SU E NELLE VICINANZE DI UN AEROPORTO – SERVIZIO DI CONTROLLO DI AEROPORTO

#### 3.1 INTRODUZIONE

3.1.1 Tranne che per ragioni di sicurezza del volo, nessuna trasmissione deve essere diretta ad un aeromobile durante il decollo, durante l'ultimo tratto dell'avvicinamento finale oppure durante la corsa di decelerazione dopo l'atterraggio, allo scopo di non distogliere il pilota dai propri compiti nei momenti di massimo carico di lavoro in cabina.

3.1.2 Le procedure locali possono variare da aeroporto a aeroporto ed è pertanto impossibile fornire esempi di fraseologia che riescano a coprire ogni situazione che possa verificarsi nelle differenti tipologie di aeroporto.

3.1.3 Per quanto attiene gli spostamenti dei veicoli sull'area di manovra, escluso il traino di aeromobili, deve essere utilizzata la stessa fraseologia prevista per il movimento degli aeromobili al suolo ad eccezione delle istruzioni di rullaggio, dove il termine "TAXI/RULLATE" deve essere sostituito con il termine "PROCEED/PROCEDETE".

3.1.4 Le *conditional phrases*, quali "BEHIND LANDING AIRCRAFT/DIETRO L'AEROMOBILE IN ATTERRAGGIO" oppure "AFTER DEPARTING AIRCRAFT/DOPO L'AEROMOBILE IN PARTENZA" non devono essere usate per i movimenti che interessano la(e) pista(e) attiva(e), eccetto quando gli aeromobili o i veicoli interessati siano in vista da parte del controllore e del pilota. L'aeromobile o il veicolo che determinano la condizione nell'emissione dell'autorizzazione deve essere il primo aeromobile/veicolo a transitare davanti all'altro aeromobile interessato. In ogni caso una *conditional clearance* deve sempre contenere, nell'ordine, gli elementi sotto specificati:

- a) identificazione dell'aeromobile;
- b) la condizione;
- c) l'autorizzazione;
- d) una breve ripetizione della condizione.

"ALITALIA 671, BEHIND A320 ON SHORT FINAL, LINE UP BEHIND"	"ALITALIA 671, DIETRO A320 IN CORTO FINALE, ALLINEATEVI DIETRO"
--	---

*Nota. – Una simile autorizzazione implica la necessità che il pilota che la riceve abbia in vista il traffico che lo riguarda in maniera chiara ed inequivocabile.*

#### 3.2 PER IDENTIFICARE GLI AEROMOBILI

	SHOW LANDING LIGHTS	ACCENDETE LE LUCI DI ATTERRAGGIO
--	---------------------	----------------------------------

#### 3.3 PER RICHIEDERE DI ACCUSARE IL RICEVUTO CON MEZZI VISIBILI

	ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS (or RUDDER)	ACCUSATE IL RICEVUTO MUOVENDO GLI ALETTONI (o IL TIMONE)
--	--	--

	ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS	ACCUSATE IL RICEVUTO OSCILLANDO LE ALI ACCUSATE IL RICEVUTO LAMPEGGIANDO LE LUCI DI ATTERRAGGIO
--	--	--

### 3.4 PROCEDURE PER LA MESSA IN MOTO

...per richiedere la messa in moto	<u>[aircraft location] REQUEST START UP</u> <u>[aircraft location] REQUEST START UP, INFORMATION (ATIS identification)</u>	<u>[posizione aeromobile] RICHIEDIAMO MESSA IN MOTO</u> <u>[posizione aeromobile] RICHIEDIAMO MESSA IN MOTO, INFORMAZIONI (identificazione emissione ATIS)</u>
...risposte dell'ATC	START UP APPROVED START UP AT (time) EXPECT START UP AT (time) START UP AT OWN DISCRETION EXPECT DEPARTURE (time) START UP AT OWN DISCRETION	MESSA IN MOTO APPROVATA MESSA IN MOTO AI (orario) MESSA IN MOTO PREVISTA AI (orario) MESSA IN MOTO A DISCREZIONE PARTENZA PREVISTA AI (orario) MESSA IN MOTO A DISCREZIONE

### 3.5 INFORMAZIONI DI AEROPORTO

	[[location]] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (number) (condition) [[location]] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (number) NOT CURRENT LANDING SURFACE (condition) CAUTION CONSTRUCTION WORK (location) CAUTION (specify reasons) RIGHT (or LEFT), (or BOTH SIDES) OF RUNWAY (number) CAUTION WORK IN PROGRESS (or OBSTRUCTION) (position and any necessary advice) RUNWAY REPORT AT (observation time) RUNWAY (number) (type of precipitant) UP TO (depth of deposit) MILLIMETRES. BRAKING ACTION GOOD (or MEDIUM TO GOOD, or MEDIUM, or MEDIUM TO POOR, or POOR or UNRELIABLE) [and/or BRAKING COEFFICIENT (equipment and number)]	[[ubicazione]] CONDIZIONI SUPERFICIE PISTA (numero) (condizioni) [[ubicazione]] CONDIZIONI SUPERFICIE PISTA (numero) NON AGGIORNATE SUPERFICIE DI ATTERRAGGIO (condizioni) PRECAUZIONE PER LAVORI DI COSTRUZIONE (ubicazione) PRECAUZIONE PER (ragione specifica) A DESTRA (o SINISTRA), (o SU ENTRAMBI I LATI) DELLA PISTA (numero) PRECAUZIONE PER LAVORI IN CORSO (o OSTRUZIONE) (posizione ed eventuali avvisi necessari) RIPORTO DI PISTA DELLE (orario di osservazione) PISTA (numero) (tipo di precipitazione) FINO A (spessore del deposito) MILLIMETRI. AZIONE FRENANTE BUONA (o DA MEDIA A BUONA, o MEDIA, o DA MEDIA A SCARSA, o SCARSA o INATTENDIBILE) [e/o COEFFICIENTE DI FRENATA (strumento di misurazione usato e numero)]
--	---	---

	<p>BRAKING ACTION REPORTED BY (aircraft type) AT (time) GOOD (or MEDIUM, or POOR)</p> <p>BRAKING ACTION [(location)] (measuring equipment used), RUNWAY (number), TEMPERATURE [MINUS] (number), WAS (reading) AT (time)</p> <p>RUNWAY (or TAXIWAY) (number) 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 SNOW DRIFTS, or FROZEN RUTS AND RIDGES)]</p> <p>TOWER OBSERVES (weather information)</p> <p>PILOT REPORTS (weather information)</p>	<p>AZIONE FRENANTE RIPORTATA DA (tipo di aeromobile) Al (orario) BUONA (o MEDIA, o SCARSA)</p> <p>AZIONE FRENANTE [(ubicazione)] (strumento di misurazione usato), PISTA (numero), TEMPERATURA [MENO] (numero), ERA (lettura) Al (orario)</p> <p>PISTA (o VIA DI RULLAGGIO) (numero) BAGNATA [o UMIDA, POZZE D'ACQUA, ALLAGATA (profondità), o NEVE RIMOSSA (lunghezza e larghezza come applicabile)], o TRATTATA, o COPERTA CON CHIAZZE DI NEVE SECCA (o NEVE BAGNATA, o NEVE COMPATTA, o FANGHIGLIA, o FANGHIGLIA GHIACCIATA, o GHIACCIO, o GHIACCIO COPERTO DI NEVE, o GHIACCIO E NEVE, o CUMULI DI NEVE, o SOLCHI E CRESTE GHIACCIAE)]</p> <p>LA TORRE OSSERVA (informazioni meteo)</p> <p>UN PILOTA RIPORTA (informazioni meteo)</p>
--	---	---

### 3.6 STATO OPERATIVO DEGLI AIUTI VISIVI E NON VISIVI

	<p>(specify visual or non-visual aid) RUNWAY (number) (description of deficiency)</p> <p>(type) LIGHTING (unserviceability)</p> <p>GBAS/SBAS/MLS/ILS CATEGORY (category) (serviceability state)</p> <p>TAXIWAY LIGHTING (description of deficiency)</p> <p>(type of visual approach slope indicator) RUNWAY (number) (description of deficiency)</p>	<p>(specificare aiuto visivo o non visivo) PISTA (numero) (descrizione dell'avaria)</p> <p>SISTEMA LUMINOSO (tipo) (inefficienza)</p> <p>GBAS/SBAS/MLS/ILS CATEGORIA (categoria) (stato di efficienza)</p> <p>LUCI VIE DI RULLAGGIO (descrizione dell'avaria)</p> <p>(tipo di indicatore ottico di planata) PISTA (numero) (descrizione dell'avaria)</p>
--	--	--

### 3.7 CONDIZIONI METEOROLOGICHE

	<p>[SURFACE] WIND (number) DEGREES (speed) (unit)</p> <p>WIND AT (level) (number) DEGREES (number) KNOTS</p> <p>VISIBILITY (distance) KILOMETRES (o METRES) [direction]</p> <p>RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY (number)] (distance)</p>	<p>VENTO [AL SUOLO] (numero) GRADI (intensità) (unità di misura)</p> <p>VENTO A (livello) (numero) GRADI (numero) NODI</p> <p>VISIBILITÀ (distanza) CHILOMETRI (o METRI) [direzione]</p> <p>PORTATA VISUALE DI PISTA (o RVR) [PISTA (numero)] (distanza)</p>
--	--	--

	METRES	METRI
	RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY (number)] NOT AVAILABLE (or NOT REPORTED)	PORTATA VISUALE DI PISTA (o RVR) [PISTA (numero)] NON DISPONIBILE (o NON RIPORTATA)
	TOUCHDOWN (distance) METRES, MIDPOINT (distance) METRES, STOP END (distance) METRES	TOUCHDOWN (distanza) METRI, MIDPOINT (distanza) METRI, STOP END (distanza) METRI
... per rilevamenti multipli della RVR	RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY (number)] (first position) (distance) (units), (second position) (distance) (units), (third position) (distance) (units)	PORTATA VISUALE DI PISTA (o RVR) [PISTA (numero)] (prima posizione) (distanza) (unità di misura), (seconda posizione) (distanza) (unità di misura), (terza posizione) (distanza) (unità di misura)
... nel caso in cui non si disponibile l'informazione RVR su una posizione la si includerà comunque nella sequenza appropriata	RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY (number)] (first position) (distance) (units), (second position) NOT AVAILABLE, (third position) (distance) (units)	PORTATA VISUALE DI PISTA (o RVR) [PISTA (numero)] (prima posizione) (distanza) (unità di misura), (seconda posizione) NON DISPONIBILE, (terza posizione) (distanza) (unità di misura)
	PRESENT WEATHER (details)	TEMPO PRESENTE (dettagli)
	CLOUD (amount, [(type)] and height of base) FEET (or SKY CLEAR)	NUBI (quantità, [(tipo)] e altezza della base) PIEDI (o CIELO SERENO)
	CAVOK	CAVOK
	TEMPERATURE [MINUS] (number) (and/or DEW POINT [MINUS] (number)	TEMPERATURA [MENO] (numero) (e/o PUNTO DI RUGIADA [MENO] (numero)
	QNH (or QFE) (number) [units]	QNH (o QFE) (numero) [unità di misura]
	aircraft type) REPORTED (description) ICING (o TURBULENCE) [IN CLOUD] (area) (time)	(tipo di aeromobile) HA RIPORTATO (descrizione) FORMAZIONE DI GHIACCIO (o TURBOLENZA) [IN NUBE] (area) (orario)
	REPORT FLIGHT CONDITIONS	RIPORTATE LE CONDIZIONI DI VOLO

### 3.8 SERVIZI DI EMERGENZA AEROPORTUALE

...per comunicare la variazione del livello di protezione antincendio aeroportuale	[aircraft call sign] RESCUE AND FIRE FACILITIES REDUCED TO CATEGORY (number)	[nominativo aeromobile] LIVELLO ANTINCENDIO RIDOTTO A CATEGORIA (numero)
	[aircraft call sign] NO RESCUE AND FIRE FACILITIES AVAILABLE	[nominativo aeromobile] NESSUN LIVELLO ANTINCENDIO DISPONIBILE

### 3.9 PROCEDURE ATFCM

... per comunicare il CTOT (calculated take-off time) a seguito di un SAM (slot allocation message)	SLOT (time)  <i>Nota. – Il CTOT deve essere comunicato al primo contatto con l'ATC.</i>	SLOT (orario)
... per comunicare una revisione al CTOT a seguito di un SRM (slot revision message)	REVISED SLOT (time)	SLOT REVISIONATO (orario)
...per comunicare la cancellazione del CTOT a seguito di un SLC (slot cancellation message)	SLOT CANCELLED, REPORT READY	SLOT CANCELLATO, RIPORTATE PRONTI
...per comunicare la sospensione del volo fino a nuovo avviso a seguito di un FLS (flight suspension message)	FLIGHT SUSPENDED UNTIL FURTHER NOTICE, DUE (reason)	VOLO SOSPESO FINO AD ULTERIORE AVVISO, CAUSA (motivo)
...per comunicare la cancellazione della sospensione del volo a seguito di un DES (de-suspension message)	SUSPENSION CANCELLED, REPORT READY	SOSPENSIONE CANCELLATA, RIPORTATE PRONTI
...per comunicare la non approvazione della messa in moto quando richiesta troppo in ritardo per rispettare il CTOT comunicato	UNABLE TO APPROVE START-UP CLEARANCE DUE SLOT EXPIRED, REQUEST A NEW SLOT	IMPOSSIBILE APPROVARE LA MESSA IN MOTO CAUSA SLOT SCADUTO, RICHIEDETE UN NUOVO SLOT
...per comunicare la non approvazione della messa in moto quando richiesta troppo in anticipo per rispettare il CTOT comunicato	UNABLE TO APPROVE START-UP CLEARANCE DUE SLOT (time), REQUEST START-UP AT (time)	IMPOSSIBILITATI APPROVARE LA MESSA IN MOTO CAUSA SLOT (orario), RICHIEDETE MESSA IN MOTO AI (orario)

### 3.10 PROCURE PER IL PUSH-BACK

	<u>[aircraft location] REQUEST PUSHBACK</u>  PUSHBACK APPROVED  STAND BY  PUSHBACK AT OWN DISCRETION  EXPECT (number) MINUTES DELAY DUE (reason)	<u>[posizione aeromobile] RICHIEDIAMO PUSH BACK</u>  PUSH BACK APPROVATO  STAND BY  PUSH BACK A DISCREZIONE  RITARDO PREVISTO (numero) MINUTI DOVUTO A (motivo)
--	--	---

### 3.11 PROCEDURE PER IL TRAINO

	REQUEST TOW [company name] (aircraft type) FROM (location) TO (location)  TOW APPROVED VIA (specific routing to be followed)  HOLD POSITION	RICHIEDIAMO TRAINO [nominativo compagnia] (tipo aeromobile) DA (posizione) A (posizione)  TRAINO APPROVATO VIA (specifico percorso da seguire)  MANTENETE POSIZIONE
--	---	---

	STAND BY	STAND BY
--	----------	----------

### 3.12 PER RICHIEDERE LO STOP ORARIO E/O I DATI DI AEROPORTO PER LA PARTENZA

... quando non sia disponibile l' ATIS	<u>REQUEST TIME CHECK</u> TIME ( <i>time</i> ) <u>REQUEST DEPARTURE INFORMATION</u> RUNWAY ( <i>number</i> ), WIND ( <i>direction</i> ) DEGREES ( <i>speed</i> ) KNOTS, QNH (or QFE) ( <i>number</i> ) [ <i>units</i> ] TEMPERATURE [MINUS] ( <i>number</i> ), [VISIBILITY ( <i>distance</i> ) ( <i>units</i> ) (or RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) ( <i>distance</i> ) ( <i>units</i> )] [TIME ( <i>time</i> )]	<u>RICHIEDIAMO STOP ORARIO</u> ORARIO ( <i>orario</i> ) <u>RICHIEDIAMO INFORMAZIONI DI PARTENZA</u> PISTA ( <i>numero</i> ), VENTO ( <i>direzione</i> ) GRADI ( <i>intensità</i> ) NODI, QNH (o QFE) ( <i>numero</i> ) [ <i>unità di misura</i> ], TEMPERATURA [MENO] ( <i>numero</i> ), [VISIBILITÀ ( <i>distanza</i> ) ( <i>unità di misura</i> ) (o PORTATA VISUALE DI PISTA (o RVR) ( <i>distanza</i> ) ( <i>unità di misura</i> )] [ORARIO ( <i>orario</i> )]
--	--	---

### 3.13 PROCEDURE PER IL RULLAGGIO

...per partenze	<u>[aircraft type] [wake turbulence category if "heavy"] [aircraft location] REQUEST TAXI [intentions]</u> <u>[aircraft type] [wake turbulence category if "heavy"] [aircraft location] (flight rules) TO (aerodrome of destination) REQUEST TAXI [intentions]</u>	<u>[tipo aeromobile] [categoria di turbolenza di scia se "heavy"] [posizione aeromobile] RICHIEDIAMO RULLAGGIO [intenzioni]</u>
...quando si richiedono istruzioni dettagliate di rullaggio	TAXI TO HOLDING POINT [ <i>number</i> ] [RUNWAY ( <i>number</i> )] [HOLD SHORT OF RUNWAY ( <i>number</i> ) (or CROSS RUNWAY ( <i>number</i> ))] [TIME ( <i>time</i> )] <u>[aircraft type] [wake turbulence category if "heavy"] REQUEST DETAILED TAXI INSTRUCTIONS</u>	RULLATE AL PUNTO ATTESA [ <i>numero</i> ] [PISTA ( <i>numero</i> )] [ATTENDETE IN PROSSIMITÀ DELLA PISTA ( <i>numero</i> ) (oppure ATTRAVERSATE LA PISTA ( <i>numero</i> ))] [ORARIO ( <i>orario</i> )] <u>[tipo aeromobile] [categoria di turbolenza di scia se "heavy"] RICHIEDIAMO ISTRUZIONI DI RULLAGGIO DETTAGLIATE</u>
...quando le informazioni di aerodromo non sono disponibili tramite servizi alternativi quali l' ATIS	TAXI TO HOLDING POINT [ <i>number</i> ] [RUNWAY ( <i>number</i> )] VIA ( <i>specific route to be followed</i> ) [TIME ( <i>time</i> )] [HOLD SHORT OF RUNWAY ( <i>number</i> ) (or CROSS RUNWAY ( <i>number</i> ))] TAXI TO HOLDING POINT [ <i>number</i> ] ( <i>followed by aerodrome information as applicable</i> ) [TIME ( <i>time</i> )] TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND) LEFT (or RIGHT)	RULLATE AL PUNTO ATTESA [ <i>numero</i> ] [PISTA ( <i>numero</i> )] VIA ( <i>percorso specifico da seguire</i> ) [ORARIO ( <i>orario</i> )] [ATTENDETE IN PROSSIMITÀ DELLA PISTA ( <i>numero</i> ) (oppure ATTRAVERSATE LA PISTA ( <i>numero</i> ))] RULLATE AL PUNTO ATTESA [ <i>numero</i> ] ( <i>seguito dalle informazioni di aeroporto</i> ) [ORARIO ( <i>orario</i> )] PRENDETE LA (o GIRATE ALLA) PRIMA (o SECONDA) A SINISTRA (o DESTRA)

	TAXI VIA ( <i>identification of taxiway</i> )	RULLATE VIA ( <i>identificazione della via di rullaggio</i> )
	TAXI VIA RUNWAY ( <i>number</i> )	RULLATE VIA PISTA ( <i>numero</i> )
	TAXI TO TERMINAL ( <i>or other location, e.g. GENERAL AVIATION AREA</i> ) [STAND ( <i>number</i> )]	RULLATE AL TERMINAL ( <i>o altra posizione ad es. AREA AVIAZIONE GENERALE</i> ) [STAND ( <i>numero</i> )]
...per le operazioni degli elicotteri	<u>REQUEST AIR-TAXIING FROM (or VIA) TO (location or routing as appropriate)</u>	<u>RICHIEDIAMO RULLAGGIO IN ARIA DA (o VIA) A (posizione o percorso, come appropriato)</u>
	AIR-TAXI TO ( <i>or VIA</i> ) ( <i>location or routing as appropriate</i> ) [CAUTION ( <i>dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.</i> )]	RULLATE IN ARIA ( <i>o VIA</i> ) ( <i>posizione o percorso, come appropriato</i> ) [PRECAUZIONE PER ( <i>polvere, neve sollevata, detriti, aeromobili leggeri in rullaggio, personale, ecc.</i> )]
	AIR TAXI VIA ( <i>direct, as requested, or specified route</i> ) TO ( <i>location, heliport, operating or movement area, active or inactive runway</i> ) AVOID ( <i>aircraft or vehicles or personnel</i> )	RULLATE IN ARIA VIA ( <i>diretto, come richiesto, o percorso specifico</i> ) A ( <i>posizione, eliporto, area di movimento o di operazioni, pista attiva o inattiva</i> ) EVITATE ( <i>aeromobili o veicoli o personale</i> )
...dopo l'atterraggio	<u>REQUEST BACKTRACK</u>	<u>RICHIEDIAMO BACKTRACK</u>
	BACKTRACK APPROVED	BACKTRACK APPROVATO
	BACKTRACK RUNWAY ( <i>number</i> )	BACKTRACK PISTA ( <i>numero</i> )
...richiesta di rullaggio generica	<u>[(aircraft location)] REQUEST TAXI TO (destination on aerodrome)</u>	<u>[(posizione aeromobile)] RICHIEDIAMO RULLAGGIO FINO A (destinazione sull'aeroporto)</u>
	TAXI STRAIGHT AHEAD	RULLATE DIRITTO
	TAXI WITH CAUTION	RULLATE CON PRECAUZIONE
	GIVE WAY TO ( <i>description and position of other aircraft</i> )	DATE PRECEDENZA A ( <i>descrizione e posizione di altro traffico</i> )
	<u>GIVING WAY TO (traffic)</u>	<u>DIAMO PRECEDENZA A (traffico)</u>
	<u>TRAFFIC (or type of aircraft) IN SIGHT</u>	<u>TRAFFICO (o tipo aeromobile) IN VISTA</u>
	TAXI INTO HOLDING BAY	RULLATE ALLA PIAZZOLA DI ATTESA
	FOLLOW ( <i>description of other aircraft or vehicle</i> )	SEGUITE ( <i>descrizione di altro traffico o veicolo</i> )
	VACATE RUNWAY	LIBERATE LA PISTA
	<u>RUNWAY VACATED</u>	<u>PISTA LIBERA</u>
	EXPEDITE TAXI [(reasons)]	AFFRETTATE RULLAGGIO [(motivi)]
	<u>EXPEDITING</u>	<u>AFFRETTIAMO</u>
	[CAUTION] TAXI SLOWER [reasons]	[ATTENZIONE] RULLATE PIÙ LENTAMENTE [motivi]
	<u>SLOWING DOWN</u>	<u>RALLENTIAMO</u>

### 3.14 ATTESA

<p>...per attendere ad una distanza dalla pista non inferiore a quella specificata nel DOC 4444, Cap. 7, para. 7.6.3.1.3.1</p>	<p>HOLD (<i>direction</i>) OF (<i>position, runway number, etc.</i>) (*)</p>	<p>MANTENETE (<i>direzione</i>) DELLA (<i>posizione, numero di pista ecc.</i>) (*)</p>
	<p>HOLD POSITION (*)</p> <p>HOLD (<i>distance</i>) FROM (<i>position</i>) (*)</p> <p>HOLD SHORT OF (<i>position</i>) (*)</p> <p>(*) Tali istruzioni richiedono l'accusa di ricevuto da parte del pilota con una delle espressioni di seguito riportate:</p> <p><u>HOLDING</u></p> <p><u>HOLDING SHORT</u></p> <p><i>Nota. – Le espressioni "ROGER" e "WILCO" non sono sufficienti per la conferma della corretta ricezione delle istruzioni HOLD/MANTENETE, HOLD POSITION/MANTENETE POSIZIONE e HOLD SHORT OF (position)/ATTENDETE IN PROSSIMITÀ DI (posizione). In ogni caso l'accusa di ricevuto deve essere effettuata con la fraseologia HOLDING/MANTENIAMO oppure HOLDING SHORT/MANTENIAMO POSIZIONE IN PROSSIMITÀ</i></p>	<p>MANTENETE POSIZIONE (*)</p> <p>MANTENETE (<i>distanza</i>) DA (<i>posizione</i>) (*)</p> <p>ATTENDETE IN PROSSIMITÀ DI (<i>posizione</i>) (*)</p> <p><u>MANTENIAMO</u></p> <p><u>MANTENIAMO POSIZIONE IN PROSSIMITÀ</u></p>

### 3.15 ATTRAVERSAMENTO DELLA PISTA

<p><i>Nota. – Quando richiesto, il pilota dovrà riportare "PISTA LIBERA/RUNWAY VACATED" solo dopo che l'intero aeromobile ha oltrepassato pertinente posizione di attesa</i></p>	<p><u>REQUEST CROSS RUNWAY (number)</u></p> <p><i>Nota. – Se la Torre di Controllo non è in grado di vedere l'aeromobile che attraversa (ad esempio di notte o in situazioni di scarsa visibilità, ecc.) le istruzioni devono essere accompagnate dalla richiesta rivolta all'aeromobile di "REPORT VACATED/RIPORTATE PISTA LIBERA".</i></p> <p>CROSS RUNWAY (<i>number</i>) [REPORT VACATED]</p> <p>EXPEDITE CROSSING RUNWAY (<i>number</i>) TRAFFIC (<i>aircraft type</i>) (<i>distance</i>) MILES FINAL</p> <p>TAXI TO HOLDING POINT [<i>number</i>] [RUNWAY (<i>number</i>)] VIA (<i>specific route to be followed</i>), [HOLD SHORT OF RUNWAY (<i>number</i>)] or [CROSS RUNWAY (<i>number</i>)]</p> <p><u>RUNWAY VACATED</u></p>	<p><u>RICHIEDIAMO ATTRAVERSAMENTO PISTA (numero)</u></p> <p>ATTRAVERSATE LA PISTA (<i>numero</i>) [RIPORTATE PISTA LIBERA]</p> <p>AFFRETTATE ATTRAVERSAMENTO PISTA (<i>numero</i>) TRAFFICO (<i>tipo aeromobile</i>) (<i>distanza</i>) MIGLIA IN FINALE</p> <p>RULLATE AL PUNTO ATTESA [<i>numero</i>] [PISTA (<i>numero</i>)] VIA (<i>percorso specifico da seguire</i>), [ATTENDETE IN PROSSIMITÀ DELLA PISTA (<i>numero</i>)] o [ATTRAVERSATE LA PISTA (<i>numero</i>)]</p> <p><u>PISTA LIBERA</u></p>
--	--	---

### 3.16 PREPARAZIONE PER IL DECOLLO

<p>...in caso di impossibilità ad emanare l'autorizzazione ad entrare in pista o al decollo (se già allineato)</p> <p>...autorizzazione ad entrare in pista e ad attendere per l'autorizzazione al decollo</p> <p>...“conditional clearances”</p> <p>...per eseguire le istruzioni della “conditional clearances”</p> <p>...conferma o errori riscontrati nella ripetizione delle “conditional clearances”</p>	<p>UNABLE TO ISSUE (<i>designator</i>) DEPARTURE (<i>reasons</i>)</p> <p>REPORT WHEN READY [FOR DEPARTURE]</p> <p>ARE YOU READY [FOR DEPARTURE]?</p> <p>ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE?</p> <p><u>READY</u></p> <p>NEGATIVE, STANDBY [<i>reasons</i>]</p> <p>LINE UP [AND WAIT]</p> <p>LINE UP RUNWAY (<i>number</i>)</p> <p>LINE UP, BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE</p> <p>(<i>condition</i>) LINE UP (<i>brief reiteration of the condition</i>)</p> <p>(<i>condition</i>) <u>LINING UP</u> (<i>brief reiteration of the condition</i>)</p> <p>[THAT IS] CORRECT (or NEGATIVE) [I SAY AGAIN] (as appropriate)</p>	<p>IMPOSSIBILE ASSEGNARE PARTENZA (<i>designatore</i>) (<i>motivi</i>)</p> <p>RIPORTATE QUANDO PRONTI [ALLA PARTENZA]</p> <p>SIETE PRONTI [ALLA PARTENZA]?</p> <p>SIETE PRONTI ALLA PARTENZA IMMEDIATA?</p> <p><u>PRONTI</u></p> <p>NEGATIVO, STANDBY [<i>motivi</i>]</p> <p>ALLINEATEVI [E ATTENDETE]</p> <p>ALLINEATEVI PISTA (<i>numero</i>)</p> <p>ALLINEATEVI, TENETEVI PRONTI ALLA PARTENZA IMMEDIATA</p> <p>(<i>condizione</i>) ALLINEATEVI (<i>breve reiterazione della condizione</i>)</p> <p>(<i>condizione</i>) <u>CI ALLINEIAMO</u> (<i>brevè reiterazione della condizione</i>)</p> <p>[È] CORRETTO (o NEGATIVO) [RIPETO] (come appropriato)</p>
--	--	---

### 3.17 OPERAZIONI DI AEROPORTO

<p>REQUEST DEPARTURE FROM RUNWAY (<i>number</i>) INTERSECTION (<i>designation or name of intersection</i>)</p> <p>APPROVED, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY (<i>number</i>) INTERSECTION (<i>designation or name of intersection</i>)</p> <p>NEGATIVE, TAXI TO HOLDING POINT (<i>number</i>) INTERSECTION (<i>designation or name of intersection</i>)</p> <p>ADVISE ABLE TO DEPART FROM RUNWAY (<i>number</i>) INTERSECTION (<i>designation or name of intersection</i>)</p> <p>TORA (to be pronounced TOR-HA) RUNWAY (<i>number</i>) FROM INTERSECTION (<i>designation or name of intersection</i>) (<i>distance in metres</i>)</p>	<p>RICHIEDIAMO PARTENZA DA PISTA (<i>numero</i>) INTERSEZIONE (<i>designatore o nome dell'intersezione</i>)</p> <p>APPROVATO, RULLATE AL PUNTO ATTESA PISTA (<i>numero</i>) INTERSEZIONE (<i>designatore o nome dell'intersezione</i>)</p> <p>NEGATIVO, RULLATE AL PUNTO ATTESA PISTA (<i>numero</i>) INTERSEZIONE (<i>designatore o nome dell'intersezione</i>)</p> <p>AVVISATE SE ABILI ALLA PARTENZA DA PISTA (<i>numero</i>) INTERSEZIONE (<i>designatore o nome dell'intersezione</i>)</p> <p>TORA (pronunciato TÒ-RA) PISTA (<i>numero</i>) INTERSEZIONE (<i>designatore o nome dell'intersezione</i>) (<i>distanza in metri</i>)</p>
--	---

	<p>LINE UP AND WAIT RUNWAY (number) INTERSECTION (name of intersection) (essential traffic information)</p> <p><u>REQUEST VISUAL DEPARTURE [DIRECT] TO (or UNTIL) (navaid, waypoint, altitude)</u></p> <p>ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL DEPARTURE [DIRECT] TO (or UNTIL) (navaid, waypoint, altitude)</p> <p>VISUAL DEPARTURE RUNWAY (number) APPROVED, TURN LEFT (or RIGHT) [DIRECT] TO (navaid, heading, waypoint) [MAINTAIN VISUAL REFERENCE UNTIL (altitude)]</p> <p><u>VISUAL DEPARTURE TO (or UNTIL) (navaid, waypoint, altitude)</u></p>	<p>ALLINEAMENTO E ATTESA PISTA (numero) INTERSEZIONE (nome dell'intersezione) (informazioni di traffico essenziale)</p> <p><u>RICHIEDIAMO PARTENZA A VISTA [DIRETTI] A (o FINO A) (radioassistenza, waypoint, altitudine)</u></p> <p>AVVISATE SE ABILI AD ACCETTARE PARTENZA A VISTA [DIRETTI] A (o FINO A) (radioassistenza, waypoint, altitudine)</p> <p>PARTENZA A VISTA PISTA (numero) APPROVATA, VIRATA A SINISTRA (o DESTRA) [DIRETTI] A (radioassistenza, prua, waypoint) [MANTENETE RIFERIMENTI VISIVI FINO A (altitudine)]</p> <p><u>PARTENZA A VISTA PISTA A (o FINO A) (radioassistenza, waypoint, altitudine)</u></p>
--	--	---

### 3.18 AUTORIZZAZIONE AL DECOLLO

<p>... quando si utilizzano separazioni ridotte in pista</p> <p>... nel caso in cui l'aeromobile non sia decollato dopo essere stato autorizzato</p> <p>...per cancellare una autorizzazione al decollo</p> <p>...per accusare il ricevuto (obbligatorio) all'istruzione precedente</p> <p>... per bloccare un decollo dopo che l'aeromobile ha iniziato la corsa</p> <p>...per accusare il ricevuto (obbligatorio) all'istruzione precedente</p>	<p>RUNWAY (number) CLEARED FOR TAKE-OFF [REPORT AIRBORNE] (traffic information) RUNWAY (number) CLEARED FOR TAKE-OFF</p> <p>TAKE OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY [(instructions)]</p> <p>TAKE OFF IMMEDIATELY OR HOLD SHORT OF RUNWAY</p> <p>HOLD POSITION, CANCEL TAKE OFF, I SAY AGAIN, CANCEL TAKE OFF (reasons)</p> <p><u>HOLDING</u></p> <p>STOP IMMEDIATELY [(repeat aircraft call sign) STOP IMMEDIATELY]</p> <p><u>STOPPING</u></p> <p>CLEARED FOR TAKE-OFF [FROM (location)] (present position, taxiway, final approach and take-off area, runway and number)</p>	<p>PISTA (numero) AUTORIZZATI AL DECOLLO [RIPORTATE IN VOLO] (informazioni di traffico) PISTA (numero) AUTORIZZATI AL DECOLLO</p> <p>DECOLLATE IMMEDIATAMENTE O LIBERATE LA PISTA [(istruzioni)]</p> <p>DECOLLATE IMMEDIATAMENTE O ATTENDETE IN PROSSIMITÀ DELLA PISTA</p> <p>MANTENETE POSIZIONE, CANCELLATE IL DECOLLO, RIPETO, CANCELLATE IL DECOLLO (motivi)</p> <p><u>MANTENIAMO</u></p> <p>FERMATEVI IMMEDIATAMENTE [(ripetere nominativo aeromobile) FERMATEVI IMMEDIATAMENTE]</p> <p><u>CI FERMIAMO</u></p> <p>AUTORIZZATI AL DECOLLO [DA (posizione)] (presente posizione, via di rullaggio, area di decollo e di avvicinamento finale, pista e numero)</p>
---	---	--

	<u>REQUEST DEPARTURE INSTRUCTIONS</u> AFTER DEPARTURE TURN RIGHT (or LEFT, or CLIMB) (instructions as appropriate)	<u>RICHIEDIAMO ISTRUZIONI PER LA PARTENZA</u> DOPO LA PARTENZA VIRATE A DESTRA (o SINISTRA, o SALITE) (istruzioni come appropriato)
--	---	--

### 3.19 ISTRUZIONI DI VIRATA O SALITA DOPO IL DECOLLO

	<u>REQUEST RIGHT (or LEFT) TURN</u> RIGHT (or LEFT) TURN APPROVED WILL ADVISE LATER FOR RIGHT (or LEFT) TURN REPORT AIRBORNE AIRBORNE (time) AFTER PASSING (level) (instructions) CONTINUE RUNWAY HEADING (instructions) TRACK EXTENDED CENTRE LINE (instructions) CLIMB STRAIGHT AHEAD (instructions)	<u>RICHIEDIAMO VIRATA A DESTRA (o SINISTRA)</u> VIRATA A DESTRA (o SINISTRA) APPROVATA RICHIAMEREMO PER LA VIRATA A DESTRA (o SINISTRA) RIPORTATE IN VOLO IN VOLO AI (orario) DOPO AVER ATTRAVERSATO (livello) (istruzioni) CONTINUE PRUA PISTA (istruzioni) SEGUITE IL PROLUNGAMENTO ASSE PISTA (istruzioni) SALITE DIRITTO (istruzioni)
... per richiedere l'orario di involo		
... prua da seguire		
... per far seguire una specifica rotta		

### 3.20 INGRESSO NEL CIRCUITO DI TRAFFICO DI AEROPORTO

	<u>[aircraft type] (position) (level) FOR LANDING</u> JOIN [(direction of circuit)] (position in circuit) (runway number) [SURFACE] WIND (direction and speed) (units) [TEMPERATURE [MINUS] (number)] QNH (or QFE) (number) [HECTOPASCALS (o POLLICI)] [TRAFFIC (detail)] MAKE STRAIGHT-IN APPROACH, RUNWAY (number) [SURFACE] WIND (direction and speed) (units) [TEMPERATURE [MINUS] (number)] QNH (or QFE) (number) [HECTOPASCALS (o POLLICI)] [TRAFFIC (detail)]	<u>[tipo aeromobile] (posizione) (livello) PER ATTERRAGGIO</u> INSERITEVI IN (posizione in circuito) [(direzione del circuito)] (numero pista) VENTO [AL SUOLO] (direzione e intensità) (unità di misura) [TEMPERATURA [MENO] (numero)] QNH (o QFE) (numero) [HECTOPASCALS (o POLLICI)] [TRAFFICO (dettaglio)] EFFETTUATE AVVICINAMENTO DIRETTO PISTA (numero) VENTO [AL SUOLO] (direzione e intensità) (unità di misura) [TEMPERATURA [MENO] (numero)] QNH (o QFE) (numero) [HECTOPASCALS (o POLLICI)] [TRAFFICO (dettaglio)]
... in presenza di informazioni ATIS	<u>[aircraft type] (position) (level) INFORMATION (ATIS identification) FOR LANDING</u> JOIN (position in circuit) [RUNWAY (number)] QNH (or QFE) (number) [HECTOPASCALS (o POLLICI)] [TRAFFIC (detail)]	<u>(tipo aeromobile) (posizione) (livello) INFORMAZIONE (identificazione emissione ATIS) PER ATTERRAGGIO</u> INSERITEVI IN (posizione in circuito) [PISTA (numero)] QNH (o QFE) (numero) [HECTOPASCALS (o POLLICI)] [TRAFFICO (dettaglio)]

### 3.21 NEL CIRCUITO DI TRAFFICO

	<u>(position in circuit, e.g. DOWNWIND, FINAL)</u> NUMBER (number) FOLLOW (aircraft type and position) [additional instructions if required]	<u>(posizione in circuito, ad es. SOTTOVENTO, FINALE)</u> NUMERO (numero) SEGUITE (tipo aeromobile e posizione) [istruzioni aggiuntive se necessario]
--	---	--

### 3.22 ISTRUZIONI PER L'AVVICINAMENTO

<p>Nota. – Il riporto "LUNGO FINALE/LONG FINAL" deve essere effettuato quando l'aeromobile vira per l'avvicinamento finale ad una distanza superiore a 4NM dal punto di contatto o quando un aeromobile in avvicinamento diretto si trova ad una distanza di 8NM dal punto di contatto. In entrambi i casi si deve effettuare un riporto di "FINALE/FINAL" a 4NM dal punto di contatto.</p>	MAKE SHORT APPROACH	EFFETTUATE UN AVVICINAMENTO CORTO
	MAKE LONG APPROACH (or EXTEND DOWNWIND)	EFFETTUATE UN AVVICINAMENTO LUNGO (o ESTENDETE IL SOTTOVENTO)
	REPORT BASE (or FINAL, or LONG FINAL)	RIPORTATE IN BASE (o IN FINALE, o IN LUNGO FINALE)
	CONTINUE APPROACH [PREPARE FOR POSSIBLE GO AROUND]	CONTINUATE L'AVVICINAMENTO [PREPARATEVI PER UNA POSSIBILE RIATTACCATA]

### 3.23 AUTORIZZAZIONE ALL'ATTERRAGGIO

... quando si utilizzano separazioni ridotte in pista	RUNWAY (number) CLEARED TO LAND (traffic information) RUNWAY (number) CLEARED TO LAND	PISTA (numero) AUTORIZZATI ALL'ATTERRAGGIO (informazioni di traffico) PISTA (numero) AUTORIZZATI ALL'ATTERRAGGIO
... operazioni particolari	CLEARED TOUCH AND GO MAKE FULL STOP	AUTORIZZATI AL TOUCH AND GO EFFETTUATE UN FINITO
... per effettuare un avvicinamento lungo o parallelo ad una pista scendendo ad un livello minimo concordato	<u>REQUEST LOW APPROACH (reasons)</u> CLEARED LOW APPROACH [RUNWAY (number)] [(altitude restriction if required) (go around instructions)]	<u>RICHIEDIAMO BASSO AVVICINAMENTO (motivi)</u> AUTORIZZATI BASSO AVVICINAMENTO [PISTA (numero)] [(restrizioni di quota se necessario) (istruzioni di riattaccata)]
... per volare in prossimità della torre di controllo o altro punto di osservazione allo scopo di un'ispezione visiva dell'aeromobile da parte del personale a terra	<u>REQUEST LOW PASS (reasons)</u> CLEARED LOW PASS [RUNWAY (number)] [(altitude restriction if required) (go around instructions)]	<u>RICHIEDIAMO BASSO PASSAGGIO (motivi)</u> AUTORIZZATI BASSO PASSAGGIO [PISTA (numero)] [(restrizioni di quota se necessario) (istruzioni di riattaccata)]
... per le operazioni di elicotteri	<u>REQUEST STRAIGHT-IN (or CIRCLING APPROACH), LEFT (or RIGHT) TURN TO (location)</u>	<u>RICHIEDIAMO AVVICINAMENTO DIRETTO (o CON CIRCUITAZIONE), VIRATA A SINISTRA (o DESTRA) PER (località)</u>

	MAKE STRAIGHT-IN (or CIRCLING APPROACH, LEFT (or RIGHT) TURN TO (location, runway, taxiway, final approach and take-off area) [ARRIVAL (or ARRIVAL ROUTE) (number, name, or code)]. [HOLD SHORT OF (active runway, extended runway centre line, other)]. [REMAIN (direction or distance) FROM (runway, runway centre line, other helicopter or aircraft)]. [CAUTION (power lines, unlighted obstructions, wake turbulence, etc.)]. CLEARED TO LAND	EFFETTUATE AVVICINAMENTO DIRETTO (o CON CIRCUITAZIONE, VIRATA A SINISTRA (o DESTRA) PER (località, pista, via di rullaggio, area di decollo e di avvicinamento finale) [ARRIVO (o ROTTA DI ARRIVO) (numero, nome, o codice)]. [MANTENETE IN PROSSIMITÀ DI (pista attiva, prolungamento asse pista, altro)]. [RESTATE A (direzione o distanza) DA (pista, asse pista, altro elicottero o velivolo)]. [ATTENZIONE (linee elettriche, ostacoli non illuminati, turbolenza di scia, ecc.)]. AUTORIZZATI ALL' ATTERRAGGIO
--	--	--

### 3.24 AZIONI DI RITARDO

	CIRCLE THE AERODROME ORBIT (RIGHT, or LEFT) [FROM PRESENT POSITION] MAKE ANOTHER CIRCUIT	CIRCUITATE SULL' AEROPORTO ORBITATE (A DESTRA o A SINISTRA) [DALLA PRESENTE POSIZIONE] EFFETTUATE UN ALTRO CIRCUITO
--	--	---

### 3.25 MANCATO AVVICINAMENTO

	GO AROUND <u>GOING AROUND</u>	RIATTACCATE <u>RIATTACCHIAMO</u>
--	----------------------------------	-------------------------------------

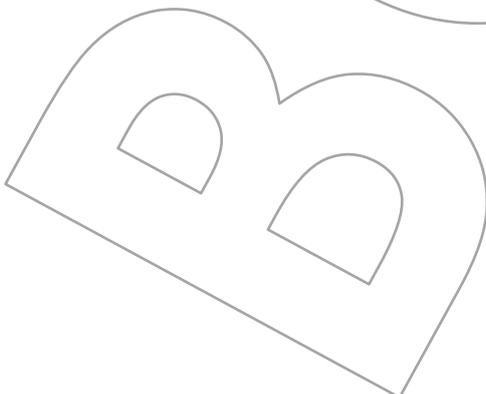
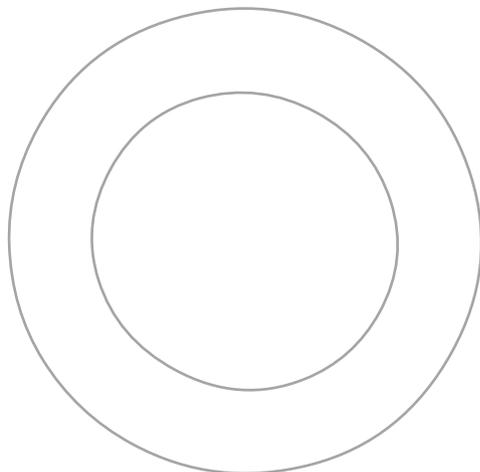
### 3.26 INFORMAZIONI AGLI AEROMOBILI

...se il pilota ha richiesto l'ispezione visiva del carrello di atterraggio	LANDING GEAR APPEARS DOWN RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL APPEARS UP (or DOWN) WHEELS APPEAR UP RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL DOES NOT APPEAR UP (or DOWN)	IL CARRELLO APPARE GIU' LA RUOTA DESTRA (o SINISTRA, o ANTERIORE) APPARE SU' (o GIÙ) LE RUOTE APPAIONO SU' LA RUOTA DESTRA (o SINISTRA, o ANTERIORE) NON APPARE SU' (o GIÙ)
... turbolenza di scia	CAUTION WAKE TURBULENCE [FROM ARRIVING (or DEPARTING) (type of aircraft)] [additional information as required]	ATTENZIONE TURBOLENZA DI SCIA [DA (tipo aeromobile) IN ARRIVO (o IN PARTENZA)] [informazioni aggiuntive come richiesto]
... scarico dei reattori sul piazzale o sulle vie di rullaggio	CAUTION JET BLAST	ATTENZIONE JET BLAST
... flusso delle eliche	CAUTION SLIPSTREAM	ATTENZIONE AL FLUSSO DELLE ELICHE

### 3.27 LIBERANDO LA PISTA E COMUNICAZIONI DOPO L'ATTERRAGGIO

	CONTACT GROUND (frequency)	CONTATTATE LA GROUND (frequenza)
--	----------------------------	----------------------------------

	<p>WHEN VACATED CONTACT GROUND (<i>frequency</i>)</p> <p>EXPEDITE VACATING</p> <p>YOUR STAND (<i>or GATE</i>) (<i>designation</i>)</p> <p>TAKE (<i>or TURN</i>) FIRST (<i>or SECOND, or CONVENIENT</i>) LEFT (<i>or RIGHT</i>) AND CONTACT GROUND (<i>frequency</i>)</p>	<p>QUANDO LIBERATO CONTATTATE LA GROUND (<i>frequenza</i>)</p> <p>AFFRETTATEVI A LIBERARE</p> <p>IL VOSTRO STAND (o GATE) (<i>designazione</i>)</p> <p>PRENDETE (o GIRATE) LA PRIMA (o SECONDA, o CONVENIENTE) A SINISTRA (o DESTRA) E CONTATTATE LA GROUND (<i>frequenza</i>)</p>
...per le operazioni di elicotteri	AIR-TAXI TO HELICOPTER STAND ( <i>or</i> ) HELICOPTER PARKING POSITION ( <i>area</i> )	RULLATE IN ARIA ALLA PIAZZOLA ELICOTTERI (o) POSIZIONE PARCHEGGIO ELICOTTERI ( <i>area</i> )
...per le operazioni di elicotteri	AIR-TAXI TO ( <i>or VIA</i> ) ( <i>location or routing as appropriate</i> ) [CAUTION ( <i>dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.</i> )]	RULLATE IN ARIA (o VIA) ( <i>posizione o percorso a seconda dei casi</i> ) [PRECAUZIONE PER ( <i>polvere, neve sollevata, detriti, aeromobili leggeri in rullaggio, personale, ecc.</i> )]
...per le operazioni di elicotteri	AIR-TAXI VIA ( <i>direct, as requested, or specified route</i> ) TO ( <i>location, heliport, operating or movement area, active or inactive runway</i> ). AVOID ( <i>aircraft or vehicles or personnel</i> )	RULLATE IN ARIA ( <i>diretti, come richiesto, o percorso specifico</i> ) A ( <i>posizione, eliporto, area di movimento, pista attiva o inattiva</i> ). EVITATE ( <i>aeromobili o veicoli o personale</i> )



#### 4. FRASEOLOGIA UTILIZZATA SU E NELLE VICINANZE DI UN AEROPORTO – SERVIZIO INFORMAZIONI VOLO AEROPORTUALE (AFIS)

##### 4.1 INTRODUZIONE

4.1.1 Tranne che per ragioni di sicurezza del volo, nessuna trasmissione deve essere diretta ad un aeromobile durante il decollo, durante l'ultimo tratto dell'avvicinamento finale oppure durante la corsa di decelerazione dopo l'atterraggio, allo scopo di non distogliere il pilota dai propri compiti nei momenti di massimo carico di lavoro in cabina.

4.1.2 Le procedure locali possono variare da aeroporto a aeroporto ed è pertanto impossibile fornire esempi di fraseologia che riescano a coprire ogni situazione che possa verificarsi nelle differenti tipologie di aeroporto.

4.1.3 Con riferimento alla fraseologia per i movimenti dei veicoli sull'area di manovra, deve essere utilizzata la parola "PROCEED/PROCEDETE".

4.1.4 Per gli aeromobili della categoria di turbolenza di scia "heavy", la parola HEAVY deve essere inclusa in tutte le comunicazioni con l'AFIS.

##### 4.2 INFORMAZIONI DI TRAFFICO

...per fornire informazioni di traffico	TRAFFIC ( <i>information</i> )	TRAFFICO ( <i>informazioni</i> )
	NO REPORTED TRAFFIC	NESSUN TRAFFICO RIPORTATO
....per dare il "ricevuto" alle informazioni di traffico	<u>LOOKING OUT</u>	<u>GUARDIAMO FUORI</u>
	<u>TRAFFIC IN SIGHT</u>	<u>TRAFFICO IN VISTA</u>
	<u>NEGATIVE CONTACT</u> [ <i>reasons</i> ]	<u>NEGATIVO CONTATTO VISIVO</u> [ <i>motivi</i> ]
	[ <i>ADDITIONAL</i> ] TRAFFIC ( <i>direction</i> ) BOUND ( <i>type of aircraft</i> ) ( <i>level</i> ) ESTIMATED ( <i>or OVER</i> ) ( <i>significant point</i> ) AT ( <i>time</i> )	TRAFFICO [ <i>ADDITIONALE</i> ] VERSO ( <i>direzione</i> ) ( <i>tipo di aeromobile</i> ) ( <i>livello</i> ) STIMATO ( <i>o SU</i> ) ( <i>punto significativo</i> ) AI ( <i>orario</i> )
	TRAFFIC IS ( <i>classification</i> ) UNMANNED FREE BALLOON(S) WAS [ <i>or ESTIMATED</i> ] OVER ( <i>place</i> ) AT ( <i>time</i> ) REPORTED ( <i>level(s)</i> ) [ <i>or LEVEL UNKNOWN</i> ] MOVING ( <i>direction</i> ) ( <i>other pertinent information, if any</i> )	IL TRAFFICO È PALLONE(I) LIBERO(I) ( <i>classificazione</i> ) SENZA EQUIPAGGIO, ERA [ <i>o STIMATO</i> ] SU ( <i>luogo</i> ) AI ( <i>orario</i> ) RIPORTATO(I) A ( <i>livello(i)</i> ) [ <i>o LIVELLO SCONOSCIUTO</i> ] IN MOVIMENTO VERSO ( <i>direzione</i> ) ( <i>altre eventuali informazioni pertinenti, se disponibili</i> )

##### 4.3 CONDIZIONI METEOROLOGICHE

	[ <i>SURFACE</i> ] WIND ( <i>number</i> ) DEGREES ( <i>speed</i> ) ( <i>unit</i> )	VENTO [ <i>AL SUOLO</i> ] ( <i>numero</i> ) GRADI ( <i>intensità</i> ) ( <i>unità di misura</i> )
	WIND AT ( <i>level</i> ) ( <i>number</i> ) DEGREES ( <i>number</i> ) KNOTS	VENTO A ( <i>livello</i> ) ( <i>numero</i> ) GRADI ( <i>valore numerico</i> ) NODI

	VISIBILITY ( <i>distance</i> ) KILOMETRES (o METRES) [ <i>direction</i> ]	VISIBILITÀ ( <i>distanza</i> ) CHILOMETRI (o METRI) [ <i>direzione</i> ]
	RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY ( <i>number</i> )] ( <i>distance</i> ) METRES	PORTATA VISUALE DI PISTA (o RVR) [PISTA ( <i>numero</i> )] ( <i>distanza</i> ) METRI
	RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY ( <i>number</i> )] NOT AVAILABLE (or NOT REPORTED)	PORTATA VISUALE DI PISTA (o RVR) [PISTA ( <i>numero</i> )] NON DISPONIBILE (o NON RIPORTATA)
	TOUCHDOWN ( <i>distance</i> ) METRES, MIDPOINT ( <i>distance</i> ) METRES, STOP END ( <i>distance</i> ) METRES	TOUCHDOWN ( <i>distanza</i> ) METRI, MIDPOINT ( <i>distanza</i> ) METRI, STOP END ( <i>distanza</i> ) METRI
... per rilevamenti multipli della RVR	RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY ( <i>number</i> )] ( <i>first position</i> ) ( <i>distance</i> ) ( <i>units</i> ), ( <i>second position</i> ) ( <i>distance</i> ) ( <i>units</i> ), ( <i>third position</i> ) ( <i>distance</i> ) ( <i>units</i> )	PORTATA VISUALE DI PISTA (o RVR) [PISTA ( <i>numero</i> )] ( <i>prima posizione</i> ) ( <i>distanza</i> ) ( <i>unità di misura</i> ), ( <i>seconda posizione</i> ) ( <i>distanza</i> ) ( <i>unità di misura</i> ), ( <i>terza posizione</i> ) ( <i>distanza</i> ) ( <i>unità di misura</i> )
... nel caso in cui non si disponibile l'informazione RVR su una posizione la si includerà comunque nella sequenza appropriata	RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY ( <i>number</i> )] ( <i>first position</i> ) ( <i>distance</i> ) ( <i>units</i> ), ( <i>second position</i> ) NOT AVAILABLE, ( <i>third position</i> ) ( <i>distance</i> ) ( <i>units</i> )	PORTATA VISUALE DI PISTA (o RVR) [PISTA ( <i>numero</i> )] ( <i>prima posizione</i> ) ( <i>distanza</i> ) ( <i>unità di misura</i> ), ( <i>seconda posizione</i> ) NON DISPONIBILE, ( <i>terza posizione</i> ) ( <i>distanza</i> ) ( <i>unità di misura</i> )
	PRESENT WEATHER ( <i>details</i> )	TEMPO PRESENTE ( <i>dettagli</i> )
	CLOUD ( <i>amount</i> , [( <i>type</i> )] and <i>height of base</i> ) FEET (or SKY CLEAR)	NUBI ( <i>quantità</i> , [( <i>tipo</i> )] e <i>altezza della base</i> ) PIEDI (o CIELO SERENO)
	CAVOK	CAVOK
	TEMPERATURE [MINUS] ( <i>number</i> ) (and/or DEW POINT [MINUS] ( <i>number</i> ))	TEMPERATURA [MENO] ( <i>numero</i> ) (e/o PUNTO DI RUGIADA [MENO] ( <i>numero</i> ))
	QNH (or QFE) ( <i>number</i> ) [ <i>units</i> ]	QNH (o QFE) ( <i>numero</i> ) [ <i>unità di misura</i> ]
	( <i>aircraft type</i> ) REPORTED ( <i>description</i> ) ICING (o TURBULENCE) [IN CLOUD] ( <i>area</i> ) ( <i>time</i> )	( <i>tipo di aeromobile</i> ) HA RIPORTATO ( <i>descrizione</i> ) FORMAZIONE DI GHIACCIO (o TURBOLENZA) [IN NUBE] ( <i>area</i> ) ( <i>orario</i> )
	REPORT FLIGHT CONDITIONS	RIPORTATE LE CONDIZIONI DI VOLO

#### 4.4 RIPORTI ADDIZIONALI

...per richiedere un rapporto ad una distanza o posizione specificata	REPORT PASSING ( <i>significant point</i> ) REPORT ( <i>distance</i> ) MILES (GNSS or DME) FROM ( <i>name of DME station</i> ) (or <i>significant point</i> )	RIPORTATE PASSANDO ( <i>punto significativo</i> ) RIPORTATE ( <i>distanza</i> ) MIGLIA (GNSS o DME) DA ( <i>nome della stazione DME</i> ) (o <i>punto significativo</i> )
---	---	---

...per richiedere un rapporto della posizione attuale	<p><u><i>(distance)</i> MILES (GNSS or DME) FROM (name of DME station) (or significant point)</u></p> <p>REPORT PASSING (three digits) RADIAL (name of VOR) VOR</p> <p>REPORT (GNSS or DME) DISTANCE FROM (significant point) (or name of DME station) DME</p> <p>REPORT POSITION</p> <p><u><i>(distance)</i> MILES (GNSS or DME) FROM (name of DME station) DME (or significant point)</u></p>	<p><u><i>(distanza)</i> MIGLIA (GNSS o DME) DA (nome della stazione DME) (o punto significativo)</u></p> <p>RIPORTATE PASSANDO RADIALE (tre cifre) (nominativo VOR) VOR</p> <p>RIPORTATE DISTANZA (GNSS o DME) DA (punto significativo) (o nominativo DME) DME</p> <p>RIPORTATE POSIZIONE</p> <p><u><i>(distanza)</i> MIGLIA (GNSS o DME) DA (nominativo stazione DME) DME (o punto significativo)</u></p>
	<p>Nota. – Tali trasmissioni effettuate da parte di un AFIS rappresentano soltanto delle richieste e non costituiscono istruzioni</p>	

#### 4.5 INFORMAZIONI DI AEROPORTO

<p>[[location]] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (number) (condition)</p> <p>[[location]] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (number) NOT CURRENT</p> <p>LANDING SURFACE (condition)</p> <p>CAUTION CONSTRUCTION WORK (location)</p> <p>CAUTION (specify reasons) RIGHT (or LEFT), (or BOTH SIDES) OF RUNWAY [number];</p> <p>CAUTION WORK IN PROGRESS (or OBSTRUCTION) (position and any necessary advice)</p> <p>RUNWAY REPORT AT (observation time) RUNWAY (number) (type of precipitant) UP TO (depth of deposit) MILLIMETRES. BRAKING ACTION GOOD (or MEDIUM TO GOOD, or MEDIUM, or MEDIUM TO POOR, or POOR or UNRELIABLE) [and/or BRAKING COEFFICIENT (equipment and number)]</p> <p>BRAKING ACTION REPORTED BY (aircraft type) AT (time) GOOD (or MEDIUM, or POOR)</p> <p>BRAKING ACTION [[location]] (measuring equipment used), RUNWAY (number), TEMPERATURE [MINUS] (number), WAS (reading) AT (time)</p>	<p>[[ubicazione]] CONDIZIONI SUPERFICIE PISTA (numero) (condizioni)</p> <p>[[ubicazione]] CONDIZIONI SUPERFICIE PISTA (numero) NON AGGIORNATE</p> <p>SUPERFICIE DI ATTERRAGGIO (condizioni)</p> <p>PRECAUZIONE PER LAVORI DI COSTRUZIONE (ubicazione)</p> <p>PRECAUZIONE PER (ragione specifica) A DESTRA (o SINISTRA), (o SU ENTRAMBI I LATI) DELLA PISTA (numero)</p> <p>PRECAUZIONE PER LAVORI IN CORSO (o OSTRUZIONE) (posizione ed eventuali avvisi necessari)</p> <p>RIPORTO DI PISTA DELLE (orario di osservazione) PISTA (numero) (tipo di precipitazione) FINO A (spessore del deposito) MILLIMETRI. AZIONE FRENANTE BUONA (o DA MEDIA A BUONA, o MEDIA, o DA MEDIA A SCARSA, o SCARSA o INATTENDIBILE) [e/o COEFFICIENTE DI FRENATA (strumento e numero)]</p> <p>AZIONE FRENANTE RIPORTATA DA (tipo di aeromobile) AL (orario) BUONA (o MEDIA, o SCARSA)</p> <p>AZIONE FRENANTE [[ubicazione]] (strumento di misurazione usato), PISTA (numero), TEMPERATURA [MENO] (numero), ERA (lettura) AL (orario)</p>
---	---

	<p>RUNWAY (or TAXIWAY) (number) 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 SNOW DRIFTS, or FROZEN RUTS AND RIDGES]]</p> <p>AFIS OBSERVES (weather information)</p> <p>PILOT REPORTS (weather information)</p>	<p>PISTA (o VIA DI RULLAGGIO) (numero) BAGNATA [o UMIDA, POZZE D'ACQUA, ALLAGATA (profondità), o NEVE RIMOSSA (lunghezza e larghezza come applicabile)], o TRATTATA, o COPERTA CON CHIAZZE DI NEVE SECCA (o NEVE BAGNATA, o NEVE COMPATTA, o FANGHIGLIA, o FANGHIGLIA GHIACCIATA, o GHIACCIO, o GHIACCIO COPERTO DI NEVE, o GHIACCIO E NEVE, o CUMULI DI NEVE, o SOLCHI E CRESTE GHIACCIAE)]</p> <p>L'AFIS OSSERVA (informazioni meteo)</p> <p>UN PILOTA RIPORTA (informazioni meteo)</p>
--	--	---

#### 4.6 STATO OPERATIVO DEGLI AIUTI VISIVI E NON VISIVI

	<p>(specify visual or non-visual aid) RUNWAY (number) (description of deficiency)</p> <p>(type) LIGHTING (unserviceability)</p> <p>GBAS/SBAS/MLS/ILS CATEGORY (category) (serviceability state)</p> <p>TAXIWAY LIGHTING (description of deficiency)</p> <p>(type of visual approach slope indicator) RUNWAY (number) (description of deficiency)</p>	<p>(specifico aiuto visivo o non visivo) PISTA (numero) (descrizione dell'avaria)</p> <p>SISTEMA LUMINOSO (tipo) (inefficienza)</p> <p>GBAS/SBAS/MLS/ILS CATEGORIA (categoria) (stato di efficienza)</p> <p>LUCI VIE DI RULLAGGIO (descrizione dell'avaria)</p> <p>(tipo di indicatore ottico di planata) PISTA (numero) (descrizione dell'avaria)</p>
--	--	--

#### 4.7 PER IDENTIFICARE GLI AEROMOBILI

	SHOW LANDING LIGHTS	ACCENDETE LE LUCI DI ATTERRAGGIO
--	---------------------	----------------------------------

#### 4.8 PER RICHIEDERE DI ACCUSARE IL RICEVUTO CON MEZZI VISIBILI

	<p>ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS (or RUDDER)</p> <p>ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS</p> <p>ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS</p>	<p>ACCUSATE IL RICEVUTO MUOVENDO GLI ALETONI (o IL TIMONE)</p> <p>ACCUSATE IL RICEVUTO OSCILLANDO LE ALI</p> <p>ACCUSATE IL RICEVUTO LAMPEGGIANDO LE LUCI DI ATTERRAGGIO</p>
--	---	--

#### 4.9 PROCEDURE PER LA MESSA IN MOTO

.. per richiedere la messa in	[aircraft location] REQUEST START	[posizione aeromobile]
-------------------------------	-----------------------------------	------------------------

<p>moto</p> <p>...sugli aeroporti dove l'AFIS può gestire la messa in moto</p> <p>...sugli aeroporti dove l'AFIS non può gestire la messa in moto</p>	<p><u>UP</u></p> <p><u>[aircraft location] REQUEST START UP, INFORMATION (ATIS identification)</u></p> <p>START UP APPROVED</p> <p>START UP AT (time)</p> <p>START UP AT OWN DISCRETION</p> <p>EXPECT DEPARTURE (time) START UP AT OWN DISCRETION</p> <p>START UP AT OWN DISCRETION (local information)</p> <p>Nota. – Vedere il Capitolo 3 § 3.9 per quanto riguarda la fraseologia ATFCM</p>	<p><u>RICHIEDIAMO MESSA IN MOTO</u></p> <p><u>[posizione aeromobile] RICHIEDIAMO MESSA IN MOTO, INFORMAZIONI (identificazione emissione ATIS)</u></p> <p>MESSA IN MOTO APPROVATA</p> <p>MESSA IN MOTO Al (orario)</p> <p>MESSA IN MOTO A DISCREZIONE</p> <p>PARTENZA PREVISTA (orario)</p> <p>MESSA IN MOTO A DISCREZIONE</p> <p>MESSA IN MOTO A DISCREZIONE (informazioni locali)</p>
---	--	--

#### 4.10 PROCEDURE PER IL PUSH-BACK

<p>Nota. — Quando è previsto dalle procedure locali, l'autorizzazione per il push-back dovrebbe essere ottenuta dall'AFIS.</p>	<p><u>[aircraft/location] REQUEST PUSHBACK</u></p> <p>PUSHBACK AT OWN DISCRETION</p> <p>EXPECT (number) MINUTES DELAY DUE (reason)</p>	<p><u>[posizione aeromobile] RICHIEDIAMO PUSHBACK</u></p> <p>PUSHBACK A DISCREZIONE</p> <p>PREVISTI (numero) MINUTI DI RITARDO PER (motivo)</p>
--	--	---

#### 4.11 RULLAGGIO

	<p><u>READY TO TAXI (position)</u></p> <p>[TRAFFIC (details)] [AERODROME CONDITIONS (details)] RUNWAY (number)</p> <p><u>WILL TAXI TO HOLDING POINT (name) [RUNWAY (number)] VIA TAXIWAY (name)</u></p> <p>HOLDING</p>	<p><u>PRONTI AL RULLAGGIO (posizione)</u></p> <p>[TRAFFICO (dettagli)] [CONDIZIONI DELL'AEROPORTO (dettagli)] PISTA (numero)</p> <p><u>RULLIAMO AL PUNTO ATTESA (nome) [PISTA (numero)] VIA DI RULLAGGIO (nome)</u></p> <p>ATTENDIAMO</p>
--	--	---

#### 4.12 RILANCIO DELLE AUTORIZZAZIONI

<p>...per trasmettere l'autorizzazione</p>	<p>(ATC unit call sign) CLEARS (details of clearance)</p>	<p>(nominativo ente ATC) AUTORIZZA (dettagli dell'autorizzazione)</p>
<p>...per conferma o meno della corretta ripetizione dell'autorizzazione</p>	<p>[THAT IS CORRECT] (or NEGATIVE) [I SAY AGAIN] (as appropriate)</p>	<p>[CORRETTO] (o NEGATIVO) [RIPETO] (come appropriato)</p>

#### 4.13 DECOLLO

	<p>[REPORT READY]</p> <p>READY FOR DEPARTURE</p>	<p>[RIPORTATE PRONTI]</p> <p>PRONTI PER LA PARTENZA</p>
--	--	---

	<p>TRAFFIC (<i>details</i>) [NO REPORTED TRAFFIC] RUNWAY (<i>number</i>)</p> <p>(<i>traffic information</i>) [RUNWAY (<i>number</i>) FREE FOR DEPARTURE] [or RUNWAY (<i>number</i>) OCCUPIED (or BLOCKED) BY (<i>aircraft or vehicles or persons</i>)] [REPORT AIRBORNE]</p> <p><u>HOLDING</u></p> <p><u>WILL LINE UP RUNWAY (<i>number</i>) [VIA BACKTRACK]</u></p> <p><u>WILL TAKE OFF RUNWAY (<i>number</i>)</u></p>	<p>TRAFFICO (<i>dettagli</i>) [NESSUN TRAFFICO RIPORTATO] PISTA (<i>numero</i>)</p> <p>(<i>informazioni di traffico</i>) [PISTA (<i>numero</i>) LIBERA PER LA PARTENZA] [o PISTA (<i>numero</i>) OCCUPATA (o BLOCCATA) DA (<i>aeromobile o veicolo o persone</i>)] [RIPORTATE IN VOLO]</p> <p><u>ATTENDIAMO</u></p> <p><u>CI ALLINEIAMO PISTA (<i>numero</i>) [VIA BACKTRACK]</u></p> <p><u>DECOLLIAMO PISTA (<i>numero</i>)</u></p>
--	---	--

#### 4.14 DOPO IL DECOLLO

...per richiedere l'orario di involo	<p>REPORT AIRBORNE</p> <p>AIRBORNE (<i>time</i>)</p> <p>AFTER PASSING (<i>level</i>) (<i>contact instructions</i>)</p>	<p>RIPORTATE IN VOLO</p> <p>IN VOLO AI (<i>orario</i>)</p> <p>DOPO AVER ATTRAVERSATO (<i>livello</i>) (<i>istruzioni di contatto</i>)</p>
--------------------------------------	--	---

#### 4.15 INGRESSO NEL CIRCUITO DI TRAFFICO DI AEROPORTO

...quando sono disponibili le informazioni ATIS	<p>[<i>aircraft type</i>] (<i>position</i>) (<i>level</i>) <u>FOR LANDING</u></p> <p>ROGER [(<i>direction of circuit in use</i>)] [RUNWAY (<i>number</i>)] [SURFACE] WIND (<i>direction and speed</i>) (<i>units</i>) [TEMPERATURE [MINUS] (<i>number</i>)] QNH (or QFE) (<i>number</i>) [(<i>units</i>)] [TRAFFIC (<i>details</i>)]</p> <p>[<i>aircraft type</i>] (<i>position</i>) (<i>level</i>) <u>INFORMATION (ATIS identification) FOR LANDING</u></p> <p>ROGER (<i>circuit in use</i>) [RUNWAY (<i>number</i>)] QNH (or QFE) (<i>number</i>) [(<i>units</i>)] [TRAFFIC (<i>details</i>)]</p>	<p>[<i>tipo di aeromobile</i>] (<i>posizione</i>) (<i>livello</i>) <u>PER ATTERRAGGIO</u></p> <p>RICEVUTO [(<i>direzione del circuito in uso</i>)] [PISTA (<i>numero</i>)] VENTO [AL SUOLO] (<i>direzione e intensità</i>) (<i>nodi</i>) [TEMPERATURA [MENO] (<i>numero</i>)] QNH (o QFE) (<i>numero</i>) [(<i>unità di misura</i>)] [TRAFFICO (<i>dettagli</i>)]</p> <p>[<i>tipo di aeromobile</i>] (<i>posizione</i>) (<i>livello</i>) <u>INFORMAZIONI (identificazione ATIS) PER ATTERRAGGIO</u></p> <p>RICEVUTO (<i>circuito in uso</i>) [PISTA (<i>numero</i>)] QNH (o QFE) (<i>numero</i>) [(<i>unità di misura</i>)] [TRAFFICO (<i>dettagli</i>)]</p>
---	---	--

#### 4.16 NEL CIRCUITO

	<p>[<i>position in circuit, e.g.</i>] <u>(DOWNWIND/FINAL)</u></p> <p>ROGER [RUNWAY (<i>number</i>) FREE] or [TRAFFIC (<i>detail</i>)] [<i>additional information if required</i>]</p>	<p>[<i>posizione in circuito, es.</i>] <u>(SOTTOVENTO/FINALE)</u></p> <p>RICEVUTO [PISTA (<i>numero</i>) LIBERA] o [TRAFFICO (<i>dettagli</i>)] [<i>informazioni aggiuntive se necessario</i>]</p>
--	---	--

#### 4.17 AVVICINAMENTO

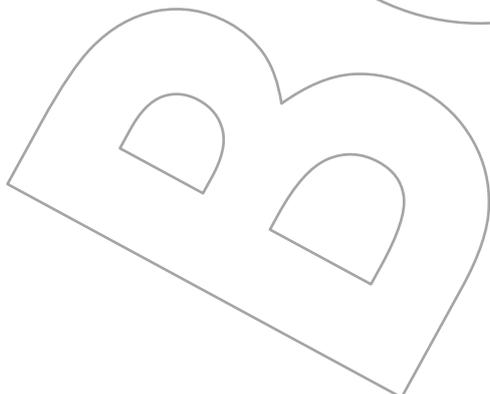
<p>Nota. – Il riporto LONG FINAL/LUNGO FINALE è effettuato quando l'aeromobile vira per l'avvicinamento finale ad una distanza superiore a 4NM dal punto di contatto o quando un aeromobile in avvicinamento diretto si trova ai 8NM dal punto di contatto. In entrambi i casi è richiesto un riporto del FINAL/FINALE a 4NM dal punto di contatto</p>	REPORT BASE (or FINAL, or LONG FINAL)	RIPORTATE BASE (o FINALE, o LUNGO FINALE)
	<u>BASE [or FINAL, or LONG FINAL]</u>	<u>BASE [o FINALE, o LUNGO FINALE]</u>
	TRAFFIC (details)	TRAFFICO (dettagli)
	NO REPORTED TRAFFIC RUNWAY (number)	NESSUN TRAFFICO RIPORTATO PISTA (numero)
	RUNWAY (number) FREE or [RUNWAY (number) OCCUPIED]	PISTA (numero) LIBERA o [PISTA (numero) OCCUPATA]
	<u>WILL LAND [RUNWAY (number)]</u>	<u>ATTERRIAMO [PISTA (numero)]</u>
<u>GOING AROUND</u>	<u>RIATTACCHIAMO</u>	

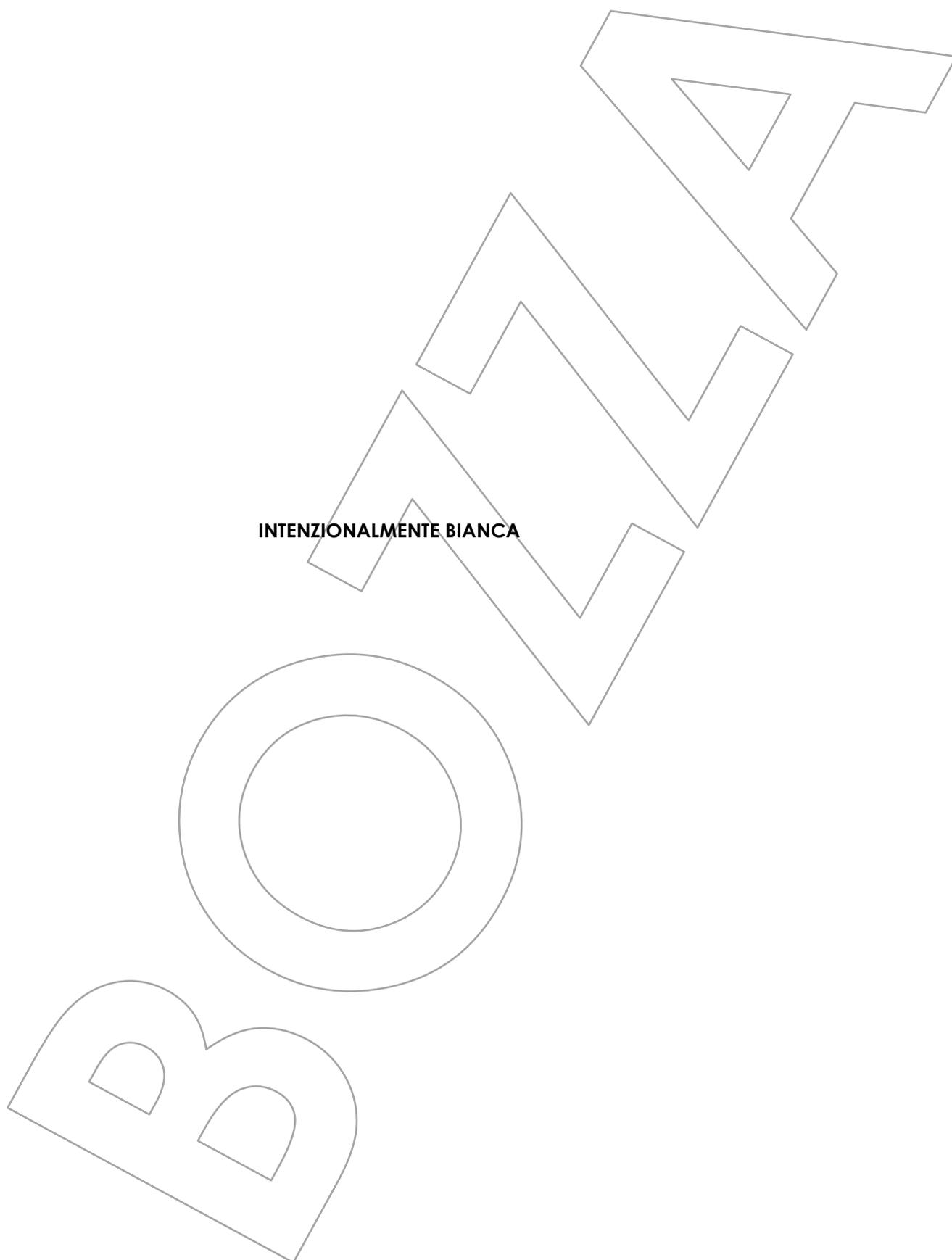
#### 4.18 INFORMAZIONI AGLI AEROMOBILI

...se il pilota ha richiesto l'ispezione visiva del carrello di atterraggio	LANDING GEAR APPEARS DOWN RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL APPEARS UP (or DOWN) WHEELS APPEAR UP RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL DOES NOT APPEAR UP (or DOWN)	IL CARRELLO APPARE GIÙ LA RUOTA DESTRA (o SINISTRA, o ANTERIORE) APPARE SÙ (o GIÙ) LE RUOTE APPAIONO SÙ LA RUOTA DESTRA (o SINISTRA, o ANTERIORE) NON APPARE SÙ (o GIÙ)
... turbolenza di scia	CAUTION WAKE TURBULENCE [FROM ARRIVING (or DEPARTING) (type of aircraft)] [additional information as required]	ATTENZIONE TURBOLENZA DI SCIA [DA (tipo aeromobile) IN ARRIVO (o PARTENZA)] [informazioni aggiuntive come richiesto]
... scarico dei reattori sul piazzale o sulle vie di rullaggio	CAUTION JET BLAST	ATTENZIONE JET BLAST
... flusso delle eliche	CAUTION SLIPSTREAM	ATTENZIONE AL FLUSSO DELLE ELICHE

#### 4.19 LIBERANDO LA PISTA E COMUNICAZIONI DOPO L'ATTERRAGGIO

	TAXIWAY (name) AVAILABLE TO APRON (STAND) YOUR STAND (or GATE) (designation)	TAXIWAY (nome) DISPONIBILE PER PIAZZALE (PARCHEGGIO) VOSTRO PARCHEGGIO (o USCITA) (designazione)
--	---	---





## 5. FRASEOLOGIA RADAR

### 5.1 INTRODUZIONE

5.1.1 Il presente capitolo contiene la fraseologia radar generale comunemente utilizzata nelle comunicazioni tra gli aeromobili e le varie tipologie di unità radar. Le specifiche fraseologie applicabili al controllo di avvicinamento radar e al controllo d'area sono riportate, rispettivamente, nei successivi Capitoli 6 e 7.

5.1.2 La frase "controllo radar/radar control" deve essere utilizzata soltanto quando viene fornito un servizio di controllo radar. Tuttavia, normalmente, il suffisso del nominativo utilizzato dalle unità radar (vedere Capitolo 1, § 1.9) è sufficiente ad indicare la propria funzione.

### 5.2 IDENTIFICAZIONE DEGLI AEROMOBILI

	REPORT HEADING [AND FLIGHT LEVEL (or ALTITUDE)] FOR IDENTIFICATION TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits) TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING RADAR CONTACT [position] IDENTIFIED [position] NOT IDENTIFIED [reason] [RESUME (or CONTINUE) OWN NAVIGATION]	RIPORTATE PRUA [E LIVELLO DI VOLO (o ALTITUDINE)] PER IDENTIFICAZIONE VIRATE A SINISTRA (o A DESTRA) PRUA (tre cifre) TRASMETTETE PER IDENTIFICAZIONE E RIPORTATE LA PRUA CONTATTO RADAR [posizione] IDENTIFICATI [posizione] NON IDENTIFICATI [motivo] [RIPRENDETE (o CONTINUE) PROPRIA NAVIGAZIONE]
--	---	--

### 5.3 INFORMAZIONI DI POSIZIONE

	POSITION (distance) (direction) OF (significant point) (or OVER or ABEAM (significant point))	POSIZIONE (distanza) (direzione) DA (punto significativo) (o SU o AL TRAVERSO DI (punto significativo))
--	---	---

### 5.4 ISTRUZIONI DI VETTORAMENTO

	LEAVE (significant point) HEADING (three digits) CONTINUE HEADING (three digits) CONTINUE PRESENT HEADING FLY HEADING (three digits) TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits) [reason e.g. DUE TRAFFIC, FOR SPACING, FOR DELAY, FOR DOWNWIND or BASE or FINAL]	LASCIATE (punto significativo) SU PRUA (tre cifre) CONTINUE SU PRUA (tre cifre) CONTINUE SU PRUA ATTUALE ASSUMETE PRUA (tre cifre) VIRATE A SINISTRA (o DESTRA) PRUA (tre cifre) [motivo es. PER TRAFFICO, PER SPAZIAMENTO, PER RITARDO, PER SOTTOVENTO o BASE o FINALE]
--	---	--

	TURN LEFT (or RIGHT) (number of degrees) DEGREES [reason]	VIRATE A SINISTRA (o DESTRA) (numero di gradi) GRADI [motivo]
	STOP TURN HEADING (three digits)	FERMATE LA VIRATA SU PRUA (tre cifre)
	FLY HEADING (three digits), WHEN ABLE PROCEED DIRECT (name) (significant point)	ASSUMETE PRUA (tre cifre), QUANDO ABILI PROCEDETE DIRETTI (nome) (punto significativo)
	HEADING IS GOOD	LA PRUA È BUONA

### 5.5 TERMINE DEL VETTORAMENTO

	RESUME OWN NAVIGATION (position of aircraft) (specific instructions)	RIPRENDETE PROPRIA NAVIGAZIONE (posizione aeromobile) (istruzioni specifiche)
	RESUME OWN NAVIGATION [DIRECT] (significant point) [MAGNETIC TRACK (three digits) DISTANCE (number) MILES]	RIPRENDETE PROPRIA NAVIGAZIONE [DIRETTI] (punto significativo) [ROTTA MAGNETICA (tre cifre) DISTANZA (numero) MIGLIA]

### 5.6 MANOVRE

<p>...in caso di strumenti direzionali di bordo inaffidabili [NO-GYRO]</p> <p>...nel caso di avvicinamento finale radar [PAR o SRA] con strumenti direzionali di bordo inaffidabili [NO-GYRO]</p>	MAKE A THREE SIXTY TURN LEFT (or RIGHT) [reason]	EFFETTUATE UN TRE E SESSANTA A SINISTRA (o DESTRA) [motivo]										
	ORBIT LEFT (or RIGHT) [reason]	ORBITATE A SINISTRA (o DESTRA) [motivo]										
	MAKE ALL TURNS RATE ONE (or RATE HALF, or (number) DEGREES PER SECOND) START AND STOP ALL TURNS ON THE COMMAND "NOW"	EFFETTUATE TUTTE LE VIRATE AL RATEO UNO (o AL RATEO MEZZO, o (numero) GRADI AL SECONDO) INIZIATE E FERMATE TUTTE LE VIRATE AL COMANDO "ORA"										
	WHEN ON FINAL THE COMMAND "NOW" WILL BE OMITTED. EXECUTE ALL INSTRUCTIONS IMMEDIATELY UPON RECEIPT	QUANDO IN FINALE IL COMANDO "ORA" SARÀ OMESSO. ESEGUITE TUTTE LE ISTRUZIONI IMMEDIATAMENTE DOPO AVERLE RICEVUTE										
	TURN LEFT (or RIGHT) NOW	VIRATE A SINISTRA (o DESTRA) ORA										
	STOP TURN NOW	FERMATE LA VIRATA ORA										
	<p>Nota. – Quando è necessario specificare il motivo del vettoramento o motivare le manovre appena descritte, deve essere utilizzata la seguente fraseologia:</p> <table border="0"> <tr> <td>1) DUE TRAFFIC;</td> <td>1) CAUSA TRAFFICO;</td> </tr> <tr> <td>2) FOR WAKE TURBULENCE;</td> <td>2) PER TURBOLENZA DI SCIA;</td> </tr> <tr> <td>3) FOR SPACING;</td> <td>3) PER SPAZIAMENTO;</td> </tr> <tr> <td>4) FOR DELAY;</td> <td>4) PER RITARDO;</td> </tr> <tr> <td>5) FOR DOWNWIND (or BASE or FINAL).</td> <td>5) PER SOTTOVENTO (o BASE o FINALE).</td> </tr> </table>		1) DUE TRAFFIC;	1) CAUSA TRAFFICO;	2) FOR WAKE TURBULENCE;	2) PER TURBOLENZA DI SCIA;	3) FOR SPACING;	3) PER SPAZIAMENTO;	4) FOR DELAY;	4) PER RITARDO;	5) FOR DOWNWIND (or BASE or FINAL).	5) PER SOTTOVENTO (o BASE o FINALE).
1) DUE TRAFFIC;	1) CAUSA TRAFFICO;											
2) FOR WAKE TURBULENCE;	2) PER TURBOLENZA DI SCIA;											
3) FOR SPACING;	3) PER SPAZIAMENTO;											
4) FOR DELAY;	4) PER RITARDO;											
5) FOR DOWNWIND (or BASE or FINAL).	5) PER SOTTOVENTO (o BASE o FINALE).											

## 5.7 CONTROLLO DELLA VELOCITÀ

	<p>REPORT SPEED</p> <p><u>SPEED (number) KNOTS</u></p> <p>MAINTAIN (number) or KNOTS [OR GREATER (or OR LESS)] [UNTIL (significant point)]</p> <p>DO NOT EXCEED (number) KNOTS</p> <p>MAINTAIN PRESENT SPEED</p> <p>INCREASE (or REDUCE) SPEED TO (number) KNOTS [OR GREATER (or OR LESS)]</p> <p>INCREASE (or REDUCE) SPEED BY (number) KNOTS</p> <p>RESUME NORMAL SPEED</p> <p>REDUCE TO MINIMUM APPROACH SPEED</p> <p>REDUCE TO MINIMUM CLEAN SPEED</p> <p>NO [ATC] SPEED RESTRICTIONS</p>	<p>RIPORTATE LA VELOCITÀ</p> <p><u>VELOCITÀ (numero) NODI</u></p> <p>MANTENETE (numero) NODI [O PIÙ (o O MENO)] [FINO A (punto significativo)]</p> <p>NON SUPERATE (numero) NODI</p> <p>MANTENETE VELOCITÀ ATTUALE</p> <p>AUMENTATE (o RIDUCETE) LA VELOCITÀ A (numero) NODI [O PIÙ (o O MENO)]</p> <p>AUMENTATE (o RIDUCETE) LA VELOCITÀ DI (numero) NODI</p> <p>RIASSUMETE NORMALE VELOCITÀ</p> <p>RIDUCETE ALLA MINIMA VELOCITÀ DI AVVICINAMENTO</p> <p>RIDUCETE ALLA MINIMA VELOCITÀ IN CONFIGURAZIONE PULITA</p> <p>NESSUNA RESTRIZIONE [ATC] DI VELOCITÀ</p>
--	---	--

## 5.8 RIPORTO DI POSIZIONE

<p>....per omettere i riporti di posizione</p>	<p>OMIT POSITION REPORTS [UNTIL (specify)]</p> <p>NEXT REPORT AT (significant point)</p> <p>REPORTS REQUIRED ONLY AT (significant point(s))</p> <p>RESUME POSITION REPORTING</p>	<p>OMETTETE RIPORTI DI POSIZIONE [FINO A (specificare)]</p> <p>PROSSIMO RIPORTO SU (punto significativo)</p> <p>RIPORTI RICHIESTI SOLO SU (punto(i) significativo(i))</p> <p>RIPRENDETE TRASMISSIONE RIPORTI DI POSIZIONE</p>
--	--	---

## 5.9 INFORMAZIONI DI TRAFFICO ESSENZIALE ED AZIONI DI EVITAMENTO

	<p>TRAFFIC (number) O'CLOCK (distance) (direction of flight) [any other pertinent information]:</p> <p>1) UNKNOWN;</p> <p>2) SLOW MOVING;</p> <p>3) FAST MOVING;</p> <p>4) CLOSING;</p> <p>5) OPPOSITE (or SAME) DIRECTION;</p> <p>6) OVERTAKING;</p> <p>7) CROSSING LEFT TO RIGHT (or RIGHT TO LEFT);</p>	<p>TRAFFICO A ORE (numero) (distanza) (direzione di volo) [ogni altra informazione pertinente]:</p> <p>1) SCONOSCIUTO;</p> <p>2) LENTO;</p> <p>3) VELOCE;</p> <p>4) CONVERGENTE;</p> <p>5) OPPOSTA (o STESSA) DIREZIONE;</p> <p>6) IN SORPASSO;</p> <p>7) IN ATTRAVERSAMENTO DA SINISTRA A DESTRA (o DA DESTRA A SINISTRA);</p>
--	--	---

... per chiedere azione di evitamento	8) (aircraft type) (if known); 9) (level); 10) CLIMBING (or DESCENDING). <u>REQUEST VECTORS</u>	8) (tipo di aeromobile) (se noto); 9) (livello); 10) IN SALITA (o IN DISCESA). <u>RICHIEDIAMO VETTORI</u>
... quando si sta liberando dal traffico sconosciuto	DO YOU WANT VECTORS? CLEAR OF TRAFFIC [appropriate instructions]	VOLETE VETTORI? LIBERI DAL TRAFFICO [istruzioni appropriate]
... per azioni di evitamento	TURN LEFT (or RIGHT) IMMEDIATELY HEADING (three digits) TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC (bearing by clock-reference and distance)	VIRATE IMMEDIATAMENTE A SINISTRA (o DESTRA) PRUA (tre cifre) PER EVITARE TRAFFICO [NON IDENTIFICATO] (rilevamento riferito al quadrante dell'orologio e distanza)
... per azioni di evitamento immediate	TURN LEFT (or RIGHT) (number of degrees) DEGREES IMMEDIATELY TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC (bearing by clock-reference and distance)	VIRATE IMMEDIATAMENTE A SINISTRA (o DESTRA) (numero di gradi) GRADI PER EVITARE TRAFFICO [NON IDENTIFICATO] (rilevamento riferito al quadrante dell'orologio e distanza)

#### 5.10 COMUNICAZIONI E PERDITA DEL CONTATTO RADIO

... se si sospetta la perdita di comunicazione	IF RADIO CONTACT LOST (instructions) RADIO CONTACT LOST (instructions) IF NO TRANSMISSIONS RECEIVED FOR (number) MINUTES (or SECONDS) (instructions) REPLY NOT RECEIVED (instructions) IF YOU READ [manoeuvre instructions or SQUAWK (code or IDENT)] (manoeuvre, SQUAWK or IDENT) OBSERVED. POSITION (position of aircraft) [(instructions)]	IN CASO DI PERDITA DEL CONTATTO RADIO (istruzioni) ABBIAMO PERSO IL CONTATTO RADIO (istruzioni) SE NON RICEVETE TRASMISSIONI PER (numero) MINUTI (o SECONDI) (istruzioni) RISPOSTA NON RICEVUTA (istruzioni) SE RICEVETE [istruzioni di manovra o SQUAWK (codice o IDENT)] (manovra, SQUAWK o IDENT) OSSERVATA/O. POSIZIONE (posizione aeromobile) [(istruzioni)]
--	--	--

#### 5.11 TERMINE DEL SERVIZIO RADAR E/O ADS-B

	RADAR SERVICE (or IDENTIFICATION) TERMINATED [DUE (reason)] (instructions) WILL SHORTLY LOSE IDENTIFICATION (appropriate instructions or information) IDENTIFICATION LOST [reasons] (instructions)	SERVIZIO RADAR (o IDENTIFICAZIONE) TERMINATO/A [CAUSA (motivo)] (istruzioni) TRA BREVE PERDEREMO L'IDENTIFICAZIONE (istruzioni o informazioni appropriate) IDENTIFICAZIONE PERSA [motivi] (istruzioni)
--	--	--

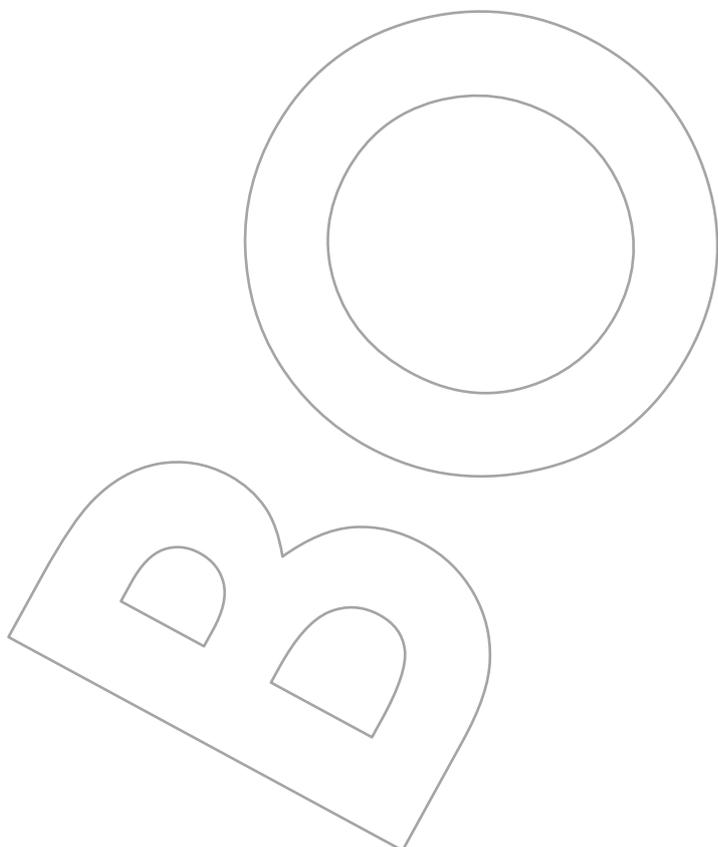
### 5.12 DEGRADO DELL'APPARATO RADAR E/O ADS-B

	SECONDARY RADAR OUT OF SERVICE <i>(appropriate information as necessary)</i>	RADAR SECONDARIO FUORI SERVIZIO <i>(informazioni appropriate come necessario)</i>
	PRIMARY RADAR OUT OF SERVICE <i>(appropriate information as necessary)</i>	RADAR PRIMARIO FUORI SERVIZIO <i>(informazioni appropriate come necessario)</i>
	ADS-B OUT OF SERVICE <i>(appropriate information as necessary)</i>	ADS-B FUORI SERVIZIO <i>(informazioni appropriate come necessario)</i>

### 5.13 RADAR SECONDARIO DI SORVEGLIANZA (SSR) E ADS-B

...per richiedere la capacità dell'apparato SSR	ADVISE TRANSPONDER CAPABILITY <u>TRANSPONDER (as shown in the flight plan)</u> <u>NEGATIVE TRANSPONDER</u>	COMUNICATE LA CAPACITÀ DEL TRANSPONDER <u>TRANSPONDER (come riportato nel piano di volo)</u> <u>NEGATIVO TRANSPONDER</u>
...per richiedere la capacità dell'apparato ADS-B	ADVISE ADS-B CAPABILITY <u>ADS-B TRANSMITTER (data link)</u> <u>ADS-B RECEIVER (data link)</u> <u>NEGATIVE ADS-B</u>	COMUNICATE LA CAPACITÀ ADS-B <u>TRASMETTITORE ADS-B (data-link)</u> <u>RICEVITORE ADS-B (data-link)</u> <u>NEGATIVO ADS-B</u>
...istruzioni relative al transponder	FOR DEPARTURE SQUAWK (code) SQUAWK (code)	PER LA PARTENZA SQUAWK (codice) SQUAWK (codice)
...per richiedere il reinserimento di modo e codici assegnati	RESET SQUAWK [(mode)] (code) <u>RESETTING (mode) (code)</u>	RISELEZIONATE SQUAWK [(modo)] (codice) <u>RISELEZIONIAMO (modo) (codice)</u>
...per richiedere la rielezione dell'identificazione dell'aeromobile	RE-ENTER [ADS-B or MODE S] AIRCRAFT IDENTIFICATION	REINSERITE L'IDENTIFICAZIONE [ADS-B o MODO S] DELL'AEROMOBILE
...per richiedere al pilota la conferma del codice selezionato sul transponder	CONFIRM SQUAWK (code) <u>SQUAWKING (code)</u>	CONFERMATE SQUAWK (codice) <u>SQUAWKING (codice)</u>
...per richiedere l'attivazione del dispositivo "ident"	SQUAWK [(code)] [AND] IDENT SQUAWK LOW SQUAWK NORMAL TRANSMIT ADS-B IDENT SQUAWK STANDBY	SQUAWK [(codice)] [E] IDENT SQUAWK LOW SQUAWK NORMAL TRASMETTETE ADS-B IDENT SQUAWK STANDBY
...per richiedere la sospensione temporanea delle operazioni del transponder		
...per richiedere il codice di emergenza	SQUAWK MAYDAY [CODE SEVEN SEVEN ZERO ZERO]	SQUAWK MAYDAY [CODICE SETTE SETTE ZERO ZERO].
...per richiedere la sospensione delle operazioni	STOP SQUAWK [TRANSMIT ADS-B ONLY]	INTERROMPETE SQUAWK [TRASMETTETE SOLO ADS-B]

del transponder e/o del trasmettitore ADS-B	STOP ADS-B TRANSMISSION [SQUAWK (code) ONLY]	INTERROMPETE TRASMISSIONE ADS-B [SOLO SQUAWK (codice)].
	<i>Nota. – È necessario tener presente che su alcuni aeromobili non è possibile operare in maniera indipendente il transponder Modo S e l'ADS-B, e che ciò non consente l'esecuzione di eventuali istruzioni relative alle operazioni dell'ADS-B.</i>	
...per richiedere la trasmissione dell'altitudine-pressione	SQUAWK CHARLIE TRANSMIT ADS-B ALTITUDE	SQUAWK CHARLIE TRASMETTETE ALTITUDINE ADS-B
...per richiedere la verifica del regolaggio altimetrico e la conferma del livello	CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM (level)	VERIFICATE REGOLAGGIO ALTIMETRO E CONFERMATE (livello)
...per richiedere la sospensione della trasmissione dell'altitudine-pressione a causa di errate indicazioni di livello	STOP SQUAWK CHARLIE, WRONG INDICATION STOP ADS-B ALTITUDE TRANSMISSION [(WRONG INDICATION, or reason)]	INTERROMPETE MODO CHARLIE, INDICAZIONI ERRATE INTERROMPETE TRASMISSIONE ALTITUDINE ADS-B [(INDICAZIONI ERRATE, o motivo)]
...per richiedere la verifica del livello	CONFIRM (level)	CONFERMATE (livello)



## 6. FRASEOLOGIA NEL SERVIZIO DI CONTROLLO D'AREA

### 6.1 INTRODUZIONE

Nel presente Capitolo è inclusa la specifica fraseologia relativa all'uso del radar nel servizio di controllo d'area che deve essere integrata con la fraseologia radar generale riportata al Capitolo 5.

### 6.2 EMISSIONE DI AUTORIZZAZIONI

	<i>(name of unit ATC)</i> CLEARS <i>(aircraft call sign)</i>	<i>(nominativo ente ATC)</i> AUTORIZZA <i>(nominativo aeromobile)</i>
	<i>(aircraft call sign)</i> CLEARED TO	<i>(nominativo aeromobile)</i> AUTORIZZATI A
	RECLEARED <i>(amended clearance details)</i> [REST OF CLEARANCE UNCHANGED]	RIAUTORIZZATI <i>(dettagli autorizzazione emendata)</i> [RESTO AUTORIZZAZIONE INVARIATO]
	RECLEARED <i>(amended clearance details)</i> [REST OF CLEARANCE UNCHANGED]	RIAUTORIZZATI <i>(parte di rotta emendata)</i> A <i>(punto significativo della rotta originale)</i> [RESTO AUTORIZZAZIONE INVARIATO]
	ENTER CONTROLLED AIRSPACE <i>(or CONTROL ZONE)</i> [VIA <i>(significant point or route)</i> ] AT <i>(level)</i> [AT <i>(time)</i> ]	ENTRATE NELLO SPAZIO AEREO CONTROLLATO (o ZONA DI CONTROLLO) [VIA <i>(punto significativo o rotta)</i> ] A <i>(livello)</i> [A <i>(orario)</i> ]
	LEAVE CONTROLLED AIRSPACE <i>(or CONTROL ZONE)</i> [VIA <i>(significant point or route)</i> ] AT <i>(level)</i> (or CLIMBING, or DESCENDING)	LASCIATE LO SPAZIO AEREO CONTROLLATO (o ZONA DI CONTROLLO) [VIA <i>(punto significativo o rotta)</i> ] A <i>(livello)</i> (o IN SALITA, o IN DISCESA)
	JOIN <i>(specify)</i> AT <i>(significant point)</i> AT <i>(level)</i> [AT <i>(time)</i> ]	INSERITEVI <i>(specificare)</i> SU <i>(punto significativo)</i> A <i>(livello)</i> [A <i>(orario)</i> ]

### 6.3 INDICAZIONI DI ROTTA E LIMITE DELL'AUTORIZZAZIONE

	FROM <i>(location)</i> TO <i>(location)</i> TO <i>(location)</i> followed as necessary by: 1) DIRECT; 2) VIA <i>(route and/or significant points)</i> ; 3) VIA FLIGHT PLANNED ROUTE; 4) VIA <i>(distance)</i> DME ARC <i>(direction)</i> OF <i>(name of DME station)</i> .	DA <i>(località)</i> A <i>(località)</i> A <i>(località)</i> seguito a seconda delle necessità da: 1) DIRETTO; 2) VIA <i>(rotta e/o punti significativi)</i> ; 3) VIA ROTTA PIANIFICATA; 4) VIA <i>(distanza)</i> ARCO DME <i>(direzione)</i> DA <i>(nominativo stazione DME)</i> .
--	---	--

	<i>(level or route)</i> NOT AVAILABLE DUE <i>(reason)</i> ALTERNATIVE[S] IS/ARE <i>(routes)</i> . ADVISE	<i>(livello o rotta)</i> NON DISPONIBILE CAUSA <i>(motivi)</i> ALTERNATIVA[E] È/SONO <i>(rotte)</i> . AVVISATE
--	--	--

#### 6.4 MANTENIMENTO DI SPECIFICI LIVELLI

	<p>MAINTAIN <i>(level)</i> [TO <i>(significant point)</i>]</p> <p>MAINTAIN <i>(level)</i> UNTIL PASSING <i>(significant point)</i></p> <p>MAINTAIN <i>(level)</i> UNTIL <i>(minutes)</i> AFTER PASSING <i>(significant point)</i></p> <p>MAINTAIN <i>(level)</i> UNTIL <i>(time)</i></p> <p>MAINTAIN <i>(level)</i> UNTIL ADVISED BY <i>(name of unit)</i></p> <p>MAINTAIN <i>(level)</i> UNTIL FURTHER ADVISED</p> <p>MAINTAIN <i>(level)</i> WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE</p> <p>MAINTAIN BLOCK <i>(level)</i> TO <i>(level)</i></p> <p>Nota – L'espressione "MAINTAIN/MANTENETE" non deve essere usata, né in sostituzione né in aggiunta alle espressioni "CLIMB/SALITE" o "DESCEND/SCENDETE", quando si istruisce un aeromobile a cambiare livello.</p>	<p>MANTENETE <i>(livello)</i> [FINO A <i>(punto significativo)</i>]</p> <p>MANTENETE <i>(livello)</i> FINO A PASSARE <i>(punto significativo)</i></p> <p>MANTENETE <i>(livello)</i> FINO A <i>(minuti)</i> DOPO IL PASSAGGIO SU <i>(punto significativo)</i></p> <p>MANTENETE <i>(livello)</i> FINO AI <i>(orario)</i></p> <p>MANTENETE <i>(livello)</i> FINO A QUANDO AVVISATI DA <i>(nominativo ente)</i></p> <p>MANTENETE <i>(livello)</i> FINO AD ULTERIORE AVVISO</p> <p>MANTENETE <i>(livello)</i> FINCHÉ ENTRO SPAZI AEREI CONTROLLATI</p> <p>MANTENETE BLOCCO DA <i>(livello)</i> A <i>(livello)</i></p>
--	--	--

#### 6.5 SPECIFICAZIONI RELATIVE AI LIVELLI DI CROCIERA

	<p>CROSS <i>(significant point)</i> AT (or ABOVE, or BELOW) <i>(level)</i></p> <p>CROSS <i>(significant point)</i> AT <i>(time)</i> or LATER (or BEFORE) AT <i>(level)</i></p> <p>CRUISE CLIMB BETWEEN <i>(levels)</i> (or ABOVE <i>(level)</i>)</p> <p>CROSS <i>(distance)</i> MILES, (GNSS or DME) <i>[(direction)]</i> OF <i>(name of DME station)</i> or <i>(distance)</i> <i>[(direction)]</i> OF <i>(significant point)</i> AT (or ABOVE or BELOW) <i>(level)</i></p>	<p>ATTRAVERSATE <i>(punto significativo)</i> A (o AL DI SOPRA, o AL DI SOTTO) <i>(livello)</i></p> <p>ATTRAVERSATE <i>(punto significativo)</i> AI <i>(orario)</i> o DOPO (o PRIMA) A <i>(livello)</i></p> <p>EFFETTUATE CRUISE CLIMB TRA <i>(livelli)</i> (o SOPRA) <i>(livello)</i></p> <p>ATTRAVERSATE <i>(distanza)</i> MIGLIA, (GNSS o DME) <i>[(direzione)]</i> DI <i>(nominativo stazione DME)</i> o <i>(distanza)</i> <i>[(direzione)]</i> DI <i>(punto significativo)</i> A (o AL DI SOPRA, o AL DI SOTTO) <i>(livello)</i></p>
--	---	--

#### 6.6 DISCESA DI EMERGENZA

	<u>EMERGENCY DESCENT</u> <i>(intentions)</i>	<u>DISCESA DI EMERGENZA</u> <i>(intenzioni)</i>
--	---	--

	ATTENTION ALL AIRCRAFT IN THE VICINITY OF [or AT] ( <i>significant point or location</i> ) EMERGENCY DESCENT IN PROGRESS FROM ( <i>level</i> ) ( <i>followed as necessary by specific instructions, clearances, traffic information, etc.</i> )	ATTENZIONE A TUTTI GLI AEROMOBILI NELLE VICINANZE DI [o SU] ( <i>punto significativo o località</i> ) - DISCESA DI EMERGENZA IN ATTO DA ( <i>livello</i> ) ( <i>seguito secondo necessità da specifiche istruzioni, autorizzazioni, informazioni di traffico ecc.</i> )
--	---	---

**6.7 SE L'AUTORIZZAZIONE NON PUÒ ESSERE EMESSA QUANDO RICHIESTA**

	EXPECT CLEARANCE ( <i>or type of clearance</i> ) AT ( <i>time</i> )	ASPETTATEVI AUTORIZZAZIONE (o il tipo di autorizzazione) AI ( <i>orario</i> )
--	---	---

**6.8 QUANDO L'AUTORIZZAZIONE PER UNA DEVIAZIONE NON PUÒ ESSERE EMESSA**

	UNABLE, TRAFFIC ( <i>direction</i> ) BOUND ( <i>type of aircraft</i> ) ( <i>level</i> ) ESTIMATED ( <i>or OVER</i> ) ( <i>significant point</i> ) AT ( <i>time</i> ) CALL SIGN ( <i>call sign</i> ) ADVISE INTENTIONS	IMPOSSIBILE, TRAFFICO VERSO ( <i>direzione</i> ) ( <i>tipo di aeromobile</i> ) ( <i>livello</i> ) STIMATO (o SU) ( <i>punto significativo</i> ) AI ( <i>orario</i> ) NOMINATIVO ( <i>nominativo</i> ) RIPORTATE INTENZIONI
--	---	--

**6.9 ISTRUZIONI DI SEPARAZIONE**

	CROSS ( <i>significant point</i> ) AT ( <i>time</i> ) [OR LATER ( <i>or OR BEFORE</i> )] ADVISE IF ABLE TO CROSS ( <i>significant point</i> ) AT ( <i>time or level</i> ) MAINTAIN MACH ( <i>number</i> ) [OR GREATER ( <i>or OR LESS</i> )] [UNTIL ( <i>significant point</i> )] DO NOT EXCEED MACH ( <i>number</i> )	ATTRAVERSATE ( <i>punto significativo</i> ) AI ( <i>orario</i> ) [O DOPO (o O PRIMA)] AVVISATE SE ABILI AD ATTRAVERSARE ( <i>punto significativo</i> ) A ( <i>orario o livello</i> ) MANTENETE MACH ( <i>numero</i> ) [O PIÙ (o O MENO)] [FINO A ( <i>punto significativo</i> )] NON SUPERATE MACH ( <i>numero</i> )
--	---	---

**6.10 ISTRUZIONI ASSOCIATE ALLA PERCORRENZA DI UNA ROTTA (OFFSET), PARALLELA ALLA ROTTA AUTORIZZATA**

	ADVISE IF ABLE TO PROCEED PARALLEL OFFSET PROCEED OFFSET ( <i>distance</i> ) RIGHT/LEFT OF ( <i>route</i> ) ( <i>track</i> ) [CENTRE LINE] [AT ( <i>significant point or time</i> )] [UNTIL ( <i>significant point or time</i> )] CANCEL OFFSET ( <i>instructions to rejoin cleared flight route or other information</i> )	AVVISATE SE ABILI A PROCEDERE OFFSET PARALLELO PROCEDETE OFFSET ( <i>distanza</i> ) A DESTRA/SINISTRA DELLA ( <i>rotta</i> ) ( <i>percorso</i> ) [LINEA CENTRALE] [A ( <i>punto significativo</i> ) o AI ( <i>orario</i> )] [FINO A ( <i>punto significativo</i> ) o AI ( <i>orario</i> )] CANCELLATE OFFSET ( <i>istruzioni per reinserirsi sulla rotta autorizzata o altre informazioni</i> )
--	---	---

**6.11 OPERAZIONI RVSM**

6.11.1 Durante le operazioni all'interno o per l'attraversamento dello spazio aereo RVSM con un aeromobile non approvato RVSM, i piloti devono riportare il loro stato di non approvazione, in accordo con la fraseologia successivamente riportata, come segue:

- a) alla chiamata iniziale, su qualsiasi canale all'interno dello spazio RVSM;
- b) in tutte le richieste di cambio di livello; e
- c) in tutte le ripetizioni (*read-back*) delle autorizzazioni di livello.

6.11.2 I controllori del traffico aereo devono dare esplicito ricevuto ai messaggi degli aeromobili che riportano lo status di non approvazione RVSM.

...per accertare lo status di approvazione RVSM	CONFIRM RVSM APPROVED	CONFERMATE APPROVATI RVSM
...per riportare lo status di approvazione RVSM	<u>AFFIRM RVSM</u>	<u>AFFERMO RVSM</u>
...per riportare lo status di non-approvazione RVSM seguito da informazioni supplementari	<u>NEGATIVE RVSM [supplementary information e.g. State aircraft]</u>	<u>NEGATIVO RVSM [informazioni supplementari es. aeromobile di Stato]</u>
...per negare un'autorizzazione ATC ad operare nello spazio aereo RVSM	UNABLE ISSUE CLEARANCE INTO RVSM AIRSPACE, MAINTAIN [or DESCEND TO, or CLIMB TO] (level)	IMPOSSIBILITATO AD EMETTERE AUTORIZZAZIONE ENTRO SPAZIO AEREO RVSM, MANTENETE [o SCENDETE A, o SALITE A] (livello)
... per riportare quando della turbolenza forte influenza la capacità di mantenere la quota entro i margini previsti per l'RVSM	<u>UNABLE RVSM DUE TURBULENCE</u>	<u>IMPOSSIBILITATI RVSM CAUSA TURBOLENZA</u>
... per riportare quando gli apparati dell'aeromobile hanno subito un degrado operativo al di sotto dei MASPS ( <i>minimum aviation system performance standards</i> ) previsti per il volo nello spazio RVSM	<u>UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT</u>	<u>IMPOSSIBILITATI RVSM CAUSA APPARATI</u>
... per richiedere di riportare quando è stato riacquisito lo status di approvazione RVSM oppure il pilota è pronto a riprendere le operazioni RVSM	REPORT WHEN ABLE TO RESUME RVSM	RIPORTATE QUANDO ABILI A RIPRENDERE RVSM
... per richiedere la conferma che un aeromobile ha riacquisito lo status di approvazione RVSM oppure il pilota è pronto a riprendere le operazioni RVSM	CONFIRM ABLE TO RESUME RVSM	CONFERMATE ABILI A RIPRENDERE RVSM
... per riportare quando un aeromobile sia pronto a riprendere le operazioni RVSM dopo aver risolto un problema legato alle condizioni meteorologiche o agli apparati	<u>READY TO RESUME RVSM</u>	<u>PRONTI A RIPRENDERE RVSM</u>

## 7. FRASEOLOGIA NEL SERVIZIO DI CONTROLLO DI AVVICINAMENTO

### 7.1 INTRODUZIONE

Nel presente Capitolo è inclusa la specifica fraseologia relativa all'uso del radar nel servizio di controllo di avvicinamento che deve essere integrata con la fraseologia radar generale riportata al Capitolo 5.

### 7.2 ISTRUZIONI PER LA PARTENZA

	[AFTER DEPARTURE] TURN RIGHT (or LEFT) HEADING ( <i>three digits</i> ) (or CONTINUE RUNWAY HEADING) (or TRACK EXTENDED CENTRE LINE) TO ( <i>level or significant point</i> ) [( <i>other instructions as required</i> )]	[DOPO LA PARTENZA] VIRATE A DESTRA (o SINISTRA) PRUA ( <i>tre cifre</i> ) (o CONTINUE PRUA PISTA) (o CONTINUE SUL PROLUNGAMENTO ASSE PISTA) A ( <i>livello o punto significativo</i> ) [( <i>altre istruzioni come necessario</i> )]
	AFTER REACHING (or PASSING) ( <i>level or significant point</i> ) ( <i>instructions</i> )	DOPO AVER RAGGIUNTO (o ATTRAVERSATO/PASSATO) ( <i>livello o punto significativo</i> ) ( <i>istruzioni</i> )
	TURN RIGHT (or LEFT) HEADING ( <i>three digits</i> ) TO ( <i>level</i> ) [TO INTERCEPT ( <i>track, route, airway, etc.</i> )]	VIRATE A DESTRA (o SINISTRA) PRUA ( <i>tre cifre</i> ) PER ( <i>livello</i> ) [PER INTERCETTARE ( <i>rotta, percorso, aerovia, ecc.</i> )]
	( <i>standard departure name and number</i> ) DEPARTURE	( <i>nome e numero della SID</i> ) DEPARTURE
	TRACK ( <i>three digits</i> ) DEGREES [MAGNETIC (or TRUE)] TO (or FROM) ( <i>significant point</i> ) UNTIL ( <i>time, or REACHING (fix or significant point or level)</i> ) [BEFORE PROCEEDING ON COURSE]	SEGUITE ( <i>tre cifre</i> ) GRADI [MAGNETICI (o VERI)] PER (o DA) ( <i>punto significativo</i> ) FINO AL/A ( <i>orario, o RAGGIUNGERE (fix o punto significativo o livello)</i> ) [PRIMA DI PROCEDERE SULLA ROTTA]
	CLEARED VIA ( <i>designation</i> )	AUTORIZZATI VIA ( <i>descrizione</i> )

### 7.3 ISTRUZIONI PER L'AVVICINAMENTO

	CLEARED (or PROCEED) VIA ( <i>designation</i> )	AUTORIZZATI (o PROCEDETE) VIA ( <i>specificare</i> )
	CLEARED TO ( <i>clearance limit</i> ) VIA ( <i>designation</i> )	AUTORIZZATI A ( <i>limite autorizzazione</i> ) VIA ( <i>specificare</i> )
	CLEARED (or PROCEED) VIA ( <i>details of route to be followed</i> )	AUTORIZZATI (o PROCEDETE) VIA ( <i>specificare la rotta da seguire</i> )
	CLEARED ( <i>type of approach</i> ) APPROACH [RUNWAY ( <i>number</i> )]	AUTORIZZATI AVVICINAMENTO ( <i>tipo di avvicinamento</i> ) [PISTA ( <i>numero</i> )]
	CLEARED ( <i>type of approach</i> ) RUNWAY ( <i>number</i> ) FOLLOWED BY CIRCLING TO RUNWAY ( <i>number</i> )	AUTORIZZATI ( <i>tipo di avvicinamento</i> ) PISTA ( <i>numero</i> ) SEGUITO DA CIRCUITAZIONE PER PISTA ( <i>numero</i> )

	CLEARED APPROACH [RUNWAY (number)]	AUTORIZZATI AVVICINAMENTO [PISTA (numero)]
	COMMENCE APPROACH AT (time)	INIZIATE AVVICINAMENTO AI (orario)
	<u>REQUEST STRAIGHT-IN [(type of approach)] APPROACH [RUNWAY (number)]</u>	<u>RICHIEDIAMO AVVICINAMENTO [(tipo di avvicinamento)] DIRETTO [PISTA (numero)]</u>
	CLEARED STRAIGHT-IN [(type of approach)] APPROACH [RUNWAY (number)]	AUTORIZZATI AVVICINAMENTO [(tipo di avvicinamento)] DIRETTO [PISTA (numero)]
	REPORT VISUAL	RIPORTATE VISUAL
	REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT	RIPORTATE [LUCI] PISTA IN VISTA
...quando un pilota richiede un avvicinamento a vista	<u>REQUEST VISUAL APPROACH</u>	<u>RICHIEDIAMO AVVICINAMENTO A VISTA</u>
...per proporre ad un aeromobile l'effettuazione di un avvicinamento a vista	ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL APPROACH RUNWAY (number)	AVVISATE SE ABILI AD ACCETTARE AVVICINAMENTO A VISTA PISTA (numero)
	CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (number)	AUTORIZZATI AVVICINAMENTO A VISTA PISTA (numero)
...in caso di avvicinamento a vista successivo, quando il pilota dell'aeromobile che segue ha riportato di avere in vista l'aeromobile che lo precede	CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (number), MAINTAIN OWN SEPARATION FROM PRECEDING (aircraft type and wake turbulence category as appropriate) [CAUTION WAKE TURBULENCE]	AUTORIZZATI AVVICINAMENTO A VISTA PISTA (numero), MANTENETE PROPRIA SEPARAZIONE DAL (tipo aeromobile e categoria di turbolenza di scia come appropriato) CHE VI PRECEDE, [ATTENZIONE TURBOLENZA DI SCIA]
	REPORT (significant point) [OUTBOUND, or INBOUND]	RIPORTATE (punto significativo) [IN ALLONTANAMENTO o IN AVVICINAMENTO]
	REPORT COMMENCING PROCEDURE TURN	RIPORTARE INIZIANDO LA VIRATA DI PROCEDURA
	<u>REQUEST VMC DESCENT</u>	<u>RICHIEDIAMO DISCESA IN VMC</u>
	MAINTAIN OWN SEPARATION	MANTENETE PROPRIA SEPARAZIONE
	MAINTAIN VMC	MANTENETE VMC
	ARE YOU FAMILIAR WITH (name) APPROACH PROCEDURE	AVETE FAMILIARITÀ CON LA PROCEDURA DI AVVICINAMENTO (nome)
	<u>REQUEST (type of approach) APPROACH [RUNWAY (number)]</u>	<u>RICHIEDIAMO AVVICINAMENTO (tipo di avvicinamento) [PISTA (numero)]</u>
	<u>REQUEST (MLS/RNAV plain-language designator)</u>	<u>RICHIEDIAMO (designatore MLS/RNAV in linguaggio chiaro)</u>
	CLEARED (MLS/RNAV plain-language designator)	AUTORIZZATI (designatore MLS/RNAV in linguaggio chiaro)

#### 7.4 AUTORIZZAZIONI DI ATTESA

<p>... a vista</p> <p>... procedure di attesa pubblicate e attestate su una radioassistenza o un fix</p>	<p>HOLD VISUAL [OVER] (<i>position</i>) (or BETWEEN) (<i>two prominent landmarks</i>)</p> <p>CLEARED (or PROCEED) TO (<i>significant point, name of facility or fix</i>) [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (<i>level</i>)] HOLD [(<i>direction</i>)] AS PUBLISHED EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (<i>time</i>)</p>	<p>ATTENDETE A VISTA [SU] (<i>posizione</i>) (o TRA) (<i>due punti di riferimento prominenti</i>)</p> <p>AUTORIZZATI (o PROCEDETE) (<i>punto significativo, nome radioaiuto o fix</i>) [MANTENETE (o SALITE o SCENDETE A) (<i>livello</i>)] ATTENDETE [(<i>direzione</i>)] COME PUBBLICATO ASPETTATEVI AUTORIZZAZIONE AVVICINAMENTO (o ULTERIORE AUTORIZZAZIONE) AI (<i>orario</i>)</p>
<p>... se è richiesta la descrizione della procedura di attesa</p>	<p><u>REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS</u></p> <p>CLEARED (or PROCEED) TO (<i>significant point, name of facility or fix</i>) [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (<i>level</i>)] HOLD [(<i>direction</i>)] [(<i>specified</i>) RADIAL, COURSE, INBOUND TRACK (<i>three digits</i>) DEGREES] [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] [OUTBOUND TIME (<i>number</i>) MINUTES] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (<i>time</i>) (<i>additional instructions, if necessary</i>)</p> <p>CLEARED TO THE (<i>three digits</i>) RADIAL OF THE (<i>name</i>) VOR AT (<i>distance</i>) DME FIX [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (<i>level</i>)] HOLD [(<i>direction</i>)] [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] [OUTBOUND TIME (<i>number</i>) MINUTES] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (<i>time</i>) (<i>additional instructions, if necessary</i>)</p> <p>CLEARED TO THE (<i>three digits</i>) RADIAL OF THE (<i>name</i>) VOR AT (<i>distance</i>) DME FIX [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (<i>level</i>)] HOLD BETWEEN (<i>distance</i>) AND (<i>distance</i>) DME [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (<i>time</i>) (<i>additional instructions, if necessary</i>)</p>	<p><u>RICHIEDIAMO ISTRUZIONI DI ATTESA</u></p> <p>AUTORIZZATI (o PROCEDETE) A (<i>punto significativo, nome radioaiuto o fix</i>) [MANTENETE (o SALITE o SCENDETE A) (<i>livello</i>)] ATTENDETE [(<i>direzione</i>)] [(<i>specifica</i>) RADIALE, ROTTA, INBOUND TRACK (<i>tre cifre</i>) GRADI] [CIRCUITO A DESTRA (o SINISTRA)] [TEMPO DI ALLONTANAMENTO (<i>numero</i>) MINUTI] ASPETTATEVI AUTORIZZAZIONE AVVICINAMENTO (o ULTERIORE AUTORIZZAZIONE) AI (<i>orario</i>) (<i>istruzioni aggiuntive, se necessario</i>)</p> <p>AUTORIZZATI ALLA RADIALE (<i>tre cifre</i>) DI (<i>nome</i>) VOR A (<i>distanza</i>) DME FIX [MANTENETE (o SALITE o SCENDETE A) (<i>livello</i>)] ATTENDETE [(<i>direzione</i>)] [CIRCUITO A DESTRA (o SINISTRA)] [TEMPO DI ALLONTANAMENTO (<i>numero</i>) MINUTI] ASPETTATEVI AUTORIZZAZIONE AVVICINAMENTO (o ULTERIORE AUTORIZZAZIONE) AI (<i>orario</i>) (<i>istruzioni aggiuntive, se necessario</i>)</p> <p>AUTORIZZATI ALLA RADIALE (<i>tre cifre</i>) DI (<i>nome</i>) VOR A (<i>distanza</i>) DME FIX [MANTENETE (o SALITE o SCENDETE A) (<i>livello</i>)] ATTENDETE TRA (<i>distanza</i>) E (<i>distanza</i>) DME [CIRCUITO A DESTRA (o SINISTRA)] ASPETTATEVI AUTORIZZAZIONE AVVICINAMENTO (o ULTERIORE AUTORIZZAZIONE) AI (<i>orario</i>) (<i>istruzioni aggiuntive, se necessario</i>)</p>

#### 7.5 ORARIO PREVISTO DI AVVICINAMENTO (EAT)

	NO DELAY EXPECTED EXPECTED APPROACH TIME <i>(time)</i> REVISED EXPECTED APPROACH TIME <i>(time)</i>  DELAY NOT DETERMINED <i>(reasons)</i>	NESSUN RITARDO PREVISTO ORARIO PREVISTO DI AVVICINAMENTO <i>(orario)</i>  ORARIO PREVISTO DI AVVICINAMENTO REVISIONATO <i>(orario)</i>  RITARDO NON DETERMINATO <i>(motivi)</i>
--	---	--

### 7.6 VETTORAMENTO PER L'AVVICINAMENTO

	VECTERING FOR <i>(type of pilot- interpreted aid)</i> APPROACH RUNWAY <i>(number)</i>  VECTERING FOR VISUAL APPROACH RUNWAY <i>(number)</i> REPORT FIELD <i>(or)</i> RUNWAY IN SIGHT  VECTERING FOR <i>(positioning in the circuit)</i>  VECTERING FOR SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY <i>(number)</i>  VECTERING FOR PRECISION APPROACH RUNWAY <i>(number)</i>  <i>(type)</i> APPROACH NOT AVAILABLE DUE <i>(reason)</i> <i>(alternative instructions)</i>	VETTORAMENTO PER AVVICINAMENTO <i>(tipologia di aiuto interpretabile dal pilota)</i> PISTA <i>(numero)</i>  VETTORAMENTO PER AVVICINAMENTO A VISTA PISTA <i>(numero)</i> RIPORTATE CAMPO <i>(o PISTA)</i> IN VISTA  VETTORAMENTO PER <i>(posizionamento in circuito)</i>  VETTORAMENTO PER AVVICINAMENTO RADAR DI SORVEGLIANZA PISTA <i>(numero)</i>  VETTORAMENTO PER AVVICINAMENTO DI PRECISIONE PISTA <i>(numero)</i>  AVVICINAMENTO <i>(tipo)</i> NON DISPONIBILE A CAUSA DI <i>(motivo)</i> <i>(istruzioni alternative)</i>
--	---	---

### 7.7 VETTORAMENTO PER L'AVVICINAMENTO ILS E ALTRI AIUTI INTERPRETATI DAL PILOTA

...quando il pilota desidera di essere posizionato ad una specifica distanza dal punto di contatto	POSITION <i>(number)</i> MILES FROM <i>(fix)</i> TURN LEFT <i>(or)</i> RIGHT HEADING <i>(three digits)</i>  YOU WILL INTERCEPT <i>(radio aid or track)</i> <i>(distance)</i> FROM <i>(significant point or TOUCHDOWN)</i>  <u>REQUEST <i>(distance)</i> FINAL</u>	POSIZIONE <i>(numero)</i> MIGLIA DA <i>(fix)</i> VIRATE A SINISTRA <i>(o)</i> DESTRA PRUA <i>(tre cifre)</i>  INTERCETERETE <i>(radioassistenza o rotta)</i> <i>(distanza)</i> DA <i>(punto significativo o PUNTO DI CONTATTO)</i>  <u>RICHIEDIAMO FINALE A <i>(distanza)</i></u>
...istruzioni ed informazioni	CLEARED FOR <i>(type of approach)</i> APPROACH RUNWAY <i>(number)</i>  REPORT ESTABLISHED ON [ILS] LOCALIZER <i>(or)</i> ON GBAS/SBAS/MLS APPROACH COURSE)  CLOSING FROM LEFT <i>(or)</i> RIGHT [REPORT ESTABLISHED]	AUTORIZZATI AVVICINAMENTO <i>(tipo avvicinamento)</i> PISTA <i>(numero)</i>  RIPORTATE STABILIZZATI SUL LOCALIZZATORE [ILS] <i>(o)</i> SULLA ROTTA DI AVVICINAMENTO GBAS/SBAS/MLS)  CHIUDENDO DA SINISTRA <i>(o)</i> DESTRA] [RIPORTATE STABILIZZATI]

	TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits) [TO INTERCEPT] or [REPORT ESTABLISHED]	VIRATE A SINISTRA (o DESTRA) PRUA (tre cifre) [PER INTERCETTARE] o [RIPORTATE STABILIZZATI]
	EXPECT VECTOR ACROSS (localizer course or radio aid) (reason)	ASPETTATEVI VETTORAMENTO ATTRAVERSO (rotta del localizzatore o radioassistenza) (motivo)
	THIS TURN WILL TAKE YOU THROUGH (localizer course or radio aid) [reason]	QUESTA VIRATA VI PORTERÀ ATTRAVERSO (rotta del localizzatore o radioassistenza) [motivo]
	TAKING YOU THROUGH (localizer course or radio aid) [reason]	VI PORTIAMO ATTRAVERSO (rotta del localizzatore o radioassistenza) [motivo]
	MAINTAIN (altitude) UNTIL GLIDE PATH INTERCEPTION	MANTENETE (altitudine) FINO AD INTERCETTARE IL SENTIERO DI DISCESA
	REPORT ESTABLISHED ON GLIDE PATH	RIPORTATE STABILIZZATI SUL SENTIERO DI DISCESA
	INTERCEPT (localizer course or radio aid) [REPORT ESTABLISHED]	INTERCETTATE (rotta del localizzatore o radioassistenza) [RIPORTATE STABILIZZATI]

### 7.8 MANOVRE DURANTE GLI AVVICINAMENTI SU PISTE PARALLELE INDIPENDENTI E DIPENDENTI

	CLEARED FOR (type of approach) APPROACH RUNWAY (number) LEFT (or RIGHT)	AUTORIZZATI AVVICINAMENTO (tipo di avvicinamento) PISTA (numero) SINISTRA (o DESTRA)
	YOU HAVE CROSSED THE LOCALIZER (or GBAS/SBAS/MLS FINAL APPROACH COURSE). TURN LEFT (or RIGHT) IMMEDIATELY AND RETURN TO THE LOCALIZER (or GBAS/SBAS/MLS FINAL APPROACH COURSE)	AVETE ATTRAVERSATO IL LOCALIZZATORE (o LA ROTTA DI AVVICINAMENTO FINALE GBAS/SBAS/MLS). VIRATE IMMEDIATAMENTE A SINISTRA (o DESTRA) E RITORNATE SUL LOCALIZZATORE (o LA ROTTA DI AVVICINAMENTO FINALE GBAS/SBAS/MLS)
	ILS (or MLS) RUNWAY (number) LEFT (or RIGHT) LOCALIZER (or MLS) FREQUENCY IS (frequency)	ILS (o MLS) PISTA (numero) SINISTRA (o DESTRA) LA FREQUENZA DEL LOCALIZZATORE (o MLS) È (frequenza)
...per azioni di evitamento quando si osserva un aeromobile penetrare la NTZ	TURN LEFT (or RIGHT) (number) DEGREES (or HEADING) (three digits) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC [DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH], CLIMB TO (altitude)	VIRATE A SINISTRA (o DESTRA) (numero) GRADI (o PRUA) (tre cifre) IMMEDIATAMENTE PER EVITARE TRAFFICO [DEVIANTE DA AVVICINAMENTO ADIACENTE], SALITE A (altitudine)
...per azioni di evitamento sotto i 400ft dall'elevazione della soglia pista dove sono applicati i criteri delle superfici di valutazione degli ostacoli per avvicinamenti paralleli (PAOAS)	CLIMB TO (altitude) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC [DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH] (further instructions)	SALITE A (altitudine) IMMEDIATAMENTE PER EVITARE TRAFFICO [DEVIANTE DA AVVICINAMENTO ADIACENTE] (ulteriori istruzioni)

### 7.9 AVVICINAMENTO RADAR DI SORVEGLIANZA (SRA)

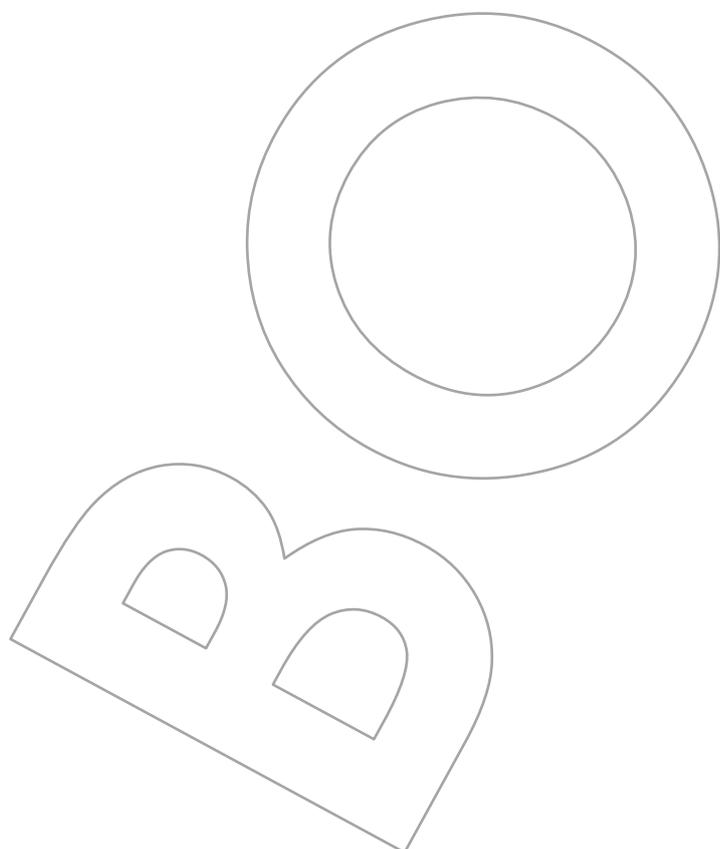
FORNITURA DEL SERVIZIO	THIS WILL BE A SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY <i>(number)</i> TERMINATING AT <i>(distance)</i> FROM TOUCHDOWN, OBSTACLE CLEARANCE ALTITUDE <i>(or HEIGHT)</i> <i>(number)</i> METRES <i>(or FEET)</i> CHECK YOUR MINIMA [IN CASE OF GO AROUND <i>(instructions)</i> ]	QUESTO SARÀ UN AVVICINAMENTO RADAR DI SORVEGLIANZA PISTA <i>(numero)</i> CHE TERMINA A <i>(distanza)</i> DAL PUNTO DI CONTATTO, ALTITUDINE <i>(o ALTEZZA)</i> DI SEPARAZIONE DAGLI OSTACOLI <i>(numero)</i> PIEDI VERIFICATE LA VOSTRA MINIMA [IN CASO DI RIATTACCATA <i>(istruzioni)</i> ]
	APPROACH INSTRUCTIONS WILL BE TERMINATED AT <i>(distance)</i> FROM TOUCHDOWN	LE ISTRUZIONI PER L'AVVICINAMENTO TERMINERANNO A <i>(distanza)</i> DAL PUNTO DI CONTATTO
ELEVAZIONE	COMMENCE DESCENT NOW [TO MAINTAIN A <i>(number)</i> DEGREE GLIDE PATH]	INIZIATE LA DISCESA ORA [PER MANTENERE UN SENTIERO DI DISCESA DI <i>(numero)</i> GRADI]
POSIZIONE	<i>(distance)</i> FROM TOUCHDOWN ALTITUDE <i>(or HEIGHT)</i> SHOULD BE <i>(numbers and units)</i>	<i>(distanza)</i> DAL PUNTO DI CONTATTO, L'ALTITUDINE <i>(o ALTEZZA)</i> DOVREBBE ESSERE <i>(numeri e unità di misura)</i>
	<i>(distance)</i> FROM TOUCHDOWN	<i>(distanza)</i> DAL PUNTO DI CONTATTO
CONTROLLI	CHECK GEAR DOWN [AND LOCKED]	VERIFICATE CARRELLO GIÙ [E BLOCCATO]
	OVER THRESHOLD	SULLA SOGLIA PISTA
TERMINE DELL'AVVICINAMENTO	REPORT VISUAL	RIPORTATE VISUAL
	REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT	RIPORTATE [LUCI] PISTA IN VISTA
	APPROACH COMPLETED [CONTACT <i>(unit)</i> ]	AVVICINAMENTO COMPLETATO [CONTATTATE <i>(ente)</i> ]

### 7.10 AVVICINAMENTO RADAR DI PRECISIONE (PAR)

FORNITURA DEL SERVIZIO	THIS WILL BE A PRECISION RADAR APPROACH RUNWAY <i>(number)</i>	QUESTO SARÀ UN AVVICINAMENTO RADAR DI PRECISIONE PISTA <i>(numero)</i>
	PRECISION APPROACH NOT AVAILABLE DUE <i>(reason)</i> <i>(alternative instructions)</i>	AVVICINAMENTO DI PRECISIONE NON DISPONIBILE A CAUSA <i>(motivo)</i> <i>(istruzioni alternative)</i>
	IN CASE OF GO AROUND <i>(instructions)</i>	IN CASO DI RIATTACCATA <i>(istruzioni)</i>
COMUNICAZIONI	DO NOT ACKNOWLEDGE FURTHER TRANSMISSIONS	NON DATE IL RICEVUTO ALLE PROSSIME TRASMISSIONI
	REPLY NOT RECEIVED, WILL CONTINUE PASS INSTRUCTIONS	RISPOSTA NON RICEVUTA, CONTINUIAMO A DARVI ISTRUZIONI
AZIMUTH	CLOSING [SLOWLY <i>(or QUICKLY)</i> ] [FROM THE LEFT <i>(or FROM THE RIGHT)</i> ]	IN CHIUSURA [LENTAMENTE <i>(o RAPIDAMENTE)</i> ] [DA SINISTRA <i>(o DA DESTRA)</i> ]
	HEADING IS GOOD	LA PRUA È BUONA

	ON TRACK	IN ROTTA
	SLIGHTLY (or WELL, or GOING) LEFT (or RIGHT) OF TRACK	LEGGERMENTE (o MOLTO, o STATE ANDANDO) A SINISTRA (o A DESTRA) DELLA ROTTA
	(number) METRES LEFT (or RIGHT) OF TRACK	(numero) METRI A SINISTRA (o A DESTRA) DELLA ROTTA
ELEVAZIONE	APPROACHING GLIDE PATH	IN AVVICINAMENTO AL SENTIERO DI DISCESA
	COMMENCE DESCENT NOW [AT (number) METRES PER SECOND OR (number) FEET PER MINUTE (or ESTABLISH A (number) DEGREE GLIDE PATH)]	INIZIATE LA DISCESA ORA [A (numero) PIEDI AL MINUTO (o STABILIZZATEVI SUL SENTIERO DI DISCESA DI (numero) GRADI)]
	RATE OF DESCENT IS GOOD	IL RATEO DI DISCESA È BUONO
	ON GLIDE PATH	SUL SENTIERO DI DISCESA
	SLIGHTLY (or WELL, or GOING) ABOVE (or BELOW) GLIDE PATH	LEGGERMENTE (o MOLTO, o STATE ANDANDO) AL DI SOPRA (o AL DI SOTTO) DEL SENTIERO DI DISCESA
	[STILL] (number) METRES (or FEET) TOO HIGH (or TOO LOW)	[ANCORA] (numero) PIEDI TROPPO ALTI (o TROPPO BASSI)
	ADJUST RATE OF DESCENT	REGOLATE IL RATEO DI DISCESA
	COMING BACK [SLOWLY (or QUICKLY)] TO THE GLIDE PATH	RIENTRANDO [LENTAMENTE (o RAPIDAMENTE)] SUL SENTIERO DI DISCESA
	RESUME NORMAL RATE OF DESCENT	RIASSUMETE NORMALE RATEO DI DISCESA
	ELEVATION ELEMENT UNSERVICEABLE (to be followed by appropriate instructions)	ELEMENTO DI ELEVAZIONE NON UTILIZZABILE (seguito da istruzioni appropriate)
	(distance) FROM TOUCHDOWN, ALTITUDE (or HEIGHT) SHOULD BE (numbers and units)	(distanza) DAL PUNTO DI CONTATTO, L'ALTITUDINE (o ALTEZZA) DOVREBBE ESSERE (numero numeri e unità di misura)
POSIZIONE	(distance) FROM TOUCHDOWN	(distanza) DAL PUNTO DI CONTATTO
	OVER APPROACH LIGHTS	SOPRA LE LUCI DI AVVICINAMENTO
	OVER THRESHOLD	SOPRA LA SOGLIA PISTA
CONTROLLI	CHECK GEAR DOWN AND LOCKED	VERIFICATE CARRELLO GIÙ E BLOCCATO
	CHECK DECISION ALTITUDE (or HEIGHT)	VERIFICATE ALTITUDINE (o ALTEZZA) DI DECISIONE
TERMINE DELL'AVVICINAMENTO ... ½ NM prima del punto in cui il sentiero di discesa intercetta l'OCA/H	APPROACHING PROCEDURE MINIMUM	IN AVVICINAMENTO ALLA MINIMA DELLA PROCEDURA
...passando il punto in cui il sentiero di discesa intercetta l'OCA/H	PASSING PROCEDURE MINIMUM	PASSANDO LA MINIMA DELLA PROCEDURA

<p>MANCATO AVVICINAMENTO</p>	<p>REPORT VISUAL REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT APPROACH COMPLETED [CONTACT (<i>unit</i>)] CONTINUE VISUALLY OR GO AROUND [<i>missed approach instructions</i>] GO AROUND IMMEDIATELY [<i>missed approach instructions</i>] (<i>reason</i>) ARE YOU GOING AROUND? IF GOING AROUND (<i>appropriate instructions</i>) <u>GOING AROUND</u></p>	<p>RIPORTATE CONTATTO VISIVO RIPORTATE [LUCI] PISTA IN VISTA AVVICINAMENTO COMPLETATO [CONTATTATE (<i>ente</i>)] CONTINUATE A VISTA OPPURE RIATTACCATE [<i>istruzioni per il mancato avvicinamento</i>] RIATTACCATE IMMEDIATAMENTE [<i>istruzioni per il mancato avvicinamento</i>] (<i>motivo</i>) STATE RIATTACCANDO? SE RIATTACCATE (<i>istruzioni appropriate</i>) <u>RIATTACCHIAMO</u></p>
------------------------------	--	---



## 8. FRASEOLOGIA UTILIZZATA NEL COORDINAMENTO TRA ENTI ATS

### 8.1 STIMATI E REVISIONI

<p>... ente che trasmette</p> <p>... risposta dell'ente che riceve (se i dettagli del Piano di Volo non sono disponibili)</p> <p>... risposta dell'ente che riceve (se i dettagli del Piano di Volo sono disponibili)</p> <p>... risposta dell'ente che trasmette</p>	<p>a) ESTIMATE <i>[direction of flight (aircraft call sign) [SQUAWKING (SSR code)] (type) ESTIMATED (significant point) (time) (level) (or DESCENDING FROM (level) TO (level)) [SPEED (filed TAS)] (route) [REMARKS]</i></p> <p>b) ESTIMATE <i>(significant point) ON (aircraft call sign)</i></p> <p>c) NO DETAILS</p> <p><i>(aircraft type) (destination)</i></p> <p><i>[SQUAWKING (SSR code)] [ESTIMATED] (significant point) (time) AT (level)</i></p> <p><i>Nota: – Se i dettagli del Piano di Volo non sono disponibili, l'ente che riceve deve rispondere al punto b) con "NO DETAILS/NESSUN DETTAGLIO" e la stazione che trasmette deve comunicare lo stimato completo come al punto a).</i></p> <p><i>ESTIMATE UNMANNED FREE BALLOON(S) (identification and classification) ESTIMATED OVER (place) AT (time) REPORTED FLIGHT LEVEL(S) (figure or figures) [or FLIGHT LEVEL UNKNOWN] MOVING (direction) ESTIMATED GROUND SPEED (figure) (other pertinent information, if any)</i></p> <p><i>REVISION (aircraft call sign) (details as necessary)</i></p>	<p>a) STIMATO <i>[direzione di volo] (nominativo aeromobile) [SQUAWK (codice SSR)] (tipo) STIMATO (punto significativo) (orario) (livello) (o IN DISCESA DA (livello) [VELOCITÀ (TAS pianificata)] (rotta) [NOTE]</i></p> <p>b) STIMATO SU (punto significativo) DI (nominativo aeromobile)</p> <p>c) NESSUN DETTAGLIO</p> <p><i>(tipo aeromobile) (destinazione)</i></p> <p><i>[SQUAWK (codice SSR)] [STIMATO] (punto significativo) (orario) A (livello)</i></p> <p><i>STIMATO PALLONE(I) LIBERO(I) SENZA EQUIPAGGIO (identificazione e classificazione) STIMATO SU (posizione) AI (orario) LIVELLO RIPORTATO(I) (cifra/e) [o LIVELLO DI VOLO SCONOSCIUTO] IN MOVIMENTO (direzione) VELOCITÀ AL SUOLO STIMATA (cifra) (altre eventuali informazioni pertinenti)</i></p> <p><i>REVISIONE (nominativo aeromobile) (dettagli secondo necessità)</i></p>
---	--	--

### 8.2 TRASFERIMENTO DI CONTROLLO

	<p><i>REQUEST RELEASE OF (aircraft call sign)</i></p> <p><i>(aircraft call sign) RELEASED [AT (time)] [conditions/restrictions]</i></p> <p><i>IS (aircraft call sign) RELEASED [FOR CLIMB (or DESCENT)]?</i></p>	<p><i>RICHIEDIAMO RILASCIO DI (nominativo aeromobile)</i></p> <p><i>(nominativo aeromobile) RILASCIATO [AI (orario)] [condizioni/restrizioni]</i></p> <p><i>(nominativo aeromobile) È RILASCIATO [PER LA SALITA (o LA DISCESA)]?</i></p>
--	--	--

	(aircraft call sign) NOT RELEASED [UNTIL (time or significant point)]	(nominativo aeromobile) NON È RILASCIATO [FINO AI/A (orario o punto significativo)]
	UNABLE (aircraft call sign) [TRAFFIC IS (details)]	IMPOSSIBILITATI (nominativo aeromobile) [IL TRAFFICO È (dettagli)]

### 8.3 CAMBIAMENTO DI AUTORIZZAZIONE

	MAY WE CHANGE CLEARANCE OF (aircraft call sign) TO (details of alteration proposed)?	POSSIAMO CAMBIARE L' AUTORIZZAZIONE DI (nominativo aeromobile) CON (dettagli della modifica proposta)?
	AGREED TO (alteration of clearance) OF (aircraft call sign)	CONCORDIAMO CON (modifica dell' autorizzazione) DI (nominativo aeromobile)
	UNABLE (aircraft call sign)	IMPOSSIBILITATI (nominativo aeromobile)
	UNABLE (desired route, level, etc.) [FOR (aircraft call sign)] [DUE (reason)] (alternative clearance proposed)	IMPOSSIBILITATI (rotta, livello desiderati, ecc.) [PER (nominativo aeromobile)] [CAUSA (motivo)] (autorizzazione alternativa proposta)

### 8.4 RICHIESTA DI APPROVAZIONE

	APPROVAL REQUEST (aircraft call sign) ESTIMATED DEPARTURE FROM (significant point) AT (time)	RICHIESTA DI APPROVAZIONE (nominativo aeromobile) PARTENZA STIMATA DA (punto significativo) AI (orario)
	(aircraft call sign) REQUEST APPROVED [(restriction if any)]	(nominativo aeromobile) RICHIESTA APPROVATA [(eventuali restrizioni)]
	(aircraft call sign) UNABLE (alternative instructions)	(nominativo aeromobile) IMPOSSIBILITATI (istruzioni alternative)

### 8.5 INBOUND RELEASE

	[[INBOUND RELEASE] (aircraft call sign) [SQUAWKING (SSR code)] (type of aircraft) FROM (departure point) RELEASED AT (significant point, or time, or level) CLEARED TO AND ESTIMATING (clearance limit) (time) AT (level) [EXPECTED APPROACH TIME (time) (or NO DELAY EXPECTED)] CONTACT AT (time)	[[INBOUND RELEASE] (nominativo aeromobile) [SQUAWK (codice SSR)] (tipo aeromobile) DA (punto di partenza) RILASCIATO SU (punto significativo) o AI (orario) o A (livello) AUTORIZZATO A (limite autorizzazione) CHE STIMA AI (orario) A (livello) [ORARIO PREVISTO DI AVVICINAMENTO (orario) (o NESSUN RITARDO PREVISTO)] CONTATTO AI (orario)
--	--	--

### 8.6 TRASFERIMENTO DI CONTROLLO RADAR (HANDOVER)

	HANDOVER ( <i>aircraft call sign</i> ) [SQUAWKING ( <i>SSR code</i> )] POSITION ( <i>aircraft position</i> )( <i>level</i> )	HANDOVER ( <i>nominativo aeromobile</i> ) [SQUAWK ( <i>codice SSR</i> )] POSIZIONE ( <i>posizione aeromobile</i> )( <i>livello</i> )
--	--	--

### 8.7 RICHIESTA DI ACCELERARE IL RILASCIO DI UNA AUTORIZZAZIONE

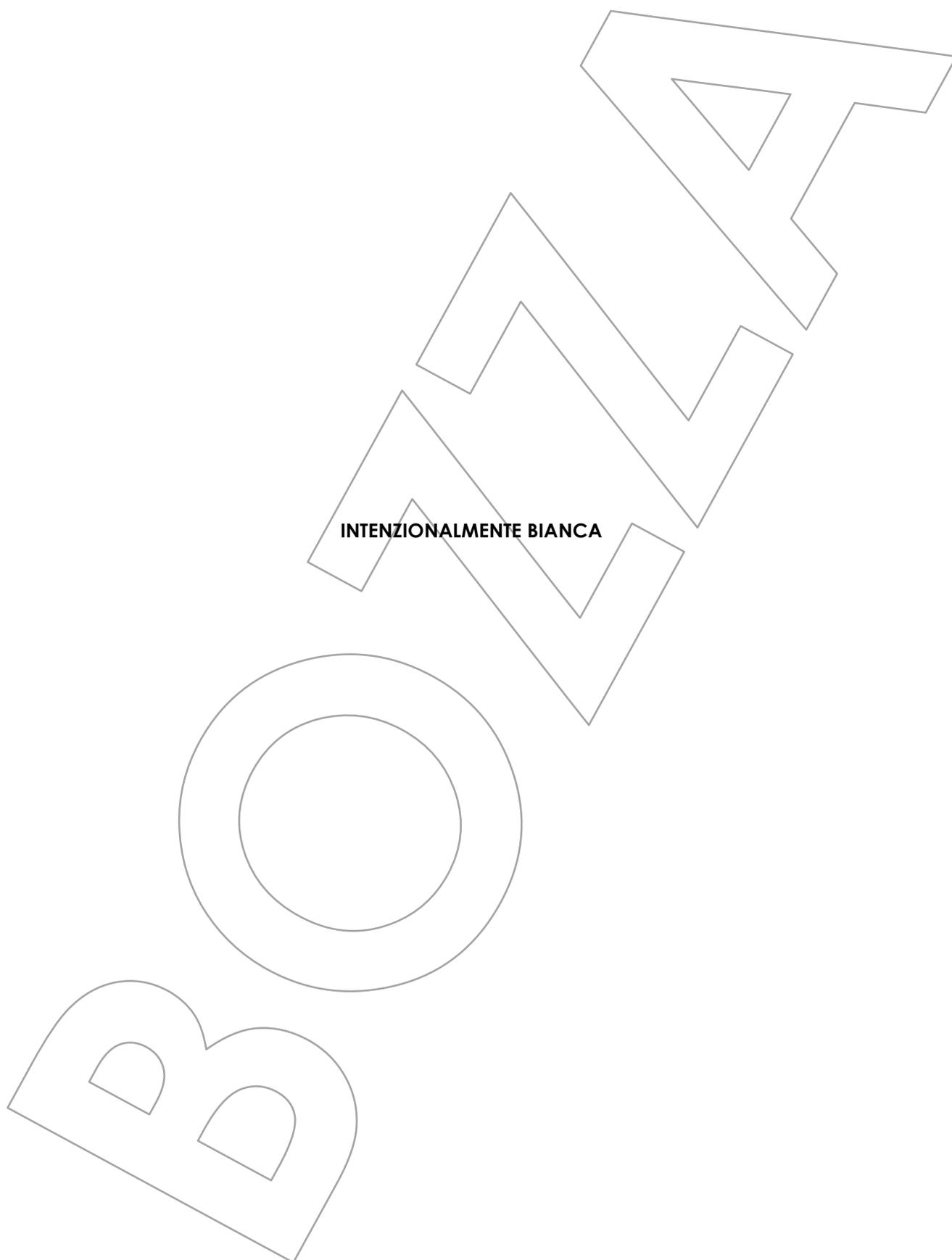
	EXPEDITE CLEARANCE ( <i>aircraft call sign</i> ) EXPECTED DEPARTURE FROM ( <i>place</i> ) AT ( <i>time</i> )	AFFRETTATE AUTORIZZAZIONE ( <i>nominativo aeromobile</i> ) DECOLLO PREVISTO DA ( <i>luogo</i> ) Al ( <i>orario</i> )
	EXPEDITE CLEARANCE ( <i>aircraft call sign</i> ) [ESTIMATED] OVER ( <i>place</i> ) AT ( <i>time</i> ) REQUESTS ( <i>level or route, etc.</i> )	AFFRETTATE AUTORIZZAZIONE ( <i>nominativo aeromobile</i> ) [STIMATO] SU ( <i>posizione</i> ) Al ( <i>orario</i> ) RICHIEDE ( <i>livello, o rotta, ecc.</i> )

### 8.8 OPERAZIONI RVSM

...per integrare verbalmente i messaggi di stimato di aeromobili non-approvati RVSM o per integrare verbalmente un messaggio di scambio automatico dati che non includa automaticamente il Campo 18 del Piano di volo	NEGATIVE RVSM [( <i>supplementary information, e.g. State aircraft</i> )]	NEGATIVO RVSM [( <i>informazioni supplementari, es. aeromobile di Stato</i> )]
...per comunicare la causa di una contingenza relativa ad un aeromobile impossibilitato a condurre operazioni RVSM per turbolenza, per altri fenomeni meteorologici d'intensità severa o per l'equipaggiamento, come applicabile	UNABLE RVSM DUE TURBULENCE ( <i>or EQUIPMENT, as applicable</i> )	IMPOSSIBILITATI RVSM CAUSA TURBOLENZA (o APPARATI, come applicabile)

### 8.9 OPERAZIONI RNAV

...per integrare verbalmente i messaggi di stimato di aeromobili di Stato non approvati RNAV o per integrare verbalmente un messaggio di scambio automatico dati che non includa automaticamente il Campo 18 del Piano di volo	NEGATIVE RNAV	NEGATIVO RNAV
...per comunicare un'avaria o degrado agli apparati RNAV che comporta l'impossibilità ad effettuare/continuare le operazioni RNAV	RNAV OUT OF SERVICE	RNAV FUORI SERVIZIO



## 9. FRASEOLOGIE VARIE

### 9.1 FRASEOLOGIA ADS-C

...per informare circa il degrado dell'apparato ADS-C	ADS-C (or ADS-CONTRACT) OUT OF SERVICE ( <i>appropriate information as necessary</i> )	ADS-C (o ADS-CONTRACT) FUORI SERVIZIO ( <i>informazioni appropriate come necessario</i> )
---	--	---

### 9.2 FRASEOLOGIA PER L'ALLERTAMENTO

...per comunicare l'avviso di bassa altitudine	( <i>aircraft call sign</i> ) LOW ALTITUDE WARNING, CHECK YOUR ALTITUDE IMMEDIATELY, QNH IS ( <i>number</i> ) [( <i>units</i> )]. [THE MINIMUM FLIGHT ALTITUDE IS ( <i>altitude</i> )]	( <i>nominativo aeromobile</i> ), AVVISO DI BASSA ALTITUDINE, VERIFICATE IMMEDIATAMENTE LA VOSTRA ALTITUDINE, IL QNH È ( <i>numero</i> ) [( <i>unità di misura</i> )]. [L'ALTITUDINE MINIMA DI VOLO È ( <i>altitudine</i> )]
...per comunicare l'allarme per vicinanza con il terreno	( <i>aircraft call sign</i> ) TERRAIN ALERT, ( <i>suggested pilot action, if possible</i> )	( <i>nominativo aeromobile</i> ) ALLARME VICINANZA TERRENO, ( <i>azione suggerita, se possibile</i> )

### 9.3 FRASEOLOGIA PER GLI EQUIPAGGI DI VOLO E DI TERRA

Procedure per la messa in moto (equipaggio di terra/cabina)	[ARE YOU] READY TO START UP?  <u>STARTING NUMBER</u> ( <i>engine number(s)</i> )	[SIETE] PRONTI ALLA MESSA IN MOTO?  <u>METTIAMO IN MOTO IL NUMERO</u> ( <i>numero(i) motore</i> )
	Nota 1. – L'equipaggio di terra dovrebbe far seguito a questo scambio con una replica sull'apparato di intercomunicazione o con un distinto segnale visivo per indicare che tutto è libero che la messa in moto come indicata può procedere.	
	Nota 2. – L'identificazione priva di ambiguità tra le parti interessate è essenziale in qualsiasi comunicazione tra equipaggio di terra e piloti.	
Procedure per il push-back (equipaggio di terra/cabina)	ARE YOU READY FOR PUSH-BACK?  <u>READY FOR PUSH-BACK</u> CONFIRM BRAKES RELEASED <u>BRAKES RELEASED</u>  <u>COMMENCING PUSH-BACK</u>  <u>PUSH-BACK COMPLETED</u>  STOP PUSH-BACK CONFIRM BRAKES SET <u>BRAKES SET</u>  <u>DISCONNECT</u>  DISCONNECTING, STAND BY FOR VISUAL AT YOUR LEFT (or RIGHT)	SIETE PRONTI PER IL PUSH-BACK?  <u>PRONTI PER IL PUSH-BACK</u> CONFERMATE FRENI SBLOCCATI <u>FRENI SBLOCCATI</u>  <u>INIZIAMO IL PUSH-BACK</u>  <u>PUSH-BACK COMPLETATO</u>  INTERROMPETE IL PUSH-BACK CONFERMATE FRENI INSERITI <u>FRENI INSERITI</u>  <u>DISCONNETTETE</u>  DISCONNESSIONE, STAND BY PER SEGNALE VISIVO ALLA VOSTRA SINISTRA (o DESTRA)

	Nota. – Questo scambio è seguito da un segnale visivo al pilota per indicare che il distacco è completato ed è tutto libero per il rullaggio.
--	---

#### 9.4 FRASEOLOGIA DA UTILIZZARE IN PRESENZA DI WIND SHEAR

...per informare della presenza di wind shear riportata da un altro aeromobile in volo	( <i>aircraft call sign</i> ) AT ( <i>time</i> ) DEPARTING (or LANDING) ( <i>type of aircraft</i> ) REPORTED WINDSHEAR AT ( <i>level</i> ). AIRSPEED LOSS ( <i>number</i> ) KNOTS, STRONG (or MEDIUM or WEAK) RIGHT (or LEFT) DRIFT	( <i>nominativo aeromobile</i> ) AI ( <i>orario</i> ) ( <i>tipo aeromobile</i> ) IN DECOLLO (o IN ATTERRAGGIO) HA RIPORTATO WINDSHEAR A ( <i>livello</i> ). PERDITA DI VELOCITÀ ALL'ARIA ( <i>numero</i> ) NODI, FORTE (o MEDIA o DEBOLE) DERIVA A DESTRA (o SINISTRA)
--	---	--

#### 9.5 SPAZIATURA CANALI 8.33KHZ

Nelle espressioni riportate nel presente paragrafo, il termine PUNTO/POINT è utilizzato limitatamente all'identificazione del concetto di canalizzazione con spaziamento 8,33kHz. Esso non rappresenta alcun cambiamento alle prescrizioni ICAO esistenti, significando che nella comunicazione di frequenze e di altri valori numerici inferiori all'unità, deve essere utilizzato il termine DECIMAL/DECIMALI come indicato al Capitolo 1, § 1.6.

... per richiedere conferma della capacità 8,33 kHz	CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE <u>AFFIRM (or NEGATIVE) EIGHT POINT THREE THREE</u>	CONFERMATE OTTO PUNTO TRE TRE <u>AFFERMO (o NEGATIVO) OTTO PUNTO TRE TRE</u>
... per richiedere la capacità UHF	CONFIRM UHF <u>AFFIRM (or NEGATIVE) UHF</u>	CONFERMATE UHF <u>AFFERMO (o NEGATIVO) UHF</u>
... per richiedere l'eventuale status di esenzione dall'obbligo di equipaggiamento con capacità 8,33 kHz	CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED <u>AFFIRM (or NEGATIVE) EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED</u>	CONFERMATE ESENTATI DA OTTO PUNTO TRE TRE <u>AFFERMO (o NEGATIVO) ESENTATI DA OTTO PUNTO TRE TRE</u>
... per indicare che una certa autorizzazione viene data in quanto altrimenti un aeromobile non equipaggiato e/o non esentato entrerebbe nello spazio aereo dove la capacità 8,33 kHz è obbligatoria	DUE TO EIGHT POINT THREE THREE REQUIREMENT	A CAUSA DI REQUISITO OTTO PUNTO TRE TRE

#### 9.6 FRASEOLOGIA RELATIVA AL CPDLC

... avaria al CPDLC	[ALL STATIONS] CPDLC FAILURE ( <i>instructions</i> )	[A TUTTE LE STAZIONI] AVARIA CPDLC ( <i>istruzioni</i> )
...avaria di un singolo messaggio CPDLC	CPDLC MESSAGE FAILURE ( <i>appropriate clearance, instruction, information or request</i> )	AVARIA MESSAGGIO CPDLC ( <i>appropriata autorizzazione, istruzione, informazione o richiesta</i> )

... per correggere autorizzazioni, istruzioni, informazioni o richieste inviate a mezzo CPDLC	DISREGARD CPDLC ( <i>message type</i> ) MESSAGE, BREAK ( <i>correct clearance, instruction, information or request</i> )	DISREGARD MESSAGGIO CPDLC ( <i>tipo messaggio</i> ), BREAK ( <i>corretta autorizzazione, istruzione, informazione o richiesta</i> )
... per istruire tutte le stazioni o un volo specifico a interrompere l'invio di richieste CPDLC	[ALL STATIONS] STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [( <i>reason</i> )]	[A TUTTE LE STAZIONI] INTERROMPETE INVIO RICHIESTE CPDLC [FINO A NUOVO AVVISO] [( <i>motivo</i> )]
...per riprendere il normale uso del CPDLC	[ALL STATIONS] RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS	[A TUTTE LE STAZIONI] RIPRENDETE NORMALI OPERAZIONI CPDLC

### 9.7 NOTIFICA DI VIOLAZIONE ALLA REGOLAMENTAZIONE

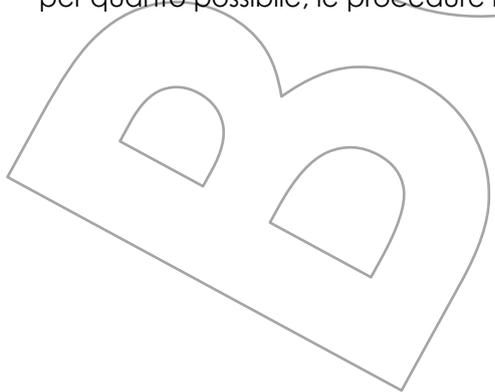
...per informare il pilota che un determinato comportamento non è consentito	( <i>aircraft call sign</i> ) YOU ARE ADVISED THAT ( <i>operation not allowed</i> ). WHAT ARE YOUR INTENTIONS?	( <i>nominativo aeromobile</i> ) VI INFORMIAMO CHE ( <i>operazione non consentita</i> ). QUALI SONO LE VOSTRE INTENZIONI?
...se un pilota, informato del comportamento corretto, effettua comunque la manovra o l'operazione non consentita	( <i>aircraft call sign</i> ), IF ( <i>operation not allowed</i> ) IT IS BELIEVED THAT YOU WILL BE CONTRAVENING AIR TRAFFIC RULES (or LOCAL TRAFFIC REGULATION) ( <i>or specify type of infringed provision</i> ) AND WE SHALL BE REQUIRED TO REPORT THE FACTS, ACKNOWLEDGE	( <i>nominativo aeromobile</i> ), SE ( <i>operazione non consentita</i> ) SI RITIENE CHE CONTRAVVERRETE ALLE REGOLE DEL TRAFFICO AEREO (o REGOLAMENTAZIONE LOCALE DEL TRAFFICO) ( <i>o specificare il tipo di disposizione violata</i> ) E SAREMO TENUTI A SEGNALARE I FATTI, ACCUSATE IL RICEVUTO

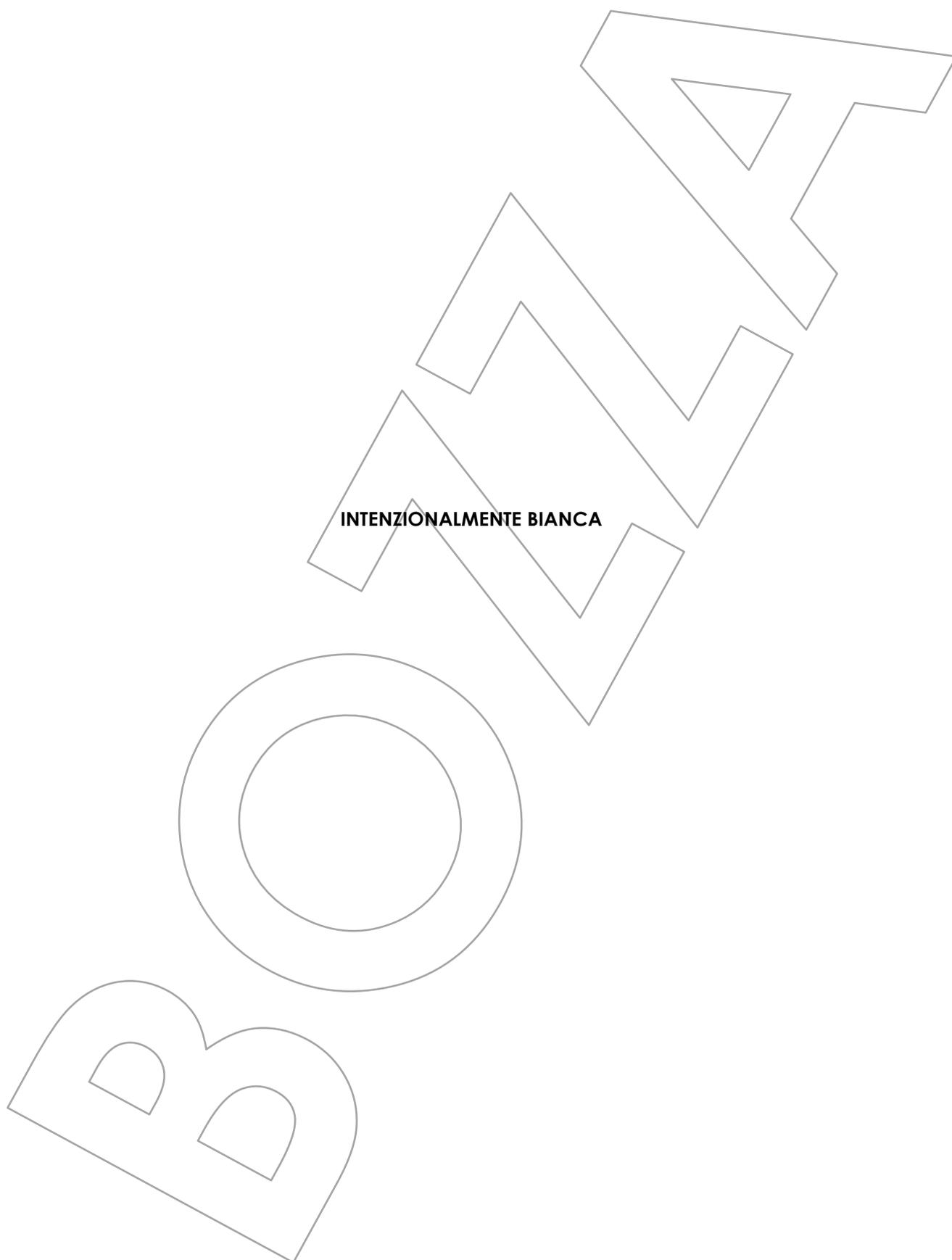
### 9.8 INTERCETTAZIONE DA PARTE DI AEROMOBILI MILITARI

Gli aeromobili che si trovano ad essere intercettati da parte dei velivoli dell'Aeronautica Militare in servizio di sorveglianza dello spazio aereo nazionale, devono attenersi alle procedure di comunicazione radiotelefoniche previste dal Regolamento di esecuzione (UE) 923/2012 (SERA.11015), Regolamento ENAC "Regole dell'Aria Italia" (RAIT.11015) e riportate in AIP-Italia parte ENR e Mil-AIP parte ENR.

### 9.9 INTERFERENZE ILLECITE

Nel caso di aeromobile soggetto ad atti di interferenza illecita ed in particolare quando il pilota non è in grado di notificare tale evento ad un ente ATS, dovranno essere applicate, per quanto possibile, le procedure riportate in AIP-Italia parte ENR.





## 10. FRASEOLOGIA RADIOTELEFONICA MILITARE

### 10.1 INTRODUZIONE

10.1.1 La fraseologia riportata nel presente Capitolo rappresenta un estratto della fraseologia radiotelefonica militare contenuta nel *Manuale dei Servizi del Traffico Aereo*, ed. 2005 e nel documento *Regole del Volo per il Traffico Aereo Operativo*, ed. 2014, pubblicati dall'Aeronautica Militare. Essa è utilizzata, in aggiunta e congiuntamente alla fraseologia standard ICAO contenuta nel presente documento, da parte degli aeromobili militari che operano sugli aeroporti militari (inclusi quelli aperti al traffico aereo civile) e negli spazi aerei dove l'AM è responsabile per la fornitura dei servizi della navigazione aerea. Inoltre, la fraseologia militare può essere utilizzata dagli aeromobili militari che operano con piano di volo OAT sugli aeroporti civili e negli spazi aerei dove l'ENAV è responsabile per la fornitura dei servizi della navigazione aerea.

10.1.2 I piloti civili che operano su aeroporti e all'interno di spazi aerei dove sono presenti operazioni di aeromobili militari dovrebbero essere a conoscenza della fraseologia radiotelefonica militare riportata nel presente Capitolo, allo scopo di poter comprendere tutte le comunicazioni che si svolgono tra gli enti ATC interessati ed il traffico aereo militare.

### 10.2 NOMINATIVI DELLE STAZIONI AERONAUTICHE

Gli enti ed i servizi devono essere identificati in accordo a quanto previsto nel Cap. 1, § 1.9, con l'aggiunta di quanto specificato nella tabella sottostante.

ENTE/SERVIZIO	SUFFISSO	SUFFISSO MILITARE ALTERNATIVO
Avvicinamento radar di precisione (PAR)	PRECISION/PRECISIONE	
Posizione del servizio di controllo di avvicinamento che fornisce assistenza agli avvicinamenti SRA	(NON PREVISTO)	TALK DOWN o FINAL CONTROL

### 10.3 NATO STUDS E FREQUENZE VHF COMUNI

Gli equipaggi di volo militari possono chiedere di utilizzare i NATO *studs* piuttosto che le singole frequenze quando operano nelle vicinanze di un aeroporto militare o durante l'avvicinamento ad un aeroporto militare. La seguente tabella riporta i primi cinque NATO *studs* in UHF. Inoltre, sono allocate due ulteriori frequenze NATO in VHF per l'uso degli enti ATC: la frequenza 122.1 MHz per le Torri di Controllo e la frequenza 123.3 MHz per il GCA.

Correlazione tra NATO studs, frequenza e tipo di ente		
NATO stud	Frequenza (MHz)	Tipo di ente
1	317.5	Common NATO Navigational/Fixer/Guard
2	257.8	Common Tower
3	385.4	Common GCA/Talkdown/Final Control
4	344.0	Common GCA/Marshall/Search
5	362.3	Common Approach Control
Guard	243.0	Common Emergency Frequency

## 10.4 FRASEOLOGIA GENERALE

In aggiunta alle parole e frasi di procedura riportate al Cap. 1, § 1.8, esclusivamente nei confronti del traffico aereo militare è consentito l'uso dell'ulteriore espressione "PASS YOUR MESSAGE/PROCEDETE CON IL VOSTRO MESSAGGIO", per indicare che la stazione chiamante può procedere nella trasmissione della propria richiesta o altra indicazione.

## 10.5 CIRCUITO JET

<p>INSERIMENTO NEL CIRCUITO JET (OVERHEAD PATTERN)</p> <p>...nel caso sia necessario specificare il livello a cui effettuare il circuito e/o la direzione in cui effettuare l'apertura (se non standard)</p>	<p>JOIN INITIAL RUNWAY (<i>number</i>)</p> <p>PATTERN ALTITUDE (<i>number</i>) FEET [RIGHT HAND BREAK]</p>	<p>INSERITEVI ALL'INIZIALE PISTA (<i>numero</i>)</p> <p>ALTITUDINE CIRCUITO (<i>numero</i>) PIEDI [APERTURA A DESTRA]</p>
<p>SUL PUNTO INIZIALE</p>	<p>REPORT INITIAL <u>(aircraft call sign) INITIAL</u></p> <p>TRAFFIC (<i>information regarding departing or traffic in circuit</i>)</p>	<p>RIPORTATE INIZIALE <u>(nominativo aeromobile) INIZIALE</u></p> <p>TRAFFICO (<i>informazioni sul traffico in partenza o nel circuito</i>)</p>
<p>...nel caso dia necessario, per motivi di traffico, richiedere una modifica del circuito</p>	<p>BREAK AT MIDFIELD (or AT THE END OF RUNWAY, or NOW)</p> <p>STAND BY TO BREAK</p>	<p>EFFETTUATE L'APERTURA A METÀ PISTA (o A FINE PISTA, o ORA)</p> <p>STAND BY PER L'APERTURA</p>
<p>ALL'APERTURA</p>	<p>REPORT BREAK <u>ON THE BREAK</u></p> <p>[TRAFFIC (<i>updated information regarding traffic in circuit</i>)] REPORT FINAL GEAR DOWN</p> <p>CHECK GEAR DOWN [AND LOCKED]</p>	<p>RIPORTATE APERTURA <u>SULL'APERTURA</u></p> <p>[TRAFFICO (<i>aggiornamento sul traffico nel circuito aeroportuale</i>)] RIPORTATE FINALE CARRELLO GIÙ</p> <p>VERIFICATE CARRELLO GIÙ [E BLOCCATO]</p>

## 10.6 FRASEOLOGIA E PROCEDURE PER I SISTEMI DI ARRESTO

<p>...per indicare che la barriera è stata alzata</p>	<p>BARRIER UP</p>	<p>BARRIERA IN POSIZIONE</p>
<p>...per indicare che la barriera è abbassata</p>	<p>BARRIER DOWN</p>	<p>BARRIERA ABBASSATA</p>
<p>...per richiedere la barriera in una specifica posizione</p>	<p><u>REQUEST BARRIER UP [or DOWN]</u></p>	<p><u>RICHIEDIAMO BARRIERA IN POSIZIONE [o ABBASSATA]</u></p>
<p>...per richiedere lo stato della barriera</p>	<p><u>REQUEST BARRIER STATE</u></p>	<p><u>RICHIEDIAMO STATO DELLA BARRIERA</u></p>
<p>...per indicare che la barriera è nella posizione di attesa e che può essere attivata a comando</p>	<p>BARRIER STAND BY</p>	<p>BARRIERA IN STAND BY</p>
<p>...per indicare che la barriera non è disponibile</p>	<p>BARRIER UNSERVICEABLE</p>	<p>BARRIERA NON DISPONIBILE</p>
<p>...per richiedere il sistema di arresto o per indicare</p>	<p><u>BARRIER, BARRIER, BARRIER</u></p>	<p><u>BARRIER, BARRIER, BARRIER</u></p>

l'avvenuto impegno dello stesso	[OVERRUN (or APPROACH)] CABLE UP	CAVO [FINE (o INIZIO) PISTA] IN POSIZIONE
...per indicare che il cavo è in posizione e pronto	[OVERRUN (or APPROACH)] CABLE UP	CAVO [FINE (o INIZIO) PISTA] IN POSIZIONE
...per indicare che il cavo, pur essendo in posizione, è abbassato (ossia, privo dei gommini di sollevamento)	[OVERRUN (or APPROACH)] CABLE DOWN	CAVO [FINE (o INIZIO) PISTA] ABBASSATO
...per indicare che il cavo, è sganciato e fuori dalla pista, il tempo necessario a metterlo in posizione (o l'eventuale non disponibilità dello stesso)	[OVERRUN (or APPROACH)] CABLE DERIGGED [AVAILABLE IN (number) MINUTES (or UNSERVICEABLE)]	CAVO [FINE (o INIZIO) PISTA] SGANCIATO [DISPONIBILE IN (numero) MINUTI (o NON DISPONIBILE)]
...per richiedere il sistema di arresto o per indicare l'avvenuto aggancio	<u>CABLE, CABLE, CABLE</u>	<u>CABLE, CABLE, CABLE</u>
...per richiedere di verificare che il gancio sia esteso nel caso il pilota abbia segnalato l'intenzione di ingaggiare il cavo	CHECK HOOK DOWN	VERIFICATE GANCIO GIÙ
...per confermare che il carrello e il gancio sono estesi	<u>GEAR AND HOOK DOWN</u>	<u>CARRELLO E GANCIO GIÙ</u>
...per indicare la posizione del cavo (ed il tipo, se richiesto), nel caso non sia pubblicato nelle pubblicazioni di informazioni aeronautiche, se richiesto o se il pilota si dimostra non familiare con l'aeroporto	[type of cable] CABLE (distance from threshold) FEET (if available or specifically requested, also in meters) FROM THRESHOLD RUNWAY (number)	CAVO [tipo di cavo] (distanza dalla soglia pista) PIEDI (se disponibile o specificamente richiesto, anche in metri) DALLA SOGLIA PISTA (numero)
...per indicare che la pista è chiusa	RUNWAY (number) CLOSED [DUE ARRESTING GEAR ENGAGEMENT] [EXPECT TO RESUME OPERATIONS IN (number) MINUTES]	PISTA (numero) CHIUSA [CAUSA INGAGGIO SISTEMA D'ARRESTO] [ASPETTATE LA RIPRESA DELLE OPERAZIONI IN (numero) MINUTI]
...per indicare che la pista è stata riaperta	RUNWAY (number) OPEN [RESUMING NORMAL OPERATIONS] [followed, if necessary, with updated information regarding availability of arresting systems]	PISTA (numero) APERTA [RIPRENDIAMO LE NORMALI OPERAZIONI] [seguito, se necessario, da informazioni aggiornate circa la disponibilità dei sistemi di arresto]

## 10.7 PROCEDURA DI FLAME-OUT/ATTERRAGGIO FORZATO

10.7.1 Il termine *flame-out* indica una perdita completa di spinta motore negli aeromobili jet. E' previsto l'uso delle seguenti espressioni per richiedere di effettuare una procedura di *flame-out* o di atterraggio forzato, reale o simulato.

...per richiedere di effettuare una procedura simulata di "atterraggio forzato" (FPL- Forced Practice Landing) o <i>flame-out</i> (SFO-Simulated Flame Out)	<u>(posizione) (level) REQUEST PRACTICE FORCED LANDING (or SIMULATED FLAME-OUT), [INFORMAZIONE (code letter)], (number) POB<sup>3</sup> [or PERSONS ON BOARD]</u>	<u>(posizione) (livello) CHIEDIAMO UNA PROCEDURA SIMULATA DI ATTERRAGGIO FORZATO (o FLAME-OUT), [INFORMAZIONE (lettera del codice)], (numero) PERSONE A BORDO</u>
---	---	---

<sup>3</sup> L'abbreviazione POB, quando utilizzata, deve essere pronunciata come /pi:/ /æ:/ /bi:/

<p>...in situazione di <i>flame-out</i> reale</p>	<p><u>(position) (level) MAYDAY</u> <u>(preferably spoken three times)</u> <u>FLAME-OUT RECOVERY</u> <u>[INFORMATION (code letter)],</u> <u>(number) POB<sup>4</sup> [or PERSONS ON BOARD]</u></p>	<p><u>(posizione) (livello) MAYDAY</u> <u>(preferibilmente ripetuto tre volte) FLAME-OUT RECOVERY</u> <u>[INFORMAZIONE (lettera del codice)], (numero) PERSONE A BORDO</u></p>
<p>PROCEDURA "FLAME-OUT" IN CONDIZIONI IMC O AL DI SOPRA DELLE NUBI</p>	<p>Nota 1. Il posizionamento sulla verticale del campo deve essere effettuato seguendo le tecniche previste per il vettoramento radar. Nota 2. Quando l'aeromobile ha raggiunto la verticale del campo, se ancora non ha stabilito il contatto visivo con l'aeroporto, deve essere autorizzato ad effettuare una discesa a spirale e monitorato durante la stessa. Se non diversamente istruito in quanto sono disponibili le informazioni di Modo C, il pilota deve riportare con cadenza regolare la posizione nella spirale ed il livello attraversato. Il pilota deve essere informato quando sta avvicinandosi al livello minimo di sicurezza e, quando in grado di continuare a vista, deve essere autorizzato a continuare in accordo alla procedura di "flame-out" prevista in condizioni VMC.</p>	
<p>...se non diversamente stabilito o ritenuto preferibile, la spirale deve essere effettuata nella stesso verso del circuito di traffico</p>	<p>INDICATING OVERHEAD. COMMENCE SPIRAL LEFT (or RIGHT)</p>	<p>SIETE SULLA VERTICALE. INIZIATE LA SPIRALE A SINISTRA (o DESTRA)</p>
<p>...se ritenuto necessario avere riporti continui di posizione e livello (ad esempio, se il circuito non è in copertura radar)</p>	<p>REPORT PASSING CARDINAL HEADINGS WITH ALTITUDE (or HEIGHT) <u>PASSING NORTH (or EAST, SOUTH, WEST)</u></p>	<p>RIPORTATE PASSANDO LE PRUE CARDINALI CON L'ALTITUDINE (o ALTEZZA) <u>PASSANDO PRUA NORD (o EST, SUD, OVEST)</u></p>
<p>...per correggere un aeromobile che si stia allontanando eccessivamente dalla verticale del campo</p>	<p>STOP TURN [HEADING (three digits)] RECOMMENCE SPIRAL LEFT (or RIGHT)</p>	<p>FERMATE LA VIRATA [SU PRUA (tre cifre)] RICOMINCIATE LA SPIRALE A SINISTRA (o DESTRA)</p>
<p>...se al raggiungimento della minima altitudine/altezza di sicurezza l'aeromobile non ha stabilito il contatto visivo necessario per continuare la procedura</p>	<p>REPORT BREAKING CLOUD <u>BREAKING CLOUD</u> APPROACHING SAFETY ALTITUDE (or HEIGHT) MAINTAIN ALTITUDE (or HEIGHT) AND REPORT AERODROME IN SIGHT <u>AERODROME IN SIGHT</u></p>	<p>RIPORTATE FUORI DALLE NUBI <u>SIAMO FUORI DALLE NUBI</u> STATE AVVICINANDO L'ALTITUDINE (o ALTEZZA) DI SICUREZZA MANTENETE L'ALTITUDINE (o ALTEZZA) E RIPORTATE L'AEROPORTO IN VISTA <u>AEROPORTO IN VISTA</u></p>
<p>PROCEDURA "FLAME-OUT" IN CONDIZIONI VMC</p>	<p>REPORT HIGH KEY<sup>5</sup> REPORT LOW KEY<sup>6</sup> REPORT FINAL GEAR DOWN [AND LOCKED]</p>	<p>RIPORTATE ALTA CHIAVE RIPORTATE BASSA CHIAVE RIPORTATE FINALE CARRELLO GIÙ [E BLOCCATO]</p>

<sup>4</sup> L'abbreviazione POB, quando utilizzata, deve essere pronunciata come /pi:/ /æʊ/ /bi:/

<sup>5</sup> La posizione HIGH KEY/ALTA CHIAVE indica il punto iniziale della spirale in VMC effettuata sulla verticale del campo.

<sup>6</sup> La posizione LOW KEY/BASSA CHIAVE indica il punto finale della spirale in VMC effettuata sulla verticale del campo.

### 10.8 FRASEOLOGIA PER LA DISCESA A BASSISSIMA QUOTA

In aggiunta alla fraseologia riportata nel Cap. 2, § 2.3, è previsto l'uso delle seguenti ulteriori espressioni per richiedere ed approvare la discesa a bassissima quota.

Quando un pilota richiede di scendere al disotto del livello minimo di sicurezza previsto per il controllore (sia esso altitudine minima in rotta, di settore, di vettoramento o altra minima), quest'ultimo, nell'approvare la discesa deve ricordargli di assumersi la responsabilità di separarsi dal terreno. I controllori devono considerare anche se informare il pilota della ridotta capacità di fornire informazioni di traffico, nel caso in cui la discesa porti l'aeromobile al di fuori della copertura del sistema di sorveglianza ATS eventualmente utilizzato nella fornitura del servizio.

	<p><u>REQUEST DESCENT TO (height/altitude/safety altitude, other pilot interpreted terrain safe level or height)</u></p> <p>TAKING YOUR OWN TERRAIN CLEARANCE, DESCENT APPROVED</p> <p><u>MY OWN TERRAIN CLEARANCE, DESCENT APPROVED (safety altitude or height)</u></p>	<p><u>CHIEDIAMO DI SCENDERE A (altezza/altitudine/altitudine di sicurezza o altri livelli o altezze di sicurezza dal terreno Computati dal pilota)</u></p> <p>PROVVEDENDO ALLA PROPRIA SEPARAZIONE DAL TERRENO, DISCESA APPROVATA</p> <p><u>PROVVEDIAMO ALLA PROPRIA SEPARAZIONE DAL TERRENO, DISCESA APPROVATA (altitudine o altezza di sicurezza)</u></p>
--	--	---

### 10.9 FRASEOLOGIA PER ATTIVITÀ DI DISTURBO ELETTROMAGNETICO (JAMMING)

Quando un ente ATS è oggetto di attività di disturbo elettromagnetico o di interferenze sulle frequenze o sui sistemi radar, la seguente fraseologia può essere utilizzata per interrompere dette attività di disturbo. Qualora non si conosca il nominativo dell'aeromobile che sta svolgendo la suddetta attività di disturbo, può essere eseguita una chiamata "TO ALL STATION/A TUTTE LE STAZIONI" o "HOOTER" sulle frequenze di guardia VHF (121.5 MHz) e UHF (243.0 MHz).

...per interrompere il disturbo elettromagnetico sui sistemi radar	<p>CEASE JAMMING, or EMERGENCY, STRANGLE MUSIC</p> <p><u>JAMMING CEASED [AT TIME (number)]</u></p>	<p>INTERROMPETE JAMMING, o EMERGENZA, INTERROMPETE LA MUSICA</p> <p><u>DISTURBO CESSATO [ALL'ORARIO (numero)]</u></p>
...per interrompere il disturbo elettromagnetico sui sistemi radio	EMERGENCY, STRANGLE CHATTER	EMERGENZA, INTERROMPETE IL RUMORE
...per interrompere il disturbo meccanico sui sistemi radar (chaff)	EMERGENCY, STRANGLE STREAM	EMERGENZA, INTERROMPETE IL FLUSSO
...per interrompere ogni tipologia di disturbo/interferenza	EMERGENCY, STRANGLE MUSIC, CHATTER, STREAM	EMERGENZA, INTERROMPETE LA MUSICA, IL DISTURBO, IL FLUSSO

### 10.10 FRASEOLOGIA PER LA GESTIONE DI UN BLOCCO DI LIVELLI

In aggiunta alla fraseologia riportata nel Cap. 2, § 2.3, nei confronti del solo traffico aereo militare è consentito l'uso delle seguenti ulteriori espressioni per richiedere ed autorizzare le operazioni all'interno di un blocco di livelli.

...per richiedere di operare in un blocco di livelli	<u>REQUEST OPERATE IN THE BLOCK (level) TO (level)</u>	<u>CHIEDIAMO DI OPERARE NEL BLOCCO DA (livello) A (livello)</u>
...per autorizzare una richiesta di operare in un blocco di livelli	OPERATE IN THE BLOCK (level) TO (level), [type of service]	OPERATE NEL BLOCCO DA (livello) A (livello), [tipo di servizio]

### 10.11 FRASEOLOGIA PER AUTORIZZAZIONI ALL'ATTERRAGGIO PER LE FORMAZIONI

Quando i singoli componenti di una formazione richiedono autorizzazioni separate, i piloti possono essere autorizzati all'atterraggio prima che il precedente aeromobile della formazione abbia raggiunto la pista. In tale evenienza gli elementi della formazione sono responsabili per la loro separazione in finale ed in atterraggio. In aggiunta alla fraseologia riportata nel Cap. 3, § 3.23, nei confronti del traffico aereo militare in formazione è previsto l'uso delle seguenti ulteriori espressioni nei casi specificati.

...riporto in base o finale del numero uno	<u>(call sign) ONE, BASE (or FINAL) GEAR DOWN [(intenzioni)]</u>	<u>(nominativo) UNO BASE (o FINALE), CARRELLO GIÙ [(intenzioni)]</u>
...autorizzazione al numero uno	(call sign) ONE, RUNWAY (number), CLEARED TO LAND (or TOUCH AND GO, or LOW APPROACH)	(nominativo) UNO, PISTA (numero) AUTORIZZATI ALL'ATTERRAGGIO (o AL TOUCH AND GO, o AL BASSO AVVICINAMENTO)
...riporto in base o finale del numero due	<u>(call sign) NUMBER TWO, BASE (or FINAL) GEAR DOWN [(intenzioni)]</u>	<u>(nominativo) NUMERO DUE, BASE (o FINALE), CARRELLO GIÙ [(intenzioni)]</u>
	(call sign) NUMBER TWO, RUNWAY (number), CLEARED TO LAND (or TOUCH AND GO, or LOW APPROACH)	(nominativo) NUMERO DUE, PISTA (numero) AUTORIZZATI ALL'ATTERRAGGIO (o AL TOUCH AND GO, o AL BASSO AVVICINAMENTO)

### 10.12 FRASEOLOGIA PER L'AVVICINAMENTO DI UNA FORMAZIONE IN TRAILS<sup>7</sup>

Nei confronti del traffico aereo militare in formazione è previsto l'uso delle seguenti ulteriori espressioni nei casi specificati.

...per richiedere l'avvicinamento "in trails"	<u>REQUEST TRAILS APPROACH [(number) AIRCRAFT or ELEMENTS] (number) MILES SEPARATION BETWEEN AIRCRAFT (or ELEMENTS)</u>	<u>CHIEDIAMO AVVICINAMENTO IN TRAILS [(numero) AEROMOBILI o ELEMENTI] (numero) MIGLIA DI SEPARAZIONE TRA GLI AEROMOBILI (o ELEMENTI)</u>
...per approvare l'avvicinamento "in trails"	TRAILS APPROACH APPROVED	AVVICINAMENTO IN TRAILS APPROVATO

<sup>7</sup> La formazione "in trails" prevede il posizionamento degli aeromobili in sequenza longitudinale ad una distanza reciproca prestabilita

### 10.13 FRASEOLOGIA MARSA

L'acronimo *MARSA* (*Military Authority Assumes Responsibility for Separation of Aircraft*) è utilizzato in fonìa dal pilota responsabile di una missione o dal leader di una formazione militare per indicare all'ente ATC che i componenti di una o più missioni (e/o di una o più formazioni) sono pronti ad assumersi la responsabilità di provvedere autonomamente al mantenimento della distanza di sicurezza tra tutti i rispettivi aeromobili.

Prima della dichiarazione di *MARSA*, i leader delle missioni/formazioni devono specificare quali sono gli aeromobili e/o le formazioni interessate al *MARSA*.

Dal momento della dichiarazione di *MARSA*, il controllore del traffico aereo è esonerato dalla responsabilità di assicurare la prescritta separazione minima agli aeromobili militari interessati dalla dichiarazione di *MARSA*. All'ente ATC rimane la responsabilità residua di garantire le separazioni previste tra gli aeromobili in *MARSA* e il restante traffico (IFR e non), in funzione della tipologia di servizio fornito (nello specifico spazio aereo interessato).

...per comunicare all'ente ATC il mantenimento in autonomo della distanza di sicurezza tra i componenti di una o più missioni	<u>MARSA</u>	<u>MARSA</u>
---	--------------	--------------

### 10.14 FRASEOLOGIA PER EIEZIONE DALL'AEROMOBILE

Gli aeromobili militari dotati di sistemi di eiezione utilizzano la seguente fraseologia per indicare l'intenzione di attivare detti sistemi.

	<u>EJECTING</u>	<u>CI EIETTIAMO</u>
--	-----------------	---------------------

### 10.15 FRASEOLOGIA PER AVVICINAMENTO NO GYRO

Ad integrazione della fraseologia riportata nel Cap. 5, § 5.6, nei confronti del traffico aereo militare è previsto l'uso delle seguenti espressioni nel caso di sospetta avaria agli strumenti direzionali di bordo.

...per richiedere al pilota la conferma della prua, da confrontare con quanto osservato sul sistema di sorveglianza ATS	CONFIRM HEADING <u>HEADING (three digits)</u>	CONFERMATE LA PRUA <u>PRUA (tre cifre)</u>
...per istruire il pilota ad adottare la procedura <i>no-gyro</i>	SUSPECT UNSERVICEABLE COMPASS AND GYRO. ADOPT NO COMPASS NO GYRO PROCEDURE, MAKE ALL TURNS RATE ONE (or RATE HALF, or (number) DEGREES PER SECOND), START AND STOP TURNS ON THE EXECUTIVE WORD "NOW". [IS THIS A PRACTICE?]  <u>ADOPTING [NO COMPASS or NO GYRO] PROCEDURE, THIS IS [NOT] A PRACTICE</u>  TURN LEFT (or RIGHT) "NOW"	SOSPETTIAMO UN'AVARIA DELLA GIROBUSSOLA. ADOTTATE LA PROCEDURA "NO GYRO", ESEGUITE TUTTE LE VIRATE AL RATEO UNO (o RATEO DI MEZZO, o (numero) GRADI AL SECONDO), INIZIATE E FERMATE TUTTE LE VIRATE AL COMANDO "ORA". [È UNA SIMULAZIONE?]  <u>ADOTTIAMO PROCEDURA "NO GYRO", [QUESTA È (NON È) UNA SIMULAZIONE]</u>  VIRATE A SINISTRA (o DESTRA) "ORA"

...nel caso di avvicinamento finale radar (PAR o SRA) con strumenti direzionali di bordo inaffidabili (no-gyro)	<u>TURNING LEFT (or RIGHT)</u>	<u>VIRIAMO A SINISTRA (o DESTRA)</u>
	STOP TURN "NOW"	FERMATE LA VIRATA "ORA"
	<u>STOP TURN</u>	<u>FERMIAMO LA VIRATA</u>
	WHEN ON FINAL THE EXECUTIVE WORD "NOW" WILL BE OMITTED. EXECUTE ALL INSTRUCTIONS IMMEDIATELY UPON RECEIVED	QUANDO IN FINALE IL COMANDO "ORA" SARÀ OMESSO. ESEGUITE TUTTE LE ISTRUZIONE IMMEDIATAMENTE DOPO AVERLE RICEVUTE
	TURN LEFT (or RIGHT)	VIRATE A SINISTRA (o DESTRA)
	STOP TURN	FERMATE LA VIRATA

### 10.16 TERMINOLOGIA PER OPERAZIONI VTOL DEGLI AEROMOBILI AD ALA FISSA

Gli aeromobili militari VTOL ad ala fissa, sugli aeroporti dove sono consentite tali operazioni, possono utilizzare le seguenti espressioni aggiuntive con il significato indicato nella tabella sottostante.

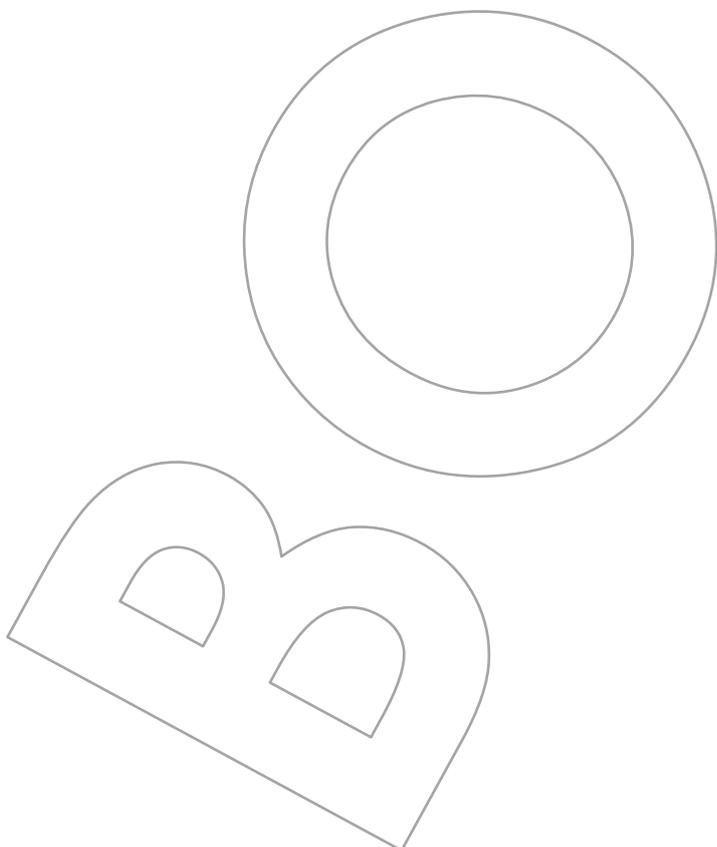
CONVENTIONAL LANDING	Un atterraggio, reale o simulato, in cui gli ugelli sono utilizzati per frenare e in cui l'aeromobile farà una corsa di decelerazione a terra di circa 5000ft. Nel caso di ugelli non direzionali, la manovra può richiedere l'intera pista e l'ingaggio della barriera.
SLOW LANDING	Un atterraggio normale (120Kts) con ugello regolato in posizione intermedia (normalmente 65°) caratterizzato da una notevole corsa a terra, interrotta mediante l'energia frenante degli ugelli.
RVL (ROLLING VERTICAL LANDING)	Atterraggio verticale con rullaggio. Un avvicinamento ripido e lento (50 kts), seguito da un breve corsa a terra, normalmente senza l'uso dell'energia frenante degli ugelli.
ACCEL	Una rapida apertura della manetta per verificare la corretta risposta del motore. Viene sempre effettuata prima del decollo ma dichiarata solo nel caso in cui sia necessaria una significativa corsa a terra.
TRANSLATE	Un'espressione usata per indicare il volo di un aeromobile principalmente sostenuto dai getti, condotto su brevi distanze tra diverse aree di atterraggio.
PRESS-UP	Atterraggio e decollo verticale sulla stessa piazzola senza la transizione al volo sostenuto dalle ali.
MINI CIRCUIT	Manovra in volo di un aeromobile sostenuto dai getti associato ad un press-up.
LIFT-OFF	Decollo verticale da una piazzola seguito dalla transizione al volo sostenuto dalle ali.
STO HOP	Un decollo corto seguito da un atterraggio verticale nella stessa direzione.
INTO WIND DECEL	Una decelerazione contro vento prima di un atterraggio verticale.
PAD	Un'area di cemento per decollo e atterraggio verticale, la cui superficie è in grado di sopportare le raffiche dei getti.
MEXE	Una piazzola costruita con strisce intrecciate e prefabbricate di alluminio, in forma di circolo o quadrato, la cui superficie è in grado di sopportare le raffiche dei getti.

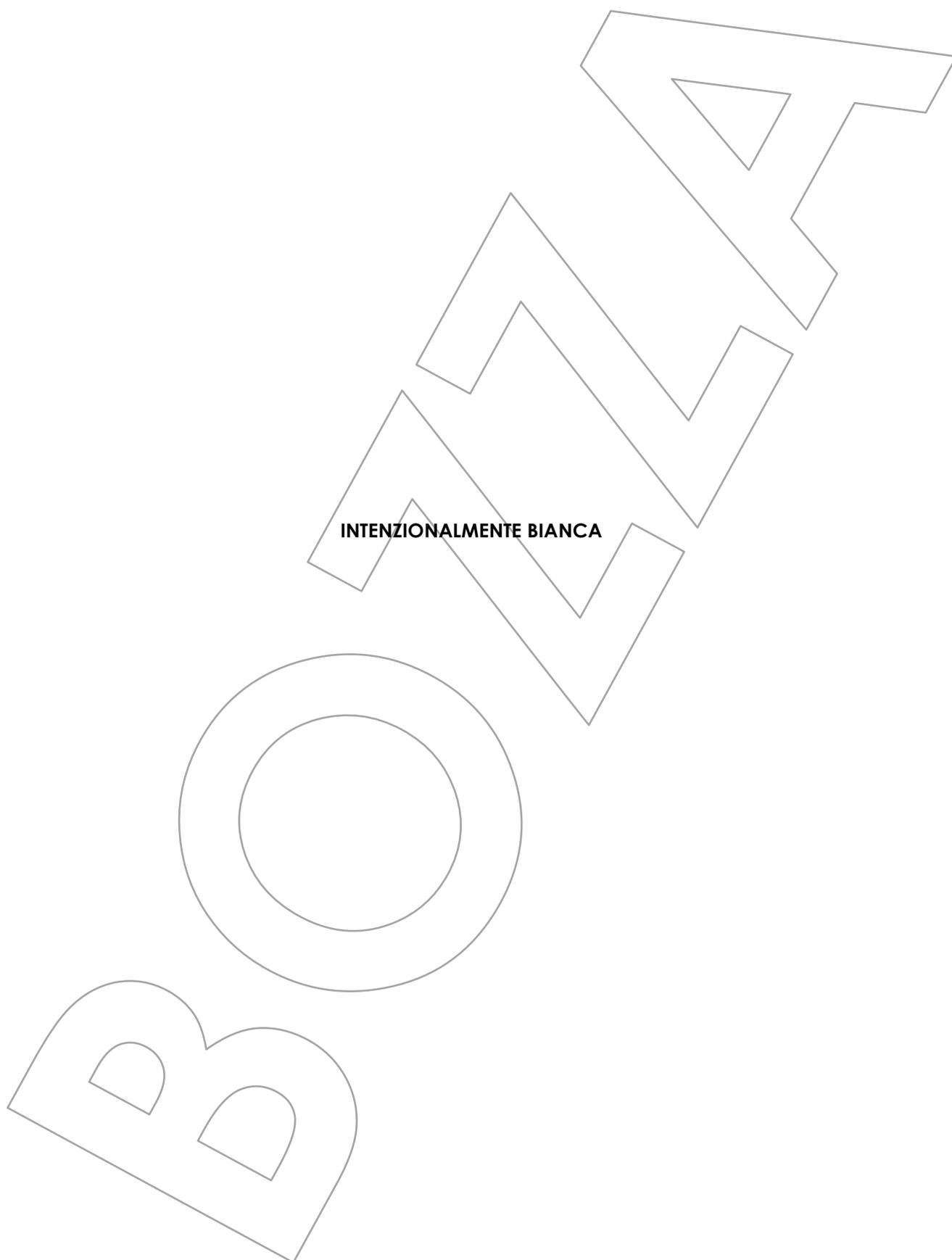
### 10.17 FRASEOLOGIA PER GLI AEROMOBILI CHE EMETTONO RAGGI LASER

...per richiedere interrompere l'emissione di raggi laser	CEASE RADIATING [(reason)]	CESSATE LA RADIAZIONE [(motivo)]
...per confermare l'interruzione dell'emissione di raggi laser	<u>CEASE RADIATING (call sign)</u>	<u>CESSIAMO LA RADIAZIONE (nominativo)</u>
...per approvare l'emissione di raggi laser	RADIATING APPROVED	RADIAZIONE APPROVATA
...per confermare l'inizio dell'emissione di raggi laser	<u>(call sign) COMMENCING</u>	<u>(nominativo) INIZIAMO</u>

### 10.18 SCARICO COMBUSTIBILE

...per allertare gli altri aeromobili sull'inizio e sull'area di scarico combustibile	TO ALL STATIONS, (type of aircraft) DUMPING FUEL (level) (position) (route) AVOID FLIGHT BELOW (level) WITHIN TEN NAUTICAL MILES OF FUEL DUMPING TRACK	A TUTTE LE STAZIONI, SCARICO COMBUSTIBILE (tipo aeromobile) (livello) (posizione) (rotta) EVITARE IL VOLO AL DI SOTTO DI (livello) ENTRO DIECI MIGLIA NAUTICHE DALLA ROTTA DI SCARICO
...per indicare che lo scarico combustibile è terminato	DUMPING COMPLETED	SCARICO COMPLETATO
<p><i>Nota. – La fraseologia di cui sopra può essere utilizzata anche dai piloti qualora non siano in contatto con enti ATS e/o debbano informare con urgenza gli altri aeromobili dell'inizio e della fine dello scarico combustibile.</i></p>		





## ABBREVIAZIONI

<b>ADS</b>	<i>Automatic Dependent Surveillance</i> – Sorveglianza dipendente automatica
<b>AFIS</b>	<i>Aerodrome Flight Information Service</i> – Servizio informazioni volo aeroportuale
<b>ANSP</b>	<i>Air Navigation Service Provider</i> – Fornitore di Servizi della Navigazione Aerea
<b>ATC</b>	<i>Air Traffic Control</i> – Controllo del Traffico Aereo
<b>ATFCM</b>	<i>Air Traffic Flow and Capacity Management</i> – Gestione della capacità e del flusso di traffico aereo
<b>ATS</b>	<i>Air Traffic Services</i> – Servizi del traffico aereo
<b>CPDLC</b>	<i>Controller-pilot data link communications</i> – Comunicazioni data-link controllore/pilota
<b>FIR</b>	<i>Flight Information Region</i> – Regione informazioni volo
<b>FIS</b>	<i>Flight Information Service</i> – Servizio informazioni volo
<b>FRQ</b>	<i>Radio frequency</i> – Frequenza radio
<b>ICAO</b>	<i>International Civil Aviation Organization</i> – Organizzazione internazionale dell'aviazione civile
<b>IFR</b>	<i>Instrument Flight rules</i> – Regole del volo strumentale
<b>ILS</b>	<i>Instrument Landing System</i> – Sistema di avvicinamento strumentale
<b>IMC</b>	<i>Instrument Meteorological Conditions</i> – Condizioni meteorologiche per il volo strumentale
<b>MLS</b>	<i>Microwave Landing System</i> – Sistema di avvicinamento a microonde
<b>NDB</b>	<i>Non-Directional Beacon</i> – Radiofaro non-direzionale
<b>PAR</b>	<i>Precision Approach Radar</i> – Radar di avvicinamento di precisione
<b>RNAV</b>	<i>Area Navigation</i> – Navigazione d'area
<b>RVSM</b>	<i>Reduced Vertical Separation Minima</i> – Minima separazione verticale ridotta
<b>SNA</b>	Servizi di Navigazione Aerea
<b>SRA</b>	<i>Surveillance Radar Approach</i> – Avvicinamento con radar di sorveglianza
<b>SSR</b>	<i>Secondary Surveillance Radar</i> – Radar Secondario di Sorveglianza
<b>TACAN</b>	<i>Tactical Air Navigation system</i> – Sistema di navigazione aerea tattica
<b>TCAS</b>	<i>Traffic Alert and Collision Avoidance System</i> – Sistema di allerta del traffico ed evitamento di collisione
<b>TODA</b>	<i>Take-off distance available</i> – Distanza disponibile per il decollo
<b>TORA</b>	<i>Take-off run available</i> – Corsa disponibile per il decollo
<b>VFR</b>	<i>Visual flight rules</i> – Regole del volo a vista
<b>VMC</b>	<i>Visual Meteorological Conditions</i> – Condizioni meteorologiche per il volo a vista
<b>VOR</b>	<i>VHF Omnidirectional Radio range</i> – Radiofaro omnidirezionale in VHF
<b>VTOL</b>	<i>Vertical Take-Off and Landing</i> – Atterraggio e decollo verticali

