



## CIRCOLARE

SERIE AIR TRAFFIC MANAGEMENT

Data 16/05/2017

ATM-08

### FRASEOLOGIA AERONAUTICA

*L'appartenenza di una Circolare ad una serie specifica è rappresentativa della materia in essa prevalentemente trattata. L'applicabilità o meno della Circolare ai diversi soggetti (operatori, gestori aeroportuali, etc.) deve essere tuttavia desunta dai contenuti di essa.*

AR



INDICE

1. PREMESSA	pag. 5
2. SCOPO	pag. 6
3. APPLICABILITÀ	pag. 6
4. RIFERIMENTI NORMATIVI	pag. 6
5. ABBREVIAZIONI E ACRONIMI	pag. 7
6. DECORRENZA	pag. 8
ALLEGATO – Metodi accettabili di rispondenza/materiale esplicativo alla Sezione 14 del Regolamento (UE) SERA e alla Sezione 14 del Regolamento ENAC “RAIT”	pag. 9
APPENDICE 1 ALL’ALLEGATO	pag. 19
1. FRASEOLOGIA ATC	pag. 19
1.1 Fraseologia generale	
1.2 Fraseologia del servizio di controllo d’area	
1.3 Fraseologia del servizio di controllo di avvicinamento	
1.4 Fraseologia utilizzata su e nelle vicinanze dell’aeroporto	
1.5 Fraseologia relativa al CPDLC	
2. FRASEOLOGIA DEL SERVIZIO DI SORVEGLIANZA ATS	pag. 58
2.1 Fraseologia generale del servizio di sorveglianza ATS	
2.2 Radar nel servizio di controllo di avvicinamento	
2.3 Fraseologia del radar secondario di sorveglianza (SSR) e ADS-B	
3. FRASEOLOGIA ADS-C	pag. 71
3.1 Fraseologia generale ADS-C	
4. FRASEOLOGIA PER L’ALLERTAMENTO	pag. 72
4.1 Fraseologia per l’allertamento	





5. FRASEOLOGIA PER GLI EQUIPAGGI DI VOLO E DI TERRA	pag. 72
5.1 Frasesologia per gli equipaggi di volo e di terra	
5.2 Operazioni sghiacciamento/antighiaccio	
6. ATFM	pag. 75
7. FRASEOLOGIA AFIS	pag. 76
7.1 Frasesologia relativa alla fornitura del servizio	
7.2 Frasesologia utilizzata su e nelle vicinanze dell'aeroporto	
8. FRASEOLOGIE VARIE	Pag. 85
8.1 Frasesologia utilizzata nel coordinamento tra enti ATS	
8.2 Informazioni sulla presenza di <i>wind-shear</i>	
8.3 Servizi di emergenza aeroportuale	
8.4 Piano di volo presentato in volo	
APPENDICE 2 ALL'ALLEGATO	Pag. 89
1. FRASEOLOGIA RADIOTELEFONICA MILITARE	Pag. 89
1.1 Frasesologia per la discesa a bassissima quota	
1.2 Frasesologia per autorizzazioni all'atterraggio per le formazioni	
1.3 Sistemi di arresto	
1.4 Circuito jet	
1.5 Procedura di " <i>flame-out</i> "	
1.6 Scarico combustibile	
1.7 Frasesologia per l'avvicinamento di una formazione in <i>trails</i>	
1.8 Eiezione	
1.9 Terminologia per operazioni VTOL di aeromobili ad ala fissa	

## 1. PREMESSA

Il recepimento nella regolamentazione nazionale degli standard dell'Annesso 10 ICAO, *Aeronautical Telecommunications, Volume II, Communication Procedures including those with PANS status*, è avvenuto attraverso due strumenti:

- il Regolamento ENAC "Regole dell'Aria Italia" (RAIT), edizione 3 del 02/02/2017;
- il Regolamento di esecuzione (UE) 2016/1185 della Commissione del 20 luglio 2016 che modifica il Regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 in relazione all'aggiornamento e al completamento delle regole dell'aria comuni e delle disposizioni operative concernenti servizi e procedure della navigazione aerea (SERA parte C)

Entrambi questi strumenti regolamentari si appoggiano alla fraseologia standard definita in vari documenti ICAO, primo tra i quali il Doc. 4444 PANS-ATM, scritti nelle lingue ufficiali ICAO, che non comprendono l'italiano.

L'ENAC, stante il continuato uso della lingua italiana in tutte le comunicazioni radiotelefoniche relative ai voli in VFR, ha quindi sentito la necessità di:

- fornire la traduzione in lingua italiana dei metodi accettabili di rispondenza/materiale esplicativo (AMC/GM) alla Sezione 14 del Regolamento (UE) SERA. Tali metodi sono validi anche per la Sezione 14 del Regolamento ENAC RAIT;
- codificare in maniera chiara e univoca una fraseologia standard in italiano, corrispondente punto per punto a quella ICAO, che servisse da guida per tutte le comunicazioni radiotelefoniche da effettuarsi all'interno dello spazio aereo delle regioni informazioni di Brindisi, Milano e Roma;
- raccogliere in un unico documento altra fraseologia o procedure di comunicazione in uso in Italia per scopi differenti, per la quale viene introdotta la versione in lingua inglese a fronte di quella italiana.

La pubblicazione della presente Circolare rappresenta la naturale, e preannunciata, evoluzione di quanto già pubblicato nel documento ENAC "Linee Guida 2015/002-ATM "Fraseologia Aeronautica" edizione n. 01 del 28/09/2015, che viene annullata contestualmente all'entrata in vigore della presente Circolare.

Si evidenzia infine che:

- La presente Circolare non contiene indicazioni procedurali o prescrizioni relative all'utilizzo della fraseologia stessa, che rivestano carattere regolamentare.
- a fronte del parere positivo degli esperti di settore 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.

## 2. SCOPO

Lo scopo della presente Circolare è quello di fornire agli equipaggi di condotta, al personale ATS e al personale addetto ai servizi di terra, sia civile che militare:

- un compendio di fraseologia standard in lingua italiana e inglese per l'effettuazione delle comunicazioni radiotelefoniche;
- Metodi accettabili di rispondenza e materiale esplicativo (AMC/GM) alle Sezioni 14 del Regolamento SERA, per la cui fraseologia in lingua inglese viene fornita la traduzione in lingua italiana.

Tali AMC/GM sono valide anche per la rispondenza alla Sezione 14 del Regolamento ENAC "RAIT".

## 3. APPLICABILITÀ

La presente Circolare si applica alle comunicazioni radiotelefoniche in lingua italiana effettuate all'interno dello spazio aereo delle regioni informazioni di Brindisi, Milano e Roma.

## 4. RIFERIMENTI NORMATIVI

- ICAO Annesso 10 Aeronautical Telecommunications, Vol. II, VII edizione, luglio 2016;
- ICAO Doc. 4444 ATM/501 Air Traffic Management, XV edizione, emendamento 7;
- ICAO Doc. 7030 Regional Supplementary Procedures, V edizione, emendamento 9;
- ICAO Doc. 8400 ICAO Abbreviations and codes, IX edizione, 2016;
- ICAO Doc. 9432 AN/925 Manual of Radiotelephony, IV edizione;

- Regolamento di esecuzione (UE) N. 923/2012 della Commissione, del 26 settembre 2012;
- Regolamento di esecuzione (UE) 2016/1185 della Commissione, del 20 luglio 2016;
- EUROCONTROL Manual for Aerodrome Flight Information Service (AFIS), edizione 1.0;
- Regolamento ENAC Regole dell'Aria Italia (RAIT), edizione 3 del 22 dicembre 2016;
- Linee Guida 2015/002-ATM "Fraseologia Aeronautica", edizione n. 01 del 28/09/2015;
- Circolare ENAC APT-10A del 30/10/2014.
- Aeronautica Militare – Manuale dei Servizi del Traffico Aereo, edizione 2005, variante 7 del 2 febbraio 2017;
- Aeronautica Militare – Direttiva SMA-USA-101 Regole del Volo per il Traffico Aereo Operativo, edizione 2017.

#### 5. ABBREVIAZIONI E ACRONIMI

ADS *Automatic Dependent Surveillance* – Sorveglianza dipendente automatica

AFIS *Aerodrome Flight Information Service* – Servizio informazioni volo aeroportuale

AFIU *Aerodrome Flight Information Unit* – Ente del servizio informazioni volo aeroportuale

CPDLC *Controller-Pilot Data Link Communications* – Comunicazioni data-link controllore/pilota

GNSS *Global Navigation Satellite System*

MLAT *Multilateration* - Multilaterazione

NTZ *No Transgression Zone*

PAR *Precision Approach Radar* – Radar di avvicinamento di precisione

RNAV *Area Navigation* – Navigazione d'area

RVSM *Reduced Vertical Separation Minima* – Minima separazione verticale ridotta

SRA *Surveillance Radar Approach* – Avvicinamento con radar di sorveglianza

SSR *Secondary Surveillance Radar* – Radar Secondario di Sorveglianza



TCAS *Traffic alert and Collision Avoidance System* – Sistema di allerta del traffico ed evitamento di collisione

TORA *Take-Off Run Available* – Corsa disponibile per il decollo

VTOL *Vertical Take-Off and Landing* – Atterraggio e decollo verticali

## 6. DECORRENZA

La presente Circolare entra in vigore a 30 giorni dalla data di pubblicazione.

Dalla stessa data sono abrogate le Linee Guida 2015/002-ATM “Fraseologia Aeronautica” edizione n. 01 del 28/09/2015.

Il Direttore Generale

Dott. Alessio QUARANTA

ALLEGATO

**Metodi accettabili di rispondenza/materiale esplicativo (AMC/GM) alla Sezione 14 del Regolamento (UE) SERA e alla Sezione 14 del Regolamento ENAC "RAIT"**

SEZIONE 14

**Procedure di comunicazione in fonia**

**AMC1 RAIT.14001 Osservazioni generali**

Per la fraseologia standard in lingua italiana, fare riferimento all'Appendice 1 della presente Circolare. La parte in inglese della fraseologia è la copia di quella contenuta in "Appendix 1 to Acceptable Means of Compliance ad Guidance Material to the rules of the air" (*Annex to ED Decision 2016/023/R – Amendment 1 dated 13 October 2016*).

**GM1 SERA.14001 Osservazioni generali**

I messaggi riguardanti gli atti di interferenza illecita costituiscono un caso di circostanze eccezionali che possono precludere l'uso delle procedure di comunicazione riconosciute, utilizzate per determinare la categoria e la priorità dei messaggi.

**GM2 SERA.14001 Osservazioni generali**

Quando viene fatta una chiamata generale "ALL STATIONS" (A TUTTE LE STAZIONI), con il significato che la chiamata è indirizzata a tutte le stazioni che probabilmente la riceveranno, non è prevista nessuna risposta a meno che le singole stazioni siano chiamate in successione per accusare il ricevuto.

**GM3 SERA.14001 Osservazioni generali**

Quando una stazione viene chiamata ma non è sicura del nominativo della stazione che chiama, essa dovrebbe rispondere trasmettendo la frase "STATION CALLING (*station called*) SAY AGAIN YOUR CALL SIGN" (STAZIONE CHE CHIAMA (*stazione chiamata*) RIPETETE IL VOSTRO NOMINATIVO).

(*ICAO Annex 10 – Aeronautical Telecommunications, Vol II, § 5.2.1.7.3.2.4*).



**GM4 SERA.14001 Osservazioni generali**

Il termine "IMMEDIATELY" (IMMEDIATAMENTE) dovrebbe essere utilizzato unicamente quando è necessaria un'azione immediata per ragioni di sicurezza del volo.

*(ICAO Doc. 9432 – Manual of Radiotelephony, § 3.1.5).*

**GM5 SERA.14001 Osservazioni generali**

Quando i rapporti di "normali operazioni" sono trasmessi dagli aeromobili, essi dovrebbero comprendere la chiamata prescritta seguita dalle parole "OPERATIONS NORMAL" (NORMALI OPERAZIONI).

*(ICAO Annex 10 – Aeronautical Telecommunications, Vol II, § 5.2.1.9.5).*

**GM1 SERA.14020 Trasmissione delle parole in radiotelegrafia**

**ABBREVIAZIONI E ACRONIMI TRASMESSI COME PAROLE INTERE**

*(ICAO Doc. 8400 – ICAO Abbreviations and Codes)*

Acronimo	Pronuncia approssimativa	Acronimo	Pronuncia approssimativa
ACAS	EI-CAS (A-CAS)	SBAS	ES-BAS (ESSE-BAS)
APAPI	EI-PAPI (A-PAPI)	RNAV	AR-NAV (ERRE-NAV)
AT-VASIS	EI-TI-VASIS (A-TI-VASIS)	TACAN	
ATIS	EI-TIS (A-TIS)	TAF	
CAVOK	CAVOCHEI	TCAS RA	TI-CAS-AR-EI (TI-CAS-ERRE-A)
GBAS	GI-BAS	TORA	TO-RA
IDENT		T-VASIS	TI-VASIS
SID		VNAV	VI-NAV (VU-NAV)
STAR		VORTAC	

**ACRONIMI TRASMESSI COME SINGOLE LETTERE NON UTILIZZANDO L'ALFABETO PER LA RADIOTELEFONIA**

*(ICAO Doc. 8400 – ICAO Abbreviations and Codes)*

ACC	DME	IFR	NDB	RVR	VFR
ADS-B	FIR*	ILS	PAR*	SSR	VHF
ATC	FMS	IMC	QFE	TMA	VMC
CTA	HF	MLS	QNH	UHF	VOR*

\* In lingua italiana sono pronunciati come parole intere

**AMC1 SERA.14025 Principi che regolano l'identificazione delle rotte ATS diverse dalle rotte di arrivo e partenza standard****LETTERE "F" E "G"**

Laddove le lettere "F" o "G" sono aggiunte dopo il designatore basico della rotta ATS in questione, allo scopo di indicare il tipo di servizio fornito:

- a) la lettera "F" indica che sulla rotta o porzione di essa è fornito soltanto il servizio consultivo; e
- b) la lettera "G" indica che sulla rotta o porzione di essa è fornito soltanto il servizio informazioni volo,
- c) agli equipaggi di condotta non è richiesto di utilizzarle nelle comunicazioni in fonia.

**GM1 SERA.14030 Uso dei designatori per le rotte di arrivo e partenza standard**

Allo scopo di identificare le rotte, le parole "departure" (partenza), "arrival" (arrivo), e "visual" (a vista) sono considerate come elemento integrativo del designatore in linguaggio corrente.

**GM1 SERA.14035 a)1) Trasmissione dei numeri in radiotelegrafia***Nominativi degli aeromobili*

AZA 1346	ALITALIA ONE THREE FOUR SIX	ALITALIA UNO TRE QUATTRO SEI
AEY 242	AIR ITALY TWO FOUR TWO	AIR ITALY DUE QUATTRO DUE

*Prue*

100°	HEADING ONE ZERO ZERO	PRUA UNO ZERO ZERO
080°	HEADING ZERO EIGHT ZERO	PRUA ZERO OTTO ZERO

*Pista*

27	RUNWAY TWO SEVEN	PISTA DUE SETTE
30	RUNWAY THREE ZERO	PISTA TRE ZERO

*Direzione e intensità del vento*

200° 70kts	WIND TWO ZERO ZERO DEGREES SEVEN ZERO KNOTS	VENTO DUE ZERO ZERO GRADI SETTE ZERO NODI
160° 18kts G30kts	WIND ONE SIX ZERO DEGREES ONE EIGHT KNOTS GUSTING THREE ZERO KNOTS	VENTO UNO SEI ZERO GRADI UNO OTTO NODI RAFFICHE TRE ZERO NODI



**GM2 SERA.14035 a)1)i) Trasmissione dei numeri in radiotelefonia**

<i>Livelli di volo</i>		
FL 180	FLIGHT LEVEL ONE EIGHT ZERO	LIVELLO DI VOLO UNO OTTO ZERO
FL 200	FLIGHT LEVEL TWO HUNDRED	LIVELLO DI VOLO DUECENTO

**GM3 SERA.14035 a)1)ii) Trasmissione dei numeri in radiotelefonia**

<i>Regolazione altimetro</i>		
1009 hPa	QNH ONE ZERO ZERO NINE	QNH UNO ZERO ZERO NOVE
1000 hPa	QNH ONE THOUSAND	QNH MILLE
993 hPa	QNH NINE NINE THREE	QNH NOVE NOVE TRE

**GM4 SERA.14035 a)1)iii) Trasmissione dei numeri in radiotelefonia**

<i>Codici transponder</i>		
2400	SQUAWK TWO FOUR ZERO ZERO	SQUAWK DUE QUATTRO ZERO ZERO
1000	SQUAWK ONE THOUSAND	SQUAWK MILLE
2000	SQUAWK TWO THOUSAND	SQUAWK DUEMILA

**GM1 SERA.14035 a)2) Trasmissione dei numeri in radiotelefonia**

<i>Altitudine</i>		
800 ft	EIGHT HUNDRED FEET	OTTOCENTO PIEDI
3400 ft	THREE THOUSAND FOUR HUNDRED FEET	TREMILAQUATTROCENTO PIEDI
12000 ft	ONE TWO THOUSAND FEET	DODICIMILA PIEDI

**GM2 SERA.14035 a)2) Trasmissione dei numeri in radiotelefonia**

<i>Altezza delle nubi</i>		
2200 m	TWO THOUSAND TWO HUNDRED METRES	DUEMILADUECENTO METRI
4300 m	FOUR THOUSAND THREE HUNDRED METRES	QUATTROMILATRECENTO METRI

**GM3 SERA.14035 a)2) Trasmissione dei numeri in radiotelefonia**

<i>Visibilità</i>		
1000 m	VISIBILITY ONE THOUSAND METRES	VISIBILITÀ MILLE METRI
700 m	VISIBILITY SEVEN HUNDRED METRES	VISIBILITÀ SETTECENTO METRI

**GM4 SERA.14035 a)2) Trasmissione dei numeri in radiotelefonia**

<i>Portata visuale di pista</i>		
600 m	RVR <b>SIX HUNDRED METRES</b>	RVR <b>SEICENTO METRI</b>
1700 m	RVR <b>ONE THOUSAND SEVEN HUNDRED METRES</b>	RVR <b>MILLESETTECENTO METRI</b>

**GM1 SERA.14035 a)5) Trasmissione dei numeri in radiotelefonia**

<i>Decimali</i>		
100.3	<b>ONE ZERO ZERO DECIMAL THREE</b>	<b>UNO ZERO ZERO DECIMALI TRE</b>
38 143.9	<b>THREE EIGHT ONE FOUR THREE DECIMAL NINE</b>	<b>TRE OTTO UNO QUATTRO TRE DECIMALI NOVE</b>

**GM6 SERA.14035 Trasmissione dei numeri in radiotelefonia**

<i>Trasmissione dei numeri per i canali delle frequenze in radiotelefonia</i>		
118.000	<b>ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO</b>	<b>UNO UNO OTTO DECIMALI ZERO</b>
118.005	<b>ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ZERO FIVE</b>	<b>UNO UNO OTTO DECIMALI ZERO ZERO CINQUE</b>
118.010	<b>ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ONE ZERO</b>	<b>UNO UNO OTTO DECIMALI ZERO UNO ZERO</b>
118.025	<b>ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO TWO FIVE</b>	<b>UNO UNO OTTO DECIMALI ZERO DUE CINQUE</b>
118.050	<b>ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO FIVE ZERO</b>	<b>UNO UNO OTTO DECIMALI ZERO CINQUE ZERO</b>
118.100	<b>ONE ONE EIGHT DECIMAL ONE</b>	<b>UNO UNO OTTO DECIMALI UNO</b>

Deve essere utilizzata la dovuta precauzione riguardo l'indicazione dei canali di trasmissione nelle comunicazioni radiotelefoniche in VHF quando vengono utilizzate tutte e sei le cifre del designatore numerico, nello spazio aereo dove i canali di comunicazione sono spazati di 25 kHz, poiché sugli apparati degli aeromobili con una capacità di spaziamento del canale di 25 kHz o più è possibile selezionare soltanto le prime cinque cifre del designatore numerico sul pannello di gestione della radio.

**GM1 SERA.14045 Tecnica di trasmissione**

**BREAK**

Il termine "BREAK" deve essere utilizzato laddove non vi sia una chiara separazione tra il testo e altre porzioni del messaggio.



**GM2 SERA.14045 Tecnica di trasmissione**

CHECK (VERIFICATE)

Il termine "CHECK" (VERIFICATE) non deve essere utilizzato in altri contesti diversi da "esaminare un sistema o una procedura". Generalmente non è prevista nessuna risposta.

**GM3 SERA.14045 Tecnica di trasmissione**

MAINTAIN (MANTENETE)

Ad esempio, "Maintain VFR" (Mantenete VFR).

**GM4 SERA.14045 Tecnica di trasmissione**

OVER (PASSO)

Il termine "OVER" (PASSO) generalmente non è utilizzato nelle comunicazioni VHF.

**GM5 SERA.14045 Tecnica di trasmissione**

OUT (CHIUDO)

Il termine "OUT" (CHIUDO) generalmente non è utilizzato nelle comunicazioni VHF.

**GM6 SERA.14045 Tecnica di trasmissione**

ROGER (RICEVUTO)

Il termine "ROGER" (RICEVUTO) non deve essere mai utilizzato per rispondere ad una domanda per la quale è richiesto "READ BACK" o una risposta diretta affermativa ("AFFIRM" (AFFERMO)) o negativa ("NEGATIVE" (NEGATIVO)).

**GM7 SERA.14045 Tecnica di trasmissione**

STANDBY

La stazione che ha chiamato, generalmente, intenderà ristabilire il contatto se il ritardo è eccessivo. Il termine "STANDBY" non indica né un'approvazione né un diniego.

**GM8 SERA.14045 Tecnica di trasmissione**

UNABLE (IMPOSSIBILITATI)

Il termine "UNABLE" (IMPOSSIBILITATI), generalmente, è seguito da un motivo.

**GM1 SERA.14050 Nominativi radiotelefonici degli aeromobili**

## PREFISSO DEL NOMINATIVO RADIO

Il nome del costruttore dell'aeromobile o del modello dell'aeromobile possono essere utilizzati come prefisso del nominativo radiotelefonico di Tipo A.

**GM2 SERA.14050 Nominativo radiotelefonico degli aeromobili**

## ESEMPI DI NOMINATIVI COMPLETI E ABBREVIATI

	Tipo A			Tipo B	Tipo C
Nominativo completo	IACRT	PARTENAVIA IACRT*	OSCAR IACRT*	ALITALIA IDCB	ALITALIA 341 (AZA 341)
Nominativo abbreviato	IRT o ICRT	PARTENAVIA RT o PARTENAVIA CRT	OSCAR RT o OSCAR CRT	ALITALIA CB o ALITALIA DCB	Nessuna forma abbreviata

\* L'esempio illustra l'applicazione di GM1 RAIT.14050

**GM1 RAIT.14051 Specifiche disposizioni sui nominativi radiotelefonici degli aeromobili**

## ESEMPI DI NOMINATIVI COMPLETI DEGLI AEROMOBILI DI STATO

	Tipo A	Tipo B	Tipo C		
Nominativo completo	I6437	//	ITALIAN AIR FORCE 3109 (IAM 3109)	ITALIAN NAVY 251 (MMI 251)	ITALIAN ARMY 721 (IEI 721)
Nominativo abbreviato	Nessuna forma abbreviata	//	Nessuna forma abbreviata		

## ESEMPI DI NOMINATIVI DEGLI AEROMOBILI IMPEGNATI IN ATTIVITA' PARTICOLARI

Voli BAT	Voli HEMS	Voli SAR	Voli "Open skies"	VDS avanzati
POLI 20 "BAT" FIAMMA 51 "BAT"	PEGASO 07 "HEMS" IENAC "HEMS"	RESCUE ILA RESCUE ILB	OSYIT OSYIF	"ULTRALIGHT" I1655

**GM1 SERA.14055 b) Procedure radiotelefoniche**

## PROCEDURA DI CHIAMATA IN RADIOTELEFONIA\*

	Tipo A	Tipo B	Tipo C
Nominativo della stazione chiamata	CATANIA TORRE	CATANIA TORRE	CATANIA TORRE
Nominativo della stazione che chiama	IETNA**	AIRITALY IETNA**	ALITALIA 379**



- \* *In determinati casi dove la chiamata è iniziata dalla stazione aeronautica, la chiamata può essere effettuata mediante segnali di tono codificati*
- \*\* *Ad eccezione del designatore radiotelefonico e del tipo dell'aeromobile, ogni carattere del nominativo deve essere pronunciato separatamente. Quando vengono scandite le single lettere, deve essere utilizzato l'alfabeto per la radiotelegrafia riportato in SERA.14020. I numeri devono essere pronunciati in conformità a SERA.14040.*

**PROCEDURA DI RISPOSTA IN RADIOTELEFONIA**

	<i>Tipo A</i>	<i>Tipo B</i>	<i>Tipo C</i>
<i>Nominativo della stazione chiamata</i>	IETNA*	AIRITALY IETNA*	ALITALIA 379*
<i>Nominativo della stazione che risponde</i>	CATANIA TORRE	CATANIA TORRE	CATANIA TORRE

- \* *Ad eccezione del designatore radiotelefonico e del tipo dell'aeromobile, ogni carattere del nominativo deve essere pronunciato separatamente. Quando vengono scandite le single lettere, deve essere utilizzato l'alfabeto per la radiotelegrafia riportato in SERA.14020. I numeri devono essere pronunciati in conformità a SERA.14040.*

**AMC1 SERA.14055 b)2) Procedure radiotelefoniche**

Laddove autorizzato da ENAC, dopo aver stabilito il contatto radiotelefonico iniziale tra un aeromobile ed un ente ATS, per i successivi trasferimenti di comunicazione all'interno dello stesso ente ATS, non è necessario che la postazione dell'ente ATS contattata risponda con il proprio nominativo. Tale autorizzazione dovrà essere concordata con il fornitore ATS e adeguatamente pubblicata in AIP-Italia.

**GM1 SERA.14075 c)4) Scambio di comunicazioni**

**RIPETIZIONI**

Devono essere richiesti specifici elementi, a seconda dei casi, come "SAY AGAIN ALTIMETER" (RIPETETE L'ALTIMETRO), "SAY AGAIN WIND" (RIPETETE IL VENTO).

**AMC1 SERA.14080 Ascolto radio/Orario di servizio**

**ASCOLTO SULLA FREQUENZA 121.5 MHZ**

Gli aeromobili che effettuano voli diversi da quelli specificati, dovrebbero mantenere l'ascolto sulla frequenza 121.5 MHz per quanto possibile.

**GM1 SERA.14095 b)1) Procedure di comunicazione radiotelefonica di emergenza e urgenza**

**AZIONI DA PARTE DELL'AEROMOBILE IN EMERGENZA**

a) Le prescrizioni possono essere integrate dalle seguenti misure:

- 1) il messaggio di emergenza di un aeromobile in emergenza sia effettuato sulla frequenza di emergenza 121.5 MHz o su un'altra frequenza mobile aeronautica, se ritenuto necessario o auspicabile. Non tutte le stazioni mantengono un continuo ascolto sulla frequenza di emergenza;
- 2) il messaggio di emergenza di un aeromobile in emergenza sia trasmesso se il tempo e le circostanze rendano tale procedimento preferibile;
- 3) l'aeromobile trasmetta sulle frequenze di chiamata radiotelefonica del servizio mobile marittimo;
- 4) l'aeromobile utilizzi qualsiasi mezzo a sua disposizione per attirare l'attenzione e far conoscere le proprie condizioni (inclusa l'attivazione dell'appropriato modo e codice SSR);
- 5) qualsiasi stazione intraprenda ogni mezzo a sua disposizione per assistere un aeromobile in emergenza;
- 6) eventuali variazioni agli elementi elencati, quando la stazione che trasmette non sia essa stessa coinvolta nell'emergenza, purché tale circostanza sia chiaramente indicata nel messaggio di emergenza.

b) L'ente ATS a cui è indirizzato il messaggio di emergenza è generalmente l'ente ATS che comunica con l'aeromobile o nella cui area di responsabilità l'aeromobile sta operando.

**GM1 SERA.14095 b)2)iii)B) Procedure di comunicazione radiotelefonica di emergenza e urgenza**

**AZIONI DA PARTE DELL'ENTE ATS**

Il requisito di informare l'operatore dell'aeromobile interessato non ha la priorità su nessun'altra azione che coinvolge la sicurezza del volo dell'aeromobile in emergenza, o di qualsiasi altro volo nell'area, o che possa influenzare lo svolgimento del traffico previsto nell'area.

**GM1 SERA.14095 c)1) Procedure di comunicazione radiotelefonica di emergenza e urgenza**

**AZIONI DA PARTE DELL'AEROMOBILE CHE RIPORTA UNA CONDIZIONE DI URGENZA**



- a) Queste disposizioni non sono intese ad impedire ad un aeromobile di trasmettere un messaggio di urgenza qualora il tempo e le circostanze rendano preferibile questo procedimento.
- b) L'ente ATS a cui è indirizzato il messaggio di urgenza è generalmente l'ente ATS che comunica con l'aeromobile o nella cui area di responsabilità l'aeromobile sta operando.

**GM1 SERA.14095 c)1)iii)F) Procedure di comunicazione radiotelefonica di emergenza e urgenza**

Qualsiasi altra informazione utile può consistere di informazioni quali, ma non limitate ad esse, autonomia/combustibile rimanenti dell'aeromobile, numero delle persone a bordo, possibile presenza di materiale pericoloso e sua natura, colori/contrassegni dell'aeromobile, aiuti di sopravvivenza, ecc. e può anche essere trasmessa in situazioni di emergenza.

**GM1 SERA.14095 c)2) Procedure di comunicazione radiotelefonica di emergenza e urgenza**

**AZIONI DA PARTE DELL'ATS QUANDO È RIPORTATA UNA CONDIZIONE DI URGENZA**

Il requisito di informare l'operatore dell'aeromobile interessato non ha la priorità su nessun'altra azione che coinvolge la sicurezza del volo dell'aeromobile in emergenza, o di qualsiasi altro volo nell'area, o che possa influenzare lo svolgimento del traffico previsto nell'area.

## APPENDICE 1 ALL'ALLEGATO

**GM1 RAIT.14001 Osservazioni generali**

La fraseologia in AMC1 RAIT.14001, sotto, è raggruppata in base al tipo di servizio di traffico aereo per comodità di riferimento. Tuttavia, gli utenti devono conoscere, ed utilizzare se necessario, la fraseologia appartenente a gruppi diversi da quelli riguardanti nello specifico il tipo di servizio di traffico aereo fornito.

Tutta la fraseologia deve essere utilizzata congiuntamente al nominativo radiotelefonico (aeromobile, veicolo a terra, ente ATS o altro) come appropriato. Affinché la fraseologia sia facilmente distinguibile, i nominativi radiotelefonici sono stati omessi.

**GM2 RAIT.14001 Osservazioni generali**

La fraseologia in AMC1 RAIT.14001, sotto, non include le frasi e le normali parole di procedura radiotelefonica contenute nella Sezione 14 dei Regolamenti SERA e RAIT.

Le parole tra parentesi tonde indicano che una specifica informazione, quali un livello, una località o un orario, ecc., deve essere inserita per completare la frase, o in alternativa che possono essere utilizzate frasi opzionali. Le parole in parentesi quadra indicano parole o informazioni aggiuntive opzionali che possono essere necessarie in specifici casi. Le frasi sottolineate indicano che la trasmissione è originata dal pilota.

**AMC1 RAIT.14001 Osservazioni generali****1. FRASEOLOGIA ATC****1.1 Fraseologia generale**

1.1.1 DESCRIZIONE DEI LIVELLI (SUCCESSIVAMENTE CHIAMATI (level)/(livello))

FLIGHT LEVEL (*number*); or

[HEIGHT] (*number*) METRES (or FEET); or

[ALTITUDE] (*number*) METRES (or FEET)

LIVELLO DI VOLO (*numero*); o

[ALTEZZA] (*numero*) METRI (o PIEDI); o

[ALTITUDINE] (*numero*) METRI (o PIEDI)

*Nota. – Nelle circostanze in cui è necessario un chiarimento, può essere inclusa la parola "ALTITUDE" (ALTITUDINE) o "HEIGHT" (ALTEZZA), es. "DESCEND TO ALTITUDE TWO THOUSAND FEET" (SCENDETE A ALTITUDINE DUEMILA PIEDI).*

...quando si passano informazioni in termini di distanza verticale da altro traffico

*(number) METRES (or FEET) ABOVE (or BELOW)*

*(numero) METRI (o PIEDI) SOPRA (o SOTTO)*

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

**CLIMB (or DESCEND)**  
*followed, as necessary, by:*

**SALITE (o SCENDETE)**  
*seguito, come necessario, da:*

1) TO (*level*)

1) A (*livello*)

2) TO AND MAINTAIN BLOCK (*level*) TO (*level*)

2) A E MANTENETE IL BLOCCO DA (*livello*) A (*livello*)

3) TO REACH (*level*) AT (*or BY*) (*time or significant point*)

3) PER RAGGIUNGERE (*livello*) AI (o ENTRO) (*orario*) o SU (o PRIMA DI) (*punto significativo*)

4) REPORT LEAVING (*or* REACHING, *or* PASSING) (*level*)

4) RIPORTATE LASCIANDO (o RAGGIUNGENDO, o ATTRAVERSANDO) (*livello*)

5) AT (*number*) FEET PER MINUTE [OR GREATER (*or* OR LESS)]

5) A (*numero*) PIEDI AL MINUTO [O PIÚ (o O MENO)]

... solo per aeromobili supersonici

6) REPORT STARTING ACCELERATION (*or* DECELERATION)

6) RIPORTATE INIZIANDO ACCELERAZIONE (o DECELERAZIONE)

MAINTAIN AT LEAST (*number*) METRES (*or* FEET) ABOVE (*or* BELOW) (*aircraft call sign*)

MANTENETE ALMENO (*numero*) METRI (o PIEDI) SOPRA (o SOTTO) (*nominativo aeromobile*)

	REQUEST LEVEL (or FLIGHT LEVEL or ALTITUDE) CHANGE FROM (name of unit) [AT (time or significant point)]	RICHIEDETE CAMBIO DI LIVELLO (o LIVELLO DI VOLO o ALTITUDINE) A (nominativo ente) [AI (orario) o SU (punto significativo)]
	STOP CLIMB (or DESCENT) AT (level)	FERMATE LA SALITA (o DISCESA) A (livello)
	CONTINUE CLIMB (or DESCENT) TO (level)	CONTINUE LA SALITA (o DISCESA) A (livello)
	EXPEDITE CLIMB (or DESCENT) [UNTIL PASSING (level)]	ACCELERATE 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) AI (orario) o SU (punto significativo)
	<u>REQUEST DESCENT AT (time)</u>	<u>RICHIEDIAMO DISCESA AI (orario)</u>
...per richiedere un'azione ad uno specifico orario o su una specifica località	IMMEDIATELY	IMMEDIATAMENTE
	AFTER PASSING (significant point)	DOPO AVER PASSATO (punto significativo)
	AT (time or significant point)	AI (orario) o SU (punto significativo)
...per richiedere un'azione che l'aeromobile può eseguire quando lo ritiene opportuno	WHEN READY (instruction)	QUANDO PRONTI (istruzione)
...per richiedere ad un aeromobile di salire o scendere mantenendo la propria separazione e le condizioni 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 attenersi ad	IF UNABLE (alternative instructions) AND ADVISE	SE IMPOSSIBILITATI (istruzioni alternative) E AVVISATE



un'autorizzazione o istruzione		
...quando un pilota sia impossibilitato ad attenersi ad un'autorizzazione o istruzione	<u>UNABLE</u>	<u>IMPOSSIBILITATI</u>
...dopo che un equipaggio di volo inizia a deviare da un'autorizzazione o istruzione ATC per attenersi ad un avviso di risoluzione (RA) ACAS (interscambio pilota controllore)	<u>TCAS RA</u> ROGER	<u>TCAS RA</u> RICEVUTO
...dopo aver completato la risposta ad un RA ACAS e iniziare il ritorno all'autorizzazione o istruzione ATC (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 RA ACAS ed essere ritornati all'autorizzazione o istruzione ATC precedentemente assegnata (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)
...dopo aver ricevuto un'autorizzazione o istruzione ATC in contrasto con un RA ACAS, l'equipaggio di volo seguirà la RA informandone direttamente l'ATC (interscambio pilota controllore)	<u>UNABLE, TCAS RA</u> ROGER	<u>IMPOSSIBILITATI, TCAS RA</u> RICEVUTO
...autorizzazione a salire su una SID che ha restrizioni di livello e/o velocità pubblicate, dove il pilota deve salire al livello autorizzato e	CLIMB VIA SID TO (level)	SALITE VIA SID A (livello)

A



conformarsi alle restrizioni di livello pubblicate, seguire il profilo laterale della SID e conformarsi alle restrizioni di velocità pubblicate o alle istruzioni di controllo della velocità emesse dall'ATC, a seconda dei casi.

...autorizzazione a cancellare le restrizioni di livello del profilo verticale di una SID durante la salita

[CLIMB VIA SID TO (*level*)],  
CANCEL LEVEL  
RESTRICTION(S)

[SALITE VIA SID A (*livello*)],  
CANCELLATE RESTRIZIONE(I)  
DI LIVELLO

*Nota 1. – L'uso di questa espressione e della successiva non è consentito in presenza di restrizioni di livello istituite lungo la SID per assicurare il rispetto della prescritta separazione dagli ostacoli.*

...autorizzazione a cancellare specifiche restrizioni di livello del profilo verticale di una SID durante la salita

[CLIMB VIA SID TO (*level*)],  
CANCEL LEVEL  
RESTRICTION(S) AT (*point(s)*)

[SALITE VIA SID (*livello*)],  
CANCELLATE RESTRIZIONE(I)  
DI LIVELLO SU (*punto(i)*)

...autorizzazione a cancellare le restrizioni di velocità di una SID durante la salita

[CLIMB VIA SID TO (*level*)],  
CANCEL SPEED  
RESTRICTION(S)

[SALITE VIA SID A(*livello*)],  
CANCELLATE RESTRIZIONE(I)  
DI VELOCITÀ

*Nota 2. – L'uso di questa espressione e di quella successiva non è consentito in presenza di restrizioni di velocità istituite lungo la SID per garantire il contenimento del profilo di volo entro il buffer considerato nella determinazione del rispetto della prescritta separazione dagli ostacoli.*

...autorizzazione a cancellare specifiche restrizioni di velocità di una SID durante la salita

[CLIMB VIA SID TO (*level*)],  
CANCEL SPEED  
RESTRICTION(S) AT (*point(s)*)

[SALITE VIA SID A(*livello*)],  
CANCELLATE RESTRIZIONE(I)  
DI VELOCITÀ SU (*punto(i)*)

...autorizzazione alla salita e a cancellare le restrizioni di velocità e di livello di una SID

CLIMB UNRESTRICTED TO  
(*level*) or CLIMB TO (*level*),  
CANCEL LEVEL AND SPEED  
RESTRICTIONS

SALITE SENZA RESTRIZIONI A  
(*livello*) oppure SALITE A (*livello*),  
CANCELLATE RESTRIZIONI DI  
LIVELLO E VELOCITÀ

*Nota 3. Vedere le precedenti Nota 1. e Nota 2. relative alla cancellazione delle restrizioni di livello e velocità lungo una SID.*

...autorizzazione alla discesa su una STAR

DESCEND VIA STAR TO (*level*)

SCENDETE VIA STAR A (*livello*)



che ha restrizioni di livello e velocità pubblicate, dove il pilota deve scendere al livello autorizzato e conformarsi alle restrizioni di livello, seguire il profilo laterale della STAR e conformarsi alle restrizioni di velocità pubblicate o alle istruzioni di controllo della velocità emesse dall'ATC.

...autorizzazione a cancellare le restrizioni di livello di una STAR durante la discesa.

[DESCEND VIA STAR TO (level)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S)

[SCENDETE VIA STAR A (livello)], CANCELLATE RESTRIZIONE(I) DI LIVELLO

*Nota 4. – L'uso di questa espressione e della successiva non è consentito in presenza di restrizioni di livello istituite lungo la STAR per assicurare il rispetto della prescritta separazione dagli ostacoli.*

...autorizzazione a cancellare specifiche restrizioni di livello di una STAR durante la discesa.

[DESCEND VIA STAR TO (level)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) AT (point(s))

[SCENDETE VIA STAR A (livello)], CANCELLATE RESTRIZIONE(I) DI LIVELLO SU (punto(i))

...autorizzazione a cancellare le restrizioni di velocità di una STAR durante la discesa.

[DESCEND VIA STAR TO (level)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S)

[SCENDETE VIA STAR A (livello)], CANCELLATE RESTRIZIONE(I) DI VELOCITÀ

*Nota 5. – L'uso di questa espressione e di quella successiva non è consentito in presenza di restrizioni di livello o velocità istituite lungo la STAR per garantire il contenimento del profilo di volo entro il buffer considerato nella determinazione del rispetto della prescritta separazione dagli ostacoli.*

...autorizzazione a cancellare specifiche restrizioni di velocità di una STAR durante la discesa

[DESCEND VIA STAR TO (level)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S) AT (point(s))

[SCENDETE VIA STAR A (livello)], CANCELLATE RESTRIZIONE(I) DI VELOCITÀ SU (punto(i))

...autorizzazione a scendere e a cancellare le restrizioni di livello e velocità di una STAR

DESCEND UNRESTRICTED TO (level) or DESCEND TO (level), CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTIONS

SCENDETE SENZA RESTRIZIONI A (livello) oppure SCENDETE A (livello), CANCELLATE RESTRIZIONI DI LIVELLO E VELOCITÀ



## 1.1.3 MINIMUM FUEL

... indicazioni di combustibile minimo

Nota 6. – Vedere le precedenti Nota 4. e Nota 5., relative alla cancellazione delle restrizioni di livello e velocità lungo una STAR.

MINIMUM FUEL

MINIMUM FUEL

ROGER, NO DELAY EXPECTED  
or EXPECT (*delay information*)

RICEVUTO, NESSUN RITARDO  
PREVISTO o ASPETTATEVI  
(*informazioni sul ritardo*)

1.1.4 TRASFERIMENTO  
DI CONTROLLO E/O  
CAMBIO DI  
FREQUENZA

CONTACT (*unit call sign*)  
(*frequency*) [NOW]

CONTATTATE (*nominativo ente*)  
(*frequenza*) [ORA]

AT (or OVER) (*time or place*) [or  
WHEN  
PASSING/LEAVING/REACHING  
(*level*)] CONTACT (*unit call sign*)  
(*frequency*)

AI (o SU) (*orario o località*) [o  
ATTRAVERSANDO/LASCIANDO  
/RAGGIUNGENDO (*livello*)]  
CONTATTATE (*nominativo ente*)  
(*frequenza*)

IF NO CONTACT (*instructions*)

IN CASO DI CONTATTO  
NEGATIVO (*istruzioni*)

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 viene diffusa l'informazione al riguardo.

STAND BY FOR (*unit call sign*)  
(*frequency*)

STAND BY PER (*nominativo ente*)  
(*frequenza*)

REQUEST CHANGE TO  
(*frequency*)

RICHIEDIAMO CAMBIO SU  
(*frequenza*)

FREQUENCY CHANGE  
APPROVED

CAMBIO FREQUENZA  
APPROVATO

MONITOR (*unit call sign*)  
(*frequency*)

MONITORATE (*nominativo ente*)  
(*frequenza*)

MONITORING (*frequency*)

MONITORIAMO SU (*frequenza*)

WHEN READY CONTACT (*unit call sign*)  
(*frequency*)

QUANDO PRONTI  
CONTATTATE (*nominativo ente*)  
(*frequenza*)

REMAIN THIS FREQUENCY

RIMANETE SU QUESTA  
FREQUENZA

1.1.5 SPAZIAMENTO  
CANALI 8.33 KHZ



*Nota. – In questo paragrafo, il termine "POINT" (PUNTO) è utilizzato soltanto nell'ambito dell'identificazione del concetto di spaziamento del canale a 8,33 kHz e non costituisce alcun cambiamento alle disposizioni o alla fraseologia ICAO esistenti riguardanti l'utilizzo del termine "DECIMAL" (DECIMALI).*

...per richiedere conferma della capacità 8,33 kHz

CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE

CONFERMATE OTTO PUNTO TRE TRE

...per indicare la capacità 8.33 kHz

AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE

AFFERMO OTTO PUNTO TRE TRE

...per indicare la mancanza di capacità 8.33 kHz

NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE

NEGATIVO OTTO PUNTO TRE TRE

...per richiedere la capacità UHF

CONFIRM UHF

CONFERMATE UHF

...per indicare la capacità UHF

AFFIRM UHF

AFFERMO UHF

...per indicare la mancanza di capacità UHF

NEGATIVE UHF

NEGATIVO UHF

...per richiedere lo status in relazione all'esenzione 8,33 kHz

CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED

CONFERMATE ESENTATI DA OTTO PUNTO TRE TRE

...per indicare lo status di esenzione 8,33 kHz

AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED

AFFERMO ESENZIONE DA OTTO PUNTO TRE TRE

...per indicare lo status di non-esenzione 8,33 kHz

NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED

NEGATIVO ESENZIONE DA OTTO PUNTO TRE TRE

...per indicare che viene data una specifica autorizzazione poiché altrimenti un aeromobile non equipaggiato e/o

DUE TO EIGHT POINT THREE THREE REQUIREMENT

CAUSA REQUISITO OTTO PUNTO TRE TRE



non esentato, entrerebbe nello spazio aereo con obbligo di capacità 8,33 kHz		
1.1.6 CAMBIAMENTO DEL NOMINATIVO RADIOTELEFONICO		
...per istruire un aeromobile a cambiare il suo nominativo radio	CHANGE YOUR CALL SIGN TO ( <i>new call sign</i> ) [UNTIL FURTHER ADVISED]	CAMBIATE IL VOSTRO NOMINATIVO IN ( <i>nuovo nominativo</i> ) [FINO AD ULTERIORE AVVISO]
...per informare di ritornare al nominativo radio indicato nel piano di volo	REVERT TO FLIGHT PLAN CALL SIGN ( <i>call sign</i> ) [AT ( <i>significant point</i> )]	RITORNATE AL NOMINATIVO DA PIANO DI VOLO ( <i>nominativo</i> ) [SU ( <i>punto significativo</i> )]
1.1.7 INFORMAZIONI DI TRAFFICO		
...per fornire informazioni di traffico	TRAFFIC ( <i>information</i> ) NO REPORTED TRAFFIC	TRAFFICO ( <i>informazioni</i> ) NESSUN TRAFFICO RIPORTATO
...per accusare il ricevuto delle informazioni di traffico	<u>LOOKING OUT</u> <u>TRAFFIC IN SIGHT</u> <u>NEGATIVE CONTACT</u> [ <i>reasons</i> ] [ADDITIONAL] 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> ) 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> )	<u>PRESTIAMO ATTENZIONE</u> <u>TRAFFICO IN VISTA</u> <u>CONTATTO NEGATIVO</u> [ <i>motivi</i> ] TRAFFICO [ADDITIONALE] 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> ) TRAFFICO È PALLONE(I) LIBERO(I) NON PILOTATO(I) ( <i>classificazione</i> ), ERA [ <i>o STIMATO</i> ] SU ( <i>località</i> ) AI ( <i>orario</i> ) RIPORTATO(I) ( <i>livello/i</i> ) [ <i>o LIVELLO SCONOSCIUTO</i> ] IN MOVIMENTO VERSO ( <i>direzione</i> ) ( <i>altre eventuali informazioni pertinenti</i> )
1.1.8 CONDIZIONI	[SURFACE] WIND ( <i>number</i> )	VENTO [AL SUOLO] ( <i>numero</i> )

METEOROLOGICHE

DEGREES (*speed*) (*units*)

GRADI (*intensità*) (*unità di misura*)

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

VENTO A (*livello*) (*numero*)  
GRADI (*numero*) CHILOMETRI  
ORARI (o NODI)

*Nota. — Il vento è sempre espresso fornendo direzione e velocità principali e ogni loro variazione significativa.*

VISIBILITY (*distance*) (*units*)  
[*direction*]

VISIBILITÀ (*distanza*) (*unità di misura*)  
[*direzione*]

RUNWAY VISUAL RANGE (*or*)  
RVR [RUNWAY (*number*)]  
(*distance*) (*units*)

PORTATA VISUALE DI PISTA (o  
RVR) [PISTA (*numero*)]  
(*distanza*) (*unità di misura*)

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)

...per osservazioni  
multiple 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*)

*Nota 1. — Le osservazioni multiple di RVR sono sempre rappresentative, rispettivamente, della zona "touchdown", della zona "midpoint" e della zona "roll-out/stop-end".*

*Nota 2. — Quando sono forniti i riporti per tre posizioni, l'indicazione delle stesse può essere omesso, a condizione che i riporti siano trasmessi nell'ordine della zona "touchdown", seguita da zona "midpoint" e terminando con la zona "roll-out/stop-end".*

...nel caso in cui  
l'informazione RVR non  
sia disponibile su  
qualunque posizione,  
tale informazione sarà  
inclusa nell'appropriata  
sequenza

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*, [(*tipo*)] and  
*height of base*) FEET (*or* SKY

NUBI (*quantità*, [(*tipo*)] e *altezza*  
*base*) PIEDI (o CIELO SERENO)

<p>...informazioni ad un pilota che cambia il volo da IFR a VFR dove è probabile che il volo in VMC non può essere mantenuto</p>	<p>CLEAR)</p> <p>CAVOK</p> <p><i>Nota. — "CAVOK" è pronunciato "CAV-O-KAY" (CAVOCCHI).</i></p> <p>TEMPERATURE [MINUS] (number) (and/or DEW POINT [MINUS] (number)</p> <p>QNH (number) [units]</p> <p>QFE (number) [units]</p> <p>(aircraft type) REPORTED (description) ICING (o TURBULENCE) [IN CLOUD] (area) (time)</p> <p>REPORT FLIGHT CONDITIONS</p> <p>INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS REPORTED (or FORECAST) IN THE VICINITY OF (location)</p>	<p>CAVOK</p> <p>TEMPERATURA [MENO] (numero) (e/o PUNTO DI RUGIADA [MENO] (numero)</p> <p>QNH (numero) [unità di misura]</p> <p>QFE (numero) [unità di misura]</p> <p>(tipo di aeromobile) HA RIPORTATO (descrizione) FORMAZIONE DI GHIACCIO (o TURBOLENZA) [IN NUBE] (area) (orario)</p> <p>RIPORTATE LE CONDIZIONI DI VOLO</p> <p>CONDIZIONI METEOROLOGICHE STRUMENTALI RIPORTATE (o PREVISTE) NELLE VICINANZE DI (località)</p>
<p>1.1.9 RIPORTI DI POSIZIONE</p> <p>...per omettere i riporti di posizione fino ad una specifica posizione</p>	<p>NEXT REPORT AT (significant point)</p> <p>OMIT POSITION REPORTS [UNTIL (specify)]</p> <p>RESUME POSITION REPORTING</p>	<p>PROSSIMO RIPORTO SU (punto significativo)</p> <p>OMETTETE RIPORTI DI POSIZIONE [FINO A (specificare)]</p> <p>RIPRENDETE RIPORTI DI POSIZIONE</p>
<p>1.1.10 RIPORTI ADDIZIONALI</p> <p>...per richiedere un riporto ad una specifica distanza o posizione</p>	<p>REPORT PASSING (significant point)</p> <p>REPORT (distance) MILES (GNSS or DME or TACAN) FROM (name of DME or TACAN station) (or significant point)</p> <p><u>(distance) MILES (GNSS or DME or TACAN) FROM (name of DME or TACAN station) (or significant</u></p>	<p>RIPORTATE PASSANDO (punto significativo)</p> <p>RIPORTATE (distanza) MIGLIA (GNSS o DME o TACAN) DA (nome della stazione DME o TACAN) (o punto significativo)</p> <p><u>(distanza) MIGLIA (GNSS o DME o TACAN) DA (nome della stazione DME o TACAN) (o punto</u></p>





...per richiedere il riporto della posizione attuale	<p><u>point</u></p> <p>REPORT PASSING (<i>three digit</i>) RADIAL (<i>name of VOR or TACAN</i>) VOR (<i>or TACAN</i>)</p>	<p><u>significativo</u></p> <p>RIPORTATE PASSANDO RADIALE (<i>tre cifre</i>) (<i>nominativo del VOR</i>) VOR (<i>o TACAN</i>)</p>
	<p>REPORT (GNSS or DME or TACAN) DISTANCE FROM (<i>name of DME or TACAN station</i>) (<i>or significant point</i>)</p> <p><u>(distance) MILES (GNSS or DME or TACAN) FROM (name of DME or TACAN station) (or significant point)</u></p>	<p>RIPORTATE DISTANZA (GNSS o DME o TACAN) DA (<i>nome della stazione DME o TACAN</i>) (<i>o punto significativo</i>)</p> <p><u>(distanza) MIGLIA (GNSS o DME o TACAN) DA (nome della stazione DME o TACAN) (o punto significativo)</u></p>
...riporto di "normali operazioni"	<p><u>(aircraft call sign) OPERATIONS NORMAL</u></p>	<p><u>(nominativo aeromobile) NORMALI OPERAZIONI</u></p>
1.1.11 INFORMAZIONI DI AEROPORTO	<p>[(<i>location</i>)] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (<i>number</i>) (<i>condition</i>)</p>	<p>[(<i>ubicazione</i>)] CONDIZIONI SUPERFICIE PISTA (<i>numero</i>) (<i>condizioni</i>)</p>
	<p>[(<i>location</i>)] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (<i>number</i>) NOT CURRENT</p>	<p>[(<i>ubicazione</i>)] CONDIZIONI SUPERFICIE PISTA (<i>numero</i>) NON AGGIORNATE</p>
	<p>LANDING SURFACE (<i>condition</i>)</p>	<p>SUPERFICIE DI ATTERRAGGIO (<i>condizioni</i>)</p>
	<p>CAUTION CONSTRUCTION WORK (<i>location</i>)</p>	<p>ATTENZIONE LAVORI DI COSTRUZIONE (<i>ubicazione</i>)</p>
	<p>CAUTION (<i>specify reasons</i>) RIGHT (<i>or LEFT</i>), (<i>or BOTH SIDES</i>) OF RUNWAY (<i>number</i>)</p>	<p>ATTENZIONE (<i>specificare i motivi</i>) A DESTRA (<i>o SINISTRA</i>), (<i>o SU ENTRAMBI I LATI</i>) DELLA PISTA (<i>numero</i>)</p>
	<p>CAUTION WORK IN PROGRESS (<i>or OBSTRUCTION</i>) (<i>position and any necessary advice</i>)</p>	<p>ATTENZIONE LAVORI IN CORSO (<i>o OSTRUZIONE</i>) (<i>posizione ed ogni consiglio utile</i>)</p>
<p>RUNWAY REPORT AT (<i>observation time</i>) RUNWAY (<i>number</i>) (<i>type of precipitant</i>) UP TO (<i>depth of deposit</i>) MILLIMETRES. ESTIMATED SURFACE FRICTION GOOD (<i>or MEDIUM TO GOOD</i>, <i>or MEDIUM</i>, <i>or MEDIUM TO POOR</i>, <i>or POOR</i>)</p>	<p>RIPORTO DI PISTA DELLE (<i>orario di osservazione</i>) PISTA (<i>numero</i>) (<i>tipo di precipitazione</i>) FINO A (<i>spessore del deposito</i>) MILLIMETRI. ADERENZA STIMATA DELLA SUPERFICIE BUONA (<i>o DA MEDIA A BUONA</i>, <i>o MEDIA</i>, <i>o DA MEDIA A</i></p>	



	<p>BRAKING ACTION REPORTED BY (<i>aircraft type</i>) AT (<i>time</i>) GOOD (<i>or</i> MEDIUM TO GOOD, <i>or</i> MEDIUM, <i>or</i> MEDIUM TO POOR, <i>or</i> POOR)</p> <p>RUNWAY (<i>or</i> TAXIWAY) (<i>number</i>) WET [<i>or</i> STANDING WATER, <i>or</i> SNOW REMOVED (<i>length and width as applicable</i>), <i>or</i> TREATED, <i>or</i> COVERED WITH PATCHES OF DRY SNOW (<i>or</i> WET SNOW, <i>or</i> COMPACTED SNOW, <i>or</i> SLUSH, <i>or</i> FROZEN SLUSH, <i>or</i> ICE, <i>or</i> WET ICE, <i>or</i> ICE UNDERNEATH, <i>or</i> ICE AND SNOW, <i>or</i> SNOW DRIFTS, <i>or</i> FROZEN RUTS AND RIDGES)]</p> <p>TOWER OBSERVES (<i>weather information</i>)</p> <p>PILOT REPORTS (<i>weather information</i>)</p>	<p>SCARSA, <i>o</i> SCARSA)</p> <p>AZIONE FRENANTE RIPORTATA DA (<i>tipo di aeromobile</i>) AI (<i>orario</i>) BUONA (<i>o</i> DA MEDIA A BUONA, <i>o</i> MEDIA, <i>o</i> DA MEDIA A SCARSA, <i>o</i> SCARSA)</p> <p>PISTA (<i>o</i> VIA DI RULLAGGIO) (<i>numero</i>) BAGNATA [<i>o</i> ACQUA STAGNANTE, <i>o</i> NEVE RIMOSSA (<i>lunghezza e larghezza come applicabile</i>), <i>o</i> TRATTATA, <i>o</i> COPERTA CON CHIAZZE DI NEVE SECCA (<i>o</i> NEVE BAGNATA, <i>o</i> NEVE COMPATTA, <i>o</i> NEVE MISTA AD ACQUA, <i>o</i> NEVE MISTA AD ACQUA GHIACCIATA, <i>o</i> GHIACCIO, <i>o</i> GHIAGGIO BAGNATO, <i>o</i> GHIACCIO SOTTOSTANTE, <i>o</i> GHIACCIO E NEVE, <i>o</i> CUMULI DI NEVE, <i>o</i> SOLCHI E CRESTE GHIACCiate)]</p> <p>LA TORRE OSSERVA (<i>informazioni meteo</i>)</p> <p>UN PILOTA RIPORTA (<i>informazioni meteo</i>)</p>
1.1.12 STATO OPERATIVO DEGLI AIUTI VISIVI E NON VISIVI	<p>(<i>specify visual or non-visual aid</i>) RUNWAY (<i>number</i>) (<i>description of deficiency</i>)</p> <p>(<i>type</i>) LIGHTING (<i>unserviceability</i>)</p> <p>GBAS/SBAS/MLS/ILS CATEGORY (<i>category</i>) (<i>serviceability state</i>)</p> <p>TAXIWAY LIGHTING (<i>description of deficiency</i>)</p> <p>(<i>type of visual approach slope indicator</i>) RUNWAY (<i>number</i>) (<i>description of deficiency</i>)</p>	<p>(<i>specificare aiuto visivo o non visivo</i>) PISTA (<i>numero</i>) (<i>descrizione dell'avaria</i>)</p> <p>SISTEMA LUMINOSO (<i>tipo</i>) (<i>inefficienza</i>)</p> <p>GBAS/SBAS/MLS/ILS CATEGORIA (<i>categoria</i>) (<i>stato di efficienza</i>)</p> <p>LUCI VIE DI RULLAGGIO (<i>descrizione dell'avaria</i>)</p> <p>(<i>tipo di indicatore ottico di planata</i>) PISTA (<i>numero</i>) (<i>descrizione dell'avaria</i>)</p>



1.1.13 OPERAZIONI  
RVSM

...per accertare lo status di approvazione RVSM di un aeromobile

CONFIRM RVSM APPROVED

NON APPLICABILE

...per riportare lo status di approvazione RVSM

AFFIRM RVSM

...per riportare lo status di non-approvazione RVSM seguito da informazioni supplementari

NEGATIVE RVSM  
[supplementary information e.g. State aircraft]

...per negare l'autorizzazione ATC all'interno dello spazio aereo RVSM

UNABLE ISSUE CLEARANCE INTO RVSM AIRSPACE, MAINTAIN [or DESCEND TO, or CLIMB TO] (*livello*)

... per riportare quando una forte turbolenza incide sulla capacità di un aeromobile a mantenere la quota secondo i requisiti RVSM

UNABLE RVSM DUE TURBULENCE

...per riportare che gli apparati di bordo hanno subito un degrado al di sotto degli standard minimi di prestazione del sistema aeronautico

UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT

...per richiedere ad un aeromobile di fornire informazioni non appena è stato riacquisito lo status di approvazione RVSM oppure il pilota è pronto a riprendere le operazioni RVSM

REPORT WHEN ABLE TO RESUME RVSM

...per richiedere la conferma che un aeromobile ha riacquisito lo status di approvazione RVSM oppure il pilota è pronto a riprendere le

CONFIRM ABLE TO RESUME RVSM



operazioni RVSM  ... per riportare la capacità di riprendere le operazioni RVSM dopo un problema agli apparati o legato alle condizioni meteorologiche	<u>READY TO RESUME RVSM</u>	
1.1.14 STATO DI SERVIZIO DEL GNSS	GNSS REPORTED UNRELIABLE (or GNSS MAY NOT BE AVAILABLE [DUE TO INTERFERENCE]);  1. IN THE VICINITY OF (location) (radius) [BETWEEN (levels)]; or  2. IN THE AREA OF (description) (or IN (name) FIR) [BETWEEN (levels)]  BASIC GNSS (or SBAS, or GBAS) UNAVAILABLE FOR (specify operation) [FROM (time) TO (time) (or UNTIL FURTHER NOTICE)]  <u>BASIC GNSS UNAVAILABLE [DUE TO (reason, e.g. LOSS OF RAIM or RAIM ALERT)]</u>  <u>GBAS (or SBAS) UNAVAILABLE</u>	NON APPLICABILE
1.1.15 FRASEOLOGIA RNAV  ... procedura di partenza o di arrivo RNAV che non può essere accettata dal pilota  ... il pilota è impossibilitato ad attenersi alla procedura di area terminale assegnata  ... l'ATC è impossibilitato ad assegnare una procedura di arrivo o partenza RNAV	<u>UNABLE (designator) DEPARTURE [or ARRIVAL] DUE RNAV TYPE</u>  <u>UNABLE (designator) DEPARTURE [or ARRIVAL] (reasons)</u>  UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE [or ARRIVAL] DUE RNAV TYPE	NON APPLICABILE



richiesta dal pilota a causa del tipo di apparato RNAV di bordo

...l'ATC è impossibilitato ad assegnare una procedura di arrivo o partenza richiesta dal pilota

... conferma se una specifica procedura di arrivo o partenza RNAV può essere accettata

...per informare l'ATC di avaria o degrado dei sistemi RNAV

...per informare l'ATC di nessuna capacità RNAV

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

ADVISE IF ABLE (*designator*)  
DEPARTURE [*or* ARRIVAL]

UNABLE RNAV DUE  
EQUIPMENT

NEGATIVE RNAV

1.1.16 DEGRADO DELLE PRESTAZIONI DI NAVIGAZIONE DELL'AEROMOBILE

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

NON APPLICABILE

## 1.2 Servizio di controllo d'area

1.2.1 EMISSIONE DI UNA AUTORIZZAZIONE

(*name of unit*) CLEARS (*aircraft call sign*)

(*aircraft call sign*) CLEARED TO

RECLEARED (*amended clearance details*) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED]

RECLEARED (*amended route portion*) TO (*significant point of original route*) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED]

ENTER CONTROLLED AIRSPACE (*or* CONTROL ZONE) [VIA (*significant point or route*)]

(*nominativo ente*) AUTORIZZA (*nominativo aeromobile*)

(*nominativo aeromobile*) AUTORIZZATI A

RIAUTORIZZATI (*dettagli autorizzazione emendata*) [RESTO AUTORIZZAZIONE INVARIATO]

RIAUTORIZZATI (*parte di rotta emendata*) A (*punto significativo della rotta originale*) [RESTO AUTORIZZAZIONE INVARIATO]

ENTRATE NELLO SPAZIO AEREO CONTROLLATO (*o* ZONA DI CONTROLLO) [VIA

1.2.2 INDICAZIONE DELLA ROTTA E LIMITE DELL'AUTO-RIZZAZIONE

<p>AT (<i>level</i>) [AT (<i>time</i>)]</p> <p>LEAVE CONTROLLED AIRSPACE (<i>or</i> CONTROL ZONE) [VIA (<i>significant point or route</i>)] AT (<i>level</i>) (<i>or</i> CLIMBING, <i>or</i> DESCENDING)</p> <p>JOIN (<i>specify</i>) AT (<i>significant point</i>) AT (<i>level</i>) [AT (<i>time</i>)]</p>	<p>(<i>punto significativo o rotta</i>) A (<i>livello</i>) [AI (<i>orario</i>)]</p> <p>LASCIATE LO SPAZIO AEREO CONTROLLATO (<i>o</i> ZONA DI CONTROLLO) [VIA (<i>punto significativo o rotta</i>)] A (<i>livello</i>) (<i>o</i> IN SALITA, <i>o</i> IN DISCESA)</p> <p>INSERITEVI (<i>specificare</i>) SU (<i>punto significativo</i>) A (<i>livello</i>) [AI (<i>orario</i>)]</p>
--	---

<p>FROM (<i>location</i>) TO (<i>location</i>)</p> <p>TO (<i>location</i>) followed as necessary by:</p> <p>1) DIRECT;</p> <p>2) VIA (<i>route and/or significant points</i>);</p> <p>3) FLIGHT PLANNED ROUTE;</p> <p>4) VIA (<i>distance</i>) DME ARC (<i>direction</i>) OF (<i>name of DME station</i>).</p> <p>(<i>route</i>) NOT AVAILABLE DUE (<i>reason</i>) ALTERNATIVE[S] IS/ARE (<i>routes</i>). ADVISE</p>	<p>DA (<i>località</i>) A (<i>località</i>)</p> <p>A (<i>località</i>) seguito ove necessario da:</p> <p>1) DIRETTO;</p> <p>2) VIA (<i>rotta e/o punti significativi</i>);</p> <p>3) ROTTA PIANIFICATA;</p> <p>4) VIA (<i>distanza</i>) ARCO DME (<i>direzione</i>) DA (<i>nominativo stazione DME</i>).</p> <p>(<i>rotta</i>) NON DISPONIBILE CAUSA (<i>motivi</i>) ALTERNATIVA[E] È/SONO (<i>rotte</i>). AVVISATE</p>
--	---

Note. – Le condizioni associate all'uso di questa frase sono riportate nel DOC.4444 PANS-ATM Capitolo 4, 4.5.7.2.

1.2.3 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>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 AVER PASSATO (<i>punto significativo</i>)</p> <p>MANTENETE (<i>livello</i>) FINO AI (<i>orario</i>)</p>
--	---

1.2.4 SPECIFICAZIONI  
RELATIVE AI LIVELLI  
DI CROCIERA

MAINTAIN (*level*) UNTIL ADVISED BY (*name of unit*)

MANTENETE (*livello*) FINO A QUANDO AVVISATI DA (*nominativo ente*)

MAINTAIN (*level*) UNTIL FURTHER ADVISED

MANTENETE (*livello*) FINO AD ULTERIORE AVVISO

MAINTAIN (*level*) WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE

MANTENETE (*livello*) MENTRE SIETE ENTRO SPAZI AEREI CONTROLLATI

MAINTAIN BLOCK (*level*) TO (*level*)

MANTENETE BLOCCO DA (*livello*) A (*livello*)

*Nota. – Il termine "MAINTAIN" (MANTENETE) non deve essere utilizzato al posto di "DESCEND" (SCENDETE) o "CLIMB" (SALITE) quando si istruisce un aeromobile a cambiare livello.*

CROSS (*significant point*) AT (*or ABOVE, or BELOW*) (*level*)

ATTRAVERSATE (*punto significativo*) A (*o AL DI SOPRA, o AL DI SOTTO*) (*livello*)

CROSS (*significant point*) AT (*time*) or LATER (*or BEFORE*) AT (*level*)

ATTRAVERSATE (*punto significativo*) AI (*orario*) o DOPO (*o PRIMA*) A (*livello*)

CRUISE CLIMB BETWEEN (*levels*) (*or ABOVE*) (*level*)

EFFETTUATE CRUISE CLIMB TRA (*livelli*) (*o SOPRA*) (*livello*)

CROSS (*distance*) MILES, (GNSS *or* DME) [(*direction*)] OF (*name of DME station*) or (*distance*) [(*direction*)] OF (*significant point*) AT (*or ABOVE or BELOW*) (*level*)

ATTRAVERSATE (*distanza*) MIGLIA, (GNSS *o* DME) [(*direzione*)] DI (*nominativo stazione DME*) *o* (*distanza*) [(*direzione*)] DI (*punto significativo*) A (*o AL DI SOPRA, o AL DI SOTTO*) (*livello*)

1.2.5 DISCESA DI EMERGENZA

EMERGENCY DESCENT (*intentions*)

DISCESA DI EMERGENZA (*intenzioni*)

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

ATTENZIONE A TUTTI GLI AEROMOBILI NELLE VICINANZE DI [*o SU*] (*punto significativo o località*) DISCESA DI EMERGENZA IN ATTO DA (*livello*) (*seguito ove necessario da specifiche istruzioni, autorizzazioni, informazioni di traffico ecc.*)





1.2.6 SE L'AUTORIZZAZIONE NON PUÒ ESSERE EMESSA IMMEDIATAMENTE QUANDO RICHIESTA

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

ASPETTATEVI AUTORIZZAZIONE (*o il tipo di autorizzazione*) AI (*orario*)

1.2.7 QUANDO L'AUTORIZZAZIONE PER UNA DEVIAZIONE NON PUÒ ESSERE EMESSA

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

IMPOSSIBILE, TRAFFICO VERSO (*direzione*) (*tipo di aeromobile*) (*livello*) STIMATO (*o SU*) (*punto significativo*) AI (*orario*) NOMINATIVO (*nominativo*) RIPORTATE INTENZIONI

1.2.8 ISTRUZIONI DI SEPARAZIONE

CROSS (*significant point*) AT (*time*) [OR LATER (*or OR BEFORE*)]

ATTRAVERSATE (*punto significativo*) AI (*orario*) [O DOPO (*o O PRIMA*)]

ADVISE IF ABLE TO CROSS (*significant point*) AT (*time or level*)

AVVISATE SE ABILI AD ATTRAVERSARE (*punto significativo*) A (*orario o livello*)

MAINTAIN MACH (*number*) [OR GREATER (*or OR LESS*)] [UNTIL (*significant point*)]

MANTENETE MACH (*numero*) [O PIÙ (*o O MENO*)] [FINO A (*punto significativo*)]

DO NOT EXCEED MACH (*number*)

NON SUPERATE MACH (*numero*)

CONFIRM ESTABLISHED ON THE TRACK BETWEEN (*significant point*) AND (*significant point*) [WITH ZERO OFFSET]

CONFERMATE STABILIZZATI SULLA ROTTA TRA (*punto significativo*) E (*punto significativo*) [CON ZERO OFFSET]

ESTABLISHED ON THE TRACK BETWEEN (*significant point*) AND (*significant point*) [WITH ZERO OFFSET]

STABILIZZATI SULLA ROTTA TRA (*punto significativo*) E (*punto significativo*) [CON ZERO OFFSET]

MAINTAIN TRACK BETWEEN (*significant point*) AND (*significant point*). REPORT ESTABLISHED ON THE TRACK

MANTENETE LA ROTTA TRA (*punto significativo*) E (*punto significativo*). RIPORTATE STABILIZZATI SULLA ROTTA

ESTABLISHED ON THE TRACK

STABILIZZATI SULLA ROTTA

CONFIRM ZERO OFFSET

CONFERMATE ZERO OFFSET

AFFIRM ZERO OFFSET

AFFERMO ZERO OFFSET

Nota. – Quando è utilizzato per applicare una separazione laterale VOR/GNSS la



conferma dello "zero offset" è obbligatoria

- 1.2.9 ISTRUZIONI ASSOCIATE ALLA PERCORRENZA DI UNA ROTTA (OFFSET), PARALLELA ALLA ROTTA AUTORIZZATA

ADVISE IF ABLE TO PROCEED PARALLEL OFFSET

AVVISATE SE ABILI A PROCEDERE OFFSET PARALLELO

PROCEED OFFSET (*distance*) RIGHT/LEFT OF (*route*) (*track*) [CENTRE LINE] [AT (*significant point or time*)] [UNTIL (*significant point or time*)]

PROCEDETE OFFSET (*distanza*) A DESTRA/SINISTRA [DELL'ASSE] DELLA (*rotta*) (*percorso*) [SU (*punto significativo*) o AI (*orario*)] [FINO A (*punto significativo*) o FINO AI (*orario*)]

CANCEL OFFSET (*instructions to rejoin cleared flight route or other information*)

CANCELLATE OFFSET (*istruzioni per reinserirsi sulla rotta autorizzata o altre informazioni*)

### 1.3 Servizio di controllo di avvicinamento

- 1.3.1 ISTRUZIONI PER LA PARTENZA

[AFTER DEPARTURE] TURN RIGHT (*or* LEFT) HEADING (*three digits*) (*or* CONTINUE RUNWAY HEADING) (*or* TRACK EXTENDED CENTRE LINE) TO (*level or significant point*) [(*other instructions as required*)]

[DOPO LA PARTENZA] VIRATE A DESTRA (*o* SINISTRA) PRUA (*tre cifre*) (*o* CONTINUE PRUA PISTA) (*o* SEGUITE IL PROLUNGAMENTO ASSE PISTA) A (*livello o punto significativo*) [(*altre istruzioni come previsto*)]

AFTER REACHING (*or* PASSING) (*level or significant point*) (*instructions*)

DOPO AVER RAGGIUNTO (*o* ATTRAVERSATO/PASSATO) (*livello o punto significativo*) (*istruzioni*)

TURN RIGHT (*or* LEFT) HEADING (*three digits*) TO (*level*) [TO INTERCEPT (*track, route, airway, etc.*)]

VIRATE A DESTRA (*o* SINISTRA) PRUA (*tre cifre*) PER (*livello*) [PER INTERCETTARE (*rotta, percorso, aerovia, ecc.*)]

(*standard departure name and number*) DEPARTURE

PARTENZA (*nome e numero della partenza standard*)

TRACK (*three digits*) DEGREES [MAGNETIC (*or* TRUE)] TO (*or*

PROCEDETE SU (*tre cifre*) GRADI [MAGNETICI (*o* VERI)]



...autorizzazione a procedere diretto con preavviso di una futura istruzione a reinserirvi nella SID

FROM) (*significant point*) UNTIL (*time, or REACHING (fix or significant point or level)*) [BEFORE PROCEEDING ON COURSE]

CLEARED (*designation*) DEPARTURE

*Nota. — Le condizioni associate con l'uso di questa frase sono riportate nel Doc.4444 PANS-ATM Capitolo 4, 4.5.7.2.*

CLEARED DIRECT (*waypoint*), CLIMB TO (*level*), EXPECT TO REJOIN SID [(*sid designator*)] [AT (*waypoint*)]

*then*

REJOIN SID [(*sid designator*)] [AT (*waypoint*)]

CLEARED DIRECT (*waypoint*), CLIMB TO (*level*)

*then*

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

PER (o DA) (*punto significativo*) FINO A (*orario, o RAGGIUNGERE (fix o punto significativo o livello)*) [PRIMA DI PROSEGUIRE SULLA ROTTA]

AUTORIZZATI PARTENZA (*designazione*)

AUTORIZZATI DIRETTO (*waypoint*), SALITE A (*livello*), ASPETTATEVI DI REINSERIRVI NELLA SID [(*designatore della sid*)] SU (*waypoint*)

*quindi*

REINSERITEVI NELLA SID [(*designatore della sid*)] [SU (*waypoint*)]

AUTORIZZATI DIRETTO (*waypoint*), SALITE A (*livello*)

*quindi*

REINSERITEVI NELLA SID (*designatore della sid*) SU (*waypoint*)

### 1.3.2 ISTRUZIONI PER L'AVVICINAMENTO

CLEARED (*designation*) ARRIVAL

CLEARED TO (*clearance limit*) (*designation*)

CLEARED (or PROCEED) (*details of route to be followed*)

CLEARED (*type of approach*) APPROACH [RUNWAY (*number*)]

AUTORIZZATI ARRIVO (*designazione*)

AUTORIZZATI A (*limite autorizzazione*) (*designazione*)

AUTORIZZATI (o PROCEDETE) (*dettagli della rotta da seguire*)

AUTORIZZATI AVVICINAMENTO (*tipo di avvicinamento*) [PISTA (*numero*)]

...autorizzazione a procedere diretto con preavviso di una futura istruzione a reinserirsi nella STAR

CLEARED DIRECT (*waypoint*),  
DESCEND TO (*level*), EXPECT  
TO REJOIN STAR [(*star  
designator*)] AT (*waypoint*)

AUTORIZZATI DIRETTO  
(*waypoint*), SCENDETE A  
(*livello*), ASPETTATEVI DI  
REINSERIRVI NELLA STAR  
[(*designatore della star*)] SU  
(*waypoint*)

*then*

*quindi*

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

REINSERITEVI NELLA STAR  
[(*designatore della star*)] [SU  
(*waypoint*)]

CLEARED DIRECT (*waypoint*),  
DESCEND TO (*level*)

AUTORIZZATI DIRETTO  
(*waypoint*), SCENDETE A  
(*livello*)

*then*

*quindi*

REJOIN STAR (*star designator*)  
AT (*waypoint*)

REINSERITEVI NELLA STAR  
(*designatore della star*) SU  
(*waypoint*)

CLEARED (*type of approach*)  
RUNWAY (*number*)  
FOLLOWED BY CIRCLING TO  
RUNWAY (*number*)

AUTORIZZATI (*tipo di  
avvicinamento*) PISTA (*numero*)  
SEGUITO DA CIRCUITAZIONE  
PER PISTA (*numero*)

CLEARED APPROACH  
[RUNWAY (*number*)]

AUTORIZZATI  
AVVICINAMENTO [PISTA  
(*numero*)]

COMMENCE APPROACH AT  
(*time*)

INIZIATE AVVICINAMENTO AI  
(*orario*)

REQUEST STRAIGHT-IN [(*type  
of approach*)] APPROACH  
[RUNWAY (*number*)]

RICHIEDIAMO  
AVVICINAMENTO DIRETTO  
[(*tipo di avvicinamento*)] [PISTA  
(*numero*)]

CLEARED STRAIGHT-IN [(*type  
of approach*)] APPROACH  
[RUNWAY (*number*)]

AUTORIZZATI  
AVVICINAMENTO DIRETTO  
[(*tipo di avvicinamento*)] [PISTA  
(*numero*)]

REPORT VISUAL

RIPORTATE VISUAL

REPORT RUNWAY [LIGHTS]  
IN SIGHT

RIPORTATE [LUCI] PISTA IN  
VISTA



...quando un pilota richiede un avvicinamento a vista

REQUEST VISUAL APPROACH

RICHIEDIAMO AVVICINAMENTO A VISTA

CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (*number*)

AUTORIZZATI AVVICINAMENTO A VISTA PISTA (*numero*)

...per chiedere ad un pilota se è in grado di accettare un avvicinamento a vista

ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL APPROACH RUNWAY (*number*)

AVVISATE SE ABILI AD ACCETTARE AVVICINAMENTO A VISTA PISTA (*numero*)

*Nota. – L'uso dell'espressione "REQUEST VISUAL APPROACH" (RICHIEDIAMO AVVICINAMENTO A VISTA), o dell'espressione "AFFIRM" (AFFERMO) in risposta all'espressione "ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL APPROACH" (AVVISATE SE ABILI AD ACCETTARE AVVICINAMENTO A VISTA), viene intesa come conferma, da parte del pilota, che l'operazione può essere condotta e che sono soddisfatte tutte le condizioni relative al completamento della stessa.*

...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 DA (*tipo aeromobile e categoria di turbolenza di scia a seconda dei casi*) 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

REQUEST VMC DESCENT

RICHIEDIAMO DISCESA IN VMC

MAINTAIN OWN SEPARATION

MANTENETE PROPRIA SEPARAZIONE

MAINTAIN VMC

MANTENETE VMC

ARE YOU FAMILIAR WITH (*name*) APPROACH PROCEDURE?

SIETE FAMILIARI CON LA PROCEDURA DI AVVICINAMENTO (*nome*)?



	<p><u>REQUEST (type of approach) APPROACH [RUNWAY (number)]</u></p> <p><u>REQUEST (MLS/RNAV plain-language designator)</u></p> <p>CLEARED (MLS/RNAV plain-language designator)</p>	<p><u>RICHIEDIAMO AVVICINAMENTO (tipo di avvicinamento) [PISTA (numero)]</u></p> <p><u>RICHIEDIAMO (designatore MLS/RNAV in chiaro)</u></p> <p>AUTORIZZATI (designatore MLS/RNAV in chiaro)</p>
<p>1.3.3 AUTORIZZAZIONI DI ATTESA</p> <p>...a vista</p> <p>...procedure di attesa pubblicate e attestate su una radioassistenza o un fix</p>	<p>HOLD VISUAL [OVER] (position) (or BETWEEN) (two prominent landmarks)</p> <p>CLEARED (or PROCEED) TO (significant point, name of facility or fix) [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)] HOLD [(direction)] AS PUBLISHED EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time)</p> <p><u>REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS</u></p>	<p>ATTENDETE A VISTA [SU] (posizione) (o TRA) (due punti di riferimento prominenti)</p> <p>AUTORIZZATI (o PROCEDETE) (punto significativo, nome radioaiuto o fix) [MANTENETE (o SALITE o SCENDETE A) (livello)] ATTENDETE [(direzione)] COME PUBBLICATO ASPETTATEVI AUTORIZZAZIONE AVVICINAMENTO (o ULTERIORE AUTORIZZAZIONE) Al (orario)</p> <p><u>RICHIEDIAMO ISTRUZIONI DI ATTESA</u></p>
<p>...quando è prevista un'autorizzazione dettagliata di attesa</p>	<p>CLEARED (or PROCEED) TO (significant point, name of facility or fix) [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)] HOLD [(direction)] [(specified) RADIAL, COURSE, INBOUND TRACK (three digits) DEGREES] [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] [OUTBOUND TIME (number) MINUTES] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time) (additional instructions, if necessary)</p> <p>CLEARED TO THE (three digits)</p>	<p>AUTORIZZATI (o PROCEDETE) A (punto significativo, nome radioaiuto o fix) [MANTENETE (o SALITE o SCENDETE A) (livello)] ATTENDETE [(direzione)] [(specifica) RADIALE, ROTTA, INBOUND TRACK (tre cifre) GRADI] [CIRCUITO A DESTRA (o SINISTRA)] [TEMPO DI ALLONTANAMENTO (numero) MINUTI] ASPETTATEVI AUTORIZZAZIONE AVVICINAMENTO (o ULTERIORE AUTORIZZAZIONE) Al (orario) (istruzioni aggiuntive, se necessario)</p> <p>AUTORIZZATI AL FIX RADIALE</p>

h

<p>RADIAL OF THE <i>(name)</i> VOR (or TACAN) 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><i>(tre cifre)</i> DI <i>(nome)</i> VOR (o TACAN) A <i>(distanza)</i> DME [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) Al <i>(orario)</i> <i>(istruzioni aggiuntive, se necessario)</i></p>
<p>CLEARED TO THE <i>(three digits)</i> RADIAL OF THE <i>(name)</i> VOR (or TACAN) 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>AUTORIZZATI AL FIX RADIALE <i>(tre cifre)</i> DI <i>(nome)</i> VOR (o TACAN) A <i>(distanza)</i> DME [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) Al <i>(orario)</i> <i>(istruzioni aggiuntive, se necessario)</i></p>
<p>1.3.4 ORARIO PREVISTO DI AVVICINAMENTO</p> <p>NO DELAY EXPECTED</p> <p>EXPECTED APPROACH TIME <i>(time)</i></p> <p>REVISED EXPECTED APPROACH TIME <i>(time)</i></p> <p>DELAY NOT DETERMINED <i>(reasons)</i></p>	<p>NESSUN RITARDO PREVISTO</p> <p>ORARIO PREVISTO DI AVVICINAMENTO <i>(orario)</i></p> <p>ORARIO PREVISTO DI AVVICINAMENTO REVISIONATO <i>(orario)</i></p> <p>RITARDO NON DETERMINATO <i>(motivi)</i></p>

**1.4 Fraseologia utilizzata su e nelle vicinanze dell'aeroporto**

1.4.1 IDENTIFICAZIONE DEGLI AEROMOBILI

SHOW LANDING LIGHTS

ACCENDETE LE LUCI DI ATTERRAGGIO



<p>1.4.2 ACCUSA DEL RICEVUTO CON MEZZI VISIBILI</p>	<p>ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS (<i>or</i> RUDDER)</p> <p>ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS</p> <p>ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS</p>	<p>ACCUSATE IL RICEVUTO MUOVENDO GLI ALETTONI (<i>o</i> IL TIMONE)</p> <p>ACCUSATE IL RICEVUTO BATTENDO LE ALI</p> <p>ACCUSATE IL RICEVUTO LAMPEGGIANDO LE LUCI DI ATTERRAGGIO</p>
<p>1.4.3 PROCEDURE PER LA MESSA IN MOTO</p> <p>... per richiedere il permesso ad avviare i motori</p> <p>...risposte dell'ATC</p>	<p><u>[aircraft location] REQUEST START UP</u></p> <p><u>[aircraft location] REQUEST START UP, INFORMATION (ATIS identification)</u></p> <p>START UP APPROVED</p> <p>START UP AT (<i>time</i>)</p> <p>EXPECT START UP AT (<i>time</i>)</p> <p>START UP AT OWN DISCRETION</p> <p>EXPECT DEPARTURE (<i>time</i>) START UP AT OWN DISCRETION</p>	<p><u>[posizione aeromobile] 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 AI (<i>orario</i>)</p> <p>ASPETTATEVI LA MESSA IN MOTO AI (<i>orario</i>)</p> <p>MESSA IN MOTO A DISCREZIONE</p> <p>ASPETTATEVI LA PARTENZA (<i>orario</i>) MESSA IN MOTO A DISCREZIONE</p>
<p>1.4.4 PROCEDURE PER IL PUSH-BACK</p> <p>... aeromobile /ATC</p>	<p><u>[aircraft location] REQUEST PUSHBACK</u></p> <p>PUSHBACK APPROVED</p> <p>STAND BY</p> <p>PUSHBACK AT OWN DISCRETION</p>	<p><u>[posizione aeromobile] RICHIEDIAMO PUSHBACK</u></p> <p>PUSHBACK APPROVATO</p> <p>STAND BY</p> <p>PUSHBACK A DISCREZIONE</p>



	EXPECT ( <i>number</i> ) MINUTES DELAY DUE ( <i>reason</i> )	ASPETTATEVI ( <i>numero</i> ) MINUTI DI RITARDO CAUSA ( <i>motivo</i> )
1.4.5 PROCEDURE PER IL TRAINO	<u>REQUEST TOW</u> [ <i>company name</i> ] [ <i>aircraft type</i> ] FROM ( <i>location</i> ) TO ( <i>location</i> )	<u>RICHIEDIAMO TRAINO</u> [ <i>nominativo compagnia</i> ] ( <i>tipo</i> <i>aeromobile</i> ) DA ( <i>posizione</i> ) A ( <i>posizione</i> )
...risposta dell'ATC	TOW APPROVED VIA ( <i>specific</i> <i>routing to be followed</i> )	TRAINO APPROVATO VIA ( <i>specifico percorso da seguire</i> )
	HOLD POSITION	MANTENETE POSIZIONE
	STAND BY	STAND BY
1.4.6 PER RICHIEDERE LO STOP ORARIO E/O I DATI DI AEROPORTO PER LA PARTENZA	<u>REQUEST TIME CHECK</u>	<u>RICHIEDIAMO STOP ORARIO</u>
...quando non è disponibile la diffusione ATIS	TIME ( <i>time</i> )	ORARIO ( <i>orario</i> )
	<u>REQUEST DEPARTURE INFORMATION</u>	<u>RICHIEDIAMO INFORMAZIONI DI PARTENZA</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> )]	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> )]
1.4.7 PROCEDURE PER IL RULLAGGIO		
...per la partenza	<u>[<i>aircraft type</i>] [<i>wake turbulence</i> <i>category if "heavy"</i>] [<i>aircraft</i> <i>location</i>] REQUEST TAXI</u> <u>[<i>intentions</i>]</u>	<u>[<i>tipo aeromobile</i>] [<i>categoria di</i> <i>turbolenza di scia se "heavy"</i>]</u> <u>[<i>posizione aeromobile</i>]</u> <u>RICHIEDIAMO RULLAGGIO</u> <u>[<i>intenzioni</i>]</u>

Nota. Se sono disponibili osservazioni RVR multiple, quelle che rappresentano la zona "roll-out/stop end" dovrebbero essere utilizzate per il decollo.



...laddove sono necessarie istruzioni dettagliate di rullaggio

...laddove le informazioni di aeroporto non sono disponibili da fonti alternative quali l'ATIS

...per le operazioni degli elicotteri

[aircraft type] [wake turbulence category if "heavy"] [aircraft location] (flight rules) TO (aerodrome of destination) REQUEST TAXI [intentions]

TAXI TO HOLDING POINT  
[number] [RUNWAY (number)]  
[HOLD SHORT OF RUNWAY (number) (or CROSS RUNWAY (number))] [TIME (time)]

[aircraft type] [wake turbulence category if "heavy"] REQUEST DETAILED TAXI INSTRUCTIONS

TAXI TO HOLDING POINT  
[number] [RUNWAY (number)]  
VIA (specific route to be followed)  
[TIME (time)] [HOLD SHORT OF RUNWAY (number) (or CROSS RUNWAY (number))]

TAXI TO HOLDING POINT  
[number] (followed by aerodrome information as applicable) [TIME (time)]

TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND) LEFT (or RIGHT)

TAXI VIA (identification of taxiway)

TAXI VIA RUNWAY (number)

TAXI TO TERMINAL (or other location, e.g. GENERAL AVIATION AREA) [STAND (number)]

REQUEST AIR-TAXIING FROM (or VIA) TO (location or routing as appropriate)

[tipo aeromobile] [categoria di turbolenza di scia se "heavy"] [posizione aeromobile] (regole di volo) PER (aeroporto di destinazione) RICHIEDIAMO RULLAGGIO [intenzioni]

RULLATE AL PUNTO ATTESA  
[numero] [PISTA (numero)]  
[ATTENDETE IN PROSSIMITÀ DELLA PISTA (numero) (oppure ATTRAVERSATE LA PISTA (numero))] [ORARIO (orario)]

[tipo aeromobile] [categoria di turbolenza di scia se "heavy"] RICHIEDIAMO ISTRUZIONI DETTAGLIATE DI RULLAGGIO

RULLATE AL PUNTO ATTESA  
[(numero)] [PISTA (numero)] VIA (percorso specifico da seguire)  
[ORARIO (orario)] [ATTENDETE IN PROSSIMITÀ DELLA PISTA (numero) (o ATTRAVERSATE LA PISTA (numero))]

RULLATE AL PUNTO ATTESA  
[(numero)] (seguito dalle informazioni di aeroporto come applicabile) [ORARIO (orario)]

PRENDETE LA (o GIRATE ALLA) PRIMA (o SECONDA) A SINISTRA (o DESTRA)

RULLATE VIA (identificazione della via di rullaggio)

RULLATE VIA PISTA (numero)

RULLATE AL TERMINAL (o altra posizione, es. AREA AVIAZIONE GENERALE) [STAND (numero)]

RICHIEDIAMO RULLAGGIO IN ARIA DA (o VIA) A (posizione o percorso, a seconda dei casi)



	AIR-TAXI TO (or VIA) ( <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> ) [ATTENZIONE ( <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> )
...generale	<u>[(<i>aircraft location</i>)] REQUEST TAXI TO (<i>destination on aerodrome</i>)</u>	<u>[(<i>posizione aeromobile</i>)] RICHIEDIAMO RULLAGGIO FINO A (<i>destinazione sull'aeroporto</i>)</u>
	TAXI STRAIGHT AHEAD	RULLATE DRITTO
	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 (<i>traffic</i>)</u>	<u>DIAMO PRECEDENZA A (<i>traffico</i>)</u>
	<u>TRAFFIC (<i>or type of aircraft</i>) IN SIGHT</u>	<u>TRAFFICO (<i>o tipo aeromobile</i>) 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>



1.4.8 ATTESA	EXPEDITE TAXI [(reasons)]	ACCELERATE IL RULLAGGIO [(motivi)]
	<u>EXPEDITING</u>	<u>ACCELERIAMO</u>
...per attendere ad una distanza dalla pista non inferiore a quella specificata	[CAUTION] TAXI SLOWER [reasons]	[ATTENZIONE] RULLATE PIÙ LENTAMENTE [motivi]
	<u>SLOWING DOWN</u>	<u>RALLENTIAMO</u>
...quando impossibilitati ad autorizzare l'allineamento in pista.	HOLD (direction) OF (position, runway number, etc.)	MANTENETE (direzione) DELLA (posizione, numero pista ecc.)
	HOLD POSITION	MANTENETE POSIZIONE
1.4.9 ATTRAVERSAMENTO DELLA PISTA	HOLD (distance) FROM (position)	MANTENETE (distanza) DA (posizione)
	HOLD SHORT OF (position)	ATTENDETE IN PROSSIMITÀ DI (posizione)
	<u>HOLDING</u>	<u>MANTENIAMO</u>
	<u>HOLDING SHORT</u>	<u>ATTENDIAMO IN PROSSIMITÀ</u>
	<i>Nota 1. – L'espressione "HOLD SHORT OF" (ATTENDETE IN PROSSIMITÀ DI) richiede la specifica accusa di ricevuto da parte del pilota.</i>	
	<i>Nota 2. – Le parole di procedura "ROGER" (RICEVUTO) e "WILCO" non sono sufficienti per l'accusa di ricevuto delle istruzioni "HOLD" (MANTENETE), "HOLD POSITION" (MANTENETE POSIZIONE) e "HOLD SHORT OF" (position) (ATTENDETE IN PROSSIMITÀ DI) (posizione)). In tali casi l'accusa di ricevuto è effettuata con la fraseologia "HOLDING" (MANTENIAMO) oppure "HOLDING SHORT" (ATTENDIAMO IN PROSSIMITÀ), a seconda dei casi.</i>	
	NEGATIVE, STANDBY [(reasons)]	NEGATIVO, STANDBY [(motivi)]
	<i>Nota 3. – L'espressione "NEGATIVE, STANDBY" (NEGATIVO, STANDBY) deve essere utilizzata senza ulteriori comunicazioni allo scopo di evitare il rischio di fraintendimenti.</i>	
	<u>REQUEST CROSS RUNWAY (number)</u>	<u>RICHIEDIAMO ATTRAVERSAMENTO PISTA (numero)</u>
	<i>Nota. – Se la torre di controllo non è in grado di vedere l'aeromobile che attraversa (es. notte, bassa visibilità), l'istruzione dovrebbe essere sempre accompagnata da una richiesta di riportare quando l'aeromobile ha liberato la pista.</i>	



CROSS RUNWAY (*number*)  
[REPORT VACATED]

EXPEDITE CROSSING  
RUNWAY (*number*) TRAFFIC  
(*aircraft type*) (*distance*) MILES  
FINAL

TAXI TO HOLDING POINT  
[*number*] [RUNWAY (*number*)]  
VIA (*specific route to be  
followed*), [HOLD SHORT OF  
RUNWAY (*number*)] or [CROSS  
RUNWAY (*number*)]

RUNWAY VACATED

ATTRAVERSATE LA PISTA  
(*numero*) [RIPORTATE PISTA  
LIBERA]

ACCELERATE  
ATTRAVERSAMENTO PISTA  
(*numero*) TRAFFICO (*tipo  
aeromobile*) (*distanza*) MIGLIA IN  
FINALE

RULLATE AL PUNTO ATTESA  
[*numero*] [PISTA (*numero*)] VIA  
(*percorso specifico da seguire*),  
[ATTENDETE IN PROSSIMITÀ  
DELLA PISTA (*numero*)] o  
[ATTRAVERSATE LA PISTA  
(*numero*)]

PISTA LIBERA

Nota. – Quando richiesto, il pilota riporterà "RUNWAY VACATED" (PISTA LIBERA) quando l'intero aeromobile è oltre la relativa posizione di attesa di pista

1.4.10 PREPARAZIONE  
PER IL DECOLLO

UNABLE TO ISSUE (*designator*)  
DEPARTURE (*reasons*)

REPORT WHEN READY [FOR  
DEPARTURE]

ARE YOU READY [FOR  
DEPARTURE]?

ARE YOU READY FOR  
IMMEDIATE DEPARTURE?

READY

LINE UP [AND WAIT]

LINE UP RUNWAY (*number*)\*

IMPOSSIBILITATI A  
RILASCIARE PARTENZA  
(*designatore SID*) (*motivi*)

RIPORTATE QUANDO PRONTI  
[ALLA PARTENZA]

SIETE PRONTI [ALLA  
PARTENZA]?

SIETE PRONTI ALLA  
PARTENZA IMMEDIATA?

PRONTI

ALLINEATEVI [E ATTENDETE]

ALLINEATEVI PISTA (*numero*)\*

...autorizzazione ad entrare in pista e attendere l'autorizzazione al decollo



\* In caso vi sia possibilità di confusione durante le operazioni di pista multiple

LINE UP, BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE

ALLINEATEVI, TENETEVI PRONTI ALLA PARTENZA IMMEDIATA

...autorizzazioni condizionali

*(condition) LINE UP (brief reiteration of the condition)*

*(condizione) ALLINEATEVI (breve ripetizione della condizione)*

...accusa di ricevuto delle autorizzazioni condizionali

*(condition) LINING UP (brief reiteration of the condition)*

*(condizione) CI ALLINEIAMO (breve ripetizione della condizione)*

Nota 1. – Le disposizioni riguardanti l'uso delle autorizzazioni condizionali sono riportate nel Doc. 4444 PANS-ATM, Capitolo 12, para 12.2.7.

Es.: "AZA 941, BEHIND A320 ON SHORT FINAL, LINE UP BEHIND" (AZA 941, DIETRO A320 IN CORTO FINALE, ALLINEATEVI DIETRO).

...conferma o errori riscontrati nella ripetizione delle conditional clearances

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

[È] CORRETTO (o NEGATIVO) [RIPETO] (a seconda dei casi)

...richiesta del pilota di partire da una posizione di decollo intermedia

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

RICHIEDIAMO PARTENZA DA PISTA (numero) INTERSEZIONE (denominazione o nome dell'intersezione)

...per approvare la richiesta di partenza da una posizione di decollo intermedia

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

APPROVATO, RULLATE AL PUNTO ATTESA PISTA (numero) INTERSEZIONE (denominazione o nome dell'intersezione)

...per negare la partenza da una posizione di decollo intermedia

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

NEGATIVO, RULLATE AL PUNTO ATTESA PISTA (numero) INTERSEZIONE (denominazione o nome dell'intersezione)

...se l'ATC propone la partenza da una posizione di decollo intermedia

ADVISE ABLE TO DEPART FROM RUNWAY (number) INTERSECTION (designation or name of intersection)

AVVISATE SE ABILI ALLA PARTENZA DA PISTA (numero) INTERSEZIONE (denominazione o nome dell'intersezione)



...per fornire informazioni sulla corsa di decollo disponibile (TORA) da una posizione di decollo intermedia	TORA RUNWAY ( <i>number</i> ) FROM INTERSECTION ( <i>designation or name of intersection</i> ) ( <i>distance in metres</i> )	TORA PISTA ( <i>numero</i> ) INTERSEZIONE ( <i>denominazione o nome dell'intersezione</i> ) ( <i>distanza in metri</i> )
	Nota 2. – TORA è pronunciato TOH-RA (TÒ-RA)	
...istruzioni multiple di allineamento	LINE UP AND WAIT RUNWAY ( <i>number</i> ) INTERSECTION ( <i>name of intersection</i> ) ( <i>essential traffic information</i> )	ALLINEAMENTO E ATTESA PISTA ( <i>numero</i> ) INTERSEZIONE ( <i>nome dell'intersezione</i> ) ( <i>informazioni di traffico essenziale</i> )
...richiesta del pilota di effettuare una partenza a vista	<u>REQUEST VISUAL DEPARTURE [DIRECT] TO/UNTIL</u> ( <i>navaid, waypoint, altitude</i> )	<u>RICHIEDIAMO PARTENZA A VISTA [DIRETTI] A FINO A</u> ( <i>radioassistenza, waypoint/altitudine</i> )
...se l'ATS propone la partenza a vista	ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL DEPARTURE [DIRECT] TO/ UNTIL ( <i>navaid, waypoint/altitude</i> )	AVVISATE SE ABILI AD ACCETTARE PARTENZA A VISTA [DIRETTI] A FINO A ( <i>radioassistenza, waypoint/altitudine</i> )
...autorizzazione alla partenza a vista	VISUAL DEPARTURE RUNWAY ( <i>number</i> ) APPROVED, TURN LEFT ( <i>or RIGHT</i> ) [DIRECT] TO ( <i>navaid, heading, waypoint</i> ) [MAINTAIN VISUAL REFERENCE UNTIL ( <i>altitude</i> )]	PARTENZA A VISTA PISTA ( <i>numero</i> ) APPROVATA, VIRATA A SINISTRA ( <i>o DESTRA</i> ) [DIRETTI] A ( <i>radioassistenza, prua, waypoint</i> ) [MANTENETE RIFERIMENTI VISIVI FINO A ( <i>altitudine</i> )]
... <i>read-back</i> dell'autorizzazione alla partenza a vista	<u>VISUAL DEPARTURE TO/UNTIL</u> ( <i>navaid, waypoint/altitude</i> )	<u>PARTENZA A VISTA PISTA A/FINO</u> ( <i>radioassistenza, waypoint/altitudine</i> )
1.4.11 AUTORIZZAZIONE AL DECOLLO	RUNWAY ( <i>number</i> ) CLEARED FOR TAKE-OFF [REPORT AIRBORNE]	PISTA ( <i>numero</i> ) AUTORIZZATI AL DECOLLO [RIPORTATE IN VOLO]
...se l'ATC ritiene opportuno combinare l'autorizzazione all'allineamento e quella al decollo	RUNWAY ( <i>number</i> ) LINE UP AND CLEARED FOR TAKE-OFF	PISTA ( <i>numero</i> ) ALLINEATEVI E AUTORIZZATI AL DECOLLO
...quando si utilizzano separazioni ridotte in pista	( <i>traffic information</i> ) RUNWAY ( <i>number</i> ) CLEARED FOR TAKE-	( <i>informazioni di traffico</i> ) PISTA ( <i>numero</i> ) AUTORIZZATI AL



...nel caso in cui l'aeromobile non sia decollato dopo essere stato autorizzato	<b>OFF</b> <b>TAKE OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY [(instructions)]</b>  <b>TAKE OFF IMMEDIATELY OR HOLD SHORT OF RUNWAY</b>	<b>DECOLLO</b> <b>DECOLLATE IMMEDIATAMENTE O LIBERATE LA PISTA [(istruzioni)]</b>  <b>DECOLLATE IMMEDIATAMENTE O ATTENDETE IN PROSSIMITÀ DELLA PISTA</b>
...per cancellare un'autorizzazione al decollo	<b>HOLD POSITION, CANCEL TAKE OFF, I SAY AGAIN, CANCEL TAKE OFF (reasons)</b>	<b>MANTENETE POSIZIONE, CANCELLATE IL DECOLLO, RIPETO, CANCELLATE IL DECOLLO (motivi)</b>
...risposta	<b><u>HOLDING</u></b>	<b><u>MANTENIAMO</u></b>
...per interrompere un decollo dopo che l'aeromobile ha iniziato la corsa di decollo	<b>STOP IMMEDIATELY [(repeat aircraft call sign) STOP IMMEDIATELY]</b>	<b>FERMATEVI IMMEDIATAMENTE [(ripetere nominativo aeromobile) FERMATEVI IMMEDIATAMENTE]</b>
...risposta	<b><u>STOPPING</u></b>	<b><u>CI FERMIAMO</u></b>
...per le operazioni degli elicotteri	<b>CLEARED FOR TAKE-OFF [FROM (location)] (present position, taxiway, final approach and take-off area, runway and number)</b>  <b><u>REQUEST DEPARTURE INSTRUCTIONS</u></b>  <b>AFTER DEPARTURE TURN RIGHT (or LEFT, or CLIMB) (instructions as appropriate)</b>	<b>AUTORIZZATI AL DECOLLO [DA (posizione)] (presente posizione, via di rullaggio, area di decollo e di avvicinamento finale, pista e numero)</b>  <b><u>RICHIEDIAMO ISTRUZIONI PER LA PARTENZA</u></b>  <b>DOPO LA PARTENZA VIRATE A DESTRA (o SINISTRA, o SALITE) (istruzioni a seconda dei casi)</b>
1.4.12 ISTRUZIONI DI VIRATA O SALITA DOPO IL DECOLLO	<b><u>REQUEST RIGHT (or LEFT) TURN</u></b>  <b>RIGHT (or LEFT) TURN APPROVED</b>  <b>WILL ADVISE LATER FOR RIGHT (or LEFT) TURN</b>	<b><u>RICHIEDIAMO VIRATA A DESTRA (o SINISTRA)</u></b>  <b>VIRATA A DESTRA (o SINISTRA) APPROVATA</b>  <b>RICHIAMEREMO PER LA VIRATA A DESTRA (o SINISTRA)</b>
...per richiedere l'orario di involo	<b>REPORT AIRBORNE</b>  <b>AIRBORNE (time)</b>	<b>RIPORTATE IN VOLO</b>  <b>IN VOLO AI (orario)</b>



	AFTER PASSING <i>(level)</i> <i>(instructions)</i>	DOPO AVER ATTRAVERSATO <i>(livello)</i> <i>(istruzioni)</i>
...prua da seguire	CONTINUE RUNWAY HEADING <i>(instructions)</i>	CONTINUE PRUA PISTA <i>(istruzioni)</i>
...per far seguire una specifica rotta	TRACK EXTENDED CENTRE LINE <i>(instructions)</i>	SEGUITE IL PROLUNGAMENTO ASSE PISTA <i>(istruzioni)</i>
	CLIMB STRAIGHT AHEAD <i>(instructions)</i>	SALITE DRITTO <i>(istruzioni)</i>
1.4.13 INGRESSO NEL CIRCUITO DI TRAFFICO DI AEROPORTO	<u>[aircraft type] (position) (level)</u> <u>FOR LANDING</u>	<u>[tipo aeromobile] (posizione)</u> <u>(livello) PER ATTERRAGGIO</u>
	JOIN <i>[(direction of circuit)]</i> <i>(position in circuit) (runway</i> <i>number) [SURFACE] WIND</i> <i>(direction and speed) (units)</i> [TEMPERATURE [MINUS] <i>(number)] QNH (or QFE)</i> <i>(number) [HECTOPASCALS (or</i> <i>INCHES)] [TRAFFIC (detail)]</i>	INSERITEVI IN <i>(posizione in</i> <i>circuito) [(direzione del circuito)]</i> <i>(numero pista) VENTO [AL</i> <i>SUOLO] (direzione e intensità)</i> <i>(unità di misura)</i> [TEMPERATURA [MENO] <i>(numero)] QNH (o QFE) (numero)</i> [HECTOPASCALS (o POLLICI)] [TRAFFICO (dettaglio)]
	MAKE STRAIGHT-IN APPROACH, RUNWAY <i>(number) [SURFACE] WIND</i> <i>(direction and speed) (units)</i> [TEMPERATURE [MINUS] <i>(number)] QNH (or QFE)</i> <i>(number) [HECTOPASCALS (or</i> <i>INCHES)] [TRAFFIC (detail)]</i>	EFFETTUATE AVVICINAMENTO DIRETTO PISTA <i>(numero)</i> VENTO [AL SUOLO] <i>(direzione e</i> <i>intensità) (unità di misura)</i> [TEMPERATURA [MENO] <i>(numero)] QNH (o QFE)(numero)</i> [HECTOPASCALS (o POLLICI)] [TRAFFICO (dettaglio)]
...quando sono disponibili le informazioni ATIS	<u>(aircraft type) (position) (level)</u> <u>INFORMATION (ATIS</u> <u>identification) FOR LANDING</u>	<u>(tipo aeromobile) (posizione)</u> <u>(livello) INFORMAZIONI</u> <u>(identificazione emissione ATIS)</u> <u>PER ATTERRAGGIO</u>
	JOIN <i>(position in circuit)</i> [RUNWAY <i>(number)] QNH (or</i> <i>QFE) (numero)</i> [HECTOPASCALS (or INCHES)] [TRAFFIC <i>(detail)]</i>	INSERITEVI IN <i>(posizione in</i> <i>circuito) [PISTA (numero)] QNH</i> <i>(o QFE) (numero)</i> [HECTOPASCALS (o POLLICI)] [TRAFFICO (dettaglio)]
1.4.14 NEL CIRCUITO	<u>(position in circuit, e.g.</u> <u>DOWNWIND, FINAL)</u>	<u>(posizione in circuito, es.</u> <u>SOTTOVENTO, FINALE)</u>



	NUMBER ( <i>number</i> ) FOLLOW ( <i>aircraft type and position</i> ) [ <i>additional instructions if required</i> ]	NUMERO ( <i>numero</i> ) SEGUITE ( <i>tipo aeromobile e posizione</i> ) [ <i>istruzioni aggiuntive se previsto</i> ]
1.4.15 ISTRUZIONI PER L'AVVICINAMENTO  <i>Nota. – Il riporto "LUNGO FINALE" (LONG FINAL) è effettuato quando l'aeromobile vira per l'avvicinamento finale ad una distanza superiore a 7 km (4 NM) dal punto di contatto o quando un aeromobile in avvicinamento diretto si trova ad una distanza di 15 km (8 NM) dal punto di contatto. In entrambi i casi è richiesto un riporto "FINALE" (FINAL) a 7 km (4 NM) dal punto di contatto.</i>	MAKE SHORT APPROACH  MAKE LONG APPROACH ( <i>or</i> EXTEND DOWNWIND)  REPORT BASE ( <i>or</i> FINAL, <i>or</i> LONG FINAL)  CONTINUE APPROACH [PREPARE FOR POSSIBLE GO AROUND]	EFFETTUATE UN AVVICINAMENTO CORTO  EFFETTUATE UN AVVICINAMENTO LUNGO ( <i>o</i> ESTENDETE IL SOTTOVENTO)  RIPORTATE IN BASE ( <i>o</i> IN FINALE, <i>o</i> IN LUNGO FINALE)  CONTINUE L'AVVICINAMENTO [PREPARATEVI PER UNA POSSIBILE RIATTACCATA]
1.4.16 AUTORIZZAZIONE ALL'ATTERRAGGIO  ...quando si utilizzano separazioni ridotte in pista  ...operazioni particolari  ...per effettuare un avvicinamento lungo o parallelo ad una pista, scendendo ad un livello minimo concordato	RUNWAY ( <i>number</i> ) CLEARED TO LAND  ( <i>traffic information</i> ) RUNWAY ( <i>number</i> ) CLEARED TO LAND  CLEARED TOUCH AND GO  MAKE FULL STOP  REQUEST LOW APPROACH ( <i>reasons</i> )  CLEARED LOW APPROACH [RUNWAY ( <i>number</i> )] [( <i>altitude restriction if required</i> ) ( <i>go around instructions</i> )]	PISTA ( <i>numero</i> ) AUTORIZZATI ALL'ATTERRAGGIO  ( <i>informazioni di traffico</i> ) PISTA ( <i>numero</i> ) AUTORIZZATI ALL'ATTERRAGGIO  AUTORIZZATI AL TOUCH AND GO  EFFETTUATE FINITO  RICHIEDIAMO BASSO AVVICINAMENTO ( <i>motivi</i> )  AUTORIZZATI AL BASSO AVVICINAMENTO [PISTA ( <i>numero</i> )] [( <i>restrizioni di quota se previsto</i> ) ( <i>istruzioni di riattaccata</i> )]



...per volare davanti alla torre di controllo o altro punto di osservazione per 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 AL BASSO PASSAGGIO [PISTA (numero)] [(restrizioni di quota se previsto) (istruzioni di riattaccata)]
...per le operazioni degli elicotteri	<u>REQUEST STRAIGHT-IN (or CIRCLING APPROACH), LEFT (or RIGHT) TURN TO (location)</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	<u>RICHIEDIAMO AVVICINAMENTO DIRETTO (o CON CIRCUITAZIONE), VIRATA A SINISTRA (o DESTRA) PER (località)</u>  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)]. [ATTENDETE 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
1.4.17 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
1.4.18 MANCATO AVVICINAMENTO	GO AROUND  <u>GOING AROUND</u>	RIATTACCATE  <u>RIATTACCHIAMO</u>

<p>1.4.19 INFORMAZIONI AGLI AEROMOBILI</p>	<p>LANDING GEAR APPEARS DOWN</p> <p>RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL APPEARS UP (or DOWN)</p> <p>WHEELS APPEAR UP</p> <p>RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL DOES NOT APPEAR UP (or DOWN)</p>	<p>IL CARRELLO APPARE GIÚ</p> <p>LA RUOTA DESTRA (o SINISTRA, o ANTERIORE) APPARE SÚ (o GIÚ)</p> <p>LE RUOTE APPAIONO SÚ</p> <p>LA RUOTA DESTRA (o SINISTRA, o ANTERIORE) NON APPARE SÚ (o GIÚ)</p>	
<p>...se il pilota ha richiesto l'ispezione visiva del carrello di atterraggio</p>	<p>CAUTION WAKE TURBULENCE [FROM ARRIVING (or DEPARTING) (type of aircraft)] [additional information as required]</p>	<p>ATTENZIONE TURBOLENZA DI SCIA [DA (tipo aeromobile) IN ARRIVO (o IN PARTENZA)] [informazioni aggiuntive come previsto]</p>	
<p>...turbolenza di scia</p>	<p>CAUTION JET BLAST</p>	<p>ATTENZIONE JET BLAST</p>	
<p>...scarico dei reattori sul piazzale o sulle vie di rullaggio</p>	<p>CAUTION SLIPSTREAM</p>	<p>ATTENZIONE FLUSSO ELICHE</p>	
<p>...flusso degli aeromobili ad elica</p>	<p>1.4.20 LIBERANDO LA PISTA E COMUNI- CAZIONI DOPO L'ATTERRAGGIO</p>	<p>CONTACT GROUND (frequency)</p> <p>WHEN VACATED CONTACT GROUND (frequency)</p> <p>EXPEDITE VACATING</p> <p>YOUR STAND (or GATE) (designation)</p> <p>TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND, or CONVENIENT) LEFT (or RIGHT) AND CONTACT GROUND (frequency)</p>	<p>CONTATTATE LA GROUND (frequenza)</p> <p>QUANDO LIBERATO CONTATTATE LA GROUND (frequenza)</p> <p>ACCELERATE A LIBERARE</p> <p>IL VOSTRO STAND (o GATE) (denominazione)</p> <p>PRENDETE (o GIRATE) LA PRIMA (o SECONDA, o CONVENIENTE) A SINISTRA (o DESTRA) E CONTATTATE LA GROUND (frequenza)</p>
<p>...per le operazioni degli elicotteri</p>	<p>AIR-TAXI TO HELICOPTER STAND (or) HELICOPTER</p>	<p>RULLATE IN ARIA ALLA PIAZZOLA ELICOTTERI (o)</p>	

A

<p>PARKING POSITION (<i>area</i>)</p> <p>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>)]</p> <p>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>)</p>	<p>POSIZIONE PARCHEGGIO ELICOTTERI (<i>area</i>)</p> <p>RULLATE IN ARIA (<i>o VIA</i>) (<i>posizione o percorso a seconda dei casi</i>) [ATTENZIONE (<i>polvere, neve sollevata, detriti, aeromobili leggeri in rullaggio, personale, ecc.</i>)]</p> <p>RULLATE IN ARIA (<i>diretti, come richiesto, o percorso specifico</i>) A (<i>posizione, eliporto, area di operazioni o di movimento, pista attiva o inattiva</i>). EVITATE (<i>aeromobili o veicoli o personale</i>)</p>
---	--

**1.5 Fraseologia relativa al CPDLC**

1.5.1 STATO OPERATIVO

...avaria del 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 le autorizzazioni, le istruzioni, le informazioni o le richieste 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 ad interrompere l'invio di richieste CPDLC per un periodo di tempo limitato	[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



**2. FRASEOLOGIA DEL SERVIZIO DI SORVEGLIANZA ATS**

*Nota. – Di seguito è riportata la fraseologia specificatamente applicabile quando è utilizzato un sistema di sorveglianza ATS nella fornitura dei servizi di traffico aereo. La fraseologia dettagliata nelle precedenti sezioni per l'uso nella fornitura dei servizi di traffico aereo è applicabile, se del caso, anche quando è utilizzato un sistema di sorveglianza ATS.*

**2.1 Fraseologia generale del servizio di sorveglianza ATS**

**2.1.1 IDENTIFICAZIONE DEGLI AEROMOBILI**

REPORT HEADING [AND FLIGHT LEVEL (or ALTITUDE)]

RIPORTATE PRUA [E LIVELLO DI VOLO (o ALTITUDINE)]

FOR IDENTIFICATION TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits)

PER IDENTIFICAZIONE VIRATE A SINISTRA (o A DESTRA) PRUA (tre cifre)

TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING

TRASMETTETE PER IDENTIFICAZIONE E RIPORTATE LA PRUA

RADAR CONTACT [position]

CONTATTO RADAR [posizione]

IDENTIFIED [position]

IDENTIFICATI [posizione]

NOT IDENTIFIED [reason] [RESUME (or CONTINUE) OWN NAVIGATION]

NON IDENTIFICATI [motivo] [RIPRENDETE (o CONTINUE) PROPRIA NAVIGAZIONE]

**2.1.2 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))

**2.1.3 ISTRUZIONI DI VETTORAMENTO**

LEAVE (significant point) HEADING (three digits)

LASCIATE (punto significativo) SU PRUA (tre cifre)

CONTINUE HEADING (three digits)

CONTINUE SU PRUA (tre cifre)

CONTINUE PRESENT HEADING

CONTINUE SULLA PRUA ATTUALE

FLY HEADING (three digits)

ASSUMETE PRUA (tre cifre)

TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits) [reason]

VIRATE A SINISTRA (o DESTRA) PRUA (tre cifre) [motivo]

TURN LEFT (or RIGHT) (number)

VIRATE A SINISTRA (o DESTRA)



	<i>of degrees</i> ) DEGREES [ <i>reason</i> ]	<i>(numero di gradi)</i> GRADI [ <i>motivo</i> ]
	STOP TURN HEADING ( <i>three digits</i> )	FERMATE LA VIRATA SU PRUA ( <i>tre cifre</i> )
	FLY HEADING ( <i>three digits</i> ), WHEN ABLE PROCEED DIRECT ( <i>name</i> ) ( <i>significant point</i> )	ASSUMETE PRUA ( <i>tre cifre</i> ), QUANDO ABILI PROCEDETE DIRETTI ( <i>nome</i> ) ( <i>punto significativo</i> )
	HEADING IS GOOD	LA PRUA È BUONA
2.1.4	TERMINE DEL VETTORAMENTO	
	RESUME OWN NAVIGATION ( <i>position of aircraft</i> ) ( <i>specific instructions</i> )	RIPRENDETE PROPRIA NAVIGAZIONE ( <i>posizione aeromobile</i> ) ( <i>istruzioni specifiche</i> )
	RESUME OWN NAVIGATION [DIRECT] ( <i>significant point</i> ) [MAGNETIC TRACK ( <i>three digits</i> ) DISTANCE ( <i>number</i> ) KILOMETRES ( <i>or MILES</i> )]	RIPRENDETE PROPRIA NAVIGAZIONE [DIRETTI] ( <i>punto significativo</i> ) [ROTTA MAGNETICA ( <i>tre cifre</i> ) Distanza ( <i>numero</i> ) CHILOMETRI ( <i>o MIGLIA</i> )]
2.1.5	MANOVRE	
	MAKE A THREE SIXTY TURN LEFT ( <i>or RIGHT</i> ) [ <i>reason</i> ]	EFFETTUATE UN TRE E SESSANTA A SINISTRA ( <i>o DESTRA</i> ) [ <i>motivo</i> ]
	ORBIT LEFT ( <i>or RIGHT</i> ) [ <i>reason</i> ]	ORBITATE A SINISTRA ( <i>o DESTRA</i> ) [ <i>motivo</i> ]
...in caso di strumenti direzionali di bordo inaffidabili	MAKE ALL TURNS RATE ONE ( <i>or RATE HALF, or (number)</i> ) DEGREES PER SECOND) START AND STOP ALL TURNS ON THE COMMAND "NOW"	EFFETTUATE TUTTE LE VIRATE AL RATEO UNO ( <i>o AL RATEO MEZZO, o (numero)</i> ) GRADI AL SECONDO) INIZIATE E FERMATE TUTTE LE VIRATE AL COMANDO "ORA"
Nota. – Quando è necessario specificare il motivo del vettoramento o delle manovre descritte sopra, dovrebbe essere utilizzata la seguente fraseologia:	TURN LEFT ( <i>or RIGHT</i> ) NOW	VIRATE A SINISTRA ( <i>o DESTRA</i> ) ORA
	STOP TURN NOW	FERMATE LA VIRATA ORA
a) DUE TRAFFIC (CAUSA TRAFFICO);		
b) FOR SPACING (PER SPAZIAMENTO);		
c) FOR DELAY (PER		



RITARDO);

d) FOR DOWNWIND (or  
BASE, or FINAL)  
(PER SOTTOVENTO  
(o BASE, o FINALE)).

2.1.6 CONTROLLO  
DELLA VELOCITÀ

REPORT SPEED

SPEED (number) KILOMETRES  
PER HOUR (or KNOTS)

MAINTAIN (number)  
KILOMETRES PER HOUR (or  
KNOTS) [OR GREATER (or OR  
LESS)] [UNTIL (significant point)]

DO NOT EXCEED (number)  
KILOMETRES PER HOUR (or  
KNOTS)

MAINTAIN PRESENT SPEED

INCREASE (or REDUCE) SPEED  
TO (number) KILOMETRES PER  
HOUR (or KNOTS) [OR  
GREATER (or OR LESS)]

INCREASE (or REDUCE) SPEED  
BY (number) KILOMETRES PER  
HOUR (or KNOTS)

RESUME NORMAL SPEED

REDUCE TO MINIMUM  
APPROACH SPEED

REDUCE TO MINIMUM CLEAN  
SPEED

RESUME PUBLISHED SPEED

NO [ATC] SPEED  
RESTRICTIONS

RIPORTATE LA VELOCITÀ

VELOCITÀ (numero)  
CHILOMETRI ORARI (o NODI)

MANTENETE (numero)  
CHILOMETRI ORARI (o NODI)  
[O PIÙ (o O MENO)] [FINO A  
(punto significativo)]

NON SUPERATE (numero)  
CHILOMETRI ORARI (o NODI)

MANTENETE VELOCITÀ  
ATTUALE

AUMENTATE (o RIDUCETE) LA  
VELOCITÀ A (numero)  
CHILOMETRI ORARI (o NODI)  
[O PIÙ (o O MENO)]

AUMENTATE (o RIDUCETE) LA  
VELOCITÀ DI (numero)  
CHILOMETRI ORARI (o NODI)

RIPRENDETE NORMALE  
VELOCITÀ

RIDUCETE ALLA MINIMA  
VELOCITÀ DI  
AVVICINAMENTO

RIDUCETE ALLA MINIMA  
VELOCITÀ IN  
CONFIGURAZIONE PULITA

RIPRENDETE LA VELOCITÀ  
PUBBLICATA

NESSUNA RESTRIZIONE [ATC]  
DI VELOCITÀ

*Nota. – Un aeromobile in arrivo può essere istruito a mantenere la sua “velocità massima”, la sua “velocità minima in configurazione pulita”, la sua “velocità minima”, o una specifica velocità. La “velocità minima in configurazione pulita” rappresenta la minima velocità alla quale un aeromobile può volare in una configurazione pulita, ad es. senza il dispiegamento dei dispositivi per incrementare la portanza, degli aerofreni o del carrello di atterraggio.*

2.1.7 RIPORTI DI POSIZIONE

...per omettere i rapporti di posizione

OMIT POSITION REPORTS [UNTIL (*specify*)]

OMETTETE RIPORTI DI POSIZIONE [FINO A (*specificare*)]

NEXT REPORT AT (*significant point*)

PROSSIMO RIPORTO SU (*punto significativo*)

REPORTS REQUIRED ONLY AT (*significant point(s)*)

RIPORTI RICHIESTI SOLO SU (*punto(i) significativo(i)*)

RESUME POSITION REPORTING

RIPRENDETE RIPORTI DI POSIZIONE

2.1.8 INFORMAZIONI DI TRAFFICO E AZIONI DI EVITAMENTO

...se conosciuto

TRAFFIC (*number*) O'CLOCK (*distance*) (*direction of flight*) [*any other pertinent information*]:

TRAFFICO A ORE (*numero*) (*distanza*) (*direzione di volo*) [*ogni altra informazione utile*]:

1) UNKNOWN;

1) SCONOSCIUTO;

2) SLOW MOVING;

2) LENTO;

3) FAST MOVING;

3) VELOCE;

4) CLOSING;

4) CONVERGENTE;

5) OPPOSITE (*or* SAME) DIRECTION;

5) OPPOSTA (*o* STESSA) DIREZIONE;

6) OVERTAKING;

6) IN SORPASSO;

7) CROSSING LEFT TO RIGHT (*or* RIGHT TO LEFT);

7) IN ATTRAVERSAMENTO DA SINISTRA A DESTRA (*o* DA DESTRA A SINISTRA);

8) (*aircraft type*);

8) (*tipo di aeromobile*);

9) (*level*);

9) (*livello*);

10) CLIMBING (*or*

10) IN SALITA (*o* IN DISCESA).



<p>... per chiedere un'azione di evitamento</p>	<p>DESCENDING). <u>REQUEST VECTORS</u></p>	<p><u>RICHIEDIAMO VETTORI</u></p>
<p>... quando si passa il traffico sconosciuto</p>	<p>DO YOU WANT VECTORS?</p>	<p>VOLETE VETTORI?</p>
<p>... per l'azione di evitamento</p>	<p>CLEAR OF TRAFFIC [<i>appropriate instructions</i>]</p>	<p>LIBERI DAL TRAFFICO [<i>istruzioni appropriate</i>]</p>
<p>... per l'azione di evitamento</p>	<p>TURN LEFT (or RIGHT) IMMEDIATELY HEADING (<i>three digits</i>) TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC (<i>bearing by clock-reference and distance</i>)</p>	<p>VIRATE IMMEDIATAMENTE A SINISTRA (o DESTRA) PRUA (<i>tre cifre</i>) PER EVITARE TRAFFICO [NON IDENTIFICATO] (<i>rilevamento riferito al quadrante dell'orologio e distanza</i>)</p>
<p>... per l'azione di evitamento</p>	<p>TURN LEFT (or RIGHT) (<i>number of degrees</i>) DEGREES IMMEDIATELY TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC (<i>bearing by clock-reference and distance</i>)</p>	<p>VIRATE IMMEDIATAMENTE A SINISTRA (o DESTRA) (<i>numero di gradi</i>) GRADI PER EVITARE TRAFFICO [NON IDENTIFICATO] (<i>rilevamento riferito al quadrante dell'orologio e distanza</i>)</p>
<p>2.1.9 COMUNICAZIONI E PERDITA DEL CONTATTO RADIO</p>	<p>[IF] RADIO CONTACT LOST (<i>instructions</i>)</p>	<p>[IN CASO DI] PERDITA DEL CONTATTO RADIO (<i>istruzioni</i>)</p>
<p>... se si sospetta la perdita di comunicazione</p>	<p>IF NO TRANSMISSIONS RECEIVED FOR (<i>number</i>) MINUTES (or SECONDS) (<i>instructions</i>)</p>	<p>SE NON RICEVETE TRASMISSIONI PER (<i>numero</i>) MINUTI (o SECONDI) (<i>istruzioni</i>)</p>
<p>... se si sospetta la perdita di comunicazione</p>	<p>REPLY NOT RECEIVED (<i>instructions</i>)</p>	<p>RISPOSTA NON RICEVUTA (<i>istruzioni</i>)</p>
<p>... se si sospetta la perdita di comunicazione</p>	<p>IF YOU READ [<i>manoeuvre instructions or SQUAWK (code or IDENT)</i>]  (<i>manoeuvre, SQUAWK or IDENT</i>) OBSERVED. POSITION (<i>position of aircraft</i>) [(<i>instructions</i>)]</p>	<p>SE RICEVETE [<i>istruzioni di manovra o SQUAWK (codice o IDENT)</i>]  (<i>manovra, SQUAWK o IDENT</i>) OSSERVATO(A). POSIZIONE (<i>posizione aeromobile</i>) [(<i>istruzioni</i>)]</p>
<p>2.1.10 TERMINE DEL SERVIZIO RADAR E/O ADS-B</p>	<p>RADAR SERVICE (or IDENTIFICATION) TERMINATED [DUE (<i>reason</i>)] (<i>instructions</i>)</p>	<p>SERVIZIO RADAR (o IDENTIFICAZIONE) TERMINATO(A) [CAUSA (<i>motivo</i>)] (<i>istruzioni</i>)</p>

A

2.1.11 DEGRADO  
DELL'APPARATO  
RADAR E/O ADS-B

WILL SHORTLY LOSE  
IDENTIFICATION (*appropriate  
instructions or information*)

TRA BREVE PERDEREMO  
L'IDENTIFICAZIONE (*istruzioni o  
informazioni appropriate*)

IDENTIFICATION LOST  
[*reasons*] (*instructions*)

IDENTIFICAZIONE PERSA  
[*motivi*] (*istruzioni*)

SECONDARY RADAR OUT OF  
SERVICE (*appropriate  
information as necessary*)

RADAR SECONDARIO FUORI  
SERVIZIO (*informazioni  
appropriate come necessario*)

PRIMARY RADAR OUT OF  
SERVICE (*appropriate  
information as necessary*)

RADAR PRIMARIO FUORI  
SERVIZIO (*informazioni  
appropriate come necessario*)

ADS-B OUT OF SERVICE  
(*appropriate information as  
necessary*)

ADS-B FUORI SERVIZIO  
(*informazioni appropriate come  
necessario*)

**2.2 Radar nel servizio di controllo di avvicinamento**

2.2.1 VETTORAMENTO  
PER L'AVVICINA-  
MENTO

VECTERING FOR (*type of pilot-  
interpreted aid*) APPROACH  
RUNWAY (*number*)

VETTORAMENTO PER  
AVVICINAMENTO (*tipologia di  
aiuto interpretabile dal pilota*)  
PISTA (*numero*)

VECTERING FOR VISUAL  
APPROACH RUNWAY (*number*)  
REPORT FIELD (*or*) RUNWAY) IN  
SIGHT

VETTORAMENTO PER  
AVVICINAMENTO A VISTA  
PISTA (*numero*) RIPORTATE  
CAMPO (*o*) PISTA) IN VISTA

VECTERING FOR (*positioning in  
the circuit*)

VETTORAMENTO PER  
(*posizionamento in circuito*)

VECTERING FOR  
SURVEILLANCE RADAR  
APPROACH RUNWAY (*number*)

VETTORAMENTO PER  
AVVICINAMENTO RADAR DI  
SORVEGLIANZA PISTA  
(*numero*)

VECTERING FOR PRECISION  
APPROACH RUNWAY (*number*)

VETTORAMENTO PER  
AVVICINAMENTO DI  
PRECISIONE PISTA (*numero*)

(*type*) APPROACH NOT  
AVAILABLE DUE (*reason*)  
(*alternative instructions*)

AVVICINAMENTO (*tipo*) NON  
DISPONIBILE CAUSA (*motivo*)  
(*istruzioni alternative*)

2.2.2 VETTORAMENTO  
PER ILS E ALTRI

POSITION (*number*) MILES  
FROM (*fix*). TURN LEFT (*or*)

POSIZIONE (*numero*) MIGLIA DA  
(*fix*). VIRATE A SINISTRA (*o*)



AIUTI INTERPRETATI DAL PILOTA

RIGHT) HEADING (*three digits*)

DESTRA) PRUA (*tre cifre*)

YOU WILL INTERCEPT (*radio aid or track*) (*distance*) FROM (*significant point or TOUCHDOWN*)

INTERCETTERETE (*radioassistenza o rotta*) (*distanza*) DA (*punto significativo o TOUCHDOWN*)

...per comunicare, la distanza da percorrere per il contatto

TRACK MILES (*number*)

(*numero*) MIGLIA DA PERCORRERE

...quando un pilota desidera essere posizionato ad una specifica distanza dal *touchdown*

REQUEST (*distance*) FINAL

RICHIEDIAMO FINALE A (*distanza*)

...istruzioni ed informazioni

CLEARED FOR (*type of approach*) APPROACH RUNWAY (*number*)

AUTORIZZATI AVVICINAMENTO (*tipo di avvicinamento*) PISTA (*numero*)

REPORT ESTABLISHED ON [ILS] LOCALIZER (*or ON GBAS/SBAS/MLS APPROACH COURSE*)

RIPORTATE STABILIZZATI SUL LOCALIZZATORE [ILS] (*o SULLA ROTTA DI AVVICINAMENTO GBAS/SBAS/MLS*)

CLOSING FROM LEFT (*or RIGHT*) [REPORT ESTABLISHED]

CHIUDENDO DA SINISTRA (*o 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

MANTENETE (*altitudine*) FINO

18



2.2.3 MANOVRE DURANTE AVVICINAMENTI PARALLELI INDIPENDENTI E DIPENDENTI

GLIDE PATH INTERCEPTION

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]

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 un'azione 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 IMMEDIATAMENTE A SINISTRA (*o DESTRA*) (*numero*) GRADI (*o PRUA*) (*tre cifre*) PER EVITARE TRAFFICO [DEVIANTE DA AVVICINAMENTO ADIACENTE], SALITE A (*altitudine*)

...per un'azione di evitamento al di sotto di 120 m (400 ft) sopra l'elevazione della soglia 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 IMMEDIATAMENTE A (*altitudine*) PER EVITARE TRAFFICO [DEVIANTE DA AVVICINAMENTO ADIACENTE] (*ulteriori istruzioni*)



2.2.4	AVVICINAMENTO RADAR DI SORVEGLIANZA		
2.2.4.1	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</i> HEIGHT) ( <i>number</i> ) FEET 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 TOUCHDOWN, ALTITUDINE ( <i>o</i> ALTEZZA) 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 TOUCHDOWN
2.2.4.2	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]
		( <i>distance</i> ) FROM TOUCHDOWN ALTITUDE ( <i>or</i> HEIGHT) SHOULD BE ( <i>numbers and units</i> )	( <i>distanza</i> ) DAL TOUCHDOWN, L'ALTITUDINE ( <i>o</i> ALTEZZA) DOVREBBE ESSERE ( <i>numeri e</i> <i>unità di misura</i> )
2.2.4.3	POSIZIONE	( <i>distance</i> ) FROM TOUCHDOWN	( <i>distanza</i> ) DAL TOUCHDOWN
2.2.4.4	CONTROLLI	CHECK GEAR DOWN [AND LOCKED]	VERIFICATE CARRELLO GIÙ [E BLOCCATO]
		OVER THRESHOLD	SULLA SOGLIA
2.2.4.5	TERMINE 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> )]
2.2.5	AVVICINAMENTO PAR		



2.2.5.1 FORNITURA DEL SERVIZIO	<p>THIS WILL BE A PRECISION RADAR APPROACH RUNWAY (<i>number</i>)</p> <p>PRECISION APPROACH NOT AVAILABLE DUE (<i>reason</i>) (<i>alternative instructions</i>)</p> <p>IN CASE OF GO AROUND (<i>instructions</i>)</p>	<p>QUESTO SARÀ UN AVVICINAMENTO RADAR DI PRECISIONE PISTA (<i>numero</i>)</p> <p>AVVICINAMENTO DI PRECISIONE NON DISPONIBILE CAUSA (<i>motivo</i>) (<i>istruzioni alternative</i>)</p> <p>IN CASO DI RIATTACCATA (<i>istruzioni</i>)</p>
2.2.5.2 COMUNICAZIONI	<p>DO NOT ACKNOWLEDGE FURTHER TRANSMISSIONS</p> <p>REPLY NOT RECEIVED, WILL CONTINUE PASS INSTRUCTIONS</p>	<p>NON ACCUSATE IL RICEVUTO DI ULTERIORI TRASMISSIONI</p> <p>RISPOSTA NON RICEVUTA, CONTINUIAMO A DARVI ISTRUZIONI</p>
2.2.5.3 AZIMUTH	<p>CLOSING [SLOWLY (<i>or</i> QUICKLY)] [FROM THE LEFT (<i>or</i> FROM THE RIGHT)]</p> <p>HEADING IS GOOD</p> <p>ON TRACK</p> <p>SLIGHTLY (<i>or</i> WELL, <i>or</i> GOING) LEFT (<i>or</i> RIGHT) OF TRACK</p> <p>(<i>number</i>) METRES LEFT (<i>or</i> RIGHT) OF TRACK</p>	<p>IN CHIUSURA [LENTAMENTE (<i>o</i> RAPIDAMENTE)] [DA SINISTRA (<i>o</i> DA DESTRA)]</p> <p>LA PRUA È BUONA</p> <p>IN ROTTA</p> <p>LEGGERMENTE (<i>o</i> MOLTO, <i>o</i> STATE ANDANDO) A SINISTRA (<i>o</i> A DESTRA) DELLA ROTTA</p> <p>(<i>numero</i>) METRI A SINISTRA (<i>o</i> A DESTRA) DELLA ROTTA</p>
2.2.5.4 ELEVAZIONE	<p>APPROACHING GLIDE PATH</p> <p>COMMENCE DESCENT NOW [AT (<i>number</i>) FEET PER MINUTE (<i>or</i> ESTABLISH A (<i>number</i>) DEGREE GLIDE PATH]</p> <p>RATE OF DESCENT IS GOOD</p> <p>ON GLIDE PATH</p> <p>SLIGHTLY (<i>or</i> WELL, <i>or</i> GOING) ABOVE (<i>or</i> BELOW) GLIDE PATH</p>	<p>IN AVVICINAMENTO AL SENTIERO DI DISCESA</p> <p>INIZIATE LA DISCESA ORA [A (<i>numero</i>) PIEDI AL MINUTO (<i>o</i> STABILIZZATEVI SUL SENTIERO DI DISCESA DI (<i>numero</i>) GRADI]</p> <p>IL RATEO DI DISCESA È BUONO</p> <p>SUL SENTIERO DI DISCESA</p> <p>LEGGERMENTE (<i>o</i> MOLTO, <i>o</i> STATE ANDANDO) AL DI SOPRA (<i>o</i> AL DI SOTTO) DEL SENTIERO DI DISCESA</p>



	<p>[STILL] (<i>number</i>) FEET-TOO HIGH (<i>or</i> TOO LOW)</p> <p>ADJUST RATE OF DESCENT</p> <p>COMING BACK [SLOWLY (<i>or</i> QUICKLY)] TO THE GLIDE PATH</p> <p>RESUME NORMAL RATE OF DESCENT</p> <p>ELEVATION ELEMENT UNSERVICEABLE (<i>to be followed by appropriate instructions</i>)</p> <p>(<i>distance</i>) FROM TOUCHDOWN, ALTITUDE (<i>or</i> HEIGHT) SHOULD BE (<i>numbers and units</i>)</p>	<p>[ANCORA] (<i>numero</i>) PIEDI TROPPO ALTI (<i>o</i> TROPPO BASSI)</p> <p>REGOLATE IL RATEO DI DISCESA</p> <p>RIENTRANDO [LENTAMENTE (<i>o</i> RAPIDAMENTE)] SUL SENTIERO DI DISCESA</p> <p>RIPRENDETE NORMALE RATEO DI DISCESA</p> <p>ELEMENTO DI ELEVAZIONE NON UTILIZZABILE (<i>seguito da istruzioni appropriate</i>)</p> <p>(<i>distanza</i>) DAL TOUCHDOWN, L'ALTITUDINE (<i>o</i> ALTEZZA) DOVREBBE ESSERE (<i>numeri e unità di misura</i>)</p>
2.2.5.5 POSIZIONE	<p>(<i>distance</i>) FROM TOUCHDOWN</p> <p>OVER APPROACH LIGHTS</p> <p>OVER THRESHOLD</p>	<p>(<i>distanza</i>) DAL TOUCHDOWN</p> <p>SOPRA LE LUCI DI AVVICINAMENTO</p> <p>SULLA SOGLIA</p>
2.2.5.6 CONTROLLI	<p>CHECK GEAR DOWN AND LOCKED</p> <p>CHECK DECISION ALTITUDE (<i>or</i> HEIGHT)</p>	<p>VERIFICATE CARRELLO GIÙ E BLOCCATO</p> <p>VERIFICATE ALTITUDINE (<i>o</i> ALTEZZA) DI DECISIONE</p>
2.2.5.7 TERMINE AVVICINAMENTO	<p>REPORT VISUAL</p> <p>REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT</p> <p>APPROACH COMPLETED [CONTACT (<i>unit</i>)]</p>	<p>RIPORTATE VISUAL</p> <p>RIPORTATE [LUCI] PISTA IN VISTA</p> <p>AVVICINAMENTO COMPLETATO [CONTATTATE (<i>ente</i>)]</p>
2.2.5.8 MANCATO AVVICINAMENTO	<p>CONTINUE VISUALLY OR GO AROUND [<i>missed approach instructions</i>]</p> <p>GO AROUND IMMEDIATELY</p>	<p>CONTINUE A VISTA OPPURE RIATTACCATE [<i>istruzioni per il mancato avvicinamento</i>]</p> <p>RIATTACCATE</p>

B

<i>[missed approach instructions] (reason)</i>	IMMEDIATAMENTE <i>[istruzioni per il mancato avvicinamento] (motivo)</i>
ARE YOU GOING AROUND?	STATE RIATTACCANDO?
IF GOING AROUND <i>(appropriate instructions)</i>	SE RIATTACCATE <i>(istruzioni appropriate)</i>
<u>GOING AROUND</u>	<u>RIATTACCHIAMO</u>

### 2.3 Fraseologia del radar secondario di sorveglianza (SSR) e ADS-B

2.3.1 PER RICHIEDERE LA CAPACITÀ DELL'APPARATO SSR	ADVISE TRANSPONDER CAPABILITY	COMUNICATE LA CAPACITÀ DEL TRANSPONDER
	<u>TRANSPONDER (as shown in the flight plan)</u>	<u>TRANSPONDER (come riportato nel piano di volo)</u>
	<u>NEGATIVE TRANSPONDER</u>	<u>NEGATIVO TRANSPONDER</u>
2.3.2 PER RICHIEDERE LA CAPACITÀ DELL'APPARATO ADS-B	ADVISE ADS-B CAPABILITY	COMUNICATE LA CAPACITÀ ADS-B
	<u>ADS-B TRANSMITTER (data link)</u>	<u>TRASMETTITORE ADS-B (data-link)</u>
	<u>ADS-B RECEIVER (data link)</u>	<u>RICEVITORE ADS-B (data-link)</u>
	<u>NEGATIVE ADS-B</u>	<u>NEGATIVO ADS-B</u>
2.3.3 ISTRUZIONI RELATIVE AL TRANSPONDER	FOR DEPARTURE SQUAWK <i>(code)</i>	PER LA PARTENZA SQUAWK <i>(codice)</i>
	SQUAWK <i>(code)</i>	SQUAWK <i>(codice)</i>
2.3.4 PER RICHIEDERE IL REINSERIMENTO DI MODO E CODICI ASSEGNATI	RESET SQUAWK <i>[(mode)] (code)</i>	RISELEZIONATE SQUAWK <i>[(modo)] (codice)</i>
	<u>RESETTING (mode) (code)</u>	<u>RISELEZIONIAMO (modo) (codice)</u>
2.3.5 PER RICHIEDERE DI RISELEZIONARE L'IDENTIFICAZIONE DELL'AEROMOBILE	RE-ENTER [ADS-B or MODE S] AIRCRAFT IDENTIFICATION	REINSERITE IDENTIFICAZIONE AEROMOBILE [ADS-B o MODO S]
2.3.6 PER RICHIEDERE	CONFIRM SQUAWK <i>(code)</i>	CONFERMATE SQUAWK





AL PILOTA LA CONFERMA DEL CODICE SELEZIONATO SUL TRANSPONDER	<u>SQUAWKING (code)</u>	(codice) <u>SQUAWKING (codice)</u>
2.3.7 PER RICHIEDERE L'ATTIVAZIONE DEL DISPOSITIVO "IDENT"	SQUAWK [(code)] [AND] IDENT SQUAWK LOW SQUAWK NORMAL TRANSMIT ADS-B IDENT	SQUAWK [(codice)] [E] IDENT SQUAWK LOW SQUAWK NORMAL TRASMETTETE ADS-B IDENT
2.3.8 PER RICHIEDERE LA SOSPENSIONE TEMPORANEA DELLE OPERAZIONI DEL TRANSPONDER	SQUAWK STANDBY	SQUAWK STANDBY
2.3.9 PER RICHIEDERE IL CODICE DI EMERGENZA	SQUAWK MAYDAY [CODE SEVEN-SEVEN-ZERO-ZERO]	SQUAWK MAYDAY [CODICE SETTE-SETTE-ZERO-ZERO]
2.3.10 PER RICHIEDERE LA SOSPENSIONE DELLE OPERAZIONI DEL TRANSPONDER E/O DEL TRASMETTITORE ADS-B	STOP SQUAWK [TRANSMIT ADS-B ONLY] STOP ADS-B TRANSMISSION [SQUAWK (code) ONLY]	INTERROMPETE SQUAWK [TRASMETTETE SOLO ADS-B] INTERROMPETE TRASMISSIONE ADS-B [SQUAWK SOLO (codice)]
<i>Nota. – L'impiego in maniera indipendente del transponder Modo S e dell'ADS-B potrebbe non essere possibile su tutti gli aeromobili (es. laddove l'ADS-B è unicamente fornito mediante un "extended squitter" a 1090 MHz emesso dal transponder). In tali casi, gli aeromobili possono non essere in grado di attenersi alle istruzioni ATC relative alle operazioni ADS-B.</i>		
2.3.11 PER RICHIEDERE LA TRASMISSIONE DELL'ALTITUDINE-	SQUAWK CHARLIE TRANSMIT ADS-B ALTITUDE	SQUAWK CHARLIE TRASMETTETE ALTITUDINE



PRESSIONE		ADS-B
2.3.12 PER RICHIEDERE LA VERIFICA DEL REGOLAGGIO ALTIMETRICO E LA CONFERMA DEL LIVELLO	CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM ( <i>level</i> )	VERIFICATE REGOLAGGIO ALTIMETRO E CONFERMATE ( <i>livello</i> )
2.3.13 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, <i>or reason</i> )]	INTERROMPETE MODO CHARLIE, INDICAZIONI ERRATE  INTERROMPETE TRASMISSIONE ALTITUDINE ADS-B [(INDICAZIONI ERRATE, <i>o motivo</i> )]
2.3.14 PER RICHIEDERE LA VERIFICA DEL LIVELLO	CONFIRM ( <i>level</i> )	CONFERMATE ( <i>livello</i> )
2.3.15 IL CONTROLLORE RISCONTRA UNA DISCREPANZA TRA IL "LIVELLO SELEZIONATO" VISUALIZZATO E IL LIVELLO AUTORIZZATO	CHECK SELECTED LEVEL. CLEARED LEVEL IS ( <i>level</i> )  CHECK SELECTED LEVEL. CONFIRM CLIMBING ( <i>or</i> DESCENDING) TO ( <i>or</i> MAINTAINING) ( <i>level</i> )  <u>CLIMBING (<i>or</i> DESCENDING) TO (<i>or</i> MAINTAINING) (<i>level</i>)</u> <u>(appropriate information on selected level)</u>	VERIFICATE IL LIVELLO SELEZIONATO. IL LIVELLO AUTORIZZATO È ( <i>livello</i> )  VERIFICATE IL LIVELLO SELEZIONATO. CONFERMATE IN DISCESA ( <i>o</i> IN SALITA) A ( <i>o</i> MANTENENDO) ( <i>livello</i> )  <u>IN SALITA (<i>o</i> IN DISCESA) A (<i>o</i> MANTENENDO) (<i>livello</i>)</u> <u>(informazioni appropriate sul livello selezionato)</u>

*Nota. – Il controllore non dichiarerà in radiotelefonìa il valore del "Livello Selezionato" osservato sullo schermo radar*

### 3. FRASEOLOGIA ADS-C

#### 3.1 Fraseologia generale ADS-C

##### 3.1.1 DEGRADO ADS-C

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

ADS-C (*o* ADS-CONTRACT) FUORI SERVIZIO (*informazioni appropriate ove necessario*)

#### 4. FRASEOLOGIA PER L'ALLERTAMENTO

##### 4.1 Fraseologia per l'allertamento

4.1.1 AVVISO DI BASSA ALTITUDINE

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

*(nominativo aeromobile)* AVVISO DI BASSA ALTITUDINE, VERIFICATE IMMEDIATAMENTE LA VOSTRA ALTITUDINE, IL QNH È *(numero)* [*(unità di misura)*]. [L'ALTITUDINE MINIMA DI VOLO È *(altitudine)*]

4.1.2 ALLARME PER VICINANZA CON IL TERRENO

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

*(nominativo aeromobile)* ALLARME VICINANZA TERRENO, *(azione suggerita, se possibile)*

#### 5. FRASEOLOGIA PER GLI EQUIPAGGI DI VOLO E DI TERRA

##### 5.1 Fraseologia per gli equipaggi di volo e di terra

5.1.1 PROCEDURE PER LA MESSA IN MOTO (EQUIPAGGIO DI TERRA/CABINA)

[ARE YOU] READY TO START UP?

[SIETE] PRONTI ALLA MESSA IN MOTO?

STARTING NUMBER *(engine number(s))*

METTIAMO IN MOTO IL NUMERO *(numero(i) motore)*

*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.*

5.1.2 PROCEDURE PER IL PUSHBACK

...(equipaggio di terra/cabina)

ARE YOU READY FOR PUSHBACK?

SIETE PRONTI PER IL PUSHBACK?

READY FOR PUSHBACK

PRONTI PER IL PUSHBACK

CONFIRM BRAKES RELEASED

CONFERMATE FRENI SBLOCCATI

BRAKES RELEASED

FRENI SBLOCCATI



COMMENCING PUSHBACK

PUSHBACK COMPLETED

STOP PUSHBACK

CONFIRM BRAKES SET

BRAKES SET

DISCONNECT

DISCONNECTING, STAND BY FOR VISUAL AT YOUR LEFT (or RIGHT)

INIZIAMO IL PUSHBACK

PUSHBACK COMPLETATO

INTERROMPETE IL PUSHBACK

CONFERMATE FRENI INSERITI

FRENI INSERITI

DISCONNETTETE

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.*

## 5.2 Operazioni sghiacciamento/antighiaccio

5.2.1 PRIMA DI INIZIARE LA PROCEDURA SGHIACCIAMENTO/ANTIGHIACCIO (EQUIPAGGIO DI TERRA (DE-ICER) /CABINA)

STANDING BY TO DE-ICE. CONFIRM BRAKES SET AND TREATMENT REQUIRED

[AFFIRM] BRAKES SET, REQUEST (type of de/anti-icing treatment and areas to be treated);

HOLD POSITION AND CONFIRM AIRCRAFT CONFIGURED;

[AFFIRM] AIRCRAFT CONFIGURED, READY FOR DE-ICING;

DE-ICING STARTS NOW.

IN ATTESA DI SGHIACCIAMENTO. CONFERMATE FRENI INSERITI E TRATTAMENTO RICHIESTO

[AFFERMO] FRENI INSERITI, RICHIEDIAMO (tipo di trattamento sghiacciamento/antighiaccio e superfici da trattare)

MANTENETE POSIZIONE E CONFERMATE AEROMOBILE CONFIGURATO

[AFFERMO] AEROMOBILE CONFIGURATO, PRONTI PER SGHIACCIAMENTO

SGHIACCIAMENTO INIZIA ORA

...conferma della configurazione dell'aeromobile

5.2.2 SUBITO DOPO AVER CONCLUSO LA PROCEDURA SGHIACCIAMENTO/ANTIGHIACCIO



...per operazioni  
antighiaccio

DE-ICING ON (*areas treated*)  
COMPLETE. ADVISE WHEN  
READY FOR INFORMATION

SGHIACCIAMENTO SU (*superfici  
trattate*) COMPLETO. AVVISATE  
QUANDO PRONTI PER LE  
INFORMAZIONI

TYPE OF FLUID (*Type I or II or III  
or IV*);

TIPO DI LIQUIDO (Tipo I, II, III o  
IV)

HOLDOVER TIME STARTED AT  
(*time*);

TEMPO RESIDUO INIZIATO AI  
(*orario*)

ANTI-ICING CODE (*appropriate  
anti-icing code*)

CODICE ANTIGHIACCIO (*codice  
sghiacciamento appropriato*)

...per operazioni  
sghiacciamento/anti-  
ghiaccio in due fasi

*Nota. — Esempio di codice antighiaccio:*

*Una procedura sghiacciamento/antighiaccio la cui ultima fase è l'uso di una miscela al 75% di un liquido Tipo II al 25% di acqua, che inizia alle 13.35 locali, è registrata come segue:*

*TIPO II/75 13:35 (seguita dal nome completo del liquido antighiaccio)*

FINAL STEP STARTED AT (*time*)

FASE FINALE INIZIATA AI  
(*orario*)

...sghiacciamento/anti-  
ghiaccio completato

POST DE-ICING CHECK  
COMPLETED

VERIFICA POST  
SGHIACCIAMENTO  
COMPLETATA

PERSONNEL AND EQUIPMENT  
CLEAR OF AIRCRAFT

PERSONALE E  
EQUIPAGGIAMENTO LIBERI  
DALL'AEROMOBILE

### 5.2.3 OPERAZIONI ANOMALE

...per l'attivazione del  
sensore di prossimità  
degli ugelli a spruzzo

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

VI INFORMIAMO ATTIVAZIONE  
PROSSIMITÀ UGELLI SU (*punto  
significativo sull'aeromobile*)  
[NESSUN DANNO VISIBILE  
*oppure* DANNO OSSERVATO  
(*descrizione del danno*)]  
[RIPORTATE INTENZIONI]

...in caso di aeromobili  
in emergenza sulla  
piazzola sghiacciamento

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

EMERGENZA NELLA PIAZZOLA  
SGHIACCIAMENTO (*numero  
della piazzola antighiaccio*)  
[SPEGNETE I MOTORI *o*  
STANDBY PER ULTERIORI  
ISTRUZIONI]

**6. AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT (ATFM)**

**6.1 ATFM**

*Assegnazione del CTOT (calculated take-off time) a seguito di un SAM (slot allocation message)*

SLOT (*time*)

SLOT (*orario*)

*Cambio del CTOT a seguito di un SRM (slot revision message)*

REVISED SLOT (*time*)

SLOT REVISIONATO (*orario*)

*Cancellazione del CTOT a seguito di un SLC (slot cancellation message)*

SLOT CANCELLED, REPORT READY

SLOT CANCELLATO, RIPORTATE PRONTI

*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*)

*Cancellazione della sospensione del volo a seguito di un DES (de-suspension message)*

SUSPENSION CANCELLED, REPORT READY

SOSPENSIONE CANCELLATA, RIPORTATE PRONTI

*Negazione della messa in moto quando richiesta troppo in ritardo per rispettare il CTOT assegnato*

UNABLE TO APPROVE START-UP CLEARANCE DUE SLOT EXPIRED, REQUEST A NEW SLOT

IMPOSSIBILITATI APPROVARE LA MESSA IN MOTO CAUSA SLOT SCADUTO, RICHIEDETE UN NUOVO SLOT

*Negazione della messa in moto quando richiesta troppo in anticipo per rispettare il CTOT assegnato*

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*)



**7. FRASEOLOGIA DEL SERVIZIO INFORMAZIONI VOLO AEROPORTUALE**

*Nota. – La fraseologia riportata di seguito è tratta dal documento EUROCONTROL “Manual for Aerodrome Flight Information Service (AFIS)”, Edizione 1.0.*

**7.1 Fraseologia riguardante la fornitura del servizio**

**7.1.1 INFORMAZIONI DI TRAFFICO**

...per fornire informazioni di traffico

TRAFFIC (*information*)

TRAFFICO (*informazioni*)

NO REPORTED TRAFFIC

NESSUN TRAFFICO RIPORTATO

...per accusare il ricevuto alle informazioni di traffico

LOOKING OUT

PRESTIAMO ATTENZIONE

TRAFFIC IN SIGHT

TRAFFICO IN VISTA

NEGATIVE CONTACT [reasons]

CONTATTO NEGATIVO [motiv]

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

TRAFFICO [ADDIZIONALE] VERSO (*direzione*) (*tipo di aeromobile*) (*livello*) STIMATO (o SU) (*punto significativo*) AI (*orario*)

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

TRAFFICO È PALLONE(I) LIBERO(I) NON PILOTATO(I) (*classificazione*), ERA [o STIMATO] SU (*località*) AI (*orario*) RIPORTATO(I) A (*livello(i)*) [o LIVELLO SCONOSCIUTO] IN MOVIMENTO VERSO (*direzione*) (*altre eventuali informazioni pertinenti*)

**7.1.2 CONDIZIONI METEOROLOGICHE**

[SURFACE] WIND (*number*) DEGREES (*speed*) (*unit*)

VENTO [AL SUOLO] (*numero*) GRADI (*intensità*) (*unità di misura*)

WIND AT (*level*) (*number*) DEGREES (*number*) KNOTS

VENTO A (*livello*) (*numero*) GRADI (*numero*) NODI

VISIBILITY (*distance*) KILOMETRES (o METRES) [*direction*]

VISIBILITÀ (*distanza*) CHILOMETRI (o METRI) [*direzione*]

RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY (*number*)]

PORTATA VISUALE DI PISTA (o RVR) [PISTA (*numero*)]





...per rilevamenti multipli della RVR

...nel caso in cui l'informazione RVR non sia disponibile su qualunque posizione, tale informazione sarà inclusa nell'appropriata sequenza

*(distance)* METRES

RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY *(number)*] NOT AVAILABLE (or NOT REPORTED)

TOUCHDOWN *(distance)* METRES, MIDPOINT *(distance)* METRES, STOP END *(distance)* METRES

RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY *(number)*] *(first position) (distance) (units), (second position) (distance) (units), (third position) (distance) (units)*

RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY *(number)*] *(first position) (distance) (units), (second position) NOT AVAILABLE, (third position) (distance) (units)*

PRESENT WEATHER *(details)*

CLOUD *(amount, [(type)] and height of base)* FEET (or SKY CLEAR)

CAVOK

TEMPERATURE [MINUS] *(number)* (and/or DEW POINT [MINUS] *(number)*)

QNH (or QFE) *(number)* [units]

*(aircraft type)* REPORTED *(description)* ICING (o TURBULENCE) [IN CLOUD] *(area) (time)*

REPORT FLIGHT CONDITIONS

*(distanza)* METRI

PORTATA VISUALE DI PISTA (o RVR) [PISTA *(numero)*] NON DISPONIBILE (o NON RIPORTATA)

TOUCHDOWN *(distanza)* METRI, MIDPOINT *(distanza)* METRI, STOP END *(distanza)* METRI

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)*

PORTATA VISUALE DI PISTA (o RVR) [PISTA *(numero)*] *(prima posizione) (distanza) (unità di misura), (seconda posizione) NON DISPONIBILE, (terza posizione) (distanza) (unità di misura)*

TEMPO PRESENTE *(dettagli)*

NUBI *(quantità, [(tipo)] e altezza della base)* PIEDI (o CIELO SERENO)

CAVOK

TEMPERATURA [MENO] *(numero)* (e/o PUNTO DI RUGIADA [MENO] *(numero)*)

QNH (o QFE) *(numero)* [unità di misura]

*(tipo di aeromobile)* HA RIPORTATO *(descrizione)* FORMAZIONE DI GHIACCIO (o TURBOLENZA) [IN NUBE] *(area) (orario)*

RIPORTATE LE CONDIZIONI DI



		VOLO
<p>7.1.3 RIPORTI ADDIZIONALI</p> <p>...per richiedere un riporto a distanza o posizione specificata</p> <p>...per richiedere un riporto della posizione attuale</p>	<p>REPORT PASSING (<i>significant point</i>)</p> <p>REPORT (<i>distance</i>) MILES (GNSS or DME or TACAN) FROM (<i>name of DME or TACAN station</i>) (<i>or significant point</i>)</p> <p><u>(<i>distance</i>) MILES (GNSS or DME or TACAN) FROM (<i>name of DME or TACAN station</i>) (<i>or significant point</i>)</u></p> <p>REPORT PASSING (<i>three digit</i>) RADIAL (<i>name of VOR or TACAN</i>) VOR or TACAN</p> <p>REPORT (GNSS or DME or TACAN) DISTANCE FROM (<i>name of DME or TACAN station</i>) (<i>or significant point</i>)</p> <p><u>(<i>distance</i>) MILES (GNSS or DME or TACAN) FROM (<i>name of DME or TACAN station</i>) (<i>or significant point</i>)</u></p> <p><i>Nota. – Queste trasmissioni effettuate dall'AFIU sono considerate richieste e non costituiscono un'informazione.</i></p>	<p>RIPORTATE PASSANDO (<i>punto significativo</i>)</p> <p>RIPORTATE (<i>distanza</i>) MIGLIA (GNSS or DME o TACAN) DA (<i>nominativo della stazione DME o TACAN</i>) (<i>o punto significativo</i>)</p> <p><u>(<i>distanza</i>) MIGLIA (GNSS o DME o TACAN) DA (<i>nominativo della stazione DME o TACAN</i>) (<i>o punto significativo</i>)</u></p> <p>RIPORTATE PASSANDO RADIALE (<i>tre cifre</i>) (<i>nominativo del VOR o TACAN</i>) VOR o TACAN</p> <p>RIPORTATE DISTANZA (GNSS o DME o TACAN) DA (<i>nominativo della stazione DME o TACAN</i>) (<i>o punto significativo</i>)</p> <p><u>(<i>distanza</i>) MIGLIA (GNSS o DME o TACAN) DA (<i>nominativo della stazione DME o TACAN</i>) (<i>o punto significativo</i>)</u></p>
<p>7.1.4 INFORMAZIONI DI AEROPORTO</p>	<p>[(<i>location</i>)] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (<i>number</i>) (<i>condition</i>)</p> <p>[(<i>location</i>)] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (<i>number</i>) NOT CURRENT</p> <p>LANDING SURFACE (<i>condition</i>)</p> <p>CAUTION CONSTRUCTION WORK (<i>location</i>)</p> <p>CAUTION (<i>specify reasons</i>) RIGHT (<i>or LEFT</i>), (<i>or BOTH SIDES</i>) OF RUNWAY [<i>number</i>]</p>	<p>[(<i>ubicazione</i>)] CONDIZIONI SUPERFICIE PISTA (<i>numero</i>) (<i>condizioni</i>)</p> <p>[(<i>ubicazione</i>)] CONDIZIONI SUPERFICIE PISTA (<i>numero</i>) NON AGGIORNATE</p> <p>SUPERFICIE DI ATTERRAGGIO (<i>condizioni</i>)</p> <p>ATTENZIONE PER LAVORI DI COSTRUZIONE (<i>ubicazione</i>)</p> <p>ATTENZIONE (<i>ragione specifica</i>) A DESTRA (<i>o SINISTRA</i>), (<i>o SU ENTRAMBI I LATI</i>) DELLA PISTA (<i>numero</i>)</p>

A



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. ESTIMATED  
SURFACE FRICTION GOOD (or  
MEDIUM TO GOOD, or MEDIUM,  
or MEDIUM TO POOR, or POOR)

BRAKING ACTION REPORTED  
BY (*aircraft type*) AT (*time*)  
GOOD (or MEDIUM TO GOOD,  
or MEDIUM, or MEDIUM TO  
POOR, or POOR)

RUNWAY (or TAXIWAY)  
(*number*) WET [or STANDING  
WATER, or SNOW REMOVED  
(*length and width as applicable*),  
or TREATED, or COVERED  
WITH PATCHES OF DRY SNOW  
(or WET SNOW, or  
COMPACTED SNOW, or SLUSH,  
or FROZEN SLUSH, or ICE, or  
WET ICE, or ICE UNDERNEATH,  
or ICE AND SNOW, or SNOW  
DRIFTS, or FROZEN RUTS AND  
RIDGES)]

ATTENZIONE LAVORI IN  
CORSO (o OSTRUZIONE)  
(*posizione ed ogni consiglio utile*)

RIPORTO DI PISTA DELLE  
(*orario di osservazione*) PISTA  
(*numero*) (*tipo di precipitazione*)  
FINO A (*spessore del deposito*)  
MILLIMETRI. ADERENZA  
STIMATA DELLA SUPERFICIE  
BUONA (o DA MEDIA A BUONA,  
o MEDIA, o DA MEDIA A  
SCARSA, o SCARSA)

AZIONE FRENANTE RIPORTATA  
DA (*tipo di aeromobile*) AI (*orario*)  
BUONA (o DA MEDIA A BUONA,  
o MEDIA, o DA MEDIA A  
SCARSA, o SCARSA)

PISTA (o VIA DI RULLAGGIO)  
(*numero*) BAGNATA [o ACQUA  
STAGNANTE, o NEVE RIMOSSA  
(*lunghezza e larghezza come  
applicabile*), o TRATTATA, o  
COPERTA CON CHIAZZE DI  
NEVE SECCA (o NEVE  
BAGNATA, o NEVE COMPATTA,  
o NEVE MISTA AD ACQUA, o  
NEVE MISTA AD ACQUA  
GHIACCIATA, o GHIACCIO, o  
GHIAGGIO BAGNATO, o  
GHIACCIO SOTTOSTANTE, o  
GHIACCIO E NEVE, o CUMULI  
DI NEVE, o SOLCHI E CRESTE  
GHIACCiate)]



	<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>AFIU 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 GHIACCiate)]</p> <p>L'AFIU OSSERVA (informazioni meteo)</p> <p>UN PILOTA RIPORTA (informazioni meteo)</p>
7.1.5 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>

## 7.2 Fraseologia utilizzata su e nelle vicinanze dell'aeroporto

7.2.1 IDENTIFICAZIONE DEGLI AEROMOBILI

SHOW LANDING LIGHTS

ACCENDETE LE LUCI DI ATTERRAGGIO

7.2.2 ACCUSA DI RICEVUTO CON MEZZI VISIBILI

ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS (or RUDDER)

ACCUSATE IL RICEVUTO MUOVENDO GLI ALETTONI (o IL TIMONE)



	ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS	ACCUSATE IL RICEVUTO BATTENDO LE ALI
	ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS	ACCUSATE IL RICEVUTO LAMPEGGIANDO LE LUCI DI ATTERRAGGIO
7.2.3 PROCEDURE PER LA MESSA IN MOTO		
...per richiedere la messa in moto	<u>[aircraft location] REQUEST START UP</u>	<u>[posizione aeromobile] RICHIEDIAMO MESSA IN MOTO</u>
	<u>[aircraft location] REQUEST START UP, INFORMATION (ATIS identification)</u>	<u>[posizione aeromobile] RICHIEDIAMO MESSA IN MOTO, INFORMAZIONI (identificazione emissione ATIS)</u>
...sugli aeroporti dove l'AFIS può gestire la messa in moto	START UP APPROVED	MESSA IN MOTO APPROVATA
	START UP AT (time)	MESSA IN MOTO AI (orario)
...sugli aeroporti dove l'AFIS non può gestire la messa in moto	START UP AT OWN DISCRETION	MESSA IN MOTO A DISCREZIONE
	EXPECT DEPARTURE (time) START UP AT OWN DISCRETION	ASPETTATEVI LA PARTENZA AI (orario) MESSA IN MOTO A DISCREZIONE
	START UP AT OWN DISCRETION (local information)	MESSA IN MOTO A DISCREZIONE (informazioni locali)
7.2.4 PROCEDURE PER IL PUSH-BACK		
Nota. — Quando prescritto dalle procedure locali, l'autorizzazione per il pushback dovrebbe essere ottenuta dall'AFIU	<u>[aircraft location] REQUEST PUSHBACK</u>	<u>[posizione aeromobile] RICHIEDIAMO PUSHBACK</u>
	PUSHBACK AT OWN DISCRETION	PUSHBACK A DISCREZIONE
	EXPECT (number) MINUTES DELAY DUE (reason)	ASPETTATEVI (numero) MINUTI DI RITARDO CAUSA (motivo)
7.2.5 RULLAGGIO	<u>READY TO TAXI (position)</u>	<u>PRONTI AL RULLAGGIO (posizione)</u>
	[TRAFFIC (details)] [AERODROME CONDITIONS]	[TRAFFICO (dettagli)] [CONDIZIONI DELL'AEROPORTO]



	<p>(<i>details</i>)] RUNWAY (<i>number</i>)</p> <p><u>WILL TAXI TO HOLDING POINT</u> (<i>name</i>) [RUNWAY (<i>number</i>)] VIA TAXIWAY (<i>name</i>)</p> <p><u>HOLDING</u></p>	<p>(<i>dettagli</i>)] PISTA (<i>numero</i>)</p> <p><u>RULLEREMO AL PUNTO</u> ATTESA (<i>nome</i>) [PISTA (<i>numero</i>)] VIA DI RULLAGGIO (<i>nome</i>)</p> <p><u>MANTENIAMO</u></p>
7.2.6 RILANCIO DELLE AUTORIZZAZIONI	<p>...AFIU</p> <p>(<i>ATC unit call sign</i>) CLEARS (<i>details of clearance</i>)</p>	<p>(<i>nominativo ente ATC</i>) AUTORIZZA (<i>dettagli</i> <i>dell'autorizzazione</i>)</p>
...per conferma o meno del <i>read back</i>	[THAT IS] CORRECT ( <i>or</i> NEGATIVE) [I SAY AGAIN] ( <i>as</i> <i>appropriate</i> )	[È] CORRETTO ( <i>o</i> NEGATIVO) [RIPETO] ( <i>a seconda dei casi</i> )
7.2.7 DECOLLO	<p>[REPORT READY]</p> <p><u>READY FOR DEPARTURE</u></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] [<i>or</i> RUNWAY (<i>number</i>) OCCUPIED (<i>or</i> BLOCKED) BY (<i>aircraft or</i> <i>vehicles or persons</i>)] [REPORT AIRBORNE]</p> <p><u>HOLDING</u></p> <p><u>WILL LINE UP RUNWAY</u> (<i>number</i>) [VIA BACKTRACK]</p> <p><u>WILL TAKE OFF RUNWAY</u> (<i>number</i>)</p>	<p>[RIPORTATE PRONTI]</p> <p><u>PRONTI PER LA PARTENZA</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] [<i>o</i> PISTA (<i>numero</i>) OCCUPATA (<i>o</i> BLOCCATA) DA (<i>aeromobile o veicoli o persone</i>)] [RIPORTATE IN VOLO]</p> <p><u>MANTENIAMO</u></p> <p><u>CI ALLINEEREMO PISTA</u> (<i>numero</i>) [VIA BACKTRACK]</p> <p><u>DECOLLEREMO PISTA</u> (<i>numero</i>)</p>
7.2.8 DOPO IL DECOLLO	<p>...per richiedere l'orario di <i>involo</i></p> <p>REPORT AIRBORNE</p> <p>AIRBORNE (<i>time</i>)</p> <p>AFTER PASSING (<i>level</i>) (<i>contact</i>)</p>	<p>RIPORTATE IN VOLO</p> <p>IN VOLO AI (<i>orario</i>)</p> <p>DOPO AVER ATTRAVERSATO</p>



	<i>instructions</i>	<i>(livello) (istruzioni di contatto)</i>
7.2.9 INGRESSO NEL CIRCUITO DI TRAFFICO DI AEROPORTO	<u>[aircraft type] (position) (level) FOR LANDING</u>  ROGER [(direction of circuit in use)] [RUNWAY (number)] [SURFACE] WIND (direction and speed) (units) [TEMPERATURE [MINUS] (number)] QNH (or QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (details)]	<u>[tipo di aeromobile] (posizione) (livello) PER ATTERRAGGIO</u>  RICEVUTO [(direzione del circuito in uso)] [PISTA (numero)] VENTO [AL SUOLO] (direzione e intensità) (nodi) [TEMPERATURA [MENO] (numero)] QNH (o QFE) (numero) [(unità di misura)] [TRAFFICO (dettagli)]
... quando sono disponibili le informazioni ATIS	<u>(aircraft type) (position) (level) INFORMATION (ATIS identification) FOR LANDING</u>  ROGER (circuit in use) [RUNWAY (number)] QNH (or QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (details)]	<u>(tipo di aeromobile) (posizione) (livello) INFORMAZIONI (identificazione ATIS) PER ATTERRAGGIO</u>  RICEVUTO (circuito in uso) [PISTA (numero)] QNH (o QFE) (numero) [(unità di misura)] [TRAFFICO (dettagli)]
7.2.10 NEL CIRCUITO	<u>(position in circuit, e.g. DOWNWIND/FINAL)</u>  ROGER [RUNWAY (number) FREE] or [TRAFFIC (detail) [additional information if required]]	<u>(posizione in circuito, es. SOTTOVENTO/FINALE)</u>  RICEVUTO [PISTA (numero) LIBERA] o [TRAFFICO (dettagli) [informazioni aggiuntive se previsto]]
7.2.11 AVVICINAMENTO  <i>Nota. – Il riporto “LONG FINAL” (LUNGO FINALE) è effettuato quando l’aeromobile vira per l’avvicinamento finale ad una distanza superiore a 7 km (4 NM) dal contatto o quando un aeromobile in avvicinamento diretto si trova a 15 km (8 NM) dal contatto. In entrambi i casi, è richiesto un riporto “FINAL” (FINALE) a 7 km (4 NM) dal contatto.</i>	REPORT BASE (or FINAL, or LONG FINAL)  <u>BASE [or FINAL, or LONG FINAL]</u>  TRAFFIC (details)	RIPORTATE BASE (o FINALE, o LUNGO FINALE)  <u>BASE [o FINALE, o LUNGO FINALE]</u>  TRAFFICO (dettagli)

7.2.12 INFORMAZIONI  
AGLI AEROMOBILI

... se il pilota ha richiesto l'ispezione visiva del carrello di atterraggio

... turbolenza di scia

... scarico dei reattori sul piazzale o sulle vie di rullaggio

... flusso delle eliche

7.2.13 LIBERANDO LA  
PISTA E COMUNI-  
CAZIONI DOPO  
L'ATTERRAGGIO

NO REPORTED TRAFFIC  
RUNWAY (*number*)

(*traffic information*) RUNWAY  
(*number*) FREE [*or* RUNWAY  
(*number*) OCCUPIED BY  
(*aircraft, vehicle, persons or  
obstruction*)]

WILL LAND [RUNWAY (*number*)]

GOING AROUND

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)

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

CAUTION JET BLAST

CAUTION SLIPSTREAM

TAXIWAY (*name*) AVAILABLE  
TO APRON (STAND)

YOUR STAND (*or* GATE)  
(*designation*)

NESSUN TRAFFICO  
RIPORTATO PISTA (*numero*)

(*informazioni di traffico*) PISTA  
(*numero*) LIBERA [*o* PISTA  
(*numero*) OCCUPATA DA  
(*aeromobile, veicolo, persone o  
ostruzione*)]

ATTERREREMO [PISTA  
(*numero*)]

RIATTACCHIAMO

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)

ATTENZIONE TURBOLENZA DI  
SCIA [DA (*tipo aeromobile*) IN  
ARRIVO (*o* PARTENZA)]  
[*informazioni aggiuntive come  
previsto*]

ATTENZIONE JET BLAST

ATTENZIONE FLUSSO ELICHE

TAXIWAY (*nome*) DISPONIBILE  
PER PIAZZALE (STAND)

VOSTRO STAND (*o* GATE)  
(*denominazione*)



## 8. FRASEOLOGIE VARIE

### 8.1 Coordinamento tra enti ATS

#### 8.1.1 STIMATI E REVISIONI

a) ESTIMATE [ <i>direction of flight</i> ] ( <i>aircraft call sign</i> ) [SQUAWKING ( <i>SSR code</i> )] ( <i>type</i> ) ESTIMATED ( <i>significant point</i> ) ( <i>time</i> ) ( <i>level</i> ) (or DESCENDING FROM ( <i>level</i> ) TO ( <i>level</i> )) [SPEED ( <i>filed TAS</i> )] ( <i>route</i> ) [REMARKS]	a) STIMATO [ <i>direzione di volo</i> ] ( <i>nominativo aeromobile</i> ) [SQUAWKING ( <i>codice SSR</i> )] ( <i>tipo</i> ) STIMATO ( <i>punto significativo</i> ) ( <i>orario</i> ) ( <i>livello</i> ) (o IN DISCESA DA ( <i>livello</i> ) [VELOCITÀ ( <i>TAS pianificata</i> )] ( <i>rotta</i> ) [NOTE]
--	---

...ente che trasmette

b) ESTIMATE (*significant point*)  
ON (*aircraft call sign*)

b) STIMATO (*punto significativo*)  
DI (*nominativo aeromobile*)

...risposta dell'ente che riceve (se i dettagli del piano di volo non sono disponibili)

c) NO DETAILS

c) NESSUN DETTAGLIO

...risposta dell'ente che riceve (se i dettagli del piano di volo sono disponibili)

(*aircraft type*) (*destination*)

(*tipo aeromobile*) (*destinazione*)

...risposta dell'ente che trasmette

[SQUAWKING (*SSR code*)]  
[ESTIMATED] (*significant point*)  
(*time*) AT (*level*)

[SQUAWKING (*codice SSR*)]  
[STIMATO] (*punto significativo*)  
(*orario*) A (*livello*)

Nota. – Nel caso in cui i dettagli del Piano di Volo non siano disponibili, la stazione ricevente risponde al punto b) con "NO DETAILS (NESSUN DETTAGLIO)" e la stazione trasmittente comunica lo stimato completo come al punto a).

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*)

STIMATO PALLONE(I) LIBERO(I)  
SENZA EQUIPAGGIO  
(*identificazione e classificazione*)  
STIMATO SU (*luogo*) AI (*orario*)  
LIVELLO RIPORTATO(I) (*cifra/e*)  
[o LIVELLO DI VOLO  
SCONOSCIUTO] IN MOVIMENTO  
(*direzione*) VELOCITÀ AL SUOLO  
STIMATA (*cifra*) (*altre eventuali informazioni pertinenti*)

REVISION (*aircraft call sign*)  
(*details as necessary*)

REVISIONE (*nominativo aeromobile*) (*dettagli come necessario*)

8.1.2 TRASFERIMENTO  
DI CONTROLLO

REQUEST RELEASE OF  
*(aircraft call sign)*

*(aircraft call sign)* RELEASED  
[AT *(time)*]  
[*conditions/restrictions*]

IS *(aircraft call sign)* RELEASED  
[FOR CLIMB *(or DESCENT)*]?

*(aircraft call sign)* NOT  
RELEASED [UNTIL *(time or*  
*significant point)*]

UNABLE *(aircraft call sign)*  
[TRAFFIC IS *(details)*]

RICHIEDIAMO RILASCIO DI  
*(nominativo aeromobile)*

*(nominativo aeromobile)*  
RILASCIATO [AI *(orario)*]  
[*condizioni/restrizioni*]

*(nominativo aeromobile)* È  
RILASCIATO [PER LA SALITA (o  
LA DISCESA)]?

*(nominativo aeromobile)* NON È  
RILASCIATO [FINO AI *(orario)* o  
A *(punto significativo)*]

IMPOSSIBILITATI *(nominativo*  
*aeromobile)* [IL TRAFFICO È  
*(dettagli)*]

8.1.3 CAMBIAMENTO  
DELL'AUTORIZZA-  
ZIONE

MAY WE CHANGE  
CLEARANCE OF *(aircraft call*  
*sign)* TO *(details of alteration*  
*proposed)*?

AGREED TO *(alteration of*  
*clearance)* OF *(aircraft call sign)*

UNABLE *(aircraft call sign)*

UNABLE *(desired route, level,*  
*etc.)* [FOR *(aircraft call sign)*]  
[DUE *(reason)*] *(alternative*  
*clearance proposed)*

POSSIAMO CAMBIARE  
L'AUTORIZZAZIONE DI  
*(nominativo aeromobile)* CON  
*(dettagli della modifica proposta)*?

CONCORDIAMO CON *(modifica*  
*dell'autorizzazione)* DI  
*(nominativo aeromobile)*

IMPOSSIBILITATI *(nominativo*  
*aeromobile)*

IMPOSSIBILITATI *(rotta, livello*  
*desiderati, ecc.)* [PER  
*(nominativo aeromobile)*]  
[CAUSA *(motivo)*] *(autorizzazione*  
*alternativa proposta)*

8.1.4 RICHIESTA DI  
APPROVAZIONE

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

*(aircraft call sign)* REQUEST  
APPROVED [(*restriction if any*)]

*(aircraft call sign)* UNABLE  
*(alternative instructions)*

RICHIESTA DI APPROVAZIONE  
*(nominativo aeromobile)*  
PARTENZA STIMATA DA *(punto*  
*significativo)* AI *(orario)*

*(nominativo aeromobile)*  
RICHIESTA APPROVATA  
[(*eventuali restrizioni*)]

*(nominativo aeromobile)*  
IMPOSSIBILITATI *(istruzioni*  
*alternative)*



8.1.5 INBOUND RELEASE	[INBOUND RELEASE] ( <i>aircraft call sign</i> ) [SQUAWKING ( <i>SSR code</i> )] ( <i>type of aircraft</i> ) FROM ( <i>departure point</i> ) RELEASED AT ( <i>significant point, or time, or level</i> ) CLEARED TO AND ESTIMATING ( <i>clearance limit</i> ) ( <i>time</i> ) AT ( <i>level</i> ) [EXPECTED APPROACH TIME ( <i>time</i> ) (or NO DELAY EXPECTED)] CONTACT AT ( <i>time</i> )	[INBOUND RELEASE] ( <i>nominativo aeromobile</i> ) [SQUAWKING ( <i>codice SSR</i> )] ( <i>tipo aeromobile</i> ) DA ( <i>punto di partenza</i> ) RILASCIATO SU ( <i>punto significativo</i> ), o Al ( <i>orario</i> ), o A ( <i>livello</i> ) AUTORIZZATO A ( <i>limite autorizzazione</i> ) CHE STIMA ( <i>orario</i> ) A ( <i>livello</i> ) [ORARIO PREVISTO DI AVVICINAMENTO ( <i>orario</i> ) (o NESSUN RITARDO PREVISTO)] CONTATTO Al ( <i>orario</i> )
8.1.6 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> ) [SQUAWKING ( <i>codice SSR</i> )] POSIZIONE ( <i>posizione aeromobile</i> ) ( <i>livello</i> )
8.1.7 PRONTEZZA DELL'AUTORIZZAZIONE	EXPEDITE CLEARANCE ( <i>aircraft call sign</i> ) EXPECTED DEPARTURE FROM ( <i>place</i> ) AT ( <i>time</i> )  EXPEDITE CLEARANCE ( <i>aircraft call sign</i> ) [ESTIMATED] OVER ( <i>place</i> ) AT ( <i>time</i> ) REQUESTS ( <i>level or route, etc.</i> )	ACCELERATE AUTORIZZAZIONE ( <i>nominativo aeromobile</i> ) DECOLLO PREVISTO DA ( <i>località</i> ) Al ( <i>orario</i> )  ACCELERATE AUTORIZZAZIONE ( <i>nominativo aeromobile</i> ) [STIMATO] SU ( <i>località</i> ) Al ( <i>orario</i> ) RICHIEDE ( <i>livello o rotta, ecc.</i> )
8.1.8 OPERAZIONI RVSM  ... per integrare verbalmente i messaggi di stimato di aeromobili non approvati RVSM o un messaggio di scambio automatico dati che non includa automaticamente il Campo 18 del piano di volo  ... per comunicare la causa di una contingenza di un aeromobile impossibilitato a condurre operazioni RVSM per turbolenza forte o altri fenomeni	NEGATIVE RVSM [( <i>supplementary information, e.g. State aircraft</i> )]  UNABLE RVSM DUE TURBULENCE (o EQUIPMENT, <i>as applicable</i> )	NEGATIVO RVSM [( <i>informazioni supplementari, es. aeromobile di Stato</i> )]  IMPOSSIBILITATO RVSM CAUSA TURBOLENZA (o EQUIPAGGIAMENTO, <i>come applicabile</i> )



meteorologici d'intensità severa o avaria all'apparato, a seconda dei casi

## 8.2 Informazioni sulla presenza di *wind-shear*

...per informare della presenza di *wind shear* riportata da un aeromobile

AT (*time*) DEPARTING (or LANDING) (*aircraft type*) REPORTED WINDSHEAR AT (*level*). AIRSPEED LOSS (*number*) KNOTS, STRONG (or MEDIUM or WEAK), RIGHT (or LEFT) DRIFT

Al (*orario*) (*tipo di aeromobile*) IN DECOLLO (o IN ATTERRAGGIO) HA RIPORTATO WINDSHEAR A (*livello*). PERDITA DI VELOCITÀ ALL'ARIA (*numero*) NODI, FORTE (o MEDIA o DEBOLE), DERIVA A DESTRA (o SINISTRA)

## 8.3 Servizi di emergenza aeroportuale

...per comunicare il livello dei servizi di emergenza aeroportuale

(*aerodrome operator*) REPORTS RESCUE AND FIRE FACILITIES REDUCED TO CATEGORY (*number*) (or NO RESCUE AND FIRE FACILITIES AVAILABLE)

(*operatore aeroportuale*) RIPORTA LIVELLO ANTINCENDIO RIDOTTO A CATEGORIA (*numero*) (o NESSUN SERVIZIO ANTINCENDIO DISPONIBILE)

## 8.4 Piano di volo presentato in volo

...per aprire un piano di volo durante il volo

(*posizione*) (*livello*) REQUEST FILE [ABBREVIATED] FLIGHT PLAN

(*posizione*) (*livello*) RICHIEDIAMO APERTURA PIANO DI VOLO [ABBREVIATO]

READY TO COPY

PRONTI A COPIARE

...per chiudere un piano di volo durante il volo

(*arrival report*) CLOSING FLIGHT PLAN

(*riporto di arrivo*) CHIUDIAMO PIANO DI VOLO

...per chiudere un piano di volo abbreviato durante il volo

(*posizione*) (*livello*) CLOSING [ABBREVIATED] FLIGHT PLAN

(*posizione*) (*livello*) CHIUDIAMO PIANO DI VOLO [ABBREVIATO]

[ABBREVIATED] FLIGHT PLAN CLOSED AT (*time*)

PIANO DI VOLO [ABBREVIATO] CHIUSO AI (*orario*)



APPENDICE 2 ALL'ALLEGATO

**1. FRASEOLOGIA RADIOTELEFONICA MILITARE**

*Nota. – La fraseologia di seguito riportata, tratta dai documenti dell'Aeronautica Militare, è utilizzata dai controllori militari del traffico aereo e dagli equipaggi degli aeromobili militari nonché, laddove applicabile, dagli equipaggi degli aeromobili delle ditte aeronautiche nazionali in volo di collaudo e sperimentazione, in aggiunta e congiuntamente alla fraseologia standard. Tale fraseologia dovrebbe essere conosciuta anche dagli equipaggi degli aeromobili civili che operano all'interno degli spazi aerei dove i servizi di traffico aereo sono forniti dall'Aeronautica Militare e sugli aeroporti militari aperti al traffico aereo civile.*

**1.1 Fraseologia per la discesa a bassissima quota**

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

**1.2 Fraseologia per autorizzazioni all'atterraggio per le formazioni**

Quando i singoli elementi 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.

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



[(intentions)]

GIÙ [(intenzioni)]

...autorizzazione al numero due

(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)

**1.3 Sistemi di arresto**

**1.3.1 SISTEMI DI ARRESTO A BARRIERA**

...per indicare che la barriera è stata alzata

BARRIER UP

BARRIERA IN POSIZIONE

...per indicare che la barriera è abbassata

BARRIER DOWN

BARRIERA ABBASSATA

...per richiedere la barriera in una specifica posizione

REQUEST BARRIER UP [or DOWN]

RICHIEDIAMO BARRIERA IN POSIZIONE [o ABBASSATA]

...per indicare che la barriera è nella posizione di attesa e che può essere attivata a comando

BARRIER STAND BY

BARRIERA IN STAND BY

...per indicare che la barriera non è disponibile

BARRIER UNSERVICEABLE

BARRIERA NON DISPONIBILE

...per richiedere il sistema di arresto o per indicare l'avvenuto impegno dello stesso

BARRIER, BARRIER, BARRIER

BARRIER, BARRIER, BARRIER

*Nota 1. – La barriera NON deve essere attivata nel caso in cui sia richiesta da un aeromobile per il quale le competenti Autorità Militari abbiano stabilito che un impegno della barriera stessa possa costituire un pericolo inaccettabile per l'aeromobile e/o per i suoi occupanti.*

...per richiedere lo stato della barriera

REQUEST BARRIER STATE

CHIEDIAMO LO STATO DELLA BARRIERA

**1.3.2 SISTEMI DI ARRESTO A CAVO**

...per indicare che il cavo è in posizione e pronto

[OVERRUN (or APPROACH)] CABLE UP

CAVO [FINE (o INIZIO) PISTA] IN POSIZIONE

A



...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)]

*Nota 2. – La posizione del cavo (inizio o fine pista) e l'attivazione dello stesso (in posizione, abbassato o sganciato), presso alcune Forze Armate alleate può essere definita utilizzando fraseologie diverse. In considerazione del fatto che le richieste di informazioni relative al cavo d'arresto potrebbero svolgersi nelle concitate fasi di una emergenza, di seguito si riportano alcune espressioni relative ai cavi d'arresto ed il relativo significato:*

- DEPARTURE END CABLE (cavo a fine pista);
- LONG FIELD GEAR (cavo a fine pista);
- APPROACH END CABLE (cavo ad inizio pista);
- SHORT FIELD GEAR (cavo ad inizio pista);
- RIGGED AND UP (in posizione);
- RIGGED AND DOWN (abbassato);
- SPREAD (abbassato);
- OUT OF BATTERY (sganciato).

...per richiedere il sistema di arresto o per indicare l'avvenuto aggancio

CABLE, CABLE, CABLE

CABLE, CABLE, CABLE

...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

GEAR AND HOOK DOWN

CARRELLO E GANCIO GIÙ

...per indicare la posizione del cavo (ed il tipo, se richiesto), nel caso non sia pubblicato

[type of cable] CABLE (distance from threshold) FEET (if available or specifically requested, also in meters) FROM THRESHOLD

CAVO [tipo di cavo] (distanza dalla soglia) PIEDI (se disponibile o specificamente richiesto, anche in metri) DALLA SOGLIA

nelle pubblicazioni di informazioni aeronautiche, se richiesto o se il pilota si dimostra non familiare con l'aeroporto

RUNWAY (*number*)

(*numero*)

**1.3.3 CHIUSURA E APERTURA PISTA A SEGUITO DI INGAGGIO DEI SISTEMI DI ARRESTO**

...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 indicazioni aggiornate sulla disponibilità dei sistemi di arresto*]

**1.4 Circuito jet**

**1.4.1 INSERIMENTO NEL CIRCUITO JET (OVERHEAD PATTERN)**

...nel caso sia necessario specificare il livello a cui effettuare il circuito e/o la direzione dell'apertura (se non standard)

JOIN INITIAL RUNWAY (*number*)

INSERITEVI ALL'INIZIALE PISTA (*numero*)

PATTERN ALTITUDE (*number*) FEET [RIGHT HAND BREAK]

ALTITUDINE CIRCUITO (*numero*) PIEDI [APERTURA A DESTRA]

REPORT INITIAL

RIPORTATE INIZIALE

**1.4.2 SUL PUNTO INIZIALE**

...nel caso sia necessario, per motivi di traffico, richiedere una modifica del circuito

(*aircraft call sign*) INITIAL

(*nominativo aeromobile*) INIZIALE

TRAFFIC (*information regarding departing or traffic in circuit*)

TRAFFICO (*informazioni sul traffico in partenza o nel circuito*)

BREAK AT MIDFIELD (*or AT THE END OF RUNWAY, or NOW*)

EFFETTUATE L'APERTURA A METÀ PISTA (*o A FINE PISTA, o ORA*)



## 1.4.3 ALL'APERTURA

STAND BY TO BREAK

STAND BY PER L'APERTURA

REPORT BREAK

RIPORTATE APERTURA

ON THE BREAKSULL'APERTURA[TRAFFIC (*updated information regarding traffic in circuit*)]  
REPORT FINAL GEAR DOWN[TRAFFICO (*aggiornamento sul traffico nel circuito aeroportuale*)]  
RIPORTATE FINALE

CARRELLO GIÙ

CHECK GEAR DOWN [AND  
LOCKED]VERIFICATE CARRELLO GIÙ [E  
BLOCCATO]

## 1.5 Procedura di "flame-out"

Nota. – Il termine "flame-out" indica una perdita completa di spinta motore negli aeromobili jet.

1.5.1 RICHIESTA DI  
EFFETTUARE UNA  
PROCEDURA  
SIMULATA DI  
"ATTERRAGGIO  
FORZATO" (PFL) o  
"FLAME-OUT" (SFO)(position) (level) REQUEST  
PRACTICE FORCED LANDING  
(or SIMULATED FLAME-OUT),  
[INFORMATION (code letter)],  
(number) POB [or PERSONS ON  
BOARD](posizione) (livello) CHIEDIAMO  
UNA PROCEDURA SIMULATA  
DI ATTERRAGGIO FORZATO (o  
FLAME-OUT), [INFORMAZIONE  
(lettera del codice)], (numero)  
PERSONE A BORDO

Nota. – L'abbreviazione POB è pronunciata come "PI-O-BI"

...in situazione di  
"flame-out" reale(position) (level) MAYDAY  
(preferably spoken three times)  
FLAME-OUT RECOVERY  
[INFORMATION (code letter)],  
(number) POB [or PERSONS ON  
BOARD](posizione) (livello) MAYDAY  
(preferibilmente ripetuto tre volte)  
FLAME-OUT RECOVERY  
[INFORMAZIONE (lettera del  
codice)], (numero) PERSONE A  
BORDO1.5.2 PROCEDURA  
"FLAME-OUT" IN  
CONDIZIONI IMC O  
AL DI SOPRA DELLE  
NUBI

Nota 1. – Il posizionamento sulla verticale del campo è 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, è 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 riporta con cadenza regolare la posizione nella spirale ed il livello attraversato. Il pilota è informato quando sta avvicinandosi al livello minimo di sicurezza e, quando in grado di continuare a vista, è autorizzato a continuare in accordo alla procedura di "flame-out" prevista in condizioni VMC.

... se non diversamente  
stabilito o ritenuto  
preferibile, la spirale  
deve essere effettuata  
nello stesso verso delINDICATING OVERHEAD.  
COMMENCE SPIRAL LEFT (or  
RIGHT)SIETE SULLA VERTICALE.  
INIZIATE LA SPIRALE A  
SINISTRA (o DESTRA)



circuito di traffico

...se ritenuto necessario avere riporti continui di posizione e livello (ad esempio, se il circuito non è in copertura radar)

REPORT PASSING CARDINAL HEADINGS WITH ALTITUDE (*or* HEIGHT)

RIPORTATE PASSANDO LE PRUE CARDINALI CON L'ALTITUDINE (*o* ALTEZZA)

PASSING NORTH (*or* EAST, SOUTH, WEST)

PASSANDO PRUA NORD (*o* EST, SUD, OVEST)

CONTINUE SPIRAL

CONTINUE LA SPIRALE

...per correggere un aeromobile che si sta allontanando eccessivamente dalla verticale del campo

STOP TURN [HEADING (*three digits*)]

FERMATE LA VIRATA [SU PRUA (*tre cifre*)]

RECOMMENCE SPIRAL LEFT (*or* RIGHT)

RICOMINCIATE LA SPIRALE A SINISTRA (*o* DESTRA)

REPORT BREAKING CLOUD

RIPORTATE FUORI DALLE NUBI

BREAKING CLOUD

SIAMO FUORI DALLE NUBI

APPROACHING SAFETY ALTITUDE (*or* HEIGHT)

STATE AVVICINANDO L'ALTITUDINE (*o* ALTEZZA) DI SICUREZZA

...se al raggiungimento della minima altitudine/altezza di sicurezza l'aeromobile non ha stabilito il contatto visivo necessario per continuare la procedura

MAINTAIN ALTITUDE (*or* HEIGHT) AND REPORT AERODROME IN SIGHT

MANTENETE L'ALTITUDINE (*o* ALTEZZA) E RIPORTATE L'AEROPORTO IN VISTA

AERODROME IN SIGHT

AEROPORTO IN VISTA

1.5.3 PROCEDURA "FLAME-OUT" IN CONDIZIONI VMC

REPORT HIGH KEY

RIPORTATE ALTA CHIAVE

REPORT LOW KEY

RIPORTATE BASSA CHIAVE

REPORT FINAL GEAR DOWN [AND LOCKED]

RIPORTATE FINALE CARRELLO GIÙ [E BLOCCATO]

A



## 1.6 Scarico combustibile

### 1.7.1 SCARICO COMBUSTIBILE

...per allertare gli altri aeromobili sull'inizio e sull'area di scarico combustibile

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

*Nota. – Le fraseologie di cui sopra possono essere utilizzate 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.*

## 1.7 Fraseologia per l'avvicinamento di una formazione in *trails*

*Nota. – Nella formazione "in trails" gli aeromobili volano secondo uno spaziamento longitudinale definito.*

### 1.7.1 TRAILS

...per richiedere l'avvicinamento in *trails* (solo per traffico aereo militare)

REQUEST TRAILS APPROACH  
[(number) AIRCRAFT or  
ELEMENTS] (number) MILES  
SEPARATION BETWEEN  
AIRCRAFT (or ELEMENTS)

CHIEDIAMO AVVICINAMENTO  
IN TRAILS [(numero)  
AEROMOBILI o ELEMENTI]  
(numero) MIGLIA DI  
SEPARAZIONE TRA GLI  
AEROMOBILI (o ELEMENTI)

...per approvare l'avvicinamento in *trails* (solo per traffico aereo militare)

TRAILS APPROACH  
APPROVED

AVVICINAMENTO IN TRAILS  
APPROVATO

## 1.8 Eiezione

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

EJECTING

CI EIETTIAMO

**1.9 Terminologia per operazioni VTOL di 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 colonna di destra nella tabella che segue.

<i>Termine</i>	<i>Significato</i>
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 5000 ft. Nel caso di ugelli non direzionali, la manovra può richiedere l'intera pista e l'ingaggio della barriera.
SLOW LANDING	Un atterraggio normale (120 Kts) 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 <i>press-up</i> .
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.