



## **REGOLAMENTO**

---

### **REGOLE DELL'ARIA ITALIA**

*Edizione n° 4, Revisione n° 1*

**STATO DI AGGIORNAMENTO**

<b>Emendamento</b>	<b>Data</b>	<b>Delibera C.d.A. N°</b>
Edizione 1	18/11/2014	Delibera 51/2014
Emendamento 1	10/12/2014	Delibera 61/2014
Edizione 2	20/03/2015	Delibera 11/2015
Emendamento 1	25/11/2015	Delibera 40/2015
Edizione 3	22/12/2016	Delibera 23/2016
Emendamento 1	17/11/2017	Delibera 26/2017
Edizione 4	13/05/2021	Disposizione DG 46/2021

<b>Edizione</b>	<b>Revisione</b>	<b>Data</b>	<b>Motivo dell'aggiornamento</b>
4	1	17/10/2022	Delibera 33/2022

INDICE

CAPO I	pag. 4
CAPO II	pag. 8
Allegato A "Fraseologia standard in lingua inglese ed italiana"	pag. 40
Allegato B "Segnali"	pag. 113
Allegato C "Tabella dei livelli di crociera"	pag. 114
Allegato D "Trasmissioni di informazioni di traffico da parte di aeromobili (TIBA) e relative procedure operative"	pag. 115

**CAPO I**

**Articolo 1**

*Oggetto e campo di applicazione*

1. L'obiettivo del presente Regolamento è stabilire, sulla base del principio di sussidiarietà, quelle regole dell'aria e disposizioni operative nazionali, integrative o sostitutive dei requisiti contenuti nel Regolamento (UE) 923/2012 del 26 settembre 2012 e successive modifiche (nel seguito Regolamento SERA), concernenti servizi e procedure della navigazione aerea che siano applicabili al traffico aereo generale nell'ambito della flessibilità concessa dal Regolamento SERA. Tali regole e disposizioni sono contenute nel Capo II.
2. Il presente Regolamento si applica in particolare agli utenti dello spazio aereo e agli aeromobili impegnati nel traffico aereo generale:
  - a) che operano in entrata, all'interno o in uscita dallo spazio aereo nazionale; e
  - b) che operano in entrata, all'interno o in uscita dalle FIR/UIR di Brindisi, Milano e Roma limitatamente alle Sezioni 7, 8, 10, 11, 13 e 14.
3. Il presente Regolamento si applica anche ai fornitori di servizi di navigazione aerea (ANSP) designati a fornire servizi nello spazio aereo nazionale o nello spazio aereo delle regioni informazioni di volo di Brindisi, Milano e Roma, agli operatori aeroportuali e al personale di terra impegnato nelle operazioni degli aeromobili.
4. Il presente Regolamento non si applica agli aeromodelli e agli aeromobili giocattolo. I requisiti relativi alle operazioni degli aeromodelli sono contenuti nel Regolamento (UE) 2019/947 e nel Regolamento ENAC "UAS - IT". Agli aeromobili giocattolo si applicano le prescrizioni contenute nella Direttiva 2009/48/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 18 giugno 2009 sulla sicurezza dei giocattoli, e nel Decreto Legislativo 11 aprile 2011, n.54.
5. Nel caso di manifestazioni o gare aeree che si svolgono all'interno di una riserva di spazio aereo i cui dettagli sono debitamente pubblicati, le disposizioni del presente regolamento possono essere integrate o sostituite dalle disposizioni del regolamento di gara, come stabilito dall'Ente responsabile della manifestazione o gara aerea.

## **Articolo 2**

### *Definizioni*

In aggiunta alle definizioni contenute nel Regolamento SERA, ai fini dell'applicazione del presente Regolamento, si intende per:

- 1) "aeromobile giocattolo", un aeromobile senza pilota, progettato o destinato, in modo esclusivo o meno, ad essere usato a fini di gioco da parte di bambini di età inferiore a 14 anni [errata corrige definizione SERA 129 *bis*];
- 2) "aeromobili di Stato", gli aeromobili militari e quelli, di proprietà dello Stato, impiegati in servizi istituzionali delle Forze di polizia dello Stato, della Dogana, del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, del Dipartimento della protezione civile o in altro servizio di Stato. Sono equiparati agli aeromobili di Stato gli aeromobili utilizzati da soggetti pubblici o privati, anche occasionalmente, per attività dirette alla tutela della sicurezza nazionale [Art. 744 del Codice della Navigazione];
- 3) "aeromobili militari", gli aeromobili considerati tali dalle leggi speciali e comunque quelli, progettati dai costruttori secondo caratteristiche costruttive di tipo militare, destinati ad usi militari. Gli aeromobili militari sono ammessi alla navigazione, certificati e immatricolati nei registri degli aeromobili militari dal Ministero della difesa [Art. 745 del Codice della Navigazione];
- 4) "aeromobili privati", tutti gli altri aeromobili diversi dagli aeromobili di Stato. Salvo che non sia diversamente stabilito da convenzioni internazionali, agli effetti della navigazione aerea internazionale sono considerati privati anche gli aeromobili di Stato, ad eccezione di quelli militari, di dogana, di polizia e del Corpo nazionale dei vigili del fuoco [Art. 744 del Codice della Navigazione];
- 5) "aeromodello", un aeromobile senza pilota, diverso dagli aeromobili giocattolo, con una massa operativa non superiore ai limiti prescritti dall'ENAC, che è in grado di effettuare un volo prolungato nell'atmosfera e che è utilizzato esclusivamente a fini di esposizione o di attività ricreative [errata corrige definizione SERA 95 *bis*];
- 6) "apparecchio VDS", un mezzo con motore impiegato per il volo da diporto o sportivo avente le caratteristiche tecniche di cui all'allegato alla legge 25 marzo 1985, n. 106;

- 7) "apparecchio VDS avanzato", un apparecchio VDS avente i requisiti tecnici di cui all'art. 8 del DPR 9 luglio 2010, n. 133;
- 8) "apparecchio per il volo libero", un deltaplano, ovvero un parapendio ovvero ogni altro mezzo privo di motore impiegato per il volo da diporto o sportivo, con decollo a piedi, avente le caratteristiche tecniche di cui all'allegato alla legge 25 marzo 1985, n.106;
- 9) "Buster Air Traffic (BAT)", attività di volo reale o addestrativa condotta per esigenze di pronto intervento, di ordine/sicurezza pubblica/protezione civile e dogana effettuata da aeromobili di Stato, in conformità alle disposizioni delle autorità di Stato competenti;
- 10) "ente informazioni volo aeroportuale (AFIU)", ente istituito per fornire il servizio informazioni volo e il servizio di allarme al traffico di aeroporto;
- 11) "procedura operativa di contemporaneità locale", procedura per l'utilizzo contemporaneo di una zona di lancio e dell'area sottostante, interessate dall'attività di lancio di una Scuola di Paracadutismo autorizzata dall'ENAC;
- 12) "servizio informazioni volo aeroportuale (AFIS)", servizio di informazioni di volo per il traffico aeroportuale in un dato aeroporto;
- 13) "spazio aereo nazionale", lo spazio aereo soggetto alla sovranità dello Stato italiano ovvero lo spazio aereo che sovrasta il territorio della Repubblica e il relativo mare territoriale [Art. 3 del Codice della Navigazione];
- 14) "traffico aereo operativo (Operational Air Traffic – OAT)", traffico aereo che non segue le procedure previste per il traffico aereo generale e per il quale le norme e le procedure sono state specificate dalla Autorità per l'aviazione militare;
- 15) "volo da diporto o sportivo (VDS)", attività di volo effettuata con apparecchi VDS per scopi ricreativi, diportistici o sportivi, senza fini di lucro, di cui alla legge 25 marzo 1985, n. 106;
- 16) "zona cross border (CBA)", una restrizione od una riserva di spazio aereo stabilita al di sopra di confini internazionali destinata a specifiche attività operative;
- 17) "zona temporaneamente riservata (TRA)", volume definito di spazio aereo, normalmente sotto la giurisdizione di un'autorità aeronautica e temporaneamente riservato per un uso specifico da parte di un'altra autorità aeronautica, nel quale può essere consentito il transito tramite un'autorizzazione ATC;

- 18) “zona temporaneamente segregata (TSA)”, spazio aereo di definite dimensioni, normalmente sotto la giurisdizione di un’Autorità Aeronautica, temporaneamente segregato, mediante un comune accordo, per l’uso specifico da parte di un’altra Autorità Aeronautica ed attraverso il quale il transito di altro traffico non è consentito.

### **Articolo 3**

#### *Deroghe per operazioni speciali*

1. In riferimento all’Articolo 4 del Regolamento SERA, l’ENAC può concedere deroghe ai requisiti previsti anche al presente regolamento in relazione alle attività di interesse pubblico e alla formazione necessaria per svolgere tali attività in sicurezza citate in tale articolo del Regolamento SERA.
2. Il presente articolo non pregiudica l’articolo 3 del Regolamento SERA e può essere applicato nei casi in cui le attività di cui al paragrafo 1, non possono essere svolte come traffico aereo operativo o altrimenti quando esse non possono beneficiare delle norme sulla flessibilità previste nel Regolamento SERA e nel presente regolamento.

### **Articolo 4**

#### *Entrata in vigore*

Il presente Regolamento entra in vigore il 1 dicembre 2022.

**CAPO II****Regole dell'aria Italia (RAIT)***SEZIONE 1****Volo in alto mare***

Nil

*SEZIONE 2****Applicabilità e conformità*****RAIT.2001 Oggetto**

Il Capo II si applica in conformità all'articolo 1 del Regolamento e in particolare agli utenti dello spazio aereo e agli aeromobili:

- a) che operano in entrata, all'interno o in uscita dallo spazio aereo nazionale;
- b) che operano in entrata, all'interno o in uscita dalle FIR/UIR di Brindisi, Milano e Roma, limitatamente alle Sezioni 7, 8, 10, 11, 13 e 14.

Il Capo II si applica anche all'ENAC, ai fornitori di servizi di navigazione aerea (ANSP) designati a fornire servizi nello spazio aereo nazionale o nelle regioni informazioni di volo di Brindisi, Milano e Roma, agli operatori aeroportuali e al personale di terra impegnato nelle operazioni degli aeromobili.

*SEZIONE 3****Regole generali e prevenzione delle collisioni***

## CAPITOLO 1

**Salvaguardia delle persone e dei beni****RAIT.3105 Altezze minime**



In riferimento a SERA.3105, in aggiunta alle altezze minime per i voli VFR specificate al punto SERA.5005 f), si applicano le altezze minime specificate in RAIT.5005 d).

#### **RAIT.3110 Livelli di crociera**

In riferimento a SERA.3110, si applica quanto segue:

- a) Per ciascun aeroporto del territorio italiano aperto al volo IFR, l'altitudine di transizione ed il livello di transizione (determinato in base al QNH locale del momento) vengono pubblicati in AIP-Italia ENR 1.7 e devono essere riportati nella relativa cartografia.
- b) In allegato C è riportata la tabella dei livelli di crociera che sostituisce la tabella in appendice 3 del Regolamento SERA. La tabella è modificata come segue:
  - 1) "da 090 gradi a 269 gradi" invece di "da 000 gradi a 179 gradi";
  - 2) "da 270 gradi a 089 gradi" invece di "da 180 gradi a 359 gradi".

#### **RAIT.3112 Operazioni speciali**

In riferimento all'Articolo 4, si applica quanto segue:

##### a) Lotta contro gli incendi

- 1) In caso di incendi boschivi, agli aeromobili non partecipanti alle operazioni di spegnimento si applicano le seguenti restrizioni:
  - i) non devono sorvolare l'area del fuoco e devono usare la massima cautela quando in volo in prossimità della stessa allo scopo di non interferire con eventuali aeromobili impegnati nelle operazioni di spegnimento dell'incendio;
  - ii) negli spazi aerei di Classe A, C e D è proibito volare al di sotto di 760 m (2500 ft) AGL all'interno di un'area di 4 km (2 NM) dal fuoco;
  - iii) negli spazi aerei di Classe E e G è proibito volare al di sotto di 900 m (3000 ft) AGL all'interno di un'area di 9 km (5 NM) dal fuoco.
- 2) L'attività del traffico aereo generale potrebbe subire penalizzazioni a seguito dell'istituzione di un divieto di sorvolo e/o di altre restrizioni pubblicate a mezzo NOTAM. Specifici "avvisi" che precedono o modificano le suddette restrizioni possono essere diffusi sulle frequenze terra-bordo-terra da parte degli enti ATS interessati.

##### b) Ricerca e salvataggio

- 1) Le operazioni di ricerca e salvataggio (Search And Rescue – SAR) sono svolte in conformità alle disposizioni dell'autorità di Stato competenti. L'attività del traffico aereo generale può subire penalizzazioni a seguito della istituzione di un divieto di sorvolo dell'area SAR e/o di altre particolari restrizioni pubblicate a mezzo NOTAM. Specifici "avvisi" che precedono o modificano le suddette restrizioni possono essere diffusi sulle frequenze terra-bordo-terra da parte degli enti ATS interessati.
- 2) Quando a supporto delle operazioni di ricerca e soccorso viene istituita un'area SAR, gli aeromobili impegnati nelle attività di ricerca e soccorso all'interno dell'area, previo coordinamento con gli enti ATS, operano in contatto radio con i Centri di Coordinamento e Soccorso dell'Aeronautica Militare (RCC/RSC) e del Corpo delle Capitanerie di Porto (MRCC/MRSC).

#### **RAIT.3120 Traino**

In riferimento a SERA.3120, il traino di un aeromobile o altro oggetto è soggetto all'autorizzazione dell'ENAC e può essere effettuato in conformità alle informazioni, avvisi e/o autorizzazioni dell'ente ATS responsabile.

#### **RAIT.3125 Discese con paracadute**

In riferimento a SERA.3125, a meno di diverse disposizioni dell'ENAC, si applica quanto segue:

- a) Le discese con paracadute, ad esclusione delle discese di emergenza, sono effettuate in conformità al Regolamento ENAC "*Disciplina dei lanci paracadutistici ordinari e speciali*", nonché in conformità alle informazioni, avvisi e/o autorizzazioni dell'ente ATS responsabile. Le discese con paracadute sono effettuate all'interno delle zone pubblicate in AIP-Italia ENR 5.5 oppure all'interno di una *riserva di spazio aereo*. Durante le attività di lancio, le zone di discesa con paracadute non sono classificate
- b) Nel corso delle ore di attivazione possono entrare nelle zone di lancio paracadutisti solo gli aeromobili utilizzati per il lancio. Altri aeromobili possono entrare nelle zone solo dopo aver ricevuto conferma dall'ente ATS responsabile indicato in AIP o nel relativo NOTAM informativo, che non vi sono discese con paracadute in corso.
- c) All'interno di una zona di lancio, a meno di autorizzazione ENAC:

- 1) tutte le operazioni di movimento degli aeromobili a terra e la messa in rotazione di eliche e rotor sono proibite per tutta la durata dei lanci;
  - 2) nel corso dell'orario di attività della zona, sulla base di una specifica lettera di accordo stabilita tra le parti interessate, i movimenti a terra e le operazioni di volo possono essere consentiti quando i lanci non sono in corso.
- d) Gli organizzatori delle attività aviolancistiche devono notificare all'appropriato ente ATS indicato in AIP-Italia ENR 5.5 o nel relativo NOTAM informativo:
- 1) orario inizio attività con preavviso di 30 minuti;
  - 2) cessazione attività
- e) L'attività di lancio può essere effettuata a condizione che venga stabilito continuo contatto radio bilaterale tra l'aeromobile addetto alle operazioni di lancio e l'appropriato ente ATS indicato in AIP o nel relativo NOTAM informativo.
- f) L'attività di lancio paracadutisti deve essere considerata in corso dal momento nel quale il direttore di lancio comunica all'ente ATS di essere pronto al lancio fino a quando l'ultimo paracadutista non abbia riportato al suolo. L'ente ATS responsabile deve esserne informato di conseguenza, senza ritardo.
- g) Se l'attività di lancio si svolge all'interno di spazi aerei controllati o all'interno di ATZ sedi di torre di controllo, il pilota richiede e ottiene la preventiva autorizzazione del competente ente ATC indicato in AIP o nel relativo NOTAM informativo.
- h) Se le attività di lancio sono effettuate sotto la responsabilità di una scuola di paracadutismo autorizzata dall'ENAC, con paracadute a profilo alare e non effettuate su aeroporti controllati, in luogo dei punti b) e c) possono applicarsi le disposizioni seguenti:
- 1) durante le ore di attivazione per le attività di lancio, è consentito l'ingresso nella zona di lancio agli aeromobili utilizzati per il lancio e agli aeromobili, dotati di apparato radio, operati da operatori aerei che hanno preventivamente sottoscritto con la scuola di paracadutismo le procedure di contemporaneità locale di cui al punto 3), previo nulla osta da parte del gestore dell'infrastruttura. Agli aeromobili diversi da quelli impiegati per le attività di lancio e da quelli oggetto della procedura di contemporaneità locale è consentito l'ingresso nella zona di lancio dopo che i piloti hanno ottenuto la conferma dell'assenza di discese con paracadute in corso, da parte dell'ente ATS responsabile indicato in AIP o nel relativo NOTAM informativo.

- 2) Il movimento degli aeromobili a terra e la messa in rotazione a terra di eliche e rotori sono consentiti all'interno della zona di lancio, per l'intera durata dell'attività di lancio, solo agli operatori aerei che hanno preventivamente sottoscritto con la scuola di paracadutismo la procedura di contemporaneità locale di cui al punto 3).
- 3) La procedura di contemporaneità locale:
- i. garantisce il distanziamento sicuro tra paracadutisti e aeromobili, sia in volo che in terra, in ogni fase dell'attività di lancio;
  - ii. definisce l'area di atterraggio dei paracadutisti, distinta dall'area di movimento in uso;
  - iii. attribuisce al direttore della scuola di paracadutismo il ruolo di garante e di referente della procedura di contemporaneità locale nei confronti di ENAC e indica il nome del direttore della scuola di paracadutismo;
  - iv. dichiara l'obbligo dell'operatore aereo di garantire l'applicazione della procedura di contemporaneità locale da parte dei piloti coinvolti.
- 4) La procedura di cui al punto 3) è sottoscritta dal direttore della scuola di paracadutismo e dai rappresentanti legali degli operatori aerei che la applicano. Il direttore della scuola di paracadutismo invia via pec la procedura al gestore dell'infrastruttura interessata e, per conoscenza, a tutti i soggetti sottoscrittori. Il direttore della scuola di paracadutismo invia via pec la comunicazione di avvenuta sottoscrizione della procedura alla direzione aeroportuale competente per territorio e alla direzione operazioni competente sulla scuola di paracadutismo. La ricevuta della pec costituisce titolo dei soggetti firmatari per iniziare ad applicare la procedura.
- 5) Le scuole di paracadutismo e gli operatori aerei che hanno l'obbligo di avere il manuale delle operazioni, le checklist o entrambi, li adeguano in considerazione delle procedure di contemporaneità locale da loro sottoscritte.
- 6) Le lettere di operazioni con gli enti ATS sono stipulate, rivalutate o modificate per includere le previsioni della procedura di cui al punto 3).

#### **RAIT.3126 Voli con palloni**

- a) Le operazioni di volo con palloni sono effettuate in conformità al *Regolamento UE 2018/395*.

- b) I voli con palloni sono effettuati in condizioni di volo a vista (VFR) in accordo ai minimi di visibilità VMC e distanza dalle nubi riportati nella Tabella R5-1.

#### **RAIT.3127 Voli con alianti**

- a) Le operazioni di volo con alianti sono effettuate in conformità al *Regolamento UE 2018/1976*.
- b) I voli con alianti sono effettuati in condizioni di volo a vista (VFR) in accordo ai minimi di visibilità VMC e distanza dalle nubi riportati nella Tabella R5-1.
- c) Tranne in caso di autorizzazione dell'ENAC allo svolgimento di manifestazioni o gare aeree al di fuori delle zone per attività volovelistica pubblicate in AIP-Italia ENR 5.5, i voli con alianti non devono essere condotti all'interno degli spazi aerei di classe A.
- d) All'interno degli spazi aerei di classe B, C, D ed E e nelle zone di traffico di aeroporto dove è fornito il servizio di controllo, i voli con alianti devono essere condotti in accordo a quanto segue:
- 1) a meno di accordi locali l'attività deve essere coordinata e approvata con almeno 2 ore di anticipo dall'ente ATC responsabile nello spazio aereo interessato;
  - 2) per particolari esigenze di traffico l'attività può essere sospesa dall'ente ATC responsabile;
- e) Allo scopo di consentire collegamenti radio terra-bordo-terra temporanei, i piloti di alianti possono utilizzare la frequenza pubblicata in AIP-Italia ENR 1.1 fino alla quota massima di FL 100 incluso. Tale frequenza non deve essere utilizzata per scopi ATS.

#### **RAIT.3130 Volo acrobatico**

In riferimento a SERA.3130, si applica quanto segue:

- a) L'attività di volo acrobatico è soggetta all'autorizzazione dell'ENAC e può essere effettuata in conformità alle informazioni, avvisi e/o autorizzazioni dell'ente ATS interessato, indicato in AIP quando previsto. L'attività di volo acrobatico è svolta nelle zone pubblicate in AIP-Italia ENR 5.5 oppure all'interno di una *riserva di spazio aereo* (vedere RAIT.3145 b)). Durante le attività le zone non sono classificate.
- b) Salvo disposizioni ENAC all'interno delle aree riservate all'attività acrobatica, i voli sono effettuati in condizioni di volo a vista (VFR) in accordo alle seguenti minime meteorologiche:

- 1) l'altezza della base delle nubi, in caso di copertura significativa (BKN-OVC), deve essere superiore alla quota massima dell'attività acrobatica.
  - 2) in contatto visivo con il suolo e/o con l'acqua;
  - 3) visibilità in volo o al suolo non inferiore a 5 km;
  - 4) distanza dalle nubi: 1 500 m in orizzontale, 300 m (1 000 ft) in verticale;
- c) Il volo acrobatico non deve essere effettuato in presenza di altri aeromobili che operano nella zona interessata, a meno di specifica autorizzazione dell'ENAC per i voli in formazione.
- d) È obbligatoria la presentazione di un piano di volo, ove sia specificata l'intenzione di effettuare l'attività acrobatica.
- e) Durante il volo il pilota, se non diversamente istruito, deve mantenere il continuo contatto radio bilaterale con l'ente ATS interessato indicato in AIP quando previsto. In caso di avaria alle comunicazioni, l'attività acrobatica è sospesa o cancellata. Il pilota deve comunicare il termine dell'attività acrobatica.
- f) Gli aeromobili non interessati all'attività acrobatica devono evitare l'attraversamento:
- 1) delle zone riservate a tale attività nonché
  - 2) dello spazio aereo sottostante quando sono in corso i voli acrobatici.
- g) Altri aeromobili che intendono interessare la zona acrobatica negli orari di attivazione devono contattare l'ente ATS interessato indicato in AIP-Italia ENR 5.5 o nel relativo NOTAM informativo, allo scopo di ottenere informazioni sull'effettiva occupazione della zona.

#### **RAIT.3132 Lavoro aereo**

- a) Le attività di lavoro aereo sono effettuate in conformità ai regolamenti UE, ENAC e leggi nazionali, nonché in conformità alle informazioni, avvisi e/o autorizzazioni dell'appropriato ente ATS. Per le attività svolte all'interno degli spazi aerei di classe A, B, C, D, ed E e nelle zone di traffico di aeroporto, si applicano le seguenti specifiche disposizioni:
- 1) l'attività deve essere coordinata con almeno 2 ore di anticipo dall'ente ATS responsabile.
  - 2) l'attività è soggetta al traffico in atto nello spazio aereo interessato.
  - 3) è obbligatorio l'uso del transponder Modo A e C;
  - 4) è vietato effettuare lancio di manifestini o altro materiale pubblicitario, anche se di peso limitato, sugli aeroporti e nelle loro immediate vicinanze.
- b) All'interno delle ATZ degli aeroporti dove non è istituito un ente ATS, si applicano le procedure locali pubblicate in AIP-Italia AD2.

**RAIT.3135 Voli in formazione**

a) In riferimento a SERA.3135, oltre al preventivo accordo tra i piloti responsabili degli aeromobili che partecipano al volo, per il volo in formazione in uno spazio aereo controllato gli aeromobili devono rispettare le seguenti condizioni:

- 1) uno dei piloti responsabili è designato capo formazione;
- 2) la formazione opera come un singolo aeromobile per quanto riguarda la navigazione e i riporti di posizione;
- 3) la separazione tra gli aeromobili è responsabilità del capo formazione e dei piloti responsabili degli aeromobili della formazione in tutte le fasi del volo, comprese le fasi di transizione quando gli aeromobili manovrano per raggiungere la rispettiva separazione all'interno della formazione e durante il ricongiungimento dopo il decollo e il distanziamento prima dell'atterraggio; nonché
- 4) per gli aeromobili di Stato è prevista una distanza laterale, longitudinale e verticale tra ogni aeromobile e il capo formazione in conformità alla Convenzione di Chicago. Per gli aeromobili non di Stato ogni aeromobile deve mantenere dal capo formazione una distanza orizzontale non superiore a 1 km (0,5 NM) e una distanza verticale non superiore a 30 m (100 ft);
- 5) ad eccezione dei voli in formazione effettuati da aeromobili militari, la visibilità in volo non deve essere inferiore a 3 km. In caso di riduzione di tale visibilità, il capo formazione deve comunicare all'ente ATC la necessità di interrompere il volo in formazione e le intenzioni per la successiva prosecuzione dei singoli voli. La responsabilità di mantenere la separazione tra gli aeromobili rimane del capo formazione e dei piloti responsabili degli aeromobili della formazione fino a quando non viene stabilita una separazione ATC;
- 6) per i voli originati in Italia, è richiesto un preventivo coordinamento con l'ente ATS avente giurisdizione sull'aeroporto di partenza;
- 7) ad eccezione dei voli in formazione effettuati da aeromobili militari, e i voli specificatamente autorizzati dall'ENAC per manifestazioni aeree e attività addestrative, non è consentito il volo in formazione agli aeromobili in decollo, in atterraggio e nel circuito di traffico di aeroporto.

**RAIT.3136 Volo da diporto o sportivo**

- a) Al volo da diporto o sportivo (VDS) si applicano le altezze minime riportate in RAIT.5005 d)1) e d)2).
- b) Su quegli aeroporti civili aperti al traffico commerciale dove l'attività degli apparecchi VDS "avanzati" condotti da pilota VDS avanzato non è consentita dall'ENAC ai sensi dell'articolo 9 comma 5 del DPR 133, il pilota responsabile del volo può comunque richiedere l'autorizzazione per attraversare l'ATZ senza inserirsi nel circuito di traffico di aeroporto o effettuare manovre che interessano la pista (decollo, atterraggio, basso avvicinamento, basso passaggio, *touch and go*). L'emissione di tale autorizzazione è soggetta al traffico di aeroporto.
- c) In AIP Italia ENR 5.5 sono pubblicate le aree e i corridoi riservati all'attività degli apparecchi VDS.

**RAIT.3145 Zone vietate**

In riferimento a SERA.3145, si applica quanto segue:

- a) Le aree soggette al divieto di sorvolo di infrastrutture sensibili sono pubblicate in AIP Italia come zone vietate (P) e sono contraddistinte dalla dicitura "*Divieto di sorvolo di edifici particolari*". Il divieto di sorvolo è segnalato mediante uno specifico contrassegno posto sulla sommità dell'edificio in maniera da essere visibile dagli aeromobili in volo (Figura R3-1 sotto). Ulteriori segnalazioni possono essere effettuate con fumate di colore giallo oppure, di notte, con razzi di colore rosso e verde.



Figura R3-1

**RAIT.3146 Procedure relative alle zone vietate, regolamentate, pericolose, temporaneamente riservate, temporaneamente segregate e "cross border".**

- a) Le richieste di istituzione, modifica, rinnovo, deroga o cancellazione delle suddette zone soggette a restrizione (permanente o temporanea), inclusi i divieti di sorvolo istituiti ai sensi



dell'art. 793 del Codice della Navigazione, sono effettuate in accordo ai Regolamenti e/o Circolari ENAC.

- b) Deroghe al divieto di sorvolo possono essere concesse dall'autorità competente, ai voli per lavoro aereo o per Servizi di Stato in accordo alle procedure pubblicate dall'ENAC nelle Circolari della serie ATM.

**RAIT.3150 Poligoni militari di tiri a fuoco**

- a) Le attività di tiro a fuoco militari, a carattere temporaneo, sono svolte all'interno delle aree pubblicate in AIP-Italia ENR 5.2 la cui attivazione avviene, di volta in volta, a mezzo NOTAM. Gli aeromobili che prevedono di interessare tali aree devono attenersi alle restrizioni relative all'attivazione dei poligoni, indicate nel relativo NOTAM.

**CAPITOLO 2**

**Prevenzione delle collisioni**

Nil

**CAPITOLO 3**

**Segnali**

Nil

**CAPITOLO 4**

**Orario**

Nil

**SEZIONE 4**

**Piani di volo**

**RAIT.4001 Presentazione del piano di volo**

- a) In riferimento a SERA.4001 b)3), un piano di volo deve essere presentato prima di operare un volo IFR nelle FIR/UIR di Brindisi, Milano e Roma, a prescindere dalla classe di spazio aereo impegnato.
- b) In riferimento a SERA.4001 b)5), l'obbligo di presentazione del piano di volo non si applica ai voli che attraversano i confini internazionali tra Italia e Repubblica di San Marino.
- c) In riferimento a SERA.4001 b)6):
- 1) il piano di volo per un volo VFR notturno deve essere presentato almeno 30 minuti prima della partenza e deve contenere la previsione di un idoneo aeroporto alternato di destinazione;
  - 2) il volo lascia le vicinanze dell'aeroporto quando sta uscendo dal circuito di traffico. Quando il volo non usufruisce del servizio di controllo del traffico aereo, il piano di volo non è richiesto per i voli effettuati in continuo contatto radio con lo stesso ente ATS dell'aeroporto interessato purché condotto all'interno dell'ATZ, anche se controllato.
- d) In riferimento a SERA.4001 d) e a SERA.4001 b)6), il piano di volo può essere presentato senza preavviso per le seguenti categorie di voli:
- 1) antincendio;
  - 2) di Capi di Stato;
  - 3) sanitari dichiarati tali dalle autorità ospedaliere (EMS, HEMS);
  - 4) di evacuazione per emergenze mediche in caso di situazioni critiche per la sopravvivenza;
  - 5) di operazioni di ricerca e soccorso;
  - 6) in possesso di esenzione dalle misure di gestione del flusso di traffico;
  - 7) altri voli come determinato dall'ENAC.
- e) Le disposizioni sulle procedure per i piani di volo IFR sono contenute nel *Regolamento (UE) 1033/2006 del 4 luglio 2006* e successive modifiche.
- f) Possono essere stipulate lettere di operazioni tra l'operatore HEMS (Helicopter Emergency Medical Service) e l'ente ATS responsabile nello spazio aereo in cui si trova la base operativa HEMS, anche al fine di agevolare la presentazione del piano di volo. Tali lettere di operazioni devono contenere la comunicazione scritta all'ente ATS dei dati permanenti dell'attività HEMS (es. tipo elicottero, equipaggiamenti) e il loro puntuale aggiornamento da

parte dell'operatore. A seguito di ciò, il pilota o la base operativa HEMS possono comunicare direttamente all'ente ATS i dati variabili connessi allo specifico volo.

- g) Gli aeromobili in VFR senza piano di volo che stabiliscono il contatto radio bilaterale con un centro informazioni volo o un ente informazioni volo aeroportuale, e che intendono proseguire il volo senza piano di volo, devono comunicare tale intenzione utilizzando la frase "NO FLIGHT PLAN" (SENZA PIANO DI VOLO) preceduta dal tipo di aeromobile e dalle regole di volo. La prosecuzione del volo senza piano di volo esclude la fornitura del servizio di allarme che sarà effettuata soltanto nel caso indicato in RAIT 10001-b).

#### **RAIT.4005 Piano di volo abbreviato**

- a) In riferimento a SERA.4001 a), è consentita la presentazione di un piano di volo abbreviato per voli VFR, o parti di volo VFR, effettuati con l'assistenza del controllo del traffico aereo che:

- 1) operano all'interno di un CTR o di una ATZ controllata senza mai uscire dallo spazio aereo controllato;
- 2) decollano da un aeroporto ubicato all'interno di un CTR o di una ATZ controllata per uscire dallo spazio aereo controllato;
- 3) entrano in un CTR o in una ATZ controllata per atterrare in un aeroporto ubicato all'interno di tali spazi aerei;
- 4) attraversano una o più porzioni contigue di spazio aereo controllato.
- 5) non lasciano le vicinanze di un aeroporto se condotti in VFR notturno.

- b) Il piano di volo abbreviato è presentato:

- 1) in radiotelefonica, con una delle seguenti modalità:
  - i) all'ente ATC responsabile per il primo degli spazi aerei interessati;
  - ii) prima di interessare una TMA/CTA, al FIC competente per lo spazio aereo limitrofo;
  - iii) all'AFIU, nel caso di voli in partenza da aeroporti non controllati sede di AFIU situati all'interno di un CTR. Nel caso il servizio AFIS non sia disponibile vale il precedente punto i);oppure
- 2) per via telematica, quando sono disponibili strumenti e servizi di supporto autorizzati dall'ENAC.

- c) Nel caso di voli che originano da aeroporti situati all'interno di CTR o ATZ controllate che siano:
- 1) privi di servizi di traffico aereo; e
  - 2) al di fuori della copertura radio dell'ente ATC interessato, procedure specifiche per la presentazione di piani di volo abbreviati sono inserite all'interno delle lettere di operazioni da stipulare tra il gestore dell'aeroporto e l'ente ATC interessato.
- d) Nel caso il piano di volo interessi più spazi aerei controllati contigui, ciascun ente ATC è responsabile di rilanciare, attraverso azioni di coordinamento, le informazioni all'ente ATC successivo.
- e) Il contenuto del piano di volo abbreviato è il seguente:
- 1) identificazione dell'aeromobile;
  - 2) tipo dell'aeromobile;
  - 3) punto, orario stimato e livello di entrata (o aeroporto di origine in caso di porzione di volo che comprende il decollo, o area di attività nel caso di operazioni all'interno di un unico CTR o ATZ);
  - 4) punto, orario stimato e livello di uscita (o aeroporto di destinazione nel caso di porzione di volo che comprende l'atterraggio);
  - 5) eventuale punto e livello di uscita dallo spazio controllato a valle di quello impegnato (o aeroporto di destinazione nel caso di porzione di volo che comprende l'atterraggio);
  - 6) numero persone a bordo.
- f) In riferimento alla seconda parte di SERA.4001 d), per la presentazione del piano di volo abbreviato durante il volo vale il seguente preavviso:
- 1) almeno 10 minuti prima dell'arrivo stimato dell'aeromobile al punto previsto di ingresso in una TMA/CTA o in un'area a servizio consultivo;
  - 2) almeno 10 minuti prima dell'arrivo stimato dell'aeromobile al punto di attraversamento di un'aerovia o una rotta a servizio consultivo;
  - 3) con il massimo preavviso possibile, se il piano di volo è presentato per accedere in un CTR o in una ATZ controllata.
- g) Il servizio di allarme è fornito a partire dal momento in cui l'aeromobile, approssimando lo spazio aereo controllato, stabilisce il primo contatto radio con l'ente ATC responsabile per il primo degli spazi aerei interessati, per ottenere l'autorizzazione all'ingresso.

h) Il piano di volo abbreviato è considerato chiuso all'uscita dallo spazio aereo controllato, o dall'ultimo degli spazi aerei controllati contigui interessati. Oltre tale punto non è più fornito il servizio di allarme. Rimangono impregiudicati gli obblighi di assistenza ai casi per i quali si riceveva, in qualunque modo, comunicazione che l'efficienza operativa dell'aeromobile è menomata e che il volo necessita di ricerca e/o soccorso.

**SEZIONE 5**

**Condizioni meteorologiche di volo a vista, regole del volo a vista, regole del volo VFR speciale e regole del volo strumentale**

**RAIT.5001 Minimi di visibilità VMC e distanza dalle nubi**

a) In riferimento a SERA.5001, i minimi di visibilità VMC e distanza dalle nubi figurano nella tabella R5-1 sottostante che sostituisce la tabella S5-1 del Regolamento SERA.

*Tabella R5-1*

Altitudine <sup>(1)</sup>	Classe di spazio aereo	Visibilità in volo <sup>(4)</sup>	Distanza dalle nubi <sup>(4)</sup>
A o al di sopra di 3 050 m (10 000 ft) AMSL	A <sup>(2)</sup> B C D E F G	8 km	1 500 m in orizzontale; 300 m (1 000 ft) in verticale
Al di sotto di 3 050 m (10 000 ft) AMSL e al di sopra di 900 m (3 000 ft) AMSL, o al di sopra di 300 m (1 000 ft) AGL, a seconda di quale delle due è più alta	A <sup>(2)</sup> B C D E F G	5 km	1 500 m in orizzontale; 300 m (1 000 ft) in verticale
A e al di sotto di 900 m (3 000 ft) AMSL o 300 m (1 000 ft) AGL, a seconda di quale delle due è più alta	A <sup>(2)</sup> B C D E	5 km	1 500 m in orizzontale; 300 m (1 000 ft) in verticale
	F G	5 km <sup>(3)</sup>	Fuori dalle nubi ed in contatto visivo con il suolo e/o con l'acqua

(1) Quando l'altitudine di transizione è minore di 3 050 m (10 000 ft) AMSL, si deve usare FL 100 in luogo di 10 000 ft.

(2) Sono inclusi a titolo orientativo per i piloti i minimi VMC per spazi aerei di classe A senza significare con ciò che i voli VFR siano ammessi negli spazi aerei di classe A.

(3) Durante il giorno:

a) possono operare con una visibilità in volo ridotta ma non inferiore a 1 500 m gli aeromobili condotti:

- ad una IAS (Indicated air speed) di 140 nodi o meno che consenta di osservare altro traffico o eventuali ostacoli in tempo utile per evitare collisioni; oppure
- in circostanze nelle quali la probabilità di incontrare altro traffico è normalmente bassa, ad esempio in aree di basso volume di traffico o per lavoro aereo a bassi livelli.

b) gli elicotteri possono operare con visibilità inferiore a 1 500 m ma non inferiore a 800 m purché manovrati ad una velocità che, tenuto conto della visibilità, consenta di osservare altro traffico o eventuali ostacoli in tempo utile per evitare collisioni.

(4) Durante la notte:

- a) il *ceiling* non deve essere inferiore a 450 m (1 500 ft);
- b) negli spazi aerei di classe B C, D, E, F e G al di sotto di 900 m (3 000 ft) AMSL o 300 m (1 000 ft) AGL, a seconda di quale delle due sia più alta, il pilota deve mantenere il contatto visivo con il suolo e/o con l'acqua;
- c) non si applicano le disposizioni sulla visibilità in volo ridotta di cui alla precedente nota (3), lettere a) e b);
- d) nel caso di zone montuose, la visibilità in volo non deve essere inferiore a 8 Km e, per i velivoli la distanza dalle nubi deve essere di 3 000 m in orizzontale e 600 m (2 000 ft) in verticali. Per le operazioni HEMS si applica quanto stabilito nei pertinenti regolamenti operativi.

### RAIT.5005 Regole del volo a vista

a) In riferimento a SERA.5005 a), tranne quando operano come voli in VFR speciale, i voli VFR devono essere condotti in condizioni di visibilità e distanza dalle nubi uguali o maggiori a quelle specificate nella tabella R5-1 sopra.

b) Minimi VFR su aeroporti ubicati al di fuori di una zona di controllo.

In aggiunta a SERA.5005 b), si applica quanto segue:

1) i voli VFR non devono decollare o atterrare su un aeroporto ubicato al di fuori di una zona di controllo, o entrare nella zona di traffico di aeroporto o nel suo circuito di traffico quando le condizioni meteorologiche dell'aeroporto sono inferiori ai seguenti minimi:

i) il *ceiling* è inferiore a 180 m (600 ft); oppure

ii) la visibilità al suolo è inferiore a 1 500 m, oppure 800 m per gli elicotteri. La visibilità al suolo è riferita al valore di visibilità minima rilevata sull'aeroporto.

2) I piloti devono attenersi alle disposizioni sulla visibilità in volo ridotta di cui alla precedente tabella R5-1 nota (3), lettere a) e b).

3) Di notte, sugli aeroporti dove sono consentite operazioni in VFR notturno, si applicano i minimi riportati al successivo punto c)5).

4) Per le operazioni HEMS si applica quanto stabilito nei regolamenti operativi.

c) VFR notturno.

In aggiunta alle prescrizioni di SERA.5005 c), per lo svolgimento del volo VFR notturno si applicano i seguenti requisiti:

1) I piloti devono essere qualificati ad effettuare il volo VFR notturno.

2) Gli aeromobili devono essere riconosciuti idonei al volo VFR notturno dal proprio Stato di immatricolazione.

- 3) I voli possono essere effettuati solo su aeroporti aperti al traffico VFR notturno, tranne che:
- i. per gli aeromobili di Stato, laddove così stabilito localmente tra l'ENAC e la relativa autorità di Stato competente;
  - ii. nel caso di operazioni HEMS per le quali vale quanto stabilito nei pertinenti regolamenti operativi.
- 4) Tranne gli elicotteri quando operano come voli in VFR speciale notturno in accordo a RAIT.5010 b), in volo si applicano i minimi di visibilità VMC e distanza dalle nubi specificati nella precedente tabella R5-1.
- 5) Tranne in caso di autorizzazione VFR speciale notturno per gli elicotteri da parte dell'ente ATC competente in accordo a RAIT.5010 b), i voli VFR notturni non devono decollare o atterrare su un aeroporto o entrare nella zona di traffico di aeroporto o nel suo circuito di traffico quando le condizioni meteorologiche dell'aeroporto sono inferiori ai seguenti minimi:
- i. il *ceiling* è inferiore a 450 m (1 500 ft); e
  - ii. la visibilità al suolo è inferiore a 5 km oppure a 8 km nel caso di aeroporti ubicati in zona montuosa come specificato in AIP-Italia.
- 6) Se non già previsto dalla regolamentazione dello Stato di registrazione, l'equipaggiamento richiesto per il sorvolo del territorio italiano in VFR notturno deve includere almeno:
- i. un transponder SSR con riporto di quota (modo C o S);
  - ii. due apparati radio per mantenere la comunicazione a due vie con gli enti ATS;
  - iii. un apparato ELT(S) o ELT(A).
- 7) Le minime meteorologiche per le operazioni degli elicotteri HEMS non esentano dal richiedere, ove applicabile, l'autorizzazione VFR speciale.
- 8) Fatta eccezione per i piani di volo misti accettati prima della partenza, per i velivoli non è consentita la variazione da IFR a VFR notturno. È consentita invece, al peggioramento delle condizioni meteorologiche o per altre ragioni di sicurezza, la variazione da VFR notturno a IFR, a condizione che il pilota sia in possesso della relativa abilitazione.

9) L'ENAC può autorizzare un operatore HEMS ad effettuare voli in VFR notturno al di sopra di aree elevate o montuose ad altezze inferiori a quelle riportate in SERA.5005 c)5)i) alle seguenti condizioni:

- i. l'altezza minima autorizzata non può essere inferiore a quella applicabile ai voli in VFR diurno;
- ii. fuori dalle nubi e in contatto visivo con il suolo e/o con l'acqua.

d) Altezze minime.

In aggiunta a SERA.5005 f), si applica quanto segue:

1) tranne quando sia necessario per il decollo o l'atterraggio su aeroporti costieri, dal 1° giugno al 30 settembre compresi, un volo VFR non deve essere effettuato al di sopra delle spiagge, entro 100 m da entrambi i lati della linea di costa, ad un'altezza inferiore a 300 m (1 000 ft). Tale prescrizione non si applica agli aeromobili di Stato e agli aeromobili impegnati nelle operazioni speciali di cui all'art. 4 del Regolamento SERA.

2) In riferimento al comma 3 dell'art. 9 del DPR 9 luglio 2010, n. 133 concernente la disciplina del volo da diporto o sportivo (VDS), si applicano le seguenti altezze:

- i. salvo diversa autorizzazione dell'ENAC, sentito l'ANSP responsabile per la fornitura dei servizi di traffico aereo, l'attività di volo effettuata con gli apparecchi VDS di cui all'articolo 2, lettera b) del suddetto Decreto, è consentita in accordo alle altezze minime previste da SERA.5005 f) e RAIT.5005 d), fino ad un'altezza massima di 300 m (1 000 ft) dal terreno, determinata con riferimento all'ostacolo più elevato nel raggio di 5 000 m;
- ii. nel caso di zone per attività VDS esistenti all'entrata in vigore del Regolamento SERA, nelle quali non sia possibile elevare l'altezza massima oltre il limite di 150 m (500 ft), l'altezza minima per l'attività VDS può essere ridotta a 90 m (300 ft), determinata con riferimento all'ostacolo più elevato nel raggio di 150 m.

e) Livelli di crociera.

In riferimento a SERA 5005 g), fatta salva l'eventuale diversa autorizzazione da parte degli enti di controllo del traffico aereo o specifica dell'ENAC, i voli VFR in volo di crociera condotti al di sopra di 900 m (3 000 ft) dal suolo o dall'acqua, devono essere effettuati ad un livello di crociera appropriato alla rotta così come prescritto nella tabella dei livelli di crociera di cui all'allegato C che sostituisce la tabella in appendice 3 del Regolamento SERA.



### **RAIT.5010 VFR speciale in zone di controllo**

In riferimento a SERA.5010, si applicano le seguenti specifiche disposizioni:

- a) Su aeroporti presso i quali sono disponibili più valori di rilevamento della visibilità, la visibilità al suolo utile ai fini dell'emissione dell'autorizzazione al VFR speciale è riferita al valore di visibilità minima rilevata sull'aeroporto.
- b) Gli elicotteri possono essere condotti in VFR speciale di notte, soggetti ad autorizzazione ATC, in accordo alle seguenti minime meteorologiche:
  - 1) fuori dalle nubi ed in contatto visivo con il suolo e/o con l'acqua;
  - 2) la visibilità (al suolo o in volo, come appropriato) non deve essere inferiore a 3 Km;
  - 3) l'altezza della base delle nubi non deve essere inferiore a 450 m (1 500 ft).
- c) Per le operazioni HEMS si applica quanto stabilito nei pertinenti regolamenti operativi. Ciò non esenta il pilota dal richiedere l'autorizzazione VFR speciale in condizioni meteorologiche al di sotto di quelle specificate nella tabella R5-1.
- d) In caso di richiesta di autorizzazione al VFR speciale per l'attraversamento della zona di controllo, il pilota dell'aeromobile interessato deve riportare all'ATC la visibilità in volo.

### **RAIT.5015 Regole del volo strumentale (IFR) — Regole applicabili a tutti i voli IFR**

- a) In riferimento a SERA.5015 b), a meno che diversamente autorizzati dall'ENAC, i voli IFR non devono volare ad un'altezza inferiore a 600 m (2 000 ft) al di sopra del limite superiore dell'area del poligono militare di tiro a fuoco.

### **RAIT.5020 IFR – Regole applicabili ai voli IFR entro spazi aerei controllati**

- a) In riferimento a SERA.5020 b), un volo IFR nella fase di crociera in uno spazio aereo controllato deve essere condotto ad un livello di crociera, oppure, se autorizzato ad impiegare tecniche di crociera ascendente, tra due livelli o al di sopra di un livello, scelto nella tavola dei livelli di crociera di cui all'allegato C che sostituisce la tabella in appendice 3 del Regolamento SERA; la correlazione dei livelli alla rotta ivi prescritta non si applica, ogni qual volta diversamente indicato nelle autorizzazioni di controllo del traffico aereo o specificato in AIP-Italia.

### **RAIT.5025 IFR – Regole applicabili ai voli IFR al di fuori degli spazi aerei controllati**

a) Livelli di crociera

In riferimento a SERA.5025 a), un volo IFR che opera in volo di crociera al di fuori di spazi aerei controllati, indipendentemente dal livello, deve essere condotto ad un livello di crociera appropriato alla sua rotta come specificato nella tabella dei livelli di crociera in allegato C che sostituisce la tabella in appendice 3 del Regolamento SERA.

b) Comunicazioni

In riferimento a SERA.5025 b), un volo IFR effettuato negli spazi aerei di classe G, in conformità alla norma RAIT.4001 a), deve mantenere l'ascolto delle comunicazioni vocali bordo-terra sull'appropriata frequenza e stabilire le necessarie comunicazioni bilaterali con gli enti dei servizi di traffico aereo che forniscono il servizio informazioni volo.

*SEZIONE 6*

*Classificazione degli spazi aerei*

**RAIT.6001 Classificazione degli spazi aerei**

- a) A meno di diversa disposizione ENAC, le zone regolamentate (R), pericolose (D) e temporaneamente riservate (TRA), durante gli orari di attività, non sono classificate. Al di fuori degli orari di servizio o di effettiva attivazione, laddove applicabile, tali zone assumono la classificazione dello spazio aereo che le contiene.
- b) La classificazione dello spazio aereo italiano è riportata in AIP-Italia ENR 1.4.

**RAIT.6005 Requisiti per le comunicazioni e transponder SSR**

- a) I voli VFR e IFR in ingresso, dall'estero, nello spazio aereo delle FIR/UIR di Brindisi, Milano e Roma, devono stabilire il contatto radio bilaterale con l'ente ATS responsabile prima di attraversare il confine FIR, indipendentemente dalla classe di spazio aereo interessato.
- b) In riferimento a SERA.6005 a)1),
- 1) le ATZ degli aeroporti dove è fornito il servizio informazioni volo aeroportuale (AFIS) e le ATZ degli aeroporti controllati classificate "G" sono designate come zona radio obbligatoria (RMZ) durante gli orari di operatività dell'Ente ATS. Tutti i voli VFR e IFR che operano all'interno di dette ATZ, e gli aeromobili, i pedoni e i veicoli, direttamente o

attraverso una scorta, che sono in area di manovra o stanno per entrarvi, devono mantenere il continuo contatto radio bilaterale con l'ente dei servizi di traffico aereo responsabile sul canale di comunicazione appropriato.

- 2) L'ENAC può designare le ATZ degli aeroporti dove non sono forniti i servizi di traffico aereo, come zona RMZ-TIBA (Traffic Information Broadcasts by Aircraft) in accordo all'allegato D del Regolamento.
- c) In riferimento a SERA.6005 b)1), lo spazio aereo delle FIR/UIR di Brindisi, Milano e Roma è designato come zona ad utilizzo obbligatorio di trasponditore (TMZ), denominata "TMZ Italia", e, fatti salvi i requisiti del regolamento UE 1207/2011, all'interno di esso devono essere equipaggiati con un transponder SSR in grado di operare sui modi A e C o sul modo S:
  - 1) tutti i velivoli, gli elicotteri e gli apparecchi VDS "avanzati" che operano in qualunque classe di spazio aereo; e
  - 2) gli altri aeromobili, diversi da quelli di cui al precedente punto 1), che operano negli spazi aerei di classe A, B, C, D, ed E.

## SEZIONE 7

### ***Servizi di traffico aereo***

#### **RAIT.7010 Fornitura dei servizi di traffico aereo**

- a) Per la fornitura dei servizi di traffico aereo in presenza di voli BAT si applica quanto segue:
  - 1) l'ente ATS fornisce i servizi di traffico aereo ai voli GAT, per quanto possibile, in funzione delle informazioni possedute, relative all'attività BAT, che potrebbero comunque risultare incomplete;
  - 2) i servizi di traffico aereo forniti al BAT sono limitati e condizionati dalla effettiva conoscenza da parte dell'ente ATS dell'area di attività e delle relative modalità di utilizzazione.

## SEZIONE 8

### ***Servizio di controllo del traffico aereo***

**RAIT.8002 Requisiti linguistici locali per l'esercizio delle funzioni della licenza di controllore o studente controllore**

- a) In riferimento al punto ATCO.B.030 del *Regolamento (UE) 2015/340 del 20 febbraio 2015*, i controllori del traffico aereo e i tirocinanti controllori del traffico aereo non possono esercitare le attribuzioni previste dalle loro licenze se non sono in possesso di una valida specializzazione di competenza linguistica in italiano.
- b) Per ottenere la specializzazione di competenza linguistica, i controllori del traffico aereo e i tirocinanti controllori del traffico aereo devono dimostrare di possedere almeno il livello operativo (livello quattro) di competenza linguistica.

**RAIT.8005 Fornitura del servizio di controllo del traffico aereo**

- a) In riferimento a SERA.8005 a), nella fornitura degli avvisi per evitare il traffico (traffic avoidance advice), come indicato in SERA.6001, si applica quanto segue:
- 1) qualsiasi autorizzazione e istruzione comunque espressa (vettore radar, attesa, cambiamento di livello etc.) deve essere intesa come un suggerimento;
  - 2) la decisione di attenersi al suggerimento spetta al pilota responsabile il quale non è mai sollevato dalla propria responsabilità di evitare il traffico;
  - 3) i piloti dei voli VFR sono responsabili di mantenere la separazione dal terreno e dagli ostacoli e le condizioni meteorologiche di volo a vista.
- b) Per i casi elencati in SERA.8005 b), quando richiesto dal pilota di un aeromobile e concordato dal pilota dell'altro aeromobile, nello spazio aereo di classe D ed E, un volo può essere autorizzato durante la salita o la discesa, di giorno e in condizioni VMC, a condizione di mantenere la propria separazione rispetto ad una porzione specifica del volo al di sotto di 3 050 m (10 000 ft).
- c) In riferimento a SERA.8005 c)1), la separazione verticale minima deve essere ottenuta assegnando livelli diversi selezionati dalla tabella dei livelli di crociera nell'allegato Ctiba che sostituisce la tabella all'appendice 3 del Regolamento SERA e non viene applicata se diversamente indicato in AIP-Italia o nelle corrispondenti autorizzazioni ATC.

**RAIT.8010 Minimi di separazione**

- a) Quando è fornito il servizio di controllo del traffico aereo, ai voli ufficiali dei Capi di Stato deve essere applicato uno spaziamento maggiore rispetto alle minime di separazione come richiesto dal pilota responsabile di tali voli.  
Gli aeromobili dell'Aeronautica Militare in servizio di scorta, non sono soggetti all'applicazione delle separazioni minime sopra descritte.
- b) Le separazioni longitudinali con la tecnica del *Mach number* non si applicano nello spazio aereo delle FIR/UIR di Brindisi, Milano e Roma.
- c) La minima separazione verticale applicabile nello spazio aereo EUR-RVSM è di:
- 1) 300 m (1 000 ft) al disotto di FL 290;
  - 2) 300 m (1 000 ft) tra FL 290 e FL 410 inclusi, tra aeromobili approvati RVSM;
  - 3) 600 m (2 000 ft) tra FL 290 e FL 410 inclusi, tra:
    - i) aeromobili di Stato non approvati RVSM ed altri aeromobili;
    - ii) voli in formazione di aeromobili di Stato ed altri aeromobili;
  - 4) 600 m (2 000 ft) tra FL 410 e FL 660.
- d) Tra tutti i voli in VFR speciale e tra questi ed i voli in IFR sono applicate le separazioni standard, a meno che:
- 1) siano applicabili separazioni minime particolari basate sull'utilizzazione di corridoi, rotte, punti di riporto e di attesa a vista (VRP), sia tra voli in VFR speciale che tra questi ed i voli IFR; oppure
  - 2) sia possibile ridurre le separazioni minime nelle vicinanze dell'aeroporto secondo quanto approvato dall'ENAC.

#### **RAIT.8015 Autorizzazioni del controllo del traffico aereo**

- a) In riferimento a SERA.8015 a), con la richiesta e/o l'accettazione di un'autorizzazione o di un'istruzione ATC, il pilota responsabile assume la responsabilità in ordine alla sussistenza di tutte le condizioni tecniche, operative e amministrative, necessarie alle operazioni dell'aeromobile a terra ed in volo, direttamente riconducibili all'equipaggio e/o all'aeromobile stesso.
- b) In riferimento a SERA.8015 b), si applica quanto segue:
- 1) Il traffico in emergenza, sia generale che operativo ha la priorità su ogni altro tipo di traffico in tutti gli spazi aerei.

- 2) Il traffico aereo operativo militare svolto per esigenze reali di difesa dello spazio aereo nazionale o per soccorso ed il traffico BAT hanno la priorità su ogni altro tipo di traffico in tutti gli spazi aerei, ad eccezione di quello di cui al punto 1).
- 3) Il traffico aereo operativo ha la priorità nell'uso dello spazio aereo su altro traffico, ad eccezione di quello ai punti 1) e 2) nonché del traffico, sia generale che operativo, che opera nelle fasi di decollo e atterraggio.
- c) Sugli aeroporti controllati, non sono emesse autorizzazioni ATC alla conduzione di operazioni in condizioni meteorologiche al di sotto dei minimi operativi di aeroporto pubblicati. Ciò non pregiudica la normativa per la conduzione delle operazioni di volo che consenta l'inizio e la continuazione dell'avvicinamento e/o dell'atterraggio in circostanze specifiche in accordo al *Regolamento UE 965/2012*.
- d) In riferimento a SERA.8015 e), l'esecuzione da parte del pilota delle istruzioni contenute in un'autorizzazione condizionale può avere inizio solo e soltanto dopo che la condizione si sia verificata.

#### **RAIT.8020 Aderenza al piano di volo**

- a) In riferimento a SERA.8020 b)3), se l'orario stimato per il successivo punto di riporto applicabile, confine FIR o aeroporto di destinazione, quale di questi viene raggiunto prima, varia di 3 minuti o più rispetto a quello comunicato all'ATS, deve essere notificato, quanto prima possibile, un nuovo orario stimato revisionato all'ente ATS competente.

#### **RAIT.8035 Avaria alle Comunicazioni**

- a) Se un'avaria alle comunicazioni impedisce l'osservanza di quanto specificato in SERA.8035 o di mantenere il contatto radio bilaterale con altro ente ATS, l'aeromobile deve tentare di stabilire le comunicazioni con l'appropriato ente di controllo del traffico aereo utilizzando tutti gli altri mezzi disponibili. Inoltre l'aeromobile, qualora faccia parte del traffico di aeroporto in un aeroporto controllato, deve prestare attenzione a quelle istruzioni che possano essere emesse a mezzo di segnalazioni visive. La fornitura del servizio di controllo del traffico aereo ad altri voli operanti nello spazio aereo interessato si basa sul presupposto che un aeromobile con avaria alle comunicazioni si attenga alle regole di cui ai successivi punti b) o c).
- b) Se in condizioni meteorologiche di volo a vista (VMC), l'aeromobile deve:

- 1) selezionare il transponder SSR su codice 7600; continuare a volare in condizioni meteorologiche di volo a vista; atterrare sull'aeroporto idoneo più vicino; comunicare l'arrivo all'ente ATS appropriato con i mezzi più rapidi;
- 2) quando il pilota lo considera opportuno, completare un volo IFR in accordo al successivo punto c).
- c) Se in condizioni meteorologiche di volo strumentale (IMC) o quando il pilota di un volo IFR valuta non opportuno completare il volo in accordo al precedente b)1), l'aeromobile deve:
  - 1) selezionare il transponder SSR su codice 7600; mantenendo l'ultima velocità e livello assegnati, o la minima altitudine di volo se più alta, per un periodo di 7 minuti dopo la condizione che si verifica per ultima tra le seguenti:
    - i) l'orario al quale sono stati raggiunti l'ultimo livello assegnato o la minima altitudine di volo; o
    - ii) l'orario al quale il transponder SSR è selezionato su codice 7600; o
    - iii) il mancato riporto di posizione su di un punto di riporto obbligatorio da parte dell'aeromobile.
  - 2) adeguare il livello e la velocità in accordo al piano di volo presentato;
  - 3) quando vettorato dal radar o istruito dall'ATC a procedere offset in navigazione d'area (RNAV) senza un limite specificato, procedere nel modo più diretto possibile per riguadagnare la rotta del piano di volo in vigore non oltre il punto significativo successivo, tenendo conto della minima altitudine di volo applicabile;
  - 4) procedere in accordo alla rotta del piano di volo in vigore verso l'appropriato aiuto alla navigazione o fix designati per l'aeroporto di destinazione e, quando richiesto per assicurare ottemperanza al successivo punto 5), attendere su tale aiuto o fix fino all'inizio della discesa;
  - 5) iniziare la discesa dall'aiuto alla navigazione o dal fix specificati al precedente punto 4), all'ultimo orario previsto di avvicinamento (EAT) ricevuto e confermato o il più possibile vicino ad esso; oppure, nel caso in cui non sia stato ricevuto e confermato un EAT, all'orario stimato di arrivo (ETA), o il più possibile vicino ad esso, come risulta dal piano di volo in vigore;
  - 6) completare una normale procedura di avvicinamento strumentale, come specificato per l'aiuto alla navigazione o fix designati;

- 7) atterrare, se possibile, entro i 30 minuti successivi all'orario stimato di arrivo specificato al precedente punto 5) o dopo l'ultimo EAT ricevuto e confermato, quale dei due è posteriore.

*SEZIONE 9*

***Servizio informazioni di volo***

***Nil***

*SEZIONE 10*

***Servizio di allarme***

**RAIT.10001 Applicazione**

In riferimento a SERA 10001, si applica quanto riportato nei successivi paragrafi.

- a) Per gli aeromobili che hanno presentato un piano di volo, il servizio di allarme è fornito dal momento in cui l'ente ATS ha notizia che il volo ha avuto inizio.
- b) Per gli aeromobili che non hanno presentato un piano di volo, il servizio di allarme è fornito limitatamente ai casi per i quali si riceva, in qualunque modo, comunicazione che l'efficienza operativa dell'aeromobile sia menomata e che il volo necessiti di ricerca e/o soccorso.
- c) Gli aeromobili che hanno presentato un piano di volo, durante le porzioni di volo nello spazio aereo non controllato (classe G per i voli IFR, classi E, F e G per i voli VFR), devono effettuare un rapporto ogni **30 minuti**, oppure **10 minuti** in caso di aviogetti militari, dall'orario dell'ultimo contatto oppure dall'orario di decollo, semplicemente per indicare che il volo sta procedendo conformemente al piano di volo; tale rapporto deve comprendere il nominativo dell'aeromobile, la sua posizione e le parole "OPERATIONS NORMAL" (NORMALI OPERAZIONI).
- d) Il messaggio "OPERATIONS NORMAL" (NORMALI OPERAZIONI) deve essere trasmesso terra-bordo-terra all'ente ATS responsabile nello spazio aereo in cui l'aeromobile sta volando. In caso di difficoltà a stabilire il contatto radio con l'ente ATS responsabile, il messaggio può essere trasmesso ad un'altra stazione aeronautica di telecomunicazioni o



stazione su aeromobile o un altro ente ATS, con la richiesta di rilancio all'ente ATS responsabile.

- e) In caso di mancata ricezione del riporto di "OPERATIONS NORMAL" (NORMALI OPERAZIONI), l'ente ATS responsabile deve dare corso alle pertinenti azioni previste per la "fase di incertezza".
- f) Lungo i confini internazionali tra Italia e Austria, il servizio di allarme ai voli VFR nello spazio aereo di classe G al di sotto di FL 150, non è assicurato per l'intera durata del volo. Le procedure specifiche applicabili sono riportate in AIP-Italia.

**SEZIONE 11*****Interferenza, situazioni di emergenza e intercettazione*****RAIT.11015 Intercettazione**

- a) Con riferimento alla Tabella S11-1 di SERA.11015, dopo la serie 3 è aggiunta la serie *3bis*, come segue:
- 1) segnali dell'aeromobile intercettore; GIORNO o NOTTE: rilascio di una o più salve di artifici pirotecnici (*flares*) da una posizione e ad una distanza tale da non costituire pericolo per l'aeromobile intercettato;
  - 2) significato: "Ultimo avvertimento. Seguitemi". "Se non eseguirete la vostra sicurezza non sarà garantita";
  - 3) risposte dell'aeromobile intercettato: GIORNO o NOTTE: Usare i segnali della serie 1, 5 o 6 previsti per l'aeromobile intercettato;
  - 4) significato: (vedere segnali serie 1, 5 o 6);
  - 5) di seguito è riportata la tabella R11-1 che sostituisce la tabella S11-1 del Regolamento SERA.

***Tabella R11-1*****Segnali eseguiti dall'aeromobile intercettore e risposte da parte dell'aeromobile intercettato**

Serie	Segnali dell'aeromobile INTERCETTORE	Significato	Risposte dell'aeromobile INTERCETTATO	Significato
1	GIORNO o NOTTE — Battere le ali e lampeggiare le luci di navigazione ad intervalli irregolari (e le luci di atterraggio nel caso di un elicottero) da una posizione leggermente più	Siete stati intercettati. Seguitemi.	GIORNO o NOTTE — Battere le ali, lampeggiare le luci di navigazione ad	Capito, eseguo.

	<p>in alto ed avanti, e normalmente sul lato sinistro dell'aeromobile intercettato (o sul lato destro se l'aeromobile è un elicottero), e, dopo aver ricevuto risposta, una lenta virata in volo livellato, normalmente verso sinistra (o verso destra nel caso di un elicottero) sulla prua desiderata.</p> <p><i>Nota 1</i> Condizioni meteorologiche o orografiche possono richiedere che l'aeromobile intercettore assuma posizione e direzione di virata diversa da quella di cui alla Serie 1 precedente.</p> <p><i>Nota 2</i> Se l'aeromobile intercettato non è in grado di mantenersi al passo dell'aeromobile intercettore, quest'ultimo dovrebbe effettuare una serie di orbite e battere le ali ogni volta che sorpassa l'aeromobile intercettato.</p>		intervalli irregolari e seguire.	
2	GIORNO o NOTTE — Una brusca manovra di sganciamento dall'aeromobile intercettato effettuando una virata in salita di 90 gradi o più senza intersecare la prua dell'aeromobile intercettato.	Potete Procedere	GIORNO o NOTTE — Battere le ali.	Capito, eseguo.
3	GIORNO o NOTTE — Estraeendo il carrello di atterraggio (se estraibile), mantenendo accese le luci di atterraggio e sorvolando la pista in uso o se l'aeromobile intercettato è un elicottero, sorvolando l'area di atterraggio per elicotteri. Nel caso di elicotteri, l'elicottero intercettore dovrà effettuare un avvicinamento per l'atterraggio, portandosi sul punto d'ingresso dell'area di atterraggio.	Atterrare su questo aeroporto.	GIORNO o NOTTE — Estraeendo il carrello (se estraibile), mantenendo accese le luci di atterraggio e seguendo l'aeromobile intercettore e, se dopo aver sorvolato la pista in uso o l'area di atterraggio per elicotteri, l'atterraggio è considerato sicuro, procedere all'atterraggio.	Capito, eseguo.
3bis	GIORNO o NOTTE — Rilascio di una o più salve di artifici pirotecnici (flares) da una posizione e ad una distanza tale da non costituire pericolo per l'aeromobile intercettato.	Ultimo avvertimento. Seguitemi. Se non eseguirete la vostra sicurezza non sarà garantita.	GIORNO o NOTTE — Usare i segnali della serie 1, 5 o 6 previsti per l'aeromobile intercettato	Significato: (vedere segnali serie 1, 5 o 6).

**SEZIONE 12**

**Servizi relativi alla meteorologia - Osservazioni da aeromobile e riporti mediante comunicazioni in fonia**

Nil

*SEZIONE 13*

***Transponder SSR***

**RAIT.13001 Utilizzo di un transponder SSR**

In riferimento a SERA.13001 c), gli aeromobili di cui al punto RAIT.6005 c)2) che operano negli spazi aerei di classe F e G senza un'alimentazione di energia elettrica sufficiente, sono esentati dall'obbligo di impiegare il transponder in ogni momento.

**RAIT.13010 Informazioni derivate dall'altitudine-pressione**

In riferimento a SERA.13010 b), la verifica dell'accuratezza delle informazioni di livello presentate al controllore, derivate da informazioni di pressione-altitudine non è richiesta nel caso di trasferimento di identificazione/controllo fra settori di uno stesso ente di controllo e fra enti di controllo dello stesso ANSP purché sia stata effettuata dall'ente trasferente. Nel caso di trasferimento di identificazione/controllo ad enti ATS da parte di altri enti ATS di diversi ANSP, tale verifica non è richiesta solo se espressamente previsto nelle relative lettere di accordo.

**RAIT.13020 Avaria al transponder SSR quando è obbligatoria la dotazione di un transponder funzionante.**

In riferimento a SERA.13020, si applicano le seguenti specifiche restrizioni:

a) Avaria al transponder SSR prima della partenza.

- 1) Fatte salve le disposizioni successive, le eventuali inefficienze totali o parziali dei Modi A o C del transponder SSR approvate dallo Stato di Operazioni, non sono considerate valide ai fini del volo nello spazio aereo delle regioni informazioni volo di Brindisi, Milano e Roma.
- 2) Il volo con il transponder SSR inefficiente non deve:
  - i) interessare lo spazio aereo RVSM. In tal caso nel campo 10 del modello di piano di volo ICAO non deve essere inserito il carattere "W";
  - ii) essere effettuato in VFR notturno.
- 3) In caso di avaria totale o parziale del transponder SSR rilevata prima dell'inizio del volo, e qualora non sia possibile riparare o sostituire il transponder SSR presso l'aeroporto di

partenza, il pilota può effettuare un volo di trasferimento verso un aeroporto idoneo per le riparazioni.

- 4) Gli enti ATC responsabili, valutata la situazione di traffico presente o prevista, possono modificare l'orario di partenza, il livello di volo o la rotta pianificata per il volo. Successive modifiche possono rendersi necessarie durante lo svolgimento del volo.
  - 5) I voli VFR negli spazi aerei di Classe C o D, in considerazione della situazione di traffico presente e prevista, possono essere soggetti a ritardi indeterminati e/o diverso instradamento rispetto a quello pianificato o richiesto dal pilota.
- b) Avaria al transponder SSR durante il volo.
- 1) La sola avaria del Modo C non pregiudica il proseguimento del volo.
  - 2) Nel caso in cui il transponder SSR trasmetta un'indicazione di quota errata, il pilota deve disattivare il Modo C in modo da prevenire l'emissione di falsi avvisi di risoluzione (RA, Resolution Advisory) da parte di aeromobili equipaggiati con impianto ACAS II, anche se ciò comporta la disattivazione del Modo A;
  - 3) Non è consentito volare nello spazio aereo RVSM, tranne il caso in cui l'avaria si verifichi quando l'aeromobile si trovi già all'interno dello spazio aereo RVSM. In tal caso l'aeromobile deve essere considerato "NON RVSM APPROVED" e, pertanto, non si applica la riduzione della minima separazione verticale tra lo stesso e gli altri aeromobili.
  - 4) In caso di avaria al transponder SSR quando in volo nello spazio aereo dove è prevista la fornitura del servizio di controllo del traffico aereo, il pilota deve attenersi all'ultima autorizzazione ricevuta e confermata o a qualsiasi autorizzazione emendata emessa dall'ATC oppure, infine, gli sarà richiesto di ritornare all'aeroporto di partenza o di atterrare su un altro aeroporto idoneo per l'operatore e per l'ATC.
  - 5) Qualora un aeromobile con il transponder SSR in avaria (totale o parziale) non possa ottenere l'esecuzione dei necessari lavori presso il primo aeroporto di atterraggio dopo l'avaria, si applicano le disposizioni di cui al precedente punto a).

#### SEZIONE 14

#### ***Procedure di comunicazione in fonìa***

La fraseologia standard in lingua italiana è riportata in allegato A, come mezzo accettabile di rispondenza e materiale guida (AMC/GM) a SERA.14001.

#### **RAIT.14015 Linguaggio da utilizzare nelle comunicazioni terra-bordo-terra**

In aggiunta a SERA.14015, si applica quanto segue:

- a) Le comunicazioni radiotelefoniche terra-bordo-terra nello spazio aereo delle regioni informazioni volo di Brindisi, Milano e Roma devono essere effettuate in lingua:
  - 1) inglese, per i voli IFR e per i voli VFR condotti al di sopra di FL 195, fatto salvo che la lingua italiana può essere utilizzata qualora faciliti la gestione di situazioni di emergenza;
  - 2) italiana o inglese, per i voli VFR condotti a o al di sotto di FL 195.
- b) L'ENAC designa quegli aeroporti sui quali, anche per i voli VFR, è obbligatorio l'uso della lingua inglese per le comunicazioni tra enti ATS e aeromobili.
- c) L'ENAC designa quegli aeroporti, diversi da quelli di cui precedente punto b), sui quali i piloti in possesso della specializzazione di competenza linguistica in inglese, devono utilizzare la lingua inglese per le comunicazioni terra-bordo-terra anche quando in volo VFR.

#### **RAIT.14050 Nominativi radiotelefonici degli aeromobili**

- a) Gli aeromobili di Stato impiegati per attività di volo reale o addestrativa condotta per esigenze di pronto intervento, di ordine/sicurezza pubblica/protezione civile e dogana, devono trasmettere la parola "BAT" dopo il nominativo radiotelefonico completo, alla prima chiamata con l'Ente ATS;
- b) Gli elicotteri impiegati nel servizio medico di emergenza HEMS, utilizzano la parola "HEMS" (pronunciata come parola intera) dopo il nominativo radiotelefonico completo.
- c) Gli aeromobili impiegati nelle operazioni di ricerca e soccorso (SAR) utilizzano il nominativo radiotelefonico composto dalla parola "RESCUE" seguita, in sequenza, dalle lettere "I", "L" (o "M") e da un'ulteriore lettera da "A" a "Z".
- d) Gli aeromobili che svolgono attività di volo nell'ambito del trattato "Open Skies" utilizzano il nominativo radiotelefonico composto dal gruppo di caratteri "OSY" (pronunciato come singole lettere) seguito dai due caratteri che identificano lo Stato Parte Osservante e da un'ulteriore lettera (T, D o F) che indica il tipo della missione.

- e) Gli aeromobili in volo di collaudo e sperimentazione utilizzano il nominativo "PROVA" seguito da due cifre.
- f) Gli aeromobili impiegati in attività di calibrazione e controllo in volo dei sistemi radar, delle radioassistenze e dei sistemi ottici di planata, utilizzano il nominativo "FLIGHT CHECK" seguito da due cifre.
- g) Utilizzano il termine "ULTRALIGHT" (ULTRALEGGERO) prima del nominativo radiotelefonico completo:
- 1) gli apparecchi VDS avanzati condotti da pilota VDS avanzato; e
  - 2) altri apparecchi VDS autorizzati dall'ENAC ad usufruire dei servizi di traffico aereo nel contesto di specifiche attività.

**RAIT.14052 Nominativi radiotelefonici delle stazioni aeronautiche**

- a) Le stazioni aeronautiche del servizio mobile aeronautico sono identificate da:
- 1) il nome della località; e
  - 2) l'ente o il servizio disponibile.
- b) L'ente o il servizio deve essere identificato in accordo alla sottostante tabella R14-6, tranne che il nome della località o dell'ente/servizio possa essere omissso purché sia stata stabilita una comunicazione soddisfacente.

*Tabella R14-6*

Centro di controllo d'area	CONTROL	CONTROLLO
Radar (generico)	RADAR	RADAR (pron. RÀ-DAR)
Controllo di avvicinamento	APPROACH	AVVICINAMENTO
Controllo di avvicinamento radar - arrivi	ARRIVAL	ARRIVI
Controllo di avvicinamento radar - partenze	DEPARTURE	PARTENZE
Controllo di aeroporto	TOWER	TORRE
Controllo dei movimenti al suolo	GROUND	GROUND
Trasmissione delle autorizzazioni	DELIVERY	DELIVERY
Avvicinamento radar di precisione	PRECISION	PRECISIONE
Stazione radiogoniometrica	HOMER	GONIO
Servizio informazioni volo	INFORMATION	INFORMAZIONI

Controllo dei piazzali di parcheggio	APRON	APRON
Ufficio operazioni volo di compagnia	DISPATCH	DISPATCH
Stazione aeronautica	RADIO	RADIO (pron. RÀ-DIO)
Servizio informazioni volo aeroportuale	INFORMATION	INFORMAZIONI

**RAIT.14065 Procedure radiotelefoniche per il cambio del canale di comunicazione in fonia terra-bordo-terra**

a) In sostituzione del punto SERA.14065 a)2), si applica quanto segue:

- 1) il nominativo radiotelefonico e, per gli aeromobili della categoria di turbolenza di scia *heavy* la parola "HEAVY" oppure "SUPER" se l'aeromobile è stato così classificato dall'ENAC, oppure "BOEING 757" se il tipo di aeromobile è B757.

b) In sostituzione del punto SERA.14065 c)2), si applica quanto segue:

- 1) il nominativo radiotelefonico e, per gli aeromobili della categoria di turbolenza di scia *heavy* la parola "HEAVY" oppure "SUPER" se l'aeromobile è stato così classificato dall'ENAC, oppure "BOEING 757" se il tipo di aeromobile è B757.

**RAIT.14090 Procedure di comunicazione specifiche**

a) In aggiunta a SERA.14090 c), si applica quanto segue:

- 1) per gli aeromobili del tipo B757, al contatto radio iniziale tra tale aeromobile e l'ente ATS, deve essere inclusa l'espressione "BOEING 757", immediatamente dopo il nominativo radiotelefonico dell'aeromobile.

**RAIT.14091 Read-back su o in prossimità di una pista**

Le comunicazioni e il *read-back* relativi ad operazioni su o in prossimità di una pista devono sempre includere il nominativo radio completo.

Allegato A

**Fraseologia standard in lingua inglese ed italiana**

Di seguito sono riportate le espressioni fraseologiche standard, organizzate per fasi di volo o per uso di specifiche tecnologie di comunicazione, navigazione e sorveglianza che richiedono lo scambio di specifiche comunicazioni tra il personale ATS e gli equipaggi di condotta, così come da requisito RAIT.14001. 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.

Per quanto riguarda le comunicazioni tra gli equipaggi di condotta e il personale ATS, le tabelle specificano le espressioni ATS da utilizzare per svolgere rispettivamente il servizio ATC o FIS. Di conseguenza, le due colonne più a destra indicano quali delle espressioni ATS devono essere utilizzate per le funzioni ATC, per le funzioni FIS o per entrambe le funzioni ATC e FIS.

In generale, le espressioni in oggetto costituiscono un contenuto standardizzato principale di frasi identificate per situazioni usuali e non costituiscono un elenco esaustivo. Quando le circostanze sono diverse, i piloti, il personale ATS e gli altri membri dell'equipaggio di terra dovranno utilizzare un linguaggio semplice che dovrebbe essere il più chiaro e conciso possibile.

Le espressioni, fatte salve quelle specifiche per le operazioni di traino, sono applicabili anche nelle comunicazioni con i mezzi al suolo, tranne che nelle istruzioni al rullaggio, la parola PROCEED sostituisce TAXI nelle comunicazioni con i veicoli.

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 dagli equipaggi di condotta.



### 1 FRASEOLOGIA ATS

#### 1.1 Generale

Sezione	Circostanza	Espressioni fraseologiche		Applicabile a	
				ATC	FIS
1.1.1	DESCRIZIONE DEI LIVELLI (SUCCESSIVAMENTE CHIAMATI (LEVEL)/(LIVELLO))	FLIGHT LEVEL ( <i>number</i> ) or	LIVELLO DI VOLO (numero) o	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		[HEIGHT] ( <i>number</i> ) FEET or	[ALTEZZA] ( <i>numero</i> ) PIEDI o	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		[ALTITUDE] ( <i>number</i> ) FEET	[ALTITUDINE] ( <i>numero</i> ) PIEDI	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<p><i>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)</i></p> <p>...quando si passano informazioni in termini di distanza verticale da altro traffico</p>	( <i>number</i> ) FEET ABOVE (or BELOW)	( <i>numero</i> ) PIEDI SOPRA (o SOTTO)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
1.1.2	CAMBI DI LIVELLO, RIPORTI DI LIVELLO E RATEI (SALITA/DISCESA)	CLIMB (or DESCEND)	SALITE (o SCENDETE)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<i>followed as necessary by:</i>	<i>seguito, come necessario, da:</i>		
		1) TO ( <i>level</i> )	1) A ( <i>livello</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	...istruzione ad iniziare la salita (o discesa) ad un livello compreso nel blocco verticale	2) TO AND MAINTAIN BLOCK ( <i>level</i> ) TO ( <i>level</i> )	2) A E MANTENETE IL BLOCCO DA ( <i>livello</i> ) A ( <i>livello</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

definito				
	3) TO REACH ( <i>level</i> ) AT ( <i>or</i> ) BY ( <i>time or significant point</i> )	3) PER RAGGIUNGERE ( <i>livello</i> ) AI ( <i>o</i> ) ENTRO ( <i>orario</i> ) o SU ( <i>o</i> ) PRIMA DI ( <i>punto significativo</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	4) REPORT LEAVING ( <i>or</i> ) REACHING, <i>or</i> PASSING ( <i>level</i> )	4) RIPORTATE LASCIANDO ( <i>o</i> ) RAGGIUNGENDO, <i>o</i> ATTRAVERSANDO ( <i>livello</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	5) AT ( <i>number</i> ) METRES PER SECOND ( <i>or</i> ) FEET PER MINUTE [OR GREATER ( <i>or</i> ) OR LESS]]	5) A ( <i>numero</i> ) PIEDI AL MINUTO [O PIÙ ( <i>o</i> ) O MENO]]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...solo per aeromobili supersonici	6) REPORT STARTING ACCELERATION ( <i>or</i> ) DECELERATION)	6) RIPORTATE INIZIANDO ACCELERAZIONE ( <i>o</i> ) DECELERAZIONE)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	MAINTAIN AT LEAST ( <i>number</i> ) METRES ( <i>or</i> ) FEET) ABOVE ( <i>or</i> ) BELOW) ( <i>aircraft call sign</i> )	MANTENETE ALMENO ( <i>numero</i> ) METRI ( <i>o</i> ) PIEDI) SOPRA ( <i>o</i> ) SOTTO) ( <i>nominativo aeromobile</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	REQUEST LEVEL ( <i>or</i> ) FLIGHT LEVEL <i>or</i> ALTITUDE) CHANGE FROM ( <i>name of unit</i> ) [AT ( <i>time or significant point</i> )]	RICHIEDETE CAMBIO DI LIVELLO ( <i>o</i> ) LIVELLO DI VOLO <i>o</i> ALTITUDINE) A ( <i>nominativo ente</i> ) [AI ( <i>orario</i> ) <i>o</i> SU ( <i>punto significativo</i> )]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	STOP CLIMB ( <i>or</i> ) DESCENT) AT ( <i>level</i> )	FERMATE LA SALITA ( <i>o</i> ) DISCESA) A ( <i>livello</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	CONTINUE CLIMB ( <i>or</i> ) DESCENT) TO ( <i>level</i> )	CONTINUE LA SALITA ( <i>o</i> ) DISCESA) A ( <i>livello</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	EXPEDITE CLIMB ( <i>or</i> ) DESCENT) [UNTIL PASSING ( <i>level</i> )]	ACCELERATE LA SALITA ( <i>o</i> ) DISCESA) [FINO AD ATTRAVERSARE ( <i>livello</i> )]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	WHEN READY, CLIMB ( <i>or</i> ) DESCEND) TO ( <i>level</i> )	QUANDO PRONTI SALITE ( <i>o</i> ) SCENDETE) A ( <i>livello</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	EXPECT CLIMB ( <i>or</i> ) DESCENT) AT ( <i>time or significant point</i> )	ASPETTATEVI SALITA ( <i>o</i> ) DISCESA) AI ( <i>orario</i> ) <i>o</i> SU ( <i>punto significativo</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	REQUEST DESCENT AT ( <i>time</i> )	RICHIEDIAMO DISCESA AI ( <i>orario</i> )	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



## Regolamento

Regole dell'Aria Italia

Ed. 4  
Rev. 1

pag. 43 di 119

...per richiedere un'azione in uno specifico momento o posizione	IMMEDIATELY	IMMEDIATAMENTE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	AFTER PASSING ( <i>significant point</i> )	DOPO AVER PASSATO ( <i>punto significativo</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	AT ( <i>time or significant point</i> )	Al ( <i>orario</i> ) o SU ( <i>punto significativo</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...per richiedere un'azione che l'aeromobile può eseguire quando lo ritiene opportuno	WHEN READY ( <i>instruction</i> )	QUANDO PRONTI ( <i>istruzione</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...se impossibile autorizzare al livello richiesto	( <i>level</i> ) NOT AVAILABLE [DUE ( <i>reason</i> )] ALTERNATIVE[S] IS/ARE ( <i>level</i> ) ADVISE	( <i>livello</i> ) NON DISPONIBILE [CAUSA ( <i>motivi</i> )] ALTERNATIVA[E] È/SONO ( <i>livelli</i> ) AVVISATE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...per richiedere ad un aeromobile di salire o scendere mantenendo la propria separazione e le condizioni VMC	MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC [FROM ( <i>level</i> )] [TO ( <i>level</i> )]	MANTENETE PROPRIA SEPARAZIONE E VMC [DA ( <i>livello</i> )] [A ( <i>livello</i> )]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC ABOVE ( <i>or</i> BELOW, <i>or</i> TO) ( <i>level</i> )	MANTENETE PROPRIA SEPARAZIONE E VMC SOPRA ( <i>o</i> SOTTO, <i>o</i> FINO A) ( <i>livello</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...quando esistano dubbi che un aeromobile possa attenersi ad un'autorizzazione o istruzione	IF UNABLE, ( <i>alternative instructions</i> ) AND ADVISE	SE IMPOSSIBILITATI ( <i>istruzioni alternative</i> ) E AVVISATE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...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	<u>TCAS RA</u>  ROGER	<u>TCAS RA</u>  RICEVUTO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



## Regolamento

Regole dell'Aria Italia

Ed. 4  
Rev. 1

pag. 44 di 119

<p>controllore)</p> <p>...dopo aver completato la risposta ad un RA ACAS e iniziare il ritorno all'autorizzazione o istruzione ATC (interscambio pilota controllore)</p>	<p><u>CLEAR OF CONFLICT, RETURNING TO (assigned clearance)</u></p> <p>ROGER (or alternative instructions)</p>	<p><u>LIBERI DAL CONFLITTO, RITORNIAMO A (autorizzazione assegnata)</u></p> <p>RICEVUTO (o istruzioni alternative)</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>
<p>...dopo aver completato la risposta ad un RA ACAS ed essere ritornati all'autorizzazione o istruzione ATC precedentemente assegnata (interscambio pilota controllore)</p>	<p><u>CLEAR OF CONFLICT (assigned clearance) RESUMED</u></p> <p>ROGER (or alternative instructions)</p>	<p><u>LIBERI DAL CONFLITTO ABBIAMO RIPRESO (autorizzazione assegnata)</u></p> <p>RICEVUTO (o istruzioni alternative)</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>
<p>...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)</p>	<p><u>UNABLE, TCAS RA</u></p> <p>ROGER</p>	<p><u>IMPOSSIBILITATI, TCAS RA</u></p> <p>RICEVUTO</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>
<p>...autorizzazione a salire su una SID che ha restrizioni di livello e/o velocità pubblicate, dove il pilota deve salire al livello autorizzato e 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</p>	<p>CLIMB VIA SID TO (level)</p>	<p>SALITE VIA SID A (livello)</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>

<p>...autorizzazione a cancellare le restrizioni di livello del profilo verticale di una SID durante la salita</p>	<p>[CLIMB VIA SID TO (<i>level</i>)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S)</p>	<p>[SALITE VIA SID A (<i>livello</i>)], CANCELLATE RESTRIZIONE(I) DI LIVELLO</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p><i>Nota. Questa espressione e la successiva non sono applicabili alle restrizioni di livello istituite lungo la SID per assicurare il rispetto della prescritta separazione dagli ostacoli.</i></p>			
<p>...autorizzazione a cancellare specifiche restrizioni di livello del profilo verticale di una SID durante la salita</p>	<p>[CLIMB VIA SID TO (<i>level</i>)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) AT (<i>point(s)</i>)</p>	<p>[SALITE VIA SID (<i>livello</i>)], CANCELLATE RESTRIZIONE(I) DI LIVELLO SU (<i>punto(i)</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>...autorizzazione a cancellare le restrizioni di velocità di una SID durante la salita</p>	<p>[CLIMB VIA SID TO (<i>level</i>)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S)</p>	<p>[SALITE VIA SID A (<i>livello</i>)], CANCELLATE RESTRIZIONE(I) DI VELOCITÀ</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p><i>Nota. Questa espressione e la successiva non sono applicabili alle 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.</i></p>			
<p>...autorizzazione a cancellare specifiche restrizioni di velocità di una SID durante la salita</p>	<p>[CLIMB VIA SID TO (<i>level</i>)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S) AT (<i>point(s)</i>)</p>	<p>[SALITE VIA SID A (<i>livello</i>)], CANCELLATE RESTRIZIONE(I) DI VELOCITÀ SU (<i>punto(i)</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>...autorizzazione alla salita e a cancellare le restrizioni di velocità e di livello di una SID</p>	<p>CLIMB UNRESTRICTED TO (<i>level</i>) or CLIMB TO (<i>level</i>), CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTIONS</p>	<p>SALITE SENZA RESTRIZIONI A (<i>livello</i>) oppure SALITE A (<i>livello</i>), CANCELLATE RESTRIZIONI DI LIVELLO E VELOCITÀ</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p><i>Nota. Vedere le precedenti note relative alla cancellazione delle restrizioni di livello e velocità lungo una SID.</i></p>			
<p>...autorizzazione alla discesa su una STAR che ha restrizioni di livello e velocità pubblicate, dove il pilota deve scendere al livello autorizzato e conformarsi alle restrizioni di livello,</p>	<p>DESCEND VIA STAR TO (<i>level</i>)</p>	<p>SCENDETE VIA STAR A (<i>livello</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>



## Regolamento

Regole dell'Aria Italia

Ed. 4  
Rev. 1

pag. 46 di 119

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. Questa espressione e la successiva non sono applicabili alle 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. Questa espressione e la successiva non sono applicabili alle restrizioni di 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

*Nota. Vedere le precedenti note relative alla cancellazione delle restrizioni di livello e velocità lungo una STAR.*

**1.1.3** MINIMUM FUEL E EMERGENZA COMBUSTIBILE

...indicazioni di combustibile minimo

*Nota. — Un Ente del servizio informazioni volo (FIS) non fornirà informazioni sul ritardo.*

...quando il livello di combustibile rende necessario dichiarare emergenza

MINIMUM FUEL

ROGER [NO DELAY EXPECTED or EXPECT (*delay information*)]

MAYDAY (preferably spoken three times) FUEL

MINIMUM FUEL

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

MAYDAY (preferibilmente ripetuto tre volte) FUEL



**1.1.4** TRASFERIMENTO DI CONTROLLO E/O CAMBIO DI FREQUENZA

*Nota. — A un aeromobile può essere richiesto "STAND BY" su una frequenza quando è previsto che l'ente ATS inizierà le comunicazioni a breve.*

*Nota. — Ad un aeromobile può*

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

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

IF NO CONTACT (*instructions*)

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

REQUEST CHANGE TO (*frequency*)

FREQUENCY CHANGE APPROVED

MONITOR (*unit call sign*)

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

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

IN CASO DI CONTATTO NEGATIVO (*istruzioni*)

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

RICHIEDIAMO CAMBIO SU (*frequenza*)

CAMBIO FREQUENZA APPROVATO

MONITORATE (*nominativo*)





## Regolamento

Regole dell'Aria Italia

Ed. 4  
Rev. 1

pag. 48 di 119

essere richiesto  
"MONITOR" una  
frequenza per  
indicare  
all'aeromobile che le  
informazioni sono  
diffuse su tale  
frequenza.

*(frequency)*

*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



<p>...per richiedere la capacità UHF</p>	<p>CONFIRM UHF</p>	<p>CONFERMATE UHF</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<p>...per indicare la capacità UHF</p>	<p><u>AFFIRM UHF</u></p>	<p><u>AFFERMO UHF</u></p>		
<p>...per indicare la mancanza di capacità UHF</p>	<p><u>NEGATIVE UHF</u></p>	<p><u>NEGATIVO UHF</u></p>		
<p>...per richiedere lo status in relazione all'esenzione 8.33 kHz</p>	<p>CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED</p>	<p>CONFERMATE ESENTATI DA OTTO PUNTO TRE TRE</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<p>...per indicare lo status di esenzione 8.33 kHz</p>	<p><u>AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED</u></p>	<p><u>AFFERMO ESENZIONE DA OTTO PUNTO TRE TRE</u></p>		
<p>...per indicare lo status di non-esenzione 8.33 kHz</p>	<p><u>NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED</u></p>	<p><u>NEGATIVO ESENZIONE DA OTTO PUNTO TRE TRE</u></p>		
<p>...per indicare che viene data una specifica autorizzazione poiché altrimenti un aeromobile non equipaggiato e/o non esentato, entrerebbe nello spazio aereo con obbligo di capacità 8.33 kHz</p>	<p>DUE EIGHT POINT THREE THREE REQUIREMENT</p>	<p>CAUSA REQUISITO OTTO PUNTO TRE TRE</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>1.1.6 CAMBIAMENTO DEL NOMINATIVO RADIOTELEFONICO</p>				
<p>...per istruire un aeromobile a cambiare il suo nominativo radio</p>	<p>CHANGE YOUR CALL SIGN TO <i>(new call sign)</i> [UNTIL FURTHER ADVISED]</p>	<p>CAMBIATE IL VOSTRO NOMINATIVO IN <i>(nuovo nominativo)</i> [FINO AD ULTERIORE AVVISO]</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>...per avvisare di ritornare al nominativo radio indicato nel piano di volo</p>	<p>REVERT TO FLIGHT PLAN CALL SIGN <i>(call sign)</i> [AT <i>(significant point)</i>]</p>	<p>RITORNATE AL NOMINATIVO DA PIANO DI VOLO <i>(nominativo)</i> [SU <i>(punto significativo)</i>]</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

1.1.7 INFORMAZIONI DI TRAFFICO

...per fornire informazioni di traffico

TRAFFIC (*information*)

TRAFFICO (*informazioni*)



NO REPORTED TRAFFIC

NESSUN TRAFFICO RIPORTATO



...per accusare il ricevuto delle informazioni di traffico

LOOKING OUT

PRESTIAMO ATTENZIONE

TRAFFIC IN SIGHT

TRAFFICO IN VISTA

NEGATIVE CONTACT [reasons]

CONTATTO NEGATIVO [motivi]

[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) (*livello/i*) [*o LIVELLO SCONOSCIUTO*] IN MOVIMENTO VERSO (*direzione*) (*altre eventuali informazioni pertinenti*)



ESSENTIAL TRAFFIC (*direction of flight*) (*type*) MAINTAINING [*or CLIMBING TO or DESCENDING TO (level)*] ESTIMATING (*position*) AT (*time*)

TRAFFICO ESSENZIALE (*direzione di volo*) (*tipo*) MANTENENDO [*o IN SALITA A o IN DISCESA A (livello)*] CHE STIMA (*posizione*) AI (*orario*)



1.1.8 CONDIZIONI METEOROLOGICHE

[SURFACE] WIND (*number*) DEGREES (*speed*) (*units*) [GUSTING BETWEEN (*speed*) AND (*speed*) (*units*)]

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



[SURFACE] WIND VARIABLE BETWEEN (*number*) AND (*number*) DEGREES (*speed*) (*units*) [GUSTING BETWEEN

VENTO [AL SUOLO] VARIABILE TRA (*numero*) GRADI (*intensità*)(*unità di misura*) E (*numero*) GRADI [RAFFICHE TRA (*intensità*) E





informazione sarà inclusa nell'appropriata sequenza	<p><i>(distance) (units)</i></p> <p>PRESENT WEATHER <i>(details)</i></p> <p>CLOUD <i>(amount, [(type)] and height of base) FEET (or SKY CLEAR)</i></p> <p>CAVOK</p> <p><i>Note. — 'CAVOK' pronounced 'CAV-O-KAY' (CAVOCHEI).</i></p> <p>TEMPERATURE [MINUS] <i>(number) (and/or DEWPOINT [MINUS] (number))</i></p> <p>QNH <i>(number) [units]</i></p> <p>QFE <i>(number) [units]</i></p> <p><i>(aircraft type) REPORTED (description) ICING (or TURBULENCE) [IN CLOUD] (area) (time)</i></p> <p>REPORT FLIGHT CONDITIONS</p>	<p>DISPONIBILE, <i>(terza posizione) (distanza) (unità di misura)</i></p> <p>TEMPO PRESENTE <i>(dettagli)</i></p> <p>NUBI <i>(quantità, [(tipo)] e altezza base) PIEDI (o CIELO SERENO)</i></p> <p>CAVOK</p> <p>TEMPERATURA [MENO] <i>(numero) (e/o PUNTO DI RUGIADA [MENO] (numero))</i></p> <p>QNH <i>(numero) [unità di misura]</i></p> <p>QFE <i>(numero) [unità di misura]</i></p> <p><i>(tipo di aeromobile) HA RIPORTATO (descrizione) FORMAZIONE DI GHIACCIO (o TURBOLENZA) [IN NUBE] (area) (orario)</i></p> <p>RIPORTATE LE CONDIZIONI DI VOLO</p>	<p></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></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>INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS REPORTED <i>(or FORECAST) IN THE VICINITY OF (location)</i></p>	<p>CONDIZIONI METEOROLOGICHE STRUMENTALI RIPORTATE <i>(o PREVISTE) NELLE VICINANZE DI (località)</i></p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p>
...per informare della presenza di wind shear riportata da un aeromobile	<p>AT <i>(time) DEPARTING (or LANDING) (aircraft type) REPORTED WINDSHEAR AT (level). AIRSPEED LOSS (number) KNOTS, STRONG (or MEDIUM or WEAK), RIGHT (or LEFT) DRIFT</i></p>	<p>Al <i>(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)</i></p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p>



## Regolamento

Regole dell'Aria Italia

Ed. 4  
Rev. 1

pag. 53 di 119

1.1.9	RIPORTI DI POSIZIONE	NEXT REPORT AT ( <i>significant point</i> )	PROSSIMO RIPORTO SU ( <i>punto significativo</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	...per omettere i riporti di posizione fino ad una specifica posizione	OMIT POSITION REPORTS [UNTIL ( <i>specify</i> )]	OMETTETE RIPORTI DI POSIZIONE [FINO A ( <i>specificare</i> )]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		RESUME POSITION REPORTING	RIPRENDETE RIPORTI DI POSIZIONE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.1.10	RIPORTI ADDIZIONALI	REPORT PASSING ( <i>significant point</i> )	RIPORTATE PASSANDO ( <i>punto significativo</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	...per richiedere un riporto ad una specifica distanza o posizione	REPORT ( <i>distance</i> ) MILES (GNSS or DME or TACAN) FROM ( <i>name of DME or TACAN station</i> ) ( <i>or significant point</i> )	RIPORTATE ( <i>distanza</i> ) MIGLIA (GNSS o DME o TACAN) DA ( <i>nome della stazione DME o TACAN</i> ) ( <i>o punto significativo</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		<u>(<i>distance</i>) MILES (GNSS or DME or TACAN) FROM (<i>name of DME station</i>) (<i>or significant point</i>)</u>	<u>(<i>distanza</i>) MIGLIA (GNSS o DME o TACAN) DA (<i>nome della stazione DME</i>) (<i>o punto significativo</i>)</u>		
	...per richiedere il riporto della posizione attuale	REPORT PASSING ( <i>three digits</i> ) RADIAL ( <i>name of VOR</i> ) VOR;	RIPORTATE PASSANDO RADIALE ( <i>tre cifre</i> ) ( <i>nominativo del VOR</i> ) VOR	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		REPORT POSITION	RIPORTATE POSIZIONE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		REPORT (GNSS or DME or TACAN) DISTANCE FROM ( <i>significant point</i> ) ( <i>or name of DME station</i> )	RIPORTATE DISTANZA (GNSS o DME o TACAN) DA ( <i>nome della stazione DME</i> ) ( <i>o punto significativo</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		<u>(<i>distance</i>) MILES (GNSS or DME or TACAN) FROM (<i>name of DME station</i>) (<i>or significant point</i>)</u>	<u>(<i>distanza</i>) MIGLIA (GNSS o DME o TACAN) DA (<i>nome della stazione DME</i>) (<i>o punto significativo</i>)</u>		
	...riporto di "normali operazioni"	<u>(<i>aircraft call sign</i>) OPERATIONS NORMAL</u>	<u>(<i>nominativo aeromobile</i>) NORMALI OPERAZIONI</u>		
1.1.11	INFORMAZIONI DI AEROPORTO	[( <i>location</i> ) RUNWAY ( <i>number</i> ) SURFACE CONDITION [CODE ( <i>three-digit number</i> )];	[( <i>ubicazione</i> )] PISTA ( <i>numero</i> ) CONDIZIONI SUPERFICIE [CODICE ( <i>tre</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

*Nota. – Questa informazione è fornita per ogni terzo della pista o per l'intera pista, come applicabile.*

*followed as necessary by:*

1. ISSUED AT (*date and time UTC*)
2. DRY, *or* WET ICE, *or* WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW, *or* DRY SNOW, *or* DRY SNOW ON TOP OF ICE, *or* WET SNOW ON TOP OF ICE, *or* ICE, *or* SLUSH, *or* STANDING WATER, *or* COMPACTED SNOW, *or* WET SNOW, *or* DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW, *or* WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW, *or* WET, *or* SLIPPERY WET, *or* SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY, *or* FROST
3. DEPTH (*depth of deposit*) MILLIMETRES *or* NOT REPORTED)
4. COVERAGE (*number*) PER CENT *or* NOT REPORTED);
5. AVAILABLE WIDTH (*number*) METRES
6. LENGTH REDUCED TO (*number*) METRES
7. DRIFTING SNOW
8. LOOSE SAND
9. CHEMICALLY TREATED
10. SNOWBANK (*number*) METRES [LEFT, *or* RIGHT *or* LEFT AND RIGHT] [OF *or* FROM] CENTRE LINE

*cifre]]*

*seguito come necessario:*

1. EMESSO AI (*data e orario UTC*)
2. ASCIUTTA, *o* GHIACCIO BAGNATO, *o* ACQUA SOPRA NEVE COMPATTA, *o* NEVE SECCA, *o* NEVE SECCA SOPRA GHIACCIO, *o* NEVE BAGNATA SOPRA GHIACCIO, *o* GHIACCIO, *o* NEVE MISTA AD ACQUA, *o* ACQUE STAGNANTI, *o* NEVE COMPATTA, *o* NEVE BAGNATA, *o* NEVE SECCA SOPRA NEVE COMPATTA, *o* NEVE BAGNATA SOPRA NEVE COMPATTA, *o* BAGNATA, *o* SCIVOLOSA E BAGNATA, *o* PISTA INVERNALE APPOSITAMENTE PREPARATA, *o* BRINA
3. SPESSORE (*spessore del deposito*) MILLIMETRI *o* NON RIPORTATO)
4. COPERTURA (*numero*) PER CENTO *o* NON RIPORTATA)
5. LARGHEZZA DISPONIBILE (*numero*) METRI
6. LUNGHEZZA RIDOTTA A (*numero*) METRI
7. SCACCIANEVE
8. SABBIA SPARSA
9. TRATTATA CHIMICAMENTE
10. BANCO DI NEVE (*numero*) METRI [SINISTRA, *o* DESTRA *o* SINISTRA E DESTRA] [DI *o* DA] ASSE PISTA

11. TAXIWAY ( <i>identification of taxiway</i> ) SNOWBANK ( <i>number</i> ) METRES [LEFT, or RIGHT or LEFT AND RIGHT] [OF or FROM] CENTRE LINE	11. VIA DI RULLAGGIO ( <i>identificazione della via di rullaggio</i> ) BANCO DI NEVE ( <i>numero</i> ) METRI [SINISTRA, o DESTRA o SINISTRA E DESTRA] [DI o DA] ASSE CENTRALE		
12. ADJACENT SNOWBANKS	12. BANCO DI NEVE ADIACENTE		
13. TAXIWAY ( <i>identification of taxiway</i> ) POOR	13. VIA DI RULLAGGIO ( <i>identificazione della via di rullaggio</i> ) SCARSA		
14. APRON ( <i>identification of apron</i> ) POOR	14. PIAZZALE ( <i>identificazione del piazzale</i> ) SCARSO		
15. Plain-language remarks	15. osservazioni in chiaro		
[( <i>location</i> )] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY ( <i>number</i> ) NOT CURRENT	[( <i>ubicazione</i> )] CONDIZIONI SUPERFICIE PISTA ( <i>numero</i> ) NON AGGIORNATE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
LANDING SURFACE ( <i>condition</i> )	SUPERFICIE DI ATTERRAGGIO ( <i>condizioni</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
CAUTION CONSTRUCTION WORK ( <i>location</i> )	ATTENZIONE LAVORI DI COSTRUZIONE ( <i>ubicazione</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
CAUTION ( <i>specify reasons</i> ) RIGHT (or LEFT), (or BOTH SIDES) OF RUNWAY [( <i>number</i> )]	ATTENZIONE ( <i>specificare i motivi</i> ) A DESTRA (o SINISTRA), (o SU ENTRAMBI I LATI) DELLA PISTA [( <i>numero</i> )]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
CAUTION WORK IN PROGRESS (or OBSTRUCTION) ( <i>position and any necessary advice</i> )	ATTENZIONE LAVORI IN CORSO (o OSTRUZIONE) ( <i>posizione ed ogni consiglio utile</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
BRAKING ACTION REPORTED BY ( <i>aircraft type</i> ) AT ( <i>time</i> ) GOOD (or GOOD TO MEDIUM, or MEDIUM, or MEDIUM TO POOR, or POOR)	AZIONE FRENANTE RIPORTATA DA ( <i>tipo di aeromobile</i> ) AI ( <i>orario</i> ) BUONA (o DA BUONA A MEDIA, o MEDIA, o DA MEDIA A SCARSA, o SCARSA)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
TAXIWAY ( <i>identification of taxiway</i> ) WET [or STANDING WATER, or SNOW REMOVED ( <i>length and width as applicable</i> ),	VIA DI RULLAGGIO ( <i>identificazione della via di rullaggio</i> ) BAGNATA [o ACQUA STAGNANTE, o	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

	<p><i>or</i> CHEMICALLY 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> SNOWDRIFTS, <i>or</i> FROZEN RUTS AND RIDGES <i>or</i> LOOSE SAND)]</p>	<p>NEVE RIMOSSA (<i>lunghezza e larghezza come applicabile</i>), <i>o</i> TRATTATA CHIMICAMENTE, <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, <i>o</i> SABBIA SPARSA)]</p>		
	<p>(ATS unit call sign) OBSERVES (<i>weather information</i>)</p>	<p>(nominativo Ente ATS) OSSERVA (<i>informazioni meteo</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<p>PILOT REPORTS (<i>weather information</i>)</p>	<p>UN PILOTA RIPORTA (<i>informazioni meteo</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<p>...per comunicare il livello dei servizi di emergenza aeroportuale</p>	<p>(ATS unit call sign) REPORTS RESCUE AND FIRE FACILITIES REDUCED TO CATEGORY (<i>number</i>) (<i>or</i> NO RESCUE AND FIRE FACILITIES AVAILABLE)</p>	<p>(nominativo Ente ATS) RIPORTA LIVELLO ANTINCENDIO RIDOTTO A CATEGORIA (<i>numero</i>) (<i>o</i> NESSUN SERVIZIO ANTINCENDIO DISPONIBILE)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<p>...per notificare l'attivazione o la cancellazione delle LVPs sull'aeroporto</p>	<p>[ALL STATIONS] LOW VISIBILITY PROCEDURES IN PROGRESS</p>	<p>[A TUTTE LE STAZIONI] PROCEDURE DI BASSA VIBILITÀ IN CORSO</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<p>1.1.12 STATO OPERATIVO DEGLI AIUTI VISIVI E NON VISIVI</p>	<p>(<i>specify visual or non-visual aid</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>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<p>(<i>type</i>) LIGHTING (<i>unserviceability</i>)</p>	<p>SISTEMA LUMINOSO (<i>tipo</i>) (<i>inefficienza</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<p>GBAS/SBAS/MLS/ILS CATEGORY (<i>category</i>) (<i>serviceability state</i>)</p>	<p>GBAS/SBAS/MLS/ILS CATEGORIA (<i>categoria</i>) (<i>stato di efficienza</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<p>TAXIWAY LIGHTING (<i>description of deficiency</i>)</p>	<p>LUCI VIE DI RULLAGGIO (<i>descrizione dell'avaria</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>





## Regolamento

Regole dell'Aria Italia

Ed. 4  
Rev. 1

pag. 57 di 119

*(type of visual approach slope indicator) RUNWAY (number) (description of deficiency)*

*(tipo di indicatore ottico di planata) PISTA (numero) (descrizione dell'avaria)*

ILS RUNWAY (number) [ON TEST DO NOT USE] FALSE INDICATIONS POSSIBLE

ILS PISTA (numero) [ON TEST NON UTILIZZARE] POSSIBILI FALSE INDICAZIONI

### 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] (level)

... 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

REPORT WHEN ABLE TO



## Regolamento

Regole dell'Aria Italia

Ed. 4  
Rev. 1

pag. 58 di 119

fornire informazioni non appena è stato riacquisito lo status di approvazione RVSM oppure il pilota è pronto a riprendere le operazioni RVSM

RESUME RVSM

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

CONFIRM ABLE TO RESUME RVSM



...per riportare la capacità di riprendere le operazioni RVSM dopo un problema agli apparati o legato alle condizioni meteorologiche

READY TO RESUME RVSM

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)]

BASIC GNSS UNAVAILABLE [DUE TO (reason, e.g. LOSS OF RAIM or RAIM ALERT)];

*NON APPLICABILE*



	<u>GBAS (or SBAS) UNAVAILABLE</u> ; CONFIRM GNSS NAVIGATION; <u>AFFIRM GNSS NAVIGATION</u>		<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
<p>1.1.15 FRASEOLOGIA RNAV</p> <p>...procedura di partenza o di arrivo RNAV che non può essere accettata dal pilota</p> <p>...il pilota è impossibilitato ad attenersi alla procedura di area terminale assegnata</p> <p>...l'ATC è impossibilitato ad assegnare una procedura di arrivo o partenza RNAV richiesta dal pilota a causa del tipo di apparato RNAV di bordo</p> <p>...l'ATC è impossibilitato ad assegnare una procedura di arrivo o partenza richiesta dal pilota</p> <p>...conferma se una specifica procedura di arrivo o partenza RNAV può essere accettata</p> <p>...per informare l'ATC di avaria o degrado dei sistemi RNAV</p> <p>...per informare l'ATC di nessuna</p>	<p><u>UNABLE (designator) DEPARTURE [or ARRIVAL] DUE RNAV TYPE</u></p> <p><u>UNABLE (designator) DEPARTURE [or ARRIVAL] (reasons)</u></p> <p>UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE [or ARRIVAL] DUE RNAV TYPE</p> <p>UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE [or ARRIVAL] (reasons)</p> <p>ADVISE IF ABLE (designator) DEPARTURE [or ARRIVAL]</p> <p><u>(aircraft call sign) UNABLE RNAV DUE EQUIPMENT</u></p> <p><u>(aircraft call sign) NEGATIVE</u></p>	<p align="center">NON APPLICABILE</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>



## Regolamento

Regole dell'Aria Italia

Ed. 4  
Rev. 1

pag. 60 di 119

capacità RNAV

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

1.1.17 CAMBIAMENTO DEL REGIME DI VOLO DA IFR A VFR

CANCELLING MY IFR FLIGHT (specify the changes, if any, to be made to the current flight plan)

CANCELLIAMO IL VOLO IFR (specificare le eventuali modifiche da apportare al piano di volo in vigore)

...risposta dell'ente  
ATS

IFR FLIGHT CANCELLED AT  
(time)

VOLO IFR CANCELLATO AI  
(orario)



*Nota. – Per informare il pilota sulla probabilità di incontrare condizioni IMC lungo la rotta, vedere la fraseologia riportata al paragrafo 1.1.8 'Condizioni meteorologiche'.*

1.1.18 COMUNICAZIONI RADIOTELEFONICHE DI EMERGENZA E URGENZA

MAYDAY (preferably spoken three times)

MAYDAY (preferibilmente ripetuto tre volte)

PAN PAN (preferably spoken three times)

PAN PAN (preferibilmente ripetuto tre volte)

ALL STATIONS (or aircraft callsign) STOP TRANSMITTING, MAYDAY

A TUTTE LE STAZIONI (o nominativo aeromobile) SILENZIO RADIO, EMERGENZA



DISTRESS TRAFFIC ENDED

EMERGENZA TERMINATA



1.1.19 RADIOGONIOMETRO

REQUEST QDM [or QDR]

CHIEDIAMO QDM [o QDR]

QDM [or QDR] (number)  
DEGREES

QDM [o QDR] (numero)  
GRADI



1.2 En-route air traffic services

Sezione

Circostanza

Espressioni fraseologiche

Applicabile  
a

			ATC	FIS
1.2.1	EMISSIONE DI UNA AUTORIZZAZIONE	<i>(name of unit)</i> CLEARs <i>(aircraft call sign)</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<i>(aircraft call sign)</i> CLEARED TO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		RECLEARED (amended clearance details) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		RECLEARED (amended route portion) TO (significant point of original route) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		ENTER CONTROLLED AIRSPACE (or CONTROL ZONE) [VIA (significant point or route)] AT (level) [AT (time)]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		LEAVE CONTROLLED AIRSPACE (or CONTROL ZONE) [VIA (significant point or route)] AT (level) (or CLIMBING, or DESCENDING)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		JOIN (specify) AT (significant point) AT (level) [AT (time)]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.2.2	INDICAZIONE DELLA ROTTA E LIMITE DELL'AUTORIZZAZIONE	FROM (location) TO (location)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		TO (location)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		followed as necessary by:	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		1) DIRECT	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		2) VIA (route and/or significant points)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		3) VIA FLIGHT PLANNED	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

*(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 *(punto significativo o rotta)*] A *(livello)* [AI *(orario)*]

LASCIATE LO SPAZIO AEREO CONTROLLATO (o ZONA DI CONTROLLO) [VIA *(punto significativo o rotta)*] A *(livello)* (o IN SALITA, o IN DISCESA)

INSERITEVI *(specificare)* SU *(punto significativo)* A *(livello)* [AI *(orario)*]

DA *(località)* A *(località)*

A *(località)*

seguito ove necessario da:

1) DIRETTO

2) VIA *(rotta e/o punti significativi)*

3) ROTTA PIANIFICATA

	<p style="text-align: center;">ROUTE</p> <p style="text-align: center;"><i>Nota. Le condizioni associate all'uso di questa frase sono riportate nel DOC.4444 PANS-ATM Capitolo 4, 4.5.7.2.</i></p>			
	<p>4) VIA (<i>distance</i>) DME ARC (<i>direction</i>) OF (<i>name of DME station</i>)</p>	<p>4) VIA (<i>distanza</i>) ARCO DME (<i>direzione</i>) DA (<i>nominativo stazione DME</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p>(<i>route</i>) NOT AVAILABLE DUE (<i>reason</i>) ALTERNATIVE[S] IS/ARE (<i>routes</i>) ADVISE</p>	<p>(<i>rotta</i>) NON DISPONIBILE CAUSA (<i>motivi</i>) ALTERNATIVA[E] È/SONO (<i>rotte</i>) AVVISATE</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.2.3	MANTENIMENTO DI SPECIFICI LIVELLI	<p>MAINTAIN (<i>level</i>) [TO (<i>significant point</i>)]</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<p>MAINTAIN (<i>level</i>) UNTIL PASSING (<i>significant point</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<p>MAINTAIN (<i>level</i>) UNTIL (<i>minutes</i>) AFTER PASSING (<i>significant point</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<p>MAINTAIN (<i>level</i>) UNTIL (<i>time</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<p>MAINTAIN (<i>level</i>) UNTIL ADVISED BY (<i>name of unit</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<p>MAINTAIN (<i>level</i>) UNTIL FURTHER ADVISED</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<p>MAINTAIN (<i>level</i>) WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<p>MAINTAIN BLOCK (<i>level</i>) TO (<i>level</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<p><i>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.</i></p>		
1.2.4	SPECIFICAZIONI RELATIVE AI LIVELLI DI CROCIERA	<p>CROSS (<i>significant point</i>) AT (or ABOVE, or BELOW) (<i>level</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<p>ATTRAVERSATE (<i>punto significativo</i>) A (o AL DI SOPRA, o AL DI SOTTO)</p>		

		<p><i>(livello)</i></p> <p>CROSS (<i>significant point</i>) AT (<i>time</i>) OR LATER (<i>or BEFORE</i>) AT (<i>level</i>)</p> <p>CRUISE CLIMB BETWEEN (<i>levels</i>) (<i>or ABOVE (level)</i>)</p> <p>CROSS (<i>distance</i>) MILES, (GNSS <i>or DME</i>) [(<i>direction</i>)] OF (<i>name of DME station</i>) OR (<i>distance</i>) [(<i>direction</i>)] OF (<i>significant point</i>) AT (<i>or ABOVE or BELOW</i>) (<i>level</i>)</p>	<p>ATTRAVERSATE (<i>punto significativo</i>) AI (<i>orario</i>) o DOPO (<i>o PRIMA</i>) A (<i>livello</i>)</p> <p>EFFETTUATE CRUISE CLIMB TRA (<i>livelli</i>) (<i>o SOPRA</i>) (<i>livello</i>)</p> <p>ATTRAVERSATE (<i>distanza</i>) MIGLIA, (GNSS <i>o DME</i>) [(<i>direzione</i>)] DI (<i>nominativo stazione DME</i>) o (<i>distanza</i>) [(<i>direzione</i>)] DI (<i>punto significativo</i>) A (<i>o AL DI SOPRA, o AL DI SOTTO</i>) (<i>livello</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
1.2.5	<p>DISCESA DI EMERGENZA</p> <p><i>Nota. — Gli Enti FIC e AFIS forniranno solo informazioni e rilanceranno autorizzazioni e istruzioni per conto degli enti ATC.</i></p>	<p><u>EMERGENCY DESCENT</u> (<i>intentions</i>)</p> <p>ATTENTION ALL AIRCRAFT IN THE VICINITY OF [<i>or AT (significant point or location)</i>] EMERGENCY DESCENT IN PROGRESS FROM (<i>level</i>) (<i>followed as necessary by specific instructions, clearances, traffic information, etc.</i>)</p>	<p><u>DISCESA DI EMERGENZA</u> (<i>intenzioni</i>)</p> <p>ATTENZIONE A TUTTI GLI AEROMOBILI NELLE VICINANZE DI [<i>o SU (punto significativo o località)</i>] DISCESA DI EMERGENZA IN ATTO DA (<i>livello</i>) (<i>seguito ove necessario da specifiche istruzioni, autorizzazioni, informazioni di traffico ecc.</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
1.2.6	<p>SE L'AUTORIZZAZIONE NON PUÒ ESSERE EMESSA IMMEDIATAMENTE QUANDO RICHIESTA</p>	<p>EXPECT CLEARANCE (<i>or type of clearance</i>) AT (<i>time</i>)</p>	<p>ASPETTATEVI AUTORIZZAZIONE (<i>o il tipo di autorizzazione</i>) AI (<i>orario</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
1.2.7	<p>QUANDO L'AUTORIZZAZIONE PER UNA DEVIAZIONE NON PUÒ ESSERE EMESSA</p>	<p>UNABLE, TRAFFIC (<i>direction</i>) BOUND (<i>type of aircraft</i>) (<i>level</i>) ESTIMATED (<i>or OVER</i>) (<i>significant point</i>) AT (<i>time</i>) CALL SIGN (<i>call sign</i>) ADVISE INTENTIONS.</p>	<p>IMPOSSIBILE, TRAFFICO 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>) NOMINATIVO (<i>nominativo</i>) RIPORTATE INTENZIONI</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>



## Regolamento

Regole dell'Aria Italia

Ed. 4  
Rev. 1

pag. 64 di 119

**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*)

**1.2.9** RILANCIO DI AUTORIZZAZIONI, ISTRUZIONI E INFORMAZIONI

(*ATC unit*) CLEARs (*or* INSTRUCTS) (*or* INFORMS) (*details of the clearance, instructions, or information*)

(*nominativo ente ATC*) AUTORIZZA (*o* ISTRUISCE) (*o* INFORMA) (*dettagli dell'autorizzazione, o dell'informazione*)

...conferma o meno del *readback* dell'autorizzazione o dell'istruzione

[THAT IS] CORRECT (*or* NEGATIVE) [I SAY AGAIN (*ATC unit*) CLEARs (*or* INSTRUCTS) (*details of the clearance or the instruction*)]

[È] CORRETTO (*o* NEGATIVO) [RIPETO] (*nominativo ente ATC*) AUTORIZZA (*dettagli dell'autorizzazione*)

**1.3** Arrival and departure air traffic services

Sezione	Circostanza	Espressioni fraseologiche	Applicabile a
			ATC    FIS

**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*)

DOPO AVER RAGGIUNTO (*o*)



	<p><i>point) (instructions)</i></p> <p>TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (three digits) TO (level) [TO INTERCEPT (track, route, airway, etc.)]</p> <p><i>(standard departure name and number) DEPARTURE</i></p> <p>TRACK (three digits) DEGREES [MAGNETIC (or TRUE)] TO (or FROM) (significant point) UNTIL (time, or REACHING (fix or significant point or level)) [BEFORE PROCEEDING ON COURSE]</p> <p>CLEARED (designation) DEPARTURE</p> <p><i>Nota. Le condizioni associate con l'uso di questa frase sono riportate nel Doc.4444 PANS-ATM Capitolo 4, 4.5.7.2.</i></p> <p>CLEARED DIRECT (waypoint), CLIMB TO (level), EXPECT TO REJOIN SID [(sid designator)] [AT (waypoint)]</p> <p><i>then</i></p> <p>REJOIN SID [(sid designator)] [AT (waypoint)]</p> <p>CLEARED DIRECT (waypoint), CLIMB TO (level)</p> <p><i>then</i></p> <p>REJOIN SID (sid designator) AT (waypoint)</p>	<p>ATTRAVERSATO/PASSATO) (livello o punto significativo) (istruzioni)</p> <p>VIRATE A DESTRA (o SINISTRA) PRUA (tre cifre) PER (livello) [PER INTERCETTARE (rotta, percorso, aerovia, ecc.)]</p> <p>PARTENZA (nome e numero della partenza standard)</p> <p>PROCEDETE SU (tre cifre) GRADI [MAGNETICI (o VERI)] PER (o DA) (punto significativo) FINO A (orario, o RAGGIUNGERE (fix o punto significativo o livello)) [PRIMA DI PROSEGUIRE SULLA ROTTA]</p> <p>AUTORIZZATI PARTENZA (designazione)</p> <p>AUTORIZZATI DIRETTO (waypoint), SALITE A (livello), ASPETTATEVI DI REINSERIRVI NELLA SID [(designatore della sid)] [SU (waypoint)]</p> <p><i>quindi</i></p> <p>REINSERITEVI NELLA SID [(designatore della sid)] [SU (waypoint)]</p> <p>AUTORIZZATI DIRETTO (waypoint), SALITE A (livello)</p> <p><i>quindi</i></p> <p>REINSERITEVI NELLA SID (designatore della sid) SU (waypoint)</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>
--	--	--	---

	CLEARED ( <i>designation</i> ) ARRIVAL	AUTORIZZATI ARRIVO ( <i>designazione</i> )	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	CLEARED TO ( <i>clearance limit</i> ) ( <i>designation</i> )	AUTORIZZATI A ( <i>limite</i> <i>autorizzazione</i> ) ( <i>designazione</i> )	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	CLEARED ( <i>or PROCEED</i> ) ( <i>details of route to be followed</i> )	AUTORIZZATI ( <i>o</i> PROCEDETE) ( <i>dettagli della</i> <i>rotta da seguire</i> )	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
...autorizzazione a procedere diretto con preavviso di una futura istruzione a reinserirsi nella STAR	CLEARED DIRECT ( <i>waypoint</i> ), DESCEND TO ( <i>level</i> ), EXPECT TO REJOIN STAR [( <i>star</i> <i>designator</i> )] AT ( <i>waypoint</i> )  <i>then</i>	AUTORIZZATI DIRETTO ( <i>waypoint</i> ), SCENDETE A ( <i>livello</i> ), ASPETTATEVI DI REINSERIRVI NELLA STAR [( <i>designatore della star</i> )] SU ( <i>waypoint</i> )  <i>quindi</i>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	REJOIN STAR [( <i>star designator</i> )] [AT ( <i>waypoint</i> )]	REINSERITEVI NELLA STAR [( <i>designatore della star</i> )] [SU ( <i>waypoint</i> )]	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	CLEARED DIRECT ( <i>waypoint</i> ), DESCEND TO ( <i>level</i> )  <i>then</i>	AUTORIZZATI DIRETTO ( <i>waypoint</i> ), SCENDETE A ( <i>livello</i> )  <i>quindi</i>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	REJOIN STAR ( <i>star designator</i> ) AT ( <i>waypoint</i> )	REINSERITEVI NELLA STAR ( <i>designatore della star</i> ) SU ( <i>waypoint</i> )	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	CLEARED ( <i>type of approach</i> ) APPROACH [RUNWAY ( <i>number</i> )]	AUTORIZZATI AVVICINAMENTO ( <i>tipo di</i> <i>avvicinamento</i> ) [PISTA ( <i>numero</i> )]	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Nota.— L'identificazione della procedura di avvicinamento strumentale nella carta aeronautica viene utilizzata per specificare il tipo di avvicinamento. Se l'identificazione utilizza un suffisso tra parentesi per includere condizioni eccezionali, ad esempio "(solo	CLEARED ( <i>type of approach</i> ) RUNWAY ( <i>number</i> ) FOLLOWED BY CIRCLING TO RUNWAY ( <i>number</i> )	AUTORIZZATI ( <i>tipo di</i> <i>avvicinamento</i> ) PISTA ( <i>numero</i> ) SEGUITO DA CIRCUITAZIONE PER PISTA ( <i>numero</i> )	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	CLEARED APPROACH [RUNWAY ( <i>number</i> )]	AUTORIZZATI AVVICINAMENTO [PISTA ( <i>numero</i> )]	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	COMMENCE APPROACH AT ( <i>time</i> )	INIZIATE AVVICINAMENTO AI ( <i>orario</i> )	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

*LNAV/VNAV)" o  
"(AR)" ecc., il testo  
tra parentesi non fa  
parte  
dell'autorizzazione  
ATC.*

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  
avvicinamenti a  
vista consecutivi,  
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]





## Regolamento

Regole dell'Aria Italia

Ed. 4  
Rev. 1

pag. 68 di 119

		TURBOLENZA DI SCIA]		
	REPORT ( <i>significant point</i> ) [OUTBOUND, or INBOUND]	RIPORTATE ( <i>punto significativo</i> ) [IN ALLONTANAMENTO o IN AVVICINAMENTO]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	REPORT COMMENCING PROCEDURE TURN	RIPORTARE INIZIANDO LA VIRATA DI PROCEDURA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<u>REQUEST VMC DESCENT</u>	<u>RICHIEDIAMO DISCESA IN VMC</u>		
	MAINTAIN OWN SEPARATION	MANTENETE PROPRIA SEPARAZIONE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	MAINTAIN VMC	MANTENETE VMC	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	ARE YOU FAMILIAR WITH ( <i>name</i> ) APPROACH PROCEDURE	SIETE FAMILIARI CON LA PROCEDURA DI AVVICINAMENTO ( <i>nome</i> )?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<u>REQUEST (<i>type of approach</i>) APPROACH [RUNWAY (<i>number</i>)]</u>	<u>RICHIEDIAMO AVVICINAMENTO (<i>tipo di avvicinamento</i>) [PISTA (<i>numero</i>)]</u>		
1.3.3	AUTORIZZAZIONI DI ATTESA			
	...a vista	HOLD VISUAL [OVER] ( <i>position</i> ), (or BETWEEN ( <i>two prominent landmarks</i> ))	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	...procedure di attesa pubblicate e attestate su una radioassistenza o un fix	CLEARED (or PROCEED) TO ( <i>significant point, name of facility or fix</i> ) [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) ( <i>level</i> )] HOLD [( <i>direction</i> )] AS PUBLISHED EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT ( <i>time</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<u>REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS</u>		
	...quando è prevista	CLEARED (or PROCEED) TO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<u>RICHIEDIAMO ISTRUZIONI DI ATTESA</u>		

un'autorizzazione  
dettagliata di attesa

*(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)*

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) AI *(orario)* *(istruzioni aggiuntive, se necessario)*

CLEARED TO THE *(three digits)* RADIAL OF THE *(name)* VOR AT *(distance)* DME FIX [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) *(level)*] HOLD [*(direction)*] [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] [OUTBOUND TIME *(number)* MINUTES] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT *(time)* *(additional instructions, if necessary)*

AUTORIZZATI AL FIX RADIALE *(tre cifre)* DI *(nome)* VOR (o TACAN) A *(distanza)* DME [MANTENETE (o SALITE o SCENDETE A) *(livello)*] ATTENDETE [*(direzione)*] [CIRCUITO A DESTRA (o SINISTRA)] [TEMPO DI ALLONTANAMENTO *(numero)* MINUTI] ASPETTATEVI AUTORIZZAZIONE AVVICINAMENTO (o ULTERIORE AUTORIZZAZIONE) AI *(orario)* *(istruzioni aggiuntive, se necessario)*



CLEARED TO THE *(three digits)* RADIAL OF THE *(name)* VOR AT *(distance)* DME FIX [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) *(level)*] HOLD BETWEEN *(distance)* AND *(distance)* DME [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT *(time)* *(additional instructions, if necessary)*

AUTORIZZATI AL FIX RADIALE *(tre cifre)* DI *(nome)* VOR (o TACAN) A *(distanza)* DME [MANTENETE (o SALITE o SCENDETE A) *(livello)*] ATTENDETE TRA *(distanza)* E *(distanza)* DME [CIRCUITO A DESTRA (o SINISTRA)] ASPETTATEVI AUTORIZZAZIONE AVVICINAMENTO (o ULTERIORE AUTORIZZAZIONE) AI *(orario)* *(istruzioni aggiuntive, se necessario)*





## Regolamento

Regole dell'Aria Italia

Ed. 4  
Rev. 1

pag. 70 di 119

...su aiuti alla navigazione

HOLD OVER (*name of facility*)  
[MAINTAIN (*or* CLIMB *or* DESCEND TO) (*level*)], HOLD WITHIN 25 MILES (*name of facility*)

ATTENDETE SU (*nome radioaiuto*) [MANTENETE (*o* SALITE *o* SCENDETE A) (*livello*)] ATTENDETE ENTRO 25 MIGLIA (*nome radioaiuto*)

1.3.4 ORARIO PREVISTO DI AVVICINAMENTO

NO DELAY EXPECTED

NESSUN RITARDO PREVISTO

EXPECTED APPROACH TIME (*time*)

ORARIO PREVISTO DI AVVICINAMENTO (*orario*)

REVISED EXPECTED APPROACH TIME (*time*)

ORARIO PREVISTO DI AVVICINAMENTO REVISIONATO (*orario*)

DELAY NOT DETERMINED (*reasons*)

RITARDO NON DETERMINATO (*motivi*)

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

Sezione	Circostanza	Espressioni fraseologiche		Applicabile a	
				ATC	FIS
1.4.1	IDENTIFICAZIONE DEGLI AEROMOBILI	SHOW LANDING LIGHTS	ACCENDETE LE LUCI DI ATTERRAGGIO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
1.4.2	ACCUSA DEL RICEVUTO CON MEZZI VISIBILI	ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS ( <i>or</i> RUDDER)	ACCUSATE IL RICEVUTO MUOVENDO GLI ALETTONI ( <i>o</i> IL TIMONE)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS	ACCUSATE IL RICEVUTO BATTENDO LE ALI	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS	ACCUSATE IL RICEVUTO LAMPEGGIANDO LE LUCI DI ATTERRAGGIO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
1.4.3	PROCEDURE PER LA MESSA IN MOTO				



## Regolamento

Regole dell'Aria Italia

Ed. 4  
Rev. 1

pag. 71 di 119

<p>...per richiedere il permesso ad avviare i motori</p>	<p><u>[<i>aircraft location</i>] REQUEST START-UP</u></p> <p><u>[<i>aircraft location</i>] REQUEST START-UP, INFORMATION (<i>ATIS identification</i>)</u></p>	<p><u>[<i>posizione aeromobile</i>] RICHIEDIAMO MESSA IN MOTO</u></p> <p><u>[<i>posizione aeromobile</i>] RICHIEDIAMO MESSA IN MOTO, INFORMAZIONI (<i>identificazione emissione ATIS</i>)</u></p>	
<p>...risposte dell'ATC o sugli aeroporti dove l'AFIU può gestire la messa in moto</p>	<p>START-UP APPROVED</p> <p>START-UP AT (<i>time</i>)</p> <p>EXPECT START-UP AT (<i>time</i>)</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><input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p>
<p>...risposte dell'ATC o sugli aeroporti dove l'AFIU non può gestire la messa in moto</p>	<p>START-UP AT OWN DISCRETION</p> <p>EXPECT DEPARTURE (<i>time</i>) START-UP AT OWN DISCRETION</p>	<p>MESSA IN MOTO A DISCREZIONE</p> <p>ASPETTATEVI LA PARTENZA (<i>orario</i>) MESSA IN MOTO A DISCREZIONE</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p>
<p>1.4.4 PROCURE PER IL PUSHBACK</p> <p>...aeromobile /ATC</p> <p><i>Nota. — Nel contesto AFIS, quando prescritto dalle procedure locali, l'autorizzazione per il pushback dovrebbe essere ottenuta dall'AFIU</i></p>	<p><u>[<i>aircraft location</i>] REQUEST PUSHBACK</u></p> <p>PUSHBACK APPROVED</p> <p>STAND BY</p> <p>PUSHBACK AT OWN DISCRETION</p>	<p><u>[<i>posizione aeromobile</i>] RICHIEDIAMO PUSHBACK</u></p> <p>PUSHBACK APPROVATO</p> <p>STAND BY</p> <p>PUSHBACK A DISCREZIONE</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p>



## Regolamento

Regole dell'Aria Italia

Ed. 4  
Rev. 1

pag. 72 di 119

		EXPECT (number) MINUTES DELAY DUE (reason)	ASPETTATEVI (numero) MINUTI DI RITARDO CAUSA (motivo)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
1.4.5	PROCEDURE PER IL TRAI NO	<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 aeromobile</i> ) DA ( <i>posizione</i> ) A ( <i>posizione</i> )		
	...risposta dell'ATC	TOW APPROVED VIA ( <i>specific routing to be followed</i> )	TRAI NO APPROVATO VIA ( <i>specifico percorso da seguire</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		HOLD POSITION	MANTENETE POSIZIONE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		STAND BY	STAND BY	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
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> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		<u>REQUEST DEPARTURE INFORMATION</u>	<u>RICHIEDIAMO INFORMAZIONI DI PARTENZA</u>		
		RUNWAY ( <i>number</i> ), WIND ( <i>direction and speed</i> ) ( <i>units</i> ) 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> )]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		<i>Nota. Se sono disponibili osservazioni RVR multiple, quelle che rappresentano la zona "roll-out/stop end" dovrebbero essere utilizzate per il decollo.</i>			
1.4.7	PROCEDURE PER IL RULLAGGIO				



<p>...per la partenza</p>	<p><u>[aircraft type] [wake turbulence category if 'super' or 'heavy'] [aircraft location] REQUEST TAXI [intentions]</u></p> <p><u>[aircraft type] [wake turbulence category if 'super' or 'heavy'] [aircraft location] (flight rules) TO (aerodrome of destination) REQUEST TAXI [intentions]</u></p> <p>TAXI TO HOLDING POINT [number] [RUNWAY (number)] [HOLD SHORT OF RUNWAY (number) (or CROSS RUNWAY (number))] [TIME (time)]</p>	<p><u>[tipo aeromobile] [categoria di turbolenza di scia se "super" o "heavy"] [posizione aeromobile] RICHIEDIAMO RULLAGGIO [intenzioni]</u></p> <p><u>[tipo aeromobile] [categoria di turbolenza di scia se "super" o "heavy"] [posizione aeromobile] (regole di volo) PER (aeroporto di destinazione) RICHIEDIAMO RULLAGGIO [intenzioni]</u></p> <p>RULLATE AL PUNTO ATTESA [numero] [PISTA (numero)] [ATTENDETE IN PROSSIMITÀ DELLA PISTA (numero) (oppure ATTRAVERSATE LA PISTA (numero))] [ORARIO (orario)]</p>	<p style="text-align: right;"><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>
<p>...laddove sono necessarie istruzioni dettagliate di rullaggio</p>	<p><u>[aircraft type] [wake turbulence category if 'super' or 'heavy'] REQUEST DETAILED TAXI INSTRUCTIONS</u></p> <p>TAXI TO HOLDING POINT [number] [RUNWAY (number)] VIA (specific route to be followed) [TIME (time)] [HOLD SHORT OF RUNWAY (number) (or CROSS RUNWAY (number))]</p>	<p><u>[tipo aeromobile] [categoria di turbolenza di scia se "super" o "heavy"] RICHIEDIAMO ISTRUZIONI DETTAGLIATE DI RULLAGGIO</u></p> <p>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))]</p>	<p style="text-align: right;"><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>
<p>...laddove le informazioni di aeroporto non sono disponibili da fonti alternative quali l'ATIS</p>	<p>TAXI TO HOLDING POINT [number] (followed by aerodrome information as applicable) [TIME (time)]</p> <p>TAKE (or TURN) FIRST or SECOND) LEFT or RIGHT)</p> <p>TAXI VIA (identification of taxiway);</p> <p>TAXI VIA RUNWAY (number);</p>	<p>RULLATE AL PUNTO ATTESA [(numero)] (seguito dalle informazioni di aeroporto come applicabile) [ORARIO (orario)]</p> <p>PRENDETE LA (o GIRATE ALLA) PRIMA (o SECONDA) A SINISTRA (o DESTRA)</p> <p>RULLATE VIA (identificazione della via di rullaggio)</p> <p>RULLATE VIA PISTA</p>	<p style="text-align: right;"><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p style="text-align: right;"><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p style="text-align: right;"><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>

		(numero)		
...per le operazioni degli elicotteri	<p>TAXI TO TERMINAL (or other location, e.g. GENERAL AVIATION AREA) [STAND (number)];</p> <p><u>REQUEST AIR-TAXIING FROM (or VIA) TO (location or routing as appropriate)</u></p> <p>AIR-TAXI TO (or VIA) (location or routing as appropriate) [CAUTION (dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.)]</p> <p>AIR-TAXI VIA (direct, as requested, or specified route) TO (location, heliport, operating or movement area, active or inactive runway) AVOID (aircraft or vehicles or personnel)</p>	<p>RULLATE AL TERMINAL (o altra posizione, es. AREA AVIAZIONE GENERALE) [STAND (numero)]</p> <p><u>RICHIEDIAMO RULLAGGIO IN ARIA DA (o VIA) A (posizione o percorso, a seconda dei casi)</u></p> <p>RULLATE IN ARIA (o VIA) (posizione o percorso, a seconda dei casi) [ATTENZIONE (polvere, neve sollevata, detriti, aeromobili leggeri in rullaggio, personale, ecc.)]</p> <p>RULLATE IN ARIA VIA (diretto, come richiesto, o percorso specifico) A (posizione, eliporto, area di movimento o di operazioni, pista attiva o inattiva) EVITATE (aeromobili o veicoli o personale)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...quando è fornito l' AFIS	<p><u>READY TO TAXI (position)</u></p> <p>[TRAFFIC (details)] [AERODROME CONDITIONS (details)] RUNWAY (number)</p> <p><u>WILL TAXI TO HOLDING POINT (name) [RUNWAY (number)] VIA TAXIWAY (name)</u></p> <p><u>HOLDING</u></p>	<p><u>PRONTI AL RULLAGGIO (posizione)</u></p> <p>[TRAFFICO (dettagli)] [CONDIZIONI DELL'AEROPORTO (dettagli)] PISTA (numero)</p> <p><u>RULLEREMO AL PUNTO ATTESA (nome) [PISTA (numero)] VIA DI RULLAGGIO (nome)</u></p> <p><u>MANTENIAMO</u></p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...dopo l'atterraggio	<p><u>REQUEST BACKTRACK</u></p> <p>BACKTRACK APPROVED</p> <p>BACKTRACK RUNWAY (number)</p>	<p><u>RICHIEDIAMO BACKTRACK</u></p> <p>BACKTRACK APPROVATO</p> <p>BACKTRACK PISTA (numero)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...generale	<p><u>[(aircraft location)] REQUEST TAXI TO (destination on aerodrome)</u></p>	<p><u>[(posizione aeromobile)] RICHIEDIAMO RULLAGGIO FINO A (destinazione)</u></p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

		<u>sull'aeroporto)</u>		
TAXI STRAIGHT AHEAD		RULLATE DRITTO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TAXI WITH CAUTION		RULLATE CON PRECAUZIONE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
GIVE WAY TO <i>(description and position of other aircraft)</i>		DATE PRECEDENZA A <i>(descrizione e posizione di altro traffico)</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<u>GIVING WAY TO (traffic)</u>		<u>DIAMO PRECEDENZA A (traffico)</u>		
<u>TRAFFIC (or type of aircraft) IN SIGHT</u>		<u>TRAFFICO (o tipo aeromobile) IN VISTA</u>		
TAXI INTO HOLDING BAY		RULLATE ALLA PIAZZOLA DI ATTESA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
FOLLOW <i>(description of other aircraft or vehicle)</i>		SEGUITE <i>(descrizione di altro traffico o veicolo)</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
VACATE RUNWAY		LIBERATE LA PISTA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<u>RUNWAY VACATED</u>		<u>PISTA LIBERATA</u>		
EXPEDITE TAXI [ <i>reason</i> ]		ACCELERATE IL RULLAGGIO [ <i>motivi</i> ]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<u>EXPEDITING</u>		<u>ACCELERIAMO</u>		
[CAUTION] TAXI SLOWER [ <i>reason</i> ]		[ATTENZIONE] RULLATE PIÙ LENTAMENTE [ <i>motivi</i> ]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<u>SLOWING DOWN</u>		<u>RALLENTIAMO</u>		

1.4.8 ATTESA

...per attendere ad una distanza dalla pista non inferiore a quella specificata

HOLD <i>(direction)</i> OF <i>(position, runway number, etc.)</i>		MANTENETE <i>(direzione)</i> DELLA <i>(posizione, numero pista ecc.)</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOLD POSITION		MANTENETE POSIZIONE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOLD <i>(distance)</i> FROM <i>(position)</i>		MANTENETE <i>(distanza)</i> DA <i>(posizione)</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOLD SHORT OF <i>(position)</i>		ATTENDETE IN PROSSIMITÀ DI <i>(posizione)</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



## Regolamento

Regole dell'Aria Italia

Ed. 4  
Rev. 1

pag. 76 di 119

	<u>HOLDING</u>	<u>MANTENIAMO</u>	
	<u>HOLDING SHORT</u>	<u>ATTENDIAMO IN PROSSIMITÀ</u>	
	<p><i>Nota 1. L'espressione "HOLD SHORT OF" (ATTENDETE IN PROSSIMITÀ DI) richiede la specifica accusa di ricevuto da parte del pilota.</i></p> <p><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></p>		
...quando impossibilitati ad autorizzare l'allineamento in pista.	NEGATIVE, STANDBY	NEGATIVO, STANDBY	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	<p><i>Nota. L'espressione "NEGATIVE, STANDBY" (NEGATIVO, STANDBY) deve essere utilizzata senza ulteriori comunicazioni allo scopo di evitare il rischio di fraintendimenti.</i></p>		

**1.4.9**    **ATTRAVERSAMENTO DELLA PISTA**

	<u>REQUEST CROSS RUNWAY (number)</u>	<u>RICHIEDIAMO ATTRAVERSAMENTO PISTA (numero)</u>	
	<p><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></p>		
	CROSS RUNWAY (number) [REPORT VACATED]	ATTRAVERSATE LA PISTA (numero) [RIPORTATE PISTA LIBERATA]	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	EXPEDITE CROSSING RUNWAY (number) TRAFFIC (aircraft type) (distance) KILOMETRES or MILES) FINAL	ACCELERATE ATTRAVERSAMENTO PISTA (numero) TRAFFICO (tipo aeromobile) (distanza) MIGLIA IN FINALE	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	TAXI TO HOLDING POINT [number] [RUNWAY (number)] VIA (specific route to be followed), [HOLD SHORT OF RUNWAY (number)] or [CROSS RUNWAY (number)]	RULLATE AL PUNTO ATTESA [numero] [PISTA (numero)] VIA (percorso specifico da seguire), [ATTENDETE IN PROSSIMITÀ DELLA PISTA (numero)] o	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

		<p>[ATTRAVERSATE LA PISTA (numero)]</p> <p>REPORT RUNWAY (number) VACATED</p> <p>RIPORTATE PISTA (numero) LIBERATA</p> <p><u>RUNWAY VACATED</u></p> <p><u>PISTA LIBERATA</u></p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
<p><i>Nota. – Quando richiesto, il pilota riporterà “RUNWAY VACATED” (PISTA LIBERATA) quando l'intero aeromobile è oltre la relativa posizione di attesa di pista</i></p>			
<p>1.4.10 PREPARAZIONE PER IL DECOLLO</p>	<p>UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE (reasons)</p> <p>REPORT WHEN READY [FOR DEPARTURE]</p> <p>ARE YOU READY [FOR DEPARTURE]?</p> <p>ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE?</p> <p><u>READY:</u></p> <p>LINE UP [AND WAIT]</p> <p>LINE UP RUNWAY (number)*</p> <p><i>* In caso vi sia possibilità di confusione durante le operazioni di pista multiple</i></p> <p>LINE UP, BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE</p> <p>(condition) LINE UP (brief reiteration of the condition)</p> <p>(condition) LINING UP (brief</p>	<p>IMPOSSIBILITATI A RILASCIARE PARTENZA (designatore SID) (motivi)</p> <p>RIPORTATE QUANDO PRONTI [ALLA PARTENZA]</p> <p>SIETE PRONTI [ALLA PARTENZA]?</p> <p>SIETE PRONTI ALLA PARTENZA IMMEDIATA?</p> <p><u>PRONTI</u></p> <p>ALLINEATEVI [E ATTENDETE]</p> <p>ALLINEATEVI PISTA (numero)*</p> <p>ALLINEATEVI, TENETEVI PRONTI ALLA PARTENZA IMMEDIATA</p> <p>(condizione) ALLINEATEVI (breve ripetizione della condizione)</p> <p>(condizione) CI ALLINEIAMO (breve ripetizione della</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>...autorizzazione ad entrare in pista e attendere l'autorizzazione al decollo</p>			
<p>...autorizzazioni condizionali</p>			
<p>...accusa di ricevuto delle autorizzazioni</p>			

	<i>reiteration of the condition)</i>	<i>condizione)</i>		
	REPORT ( <i>description of aircraft or vehicle causing the condition</i> ) IN SIGHT	RIPORTATE ( <i>descrizione dell'aeromobile o veicolo che motiva l'autorizzazione</i> ) IN VISTA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	BEHIND ( <i>aircraft or vehicle causing the condition</i> ) ( <i>position</i> ) ( <i>clearance</i> ) BEHIND	DIETRO ( <i>aeromobile o veicolo che motiva l'autorizzazione</i> ) ( <i>posizione</i> ) ( <i>autorizzazione</i> ) DIETRO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	AFTER ( <i>aircraft or vehicle causing the condition</i> ) ( <i>position</i> ) ( <i>clearance</i> ) AFTER	DOPO ( <i>aeromobile che motiva l'autorizzazione</i> ) ( <i>posizione</i> ) ( <i>autorizzazione</i> ) DOPO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p><i>Nota. Le disposizioni riguardanti l'uso delle autorizzazioni condizionali sono riportate in SERA.8015.</i></p> <p><i>Es.: "AZA 941, BEHIND A320 ON SHORT FINAL, LINE UP BEHIND" (AZA 941, DIETRO A320 IN CORTO FINALE, ALLINEATEVI DIETRO).</i></p>			
...conferma o errori riscontrati nella ripetizione delle conditional clearances	[THAT IS] CORRECT ( <i>or</i> ) NEGATIVE [I SAY AGAIN] ( <i>as appropriate</i> )	[È] CORRETTO ( <i>o</i> ) NEGATIVO [RIPETO] ( <i>a seconda dei casi</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...richiesta del pilota di partire da una posizione di decollo intermedia	<u>REQUEST DEPARTURE FROM RUNWAY (number), INTERSECTION (designation or name of intersection)</u>	<u>RICHIEDIAMO PARTENZA DA PISTA (numero) INTERSEZIONE (denominazione o nome dell'intersezione)</u>		
...per approvare la richiesta di partenza da una posizione di decollo intermedia	APPROVED, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY ( <i>number</i> ), INTERSECTION ( <i>designation or name of intersection</i> )	APPROVATO, RULLATE AL PUNTO ATTESA PISTA ( <i>numero</i> ) INTERSEZIONE ( <i>denominazione o nome dell'intersezione</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...per negare la partenza da una posizione di decollo intermedia	NEGATIVE, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY ( <i>number</i> ), INTERSECTION ( <i>designation or name of intersection</i> )	NEGATIVO, RULLATE AL PUNTO ATTESA PISTA ( <i>numero</i> ) INTERSEZIONE ( <i>denominazione o nome dell'intersezione</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...se l'ATC propone la partenza da una posizione di decollo intermedia	ADVISE ABLE TO DEPART FROM RUNWAY ( <i>number</i> ), INTERSECTION ( <i>designation or name of intersection</i> )	AVVISATE SE ABILI ALLA PARTENZA DA PISTA ( <i>numero</i> ) INTERSEZIONE ( <i>denominazione o nome dell'intersezione</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...per fornire informazioni sulla	TORA RUNWAY ( <i>number</i> ), FROM INTERSECTION	TORA PISTA ( <i>numero</i> ) INTERSEZIONE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	<p>corsa di decollo disponibile (TORA) da una posizione di decollo intermedia</p> <p><i>(designation or name of intersection), (distance) METRES</i></p> <p><i>(denominazione o nome dell'intersezione) (distanza in metri)</i></p> <p><i>Nota. – TORA è pronunciato TOH-RA (TÒ-RA)</i></p>			
...istruzioni multiple di allineamento	<p>LINE UP AND WAIT RUNWAY <i>(number)</i>, INTERSECTION <i>(name of intersection)</i>, <i>(essential local traffic information)</i></p>	<p>ALLINEAMENTO E ATTESA PISTA <i>(numero)</i> INTERSEZIONE <i>(nome dell'intersezione)</i> <i>(informazioni di traffico essenziale)</i></p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.4.11 AUTORIZZAZIONE AL DECOLLO	<p>RUNWAY <i>(number)</i> CLEARED FOR TAKE-OFF [REPORT AIRBORNE]</p>	<p>PISTA <i>(numero)</i> AUTORIZZATI AL DECOLLO [RIPORTATE IN VOLO]</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...se l'ATC ritiene opportuno combinare l'autorizzazione all'allineamento e quella al decollo	<p>RUNWAY <i>(number)</i> LINE UP AND CLEARED FOR TAKE-OFF</p>	<p>PISTA <i>(numero)</i> ALLINEATEVI E AUTORIZZATI AL DECOLLO</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...quando si utilizzano separazioni ridotte in pista	<p><i>(traffic information)</i> RUNWAY <i>(number)</i> CLEARED FOR TAKE-OFF</p>	<p><i>(informazioni di traffico)</i> PISTA <i>(numero)</i> AUTORIZZATI AL DECOLLO</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...nel caso in cui l'aeromobile non sia decollato dopo essere stato autorizzato	<p>TAKE OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY <i>[(instructions)]</i></p>	<p>DECOLLATE IMMEDIATAMENTE O LIBERATE LA PISTA <i>[(istruzioni)]</i></p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...per cancellare un'autorizzazione al decollo	<p>TAKE OFF IMMEDIATELY OR HOLD SHORT OF RUNWAY</p> <p>HOLD POSITION, CANCEL TAKE-OFF I SAY AGAIN CANCEL TAKE-OFF <i>(reasons)</i></p>	<p>DECOLLATE IMMEDIATAMENTE O ATTENDETE IN PROSSIMITÀ DELLA PISTA</p> <p>MANTENETE POSIZIONE, CANCELLATE IL DECOLLO, RIPETO, CANCELLATE IL DECOLLO <i>(motivi)</i></p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...risposta	<p><u>HOLDING</u></p>	<p><u>MANTENIAMO</u></p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...per interrompere un decollo dopo che l'aeromobile ha iniziato la corsa di	<p>STOP IMMEDIATELY <i>[(repeat aircraft call sign)]</i> STOP IMMEDIATELY]</p>	<p>FERMATEVI IMMEDIATAMENTE <i>[(ripetere nominativo aeromobile)]</i> FERMATEVI</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	decollo		IMMEDIATAMENTE]		
	...risposta	<u>STOPPING</u>	<u>CI FERMIAMO</u>		
	...per le operazioni degli elicotteri	CLEARED FOR TAKE-OFF [FROM ( <i>location</i> )] ( <i>present position, taxiway, final approach and take-off area, runway and number</i> )	AUTORIZZATI AL DECOLLO [DA ( <i>posizione</i> )] ( <i>presente posizione, via di rullaggio, area di decollo e di avvicinamento finale, pista e numero</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<u>REQUEST DEPARTURE INSTRUCTIONS</u>	<u>RICHIEDIAMO ISTRUZIONI PER LA PARTENZA</u>		
		AFTER DEPARTURE TURN RIGHT ( <i>or LEFT, or CLIMB</i> ) ( <i>instructions as appropriate</i> )	DOPO LA PARTENZA VIRATE A DESTRA ( <i>o SINISTRA, o SALITE</i> ) ( <i>istruzioni a seconda dei casi</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.4.12	ISTRUZIONI DI VIRATA O SALITA DOPO IL DECOLLO	<u>REQUEST RIGHT (<i>or LEFT</i>) TURN</u>	<u>RICHIEDIAMO VIRATA A DESTRA (<i>o SINISTRA</i>)</u>		
		RIGHT ( <i>or LEFT</i> ) TURN APPROVED	VIRATA A DESTRA ( <i>o SINISTRA</i> ) APPROVATA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		WILL ADVISE LATER FOR RIGHT ( <i>or LEFT</i> ) TURN	RICHIAMEREMO PER LA VIRATA A DESTRA ( <i>o SINISTRA</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	...per richiedere l'orario di involo	REPORT AIRBORNE	RIPORTATE IN VOLO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		AIRBORNE ( <i>time</i> )	IN VOLO AI ( <i>orario</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		AFTER PASSING ( <i>level</i> ) ( <i>instructions</i> )	DOPO AVER ATTRAVERSATO ( <i>livello</i> ) ( <i>istruzioni</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	...prua da seguire	CONTINUE RUNWAY HEADING ( <i>instructions</i> )	CONTINUE PRUA PISTA ( <i>istruzioni</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	...per far seguire una specifica rotta	TRACK EXTENDED CENTRE LINE ( <i>instructions</i> )	SEGUITE IL PROLUNGAMENTO ASSE PISTA ( <i>istruzioni</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		CLIMB STRAIGHT AHEAD ( <i>instructions</i> )	SALITE DRITTO ( <i>istruzioni</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



1.4.13 INGRESSO NEL CIRCUITO DI TRAFFICO DI AEROPORTO

...quando sono disponibili le informazioni ATIS

[aircraft type] (position) (level) FOR LANDING

JOIN [(direction of circuit) (position in circuit) RUNWAY (number) [SURFACE] WIND (direction and speed) (units) [TEMPERATURE [MINUS] (number)] QNH (or QFE) (number) [units]] [TRAFFIC (detail)]

[(direction of circuit) RUNWAY (number) [SURFACE] WIND (direction and speed) (units) [TEMPERATURE [MINUS] (number)] QNH (or QFE) (number) [units]] [TRAFFIC (detail)]

MAKE STRAIGHT-IN APPROACH, RUNWAY (number) [SURFACE] WIND (direction and speed) (units) [TEMPERATURE [MINUS] (number)] QNH (or QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)]

(aircraft type) (position) (level) INFORMATION (ATIS identification) FOR LANDING

JOIN (position in circuit) [RUNWAY (number)] QNH (or QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)]

(direction of circuit) [RUNWAY (number)] QNH (or QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)]

[tipo aeromobile] (posizione) (livello) PER ATTERRAGGIO

INSERITEVI IN (posizione in circuito) [(direzione del circuito)] RUNWAY (numero) VENTO [AL SUOLO] (direzione e intensità) (unità di misura) [TEMPERATURA [MENO] (numero)] QNH (o QFE) (numero) [(unità di misura)] [TRAFFICO (dettaglio)]

[(direzione del circuito)] RUNWAY (numero) VENTO [AL SUOLO] (direzione e intensità) (unità di misura) [TEMPERATURA [MENO] (numero)] QNH (o QFE) (numero) [(unità di misura)] [TRAFFICO (dettaglio)]

EFFETTUATE AVVICINAMENTO DIRETTO PISTA (numero) VENTO [AL SUOLO] (direzione e intensità) (unità di misura) [TEMPERATURA [MENO] (numero)] QNH (o QFE) (numero) [(unità di misura)] [TRAFFICO (dettaglio)]

(tipo aeromobile) (posizione) (livello) INFORMAZIONI (identificazione emissione ATIS) PER ATTERRAGGIO

INSERITEVI IN (posizione in circuito) [PISTA (numero)] QNH (o QFE) (numero) [(unità di misura)] [TRAFFICO (dettaglio)]

(direzione del circuito) [PISTA (numero)] QNH (o QFE) (numero) [(unità di misura)] [TRAFFICO (dettaglio)]

1.4.14	NEL CIRCUITO	<p><u>(position in circuit, e.g. DOWNWIND/FINAL)</u></p> <p>NUMBER ... FOLLOW (<i>aircraft type and position</i>) [<i>additional instructions if required</i>]</p> <p>TRAFFIC (<i>detail</i>) [<i>additional information if required</i>]</p> <p>REPORT (<i>position in circuit</i>)</p>	<p><u>(posizione in circuito, es. SOTTOVENTO, FINALE)</u></p> <p>NUMERO (<i>numero</i>) SEGUITE (<i>tipo aeromobile e posizione</i>) [<i>istruzioni aggiuntive se previsto</i>]</p> <p>TRAFFICO (<i>dettaglio</i>) [<i>informazioni aggiuntive come necessario</i>]</p> <p>RIPORTATE (<i>posizione in circuito</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>  <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>  <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
1.4.15	ISTRUZIONI PER L'AVVICINAMENTO  <p><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></p>	<p>MAKE SHORT APPROACH</p> <p>MAKE LONG APPROACH (or EXTEND DOWNWIND)</p> <p>REPORT BASE (or FINAL, or LONG FINAL)</p> <p>CONTINUE APPROACH [PREPARE FOR POSSIBLE GO-AROUND]</p>	<p>EFFETTUATE UN AVVICINAMENTO CORTO</p> <p>EFFETTUATE UN AVVICINAMENTO LUNGO (o ESTENDETE IL SOTTOVENTO)</p> <p>RIPORTATE IN BASE (o IN FINALE, o IN LUNGO FINALE)</p> <p>CONTINUE L'AVVICINAMENTO [PREPARATEVI PER UNA POSSIBILE RIATTACCATA]</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>  <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>  <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>  <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
1.4.16	AUTORIZZAZIONE ALL'ATTERRAGGIO  <p>...quando si utilizzano separazioni ridotte in pista</p>	<p>RUNWAY (<i>number</i>) CLEARED TO LAND</p> <p>(<i>traffic information</i>) RUNWAY (<i>number</i>) CLEARED TO LAND</p>	<p>PISTA (<i>numero</i>) AUTORIZZATI ALL'ATTERRAGGIO</p> <p>(<i>informazioni di traffico</i>) PISTA (<i>numero</i>) AUTORIZZATI ALL'ATTERRAGGIO</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>  <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>



## Regolamento

Regole dell'Aria Italia

Ed. 4  
Rev. 1

pag. 83 di 119

...operazioni particolari	CLEARED TOUCH AND GO	AUTORIZZATI AL TOUCH AND GO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	MAKE FULL STOP	EFFETTUATE FINITO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...per effettuare un avvicinamento lungo o parallelo ad una pista, scendendo ad un livello minimo concordato	<u>REQUEST LOW APPROACH (reasons)</u>	<u>RICHIEDIAMO BASSO AVVICINAMENTO (motivi)</u>		
	CLEARED LOW APPROACH [RUNWAY (number)] [(altitude restriction if required) (go-around instructions)]	AUTORIZZATI AL BASSO AVVICINAMENTO [PISTA (numero)] [(restrizioni di quota se previsto) (istruzioni di riattaccata)]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...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>	<u>RICHIEDIAMO BASSO PASSAGGIO (motivi)</u>		
	CLEARED LOW PASS [RUNWAY (number)] [(altitude restriction if required) (go-around instructions)]	AUTORIZZATI AL BASSO PASSAGGIO [PISTA (numero)] [(restrizioni di quota se previsto) (istruzioni di riattaccata)]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...per le operazioni degli elicotteri	<u>REQUEST STRAIGHT-IN (or CIRCLING APPROACH, LEFT or RIGHT) TURN TO (location)</u>	<u>RICHIEDIAMO AVVICINAMENTO DIRETTO (o CON CIRCUITAZIONE), VIRATA A SINISTRA (o DESTRA) PER (località)</u>		
	MAKE STRAIGHT-IN (or CIRCLING APPROACH, LEFT (or RIGHT) TURN TO (location, runway, taxiway, final approach and take-off area)) [ARRIVAL or ARRIVAL ROUTE) (number, name, or code)]. [HOLD SHORT OF (active runway, extended runway centre line, other)] [REMAIN (direction or distance) FROM (runway, runway centre line, other helicopter or aircraft)] [CAUTION (power lines, unlighted obstructions, wake turbulence, etc.)] CLEARED TO	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	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	LAND	<i>elicottero o velivolo]</i> [ATTENZIONE ( <i>linee elettriche, ostacoli non illuminati, turbolenza di scia, ecc.</i> )] AUTORIZZATI ALL'ATTERRAGGIO		
1.4.17	AZIONI DI RITARDO	CIRCLE THE AERODROME	CIRCUITATE SULL'AEROPORTO	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
		ORBIT (RIGHT, <i>or</i> LEFT) [FROM PRESENT POSITION]	ORBITATE (A DESTRA <i>o</i> A SINISTRA) [DALLA PRESENTE POSIZIONE]	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
		MAKE ANOTHER CIRCUIT	EFFETTUATE UN ALTRO CIRCUITO	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
1.4.18	MANCATO AVVICINAMENTO	GO AROUND	RIATTACCATE	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
		<u>GOING AROUND</u>	<u>RIATTACCHIAMO</u>	
1.4.19	INFORMAZIONI AGLI AEROMOBILI	LANDING GEAR APPEARS DOWN	IL CARRELLO APPARE GIÚ	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
		RIGHT ( <i>or</i> LEFT, <i>or</i> NOSE) WHEEL APPEARS UP ( <i>or</i> DOWN)	LA RUOTA DESTRA ( <i>o</i> SINISTRA, <i>o</i> ANTERIORE) APPARE SÚ ( <i>o</i> GIÚ)	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
		WHEELS APPEAR UP	LE RUOTE APPAIONO SÚ	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
		RIGHT ( <i>or</i> LEFT, <i>or</i> NOSE) WHEEL DOES NOT APPEAR UP ( <i>or</i> DOWN);	LA RUOTA DESTRA ( <i>o</i> SINISTRA, <i>o</i> ANTERIORE) NON APPARE SÚ ( <i>o</i> GIÚ)	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	...turbolenza di scia	CAUTION WAKE TURBULENCE [FROM ARRIVING ( <i>or</i> DEPARTING) ( <i>type of aircraft</i> )] [ <i>additional information as required</i> ]	ATTENZIONE TURBOLENZA DI SCIA [DA ( <i>tipo aeromobile</i> ) IN ARRIVO ( <i>o</i> IN PARTENZA)] [ <i>informazioni aggiuntive come previsto</i> ]	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	...scarico dei reattori sul piazzale o sulle	CAUTION JET BLAST	ATTENZIONE JET BLAST	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>

<p>vie di rullaggio</p> <p>...flusso degli aeromobili ad elica</p> <p>...altro traffico</p> <p>Informazioni sull'effettivo utilizzo della pista</p> <p><i>Nota. — Le informazioni sull'effettivo utilizzo della pista possono essere fornite agli aeromobili in qualsiasi fase del volo, in particolare nel circuito e durante la preparazione alla partenza.</i></p> <p>...comunicazioni del pilota quando viene fornito l'AFIS</p>	<p>CAUTION SLIPSTREAM</p> <p>TRAFFIC (<i>details</i>)</p> <p>NO REPORTED TRAFFIC RUNWAY (<i>number</i>)</p> <p>RUNWAY (<i>number</i>) OCCUPIED [or BLOCKED BY] (<i>details</i>) [REPORT INTENTIONS]</p> <p><u>WILL LINE UP RUNWAY (<i>number</i>) [VIA BACKTRACK]</u></p> <p><u>WILL TAKE OFF RUNWAY (<i>number</i>)</u></p> <p><u>WILL LAND [RUNWAY (<i>number</i>)]</u></p>	<p>ATTENZIONE FLUSSO ELICHE</p> <p>TRAFFICO (<i>dettagli</i>)</p> <p>NESSUN TRAFFICO RIPORTATO PISTA (<i>numero</i>)</p> <p>PISTA (<i>numero</i>) OCCUPATA [o BLOCCATA DA] (<i>dettagli</i>) [RIPORTATE INTENZIONI]</p> <p><u>CI ALLINEEREMO PISTA (<i>numero</i>) [VIA BACKTRACK]</u></p> <p><u>DECOLLEREMO PISTA (<i>numero</i>)</u></p> <p><u>ATTERREREMO [PISTA (<i>numero</i>)]</u></p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p>
<p>1.4.20 LIBERANDO LA PISTA E COMUNICAZIONI DOPO L'ATTERRAGGIO</p>	<p>ON THE GROUND AT (<i>time</i>)</p> <p>CONTACT GROUND (<i>frequency</i>)</p> <p>WHEN VACATED CONTACT GROUND (<i>frequency</i>)</p> <p>EXPEDITE VACATING</p> <p>YOUR STAND (<i>or</i> GATE) (<i>designation</i>)</p> <p>TAKE (<i>or</i> TURN) FIRST (<i>or</i> SECOND, <i>or</i> CONVENIENT) LEFT (<i>or</i> RIGHT) AND</p>	<p>AL SUOLO AI (<i>orario</i>)</p> <p>CONTATTATE LA GROUND (<i>frequenza</i>)</p> <p>QUANDO LIBERATO CONTATTATE LA GROUND (<i>frequenza</i>)</p> <p>ACCELERATE A LIBERARE</p> <p>IL VOSTRO STAND (<i>o</i> GATE) (<i>denominazione</i>)</p> <p>PRENDETE (<i>o</i> GIRATE) LA PRIMA (<i>o</i> SECONDA, <i>o</i> CONVENIENTE) A SINISTRA</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>



## Regolamento

Regole dell'Aria Italia

Ed. 4  
Rev. 1

pag. 86 di 119

	CONTACT GROUND ( <i>frequency</i> )	(o DESTRA) E CONTATTATE LA GROUND ( <i>frequenza</i> )		
...quando viene fornito l'AFIS	TAXIWAY ( <i>name</i> ) AVAILABLE TO APRON (STAND)	TAXIWAY ( <i>nome</i> ) DISPONIBILE PER PIAZZALE (STAND)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
...per le operazioni degli elicotteri	AIR-TAXI TO HELICOPTER STAND / HELICOPTER PARKING POSITION ( <i>area</i> )	RULLATE IN ARIA ALLA PIAZZOLA ELICOTTERI (o) POSIZIONE PARCHEGGIO ELICOTTERI ( <i>area</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	AIR-TAXI TO ( <i>or VIA</i> ) ( <i>location or routing as appropriate</i> ) [CAUTION ( <i>dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.</i> )]	RULLATE IN ARIA (o VIA) ( <i>posizione o percorso a seconda dei casi</i> ) [ATTENZIONE ( <i>polvere, neve sollevata, detriti, aeromobili leggeri in rullaggio, personale, ecc.</i> )]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	AIR-TAXI VIA ( <i>direct, as requested, or specified route</i> ) TO ( <i>location, heliport, operating or movement area, active or inactive runway</i> ). AVOID ( <i>aircraft or vehicles or personnel</i> )	RULLATE IN ARIA ( <i>diretti, come richiesto, o percorso specifico</i> ) A ( <i>posizione, eliporto, area di operazioni o di movimento, pista attiva o inattiva</i> ). EVITATE ( <i>aeromobili o veicoli o personale</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 1.5 Fraseologia da utilizzare relativa alle comunicazioni via data link controllore-pilota (CPDLC)

Sezione	Circostanza	Espressioni fraseologiche	Applicabile a	
			ATC	FIS
1.5.1	STATO OPERATIVO			
	...avaria del CPDLC	[ALL STATIONS] CPDLC FAILURE ( <i>instructions</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	...avaria di un singolo messaggio CPDLC	CPDLC MESSAGE FAILURE ( <i>appropriate clearance, instruction, information or request</i> );	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	...per correggere le autorizzazioni, le istruzioni, le	DISREGARD CPDLC ( <i>message type</i> ) MESSAGE, BREAK ( <i>correct clearance, instruction,</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		DISREGARD MESSAGGIO CPDLC ( <i>tipo messaggio</i> ), BREAK ( <i>corretta</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<p>informazioni o le richieste CPDLC</p> <p>...per istruire tutte le stazioni o un volo specifico ad interrompere l'invio di richieste CPDLC per un periodo di tempo limitato</p> <p>...per riprendere il normale uso del CPDLC</p>	<p><i>information or request</i></p> <p>[ALL STATIONS] STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [(<i>reason</i>)]</p> <p>[ALL STATIONS] RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS</p>	<p><i>autorizzazione, istruzione, informazione o richiesta</i></p> <p>[A TUTTE LE STAZIONI] INTERRUPETE INVIO RICHIESTE CPDLC [FINO A NUOVO AVVISO] [(<i>motivo</i>)]</p> <p>[A TUTTE LE STAZIONI] RIPRENDETE NORMALI OPERAZIONI CPDLC</p>	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: center; width: 50%;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center; width: 50%;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						

## 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 Generale

Sezione	Circostanza	Espressioni fraseologiche	Applicabile a	
			ATC	FIS
2.1.1	IDENTIFICAZIONE DEGLI AEROMOBILI	REPORT HEADING [AND FLIGHT LEVEL ( <i>or</i> ALTITUDE)]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		FOR IDENTIFICATION TURN LEFT ( <i>or</i> RIGHT) HEADING ( <i>three digits</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		RADAR CONTACT [ <i>position</i> ]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		IDENTIFIED [ <i>position</i> ];	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		NOT IDENTIFIED [ <i>reason</i> ], [RESUME ( <i>or</i> CONTINUE) OWN NAVIGATION]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		NOT IDENTIFIED [ <i>reason</i> ]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		RIPORTATE PRUA [E LIVELLO DI VOLO ( <i>o</i> ALTITUDINE)]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		PER IDENTIFICAZIONE VIRATE A SINISTRA ( <i>o</i> A DESTRA) PRUA ( <i>tre cifre</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		TRASMETTETE PER IDENTIFICAZIONE E RIPORTATE LA PRUA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		CONTATTO RADAR [ <i>posizione</i> ]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		IDENTIFICATI [ <i>posizione</i> ]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		NON IDENTIFICATI [ <i>motivo</i> ] [RIPRENDETE ( <i>o</i> CONTINUE) PROPRIA NAVIGAZIONE]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		NON IDENTIFICATI [ <i>motivo</i> ]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

2.1.2	INFORMAZIONI DI POSIZIONE	POSITION ( <i>distance</i> ) ( <i>direction</i> ) OF ( <i>significant point</i> ) (or OVER or ABEAM ( <i>significant point</i> ))	POSIZIONE ( <i>distanza</i> ) ( <i>direzione</i> ) DA ( <i>punto significativo</i> ) (o SU o AL TRAVERSO DI ( <i>punto significativo</i> ))	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
2.1.3	ISTRUZIONI DI VETTORAMENTO	LEAVE ( <i>significant point</i> ) HEADING ( <i>three digits</i> )	LASCIATE ( <i>punto significativo</i> ) SU PRUA ( <i>tre cifre</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		CONTINUE HEADING ( <i>three digits</i> )	CONTINUE SU PRUA ( <i>tre cifre</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		CONTINUE PRESENT HEADING	CONTINUE SULLA PRUA ATTUALE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		FLY HEADING ( <i>three digits</i> )	ASSUMETE PRUA ( <i>tre cifre</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		TURN LEFT (or RIGHT) HEADING ( <i>three digits</i> ) [ <i>reason</i> ]	VIRATE A SINISTRA (o DESTRA) PRUA ( <i>tre cifre</i> ) [ <i>motivo</i> ]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		TURN LEFT (or RIGHT) ( <i>number of degrees</i> ) DEGREES [ <i>reason</i> ]	VIRATE A SINISTRA (o DESTRA) ( <i>numero di gradi</i> ) GRADI [ <i>motivo</i> ]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		STOP TURN HEADING ( <i>three digits</i> )	FERMATE LA VIRATA SU PRUA ( <i>tre cifre</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		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> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		HEADING IS GOOD	LA PRUA È BUONA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...limite del vettore	VECTERING TO (location)	VETTORAMENTO VERSO ( <i>località</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
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> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		RESUME OWN NAVIGATION [DIRECT] ( <i>significant point</i> ) [MAGNETIC TRACK ( <i>three</i>	RIPRENDETE PROPRIA NAVIGAZIONE [DIRETTI] ( <i>punto significativo</i> ) [ROTTA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>





## Regolamento

Regole dell'Aria Italia

Ed. 4  
Rev. 1

pag. 89 di 119

*digits*) DISTANCE (*number*)  
KILOMETRES (*or* MILES)]

MAGNETICA (*tre cifre*)  
Distanza (*numero*)  
CHILOMETRI (*o* MIGLIA)]

### 2.1.5 MANOVRE

...in caso di  
strumenti direzionali  
di bordo inaffidabili

MAKE A THREE SIXTY TURN  
LEFT (*or* RIGHT) [*reason*]

EFFETTUATE UN TRE E  
SESSANTA A SINISTRA (*o*  
DESTRA) [*motivo*]



ORBIT LEFT (*or* RIGHT) [*reason*]

ORBITATE A SINISTRA (*o*  
DESTRA) [*motivo*]



MAKE ALL TURNS RATE ONE  
(*or* RATE HALF, *or* (*number*)  
DEGREES PER SECOND)  
START AND STOP ALL TURNS  
ON THE COMMAND 'NOW'

EFFETTUATE TUTTE LE  
VIRATE AL RATEO UNO (*o*  
AL RATEO MEZZO, *o*  
(*numero*) GRADI AL  
SECONDO) INIZIATE E  
FERMATE TUTTE LE  
VIRATE AL COMANDO  
"ORA"



TURN LEFT (*or* RIGHT) NOW

VIRATE A SINISTRA (*o*  
DESTRA) ORA



STOP TURN NOW

FERMATE LA VIRATA ORA



*Nota.* – Quando è necessario specificare il motivo del  
vettoramento o delle manovre descritte sopra, dovrebbe essere  
utilizzata la seguente fraseologia:

- DUE TRAFFIC (CAUSA TRAFFICO);
- FOR SPACING (PER SPAZIAMENTO);
- FOR DELAY (PER RITARDO);
- FOR DOWNWIND (or BASE, or FINAL) (PER  
SOTTOVENTO (o BASE, o FINALE)).

### 2.1.6 CONTROLLO DELLA VELOCITÀ

REPORT SPEED

RIPORTATE LA VELOCITÀ



SPEED (*number*) KNOTS

VELOCITÀ (*numero*) NODI

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

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



DO NOT EXCEED (*number*)  
KNOTS

NON SUPERATE (*numero*)  
NODI



MAINTAIN PRESENT SPEED

MANTENETE VELOCITÀ



	ATTUALE			
INCREASE (or REDUCE) SPEED TO (number) KNOTS [OR GREATER (or OR LESS)]	AUMENTATE (o RIDUCETE) LA VELOCITÀ A (numero) NODI [O PIÙ (o O MENO)]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
INCREASE (or REDUCE) SPEED BY (number) KNOTS	AUMENTATE (o RIDUCETE) LA VELOCITÀ DI (numero) NODI	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
RESUME NORMAL SPEED	RIPRENDETE NORMALE VELOCITÀ	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
REDUCE TO MINIMUM APPROACH SPEED	RIDUCETE ALLA MINIMA VELOCITÀ DI AVVICINAMENTO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
REDUCE TO MINIMUM CLEAN SPEED	RIDUCETE ALLA MINIMA VELOCITÀ IN CONFIGURAZIONE PULITA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
NO [ATC] SPEED RESTRICTIONS	NESSUNA RESTRIZIONE [ATC] DI VELOCITÀ	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

*Nota. – Un aeromobile in arrivo può essere istruito a mantenere la “velocità massima”, la “velocità minima in configurazione pulita”, la “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 l'impiego dei dispositivi di aumento della portanza, degli aerofreni o del carrello.*

...verticale	REPORT RATE OF CLIMB (or DESCENT)	RIPORTATE RATEO DI SALITA (o DISCESA)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	CLIMB (or DESCEND) AT (number) FEET PER MINUTE [OR GREATER or (OR LESS)]	SALITE (o SCENDETE) A (numero) PIEDI AL MINUTO [O PIU o (O MENO)]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	MAINTAIN PRESENT RATE OF CLIMB (or DESCENT)	MANTENETE IL RATEO DI SALITA (o DISCESA) ATTUALE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	EXPEDITE CLIMB (or DESCENT)	ACCELERATE LA SALITA (o DISCESA);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	RESUME NORMAL RATE OF CLIMB (or DESCENT)	RIPRENDETE IL NORMALE RATEO DI SALITA (o DISCESA)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2.1.7 PER OMETTERE I  
RIPORTI DI POSIZIONE

OMIT POSITION REPORTS  
[UNTIL (specify)]

OMETTETE RIPORTI DI  
POSIZIONE [FINO A

	<i>(specificare)]</i>			
	NEXT REPORT AT ( <i>significant point</i> );	PROSSIMO RIPORTO SU ( <i>punto significativo</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	REPORTS REQUIRED ONLY AT ( <i>significant point(s)</i> )	RIPORTI RICHIESTI SOLO SU ( <i>punto(i) significativo(i)</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	RESUME POSITION REPORTING	RIPRENDETE RIPORTI DI POSIZIONE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.1.8	INFORMAZIONI DI TRAFFICO E AZIONI DI EVITAMENTO  <i>(* da anteporre all'informazione nel caso di traffico essenziale)</i>	[ESSENTIAL]*TRAFFIC (number) O'CLOCK (distance) (direction of flight) [any other pertinent information]:		
		TRAFFICO [ESSENZIALE]*A ORE ( <i>numero</i> ) ( <i>distanza</i> ) ( <i>direzione di volo</i> ) [ogni altra informazione utile]:		
	1) UNKNOWN	1) SCONOSCIUTO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	2) SLOW MOVING	2) LENTO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	3) FAST MOVING	3) VELOCE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	4) CLOSING	4) CONVERGENTE;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	5) OPPOSITE ( <i>or</i> SAME) DIRECTION	5) OPPOSTA ( <i>o</i> STESSA) DIREZIONE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	6) OVERTAKING	6) IN SORPASSO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	7) CROSSING LEFT TO RIGHT ( <i>or</i> RIGHT TO LEFT)	7) IN ATTRAVERSAMENTO DA SINISTRA A DESTRA ( <i>o</i> DA DESTRA A SINISTRA);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	...se conosciuto	8) ( <i>aircraft type</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		9) ( <i>level</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	...quando si passano informazioni di livello all'aeromobile che sale o scende, sotto forma di distanza verticale dall'altro traffico	10) [YOUR CLEARED LEVEL]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		11) CLIMBING ( <i>or</i> DESCENDING)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		11) IN SALITA ( <i>o</i> IN DISCESA)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

<p>...per chiedere un'azione di evitamento</p>	<p><u>REQUEST VECTORS</u></p>	<p>RICHIEDIAMO VETTORI</p>		
	<p>DO YOU WANT VECTORS?</p>	<p>VOLETE VETTORI?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>...quando si passa il traffico sconosciuto</p>	<p>CLEAR OF TRAFFIC <i>[appropriate instructions]</i></p>	<p>LIBERI DAL TRAFFICO <i>[istruzioni appropriate]</i></p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<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>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p>TURN LEFT (or RIGHT) (<i>number of degrees</i>) DEGREES IMMEDIATELY TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC AT (<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>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>2.1.9 DEVIAZIONE DA ROTTA ATS AL DISOTTO DI MINIMA DI VETTORAMENTO</p>	<p>(<i>aircraft call sign</i>) MAINTAIN OWN SEPARATION FROM OBSTACLES, REPORT[(<i>place</i>) o ABLE TO CLIMB]</p>	<p>(<i>nominativo di chiamata</i>) MANTENETE PROPRIA SEPARAZIONE DAGLI OSTACOLI, RIPORTATE [(<i>località</i>) o ABILI ALLA SALITA]</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>2.1.10 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>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<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>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p>REPLY NOT RECEIVED (<i>instructions</i>)</p>	<p>RISPOSTA NON RICEVUTA (<i>istruzioni</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<p>...se si sospetta la perdita di comunicazione</p>	<p>IF YOU READ (<i>manoeuvre instructions</i>)</p>	<p>SE RICEVETE (<i>istruzioni di manovra</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



## Regolamento

Regole dell'Aria Italia

Ed. 4  
Rev. 1

pag. 93 di 119

			<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	IF YOU READ [SQUAWK ( <i>code</i> ) or IDENT]]  ( <i>manoeuvre</i> , SQUAWK or IDENT) OBSERVED. POSITION ( <i>position of aircraft</i> ) [( <i>instructions</i> )]	SE RICEVETE [SQUAWK ( <i>codice</i> ) o IDENT]  ( <i>manovra</i> , SQUAWK o IDENT) OSSERVATO(A). POSIZIONE ( <i>posizione aeromobile</i> ) [( <i>istruzioni</i> )]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
2.1.11	TERMINE DEL SERVIZIO RADAR E/O ADS-B	RADAR SERVICE ( <i>or</i> SURVEILLANCE SERVICE or IDENTIFICATION) TERMINATED [DUE ( <i>reason</i> )] ( <i>instructions</i> )  WILL SHORTLY LOSE IDENTIFICATION ( <i>appropriate instructions or information</i> )  IDENTIFICATION LOST [ <i>reasons</i> ] ( <i>instructions</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		SERVIZIO RADAR (o SERVIZIO DI SORVEGLIANZA o IDENTIFICAZIONE) TERMINATO(A) [CAUSA ( <i>motivo</i> )] ( <i>istruzioni</i> )  TRA BREVE PERDEREMO L'IDENTIFICAZIONE ( <i>istruzioni o informazioni appropriate</i> )  IDENTIFICAZIONE PERSA [ <i>motivi</i> ] ( <i>istruzioni</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
2.1.12	DEGRADO DELL'APPARATO RADAR E/O ADS-B	SECONDARY RADAR OUT OF SERVICE ( <i>appropriate information as necessary</i> )  PRIMARY RADAR OUT OF SERVICE ( <i>appropriate information as necessary</i> )  ADS-B OUT OF SERVICE ( <i>appropriate information as necessary</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		RADAR SECONDARIO FUORI SERVIZIO ( <i>informazioni appropriate come necessario</i> )  RADAR PRIMARIO FUORI SERVIZIO ( <i>informazioni appropriate come necessario</i> )  ADS-B FUORI SERVIZIO ( <i>informazioni appropriate come necessario</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
2.2	Radar nel servizio di controllo di avvicinamento			
Sezione	Circostanza	Espressioni fraseologiche	Applicabile a	
			ATC	FIS
2.2.1	VETTORAMENTO PER L'AVVICINAMENTO	VECTERING FOR ( <i>type of approach</i> ) APPROACH RUNWAY ( <i>number</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		VETTORAMENTO PER AVVICINAMENTO ( <i>tipologia di avvicinamento</i> ) PISTA ( <i>numero</i> )		



## Regolamento

Regole dell'Aria Italia

Ed. 4  
Rev. 1

pag. 94 di 119

	<p>VECTERING FOR VISUAL APPROACH RUNWAY (<i>number</i>) REPORT FIELD (<i>or</i> RUNWAY) IN SIGHT</p>	<p>VETTORAMENTO PER AVVICINAMENTO A VISTA PISTA (<i>numero</i>) RIPORTATE CAMPO (<i>o</i> PISTA) IN VISTA</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	<p>VECTERING FOR (<i>positioning in the circuit</i>)</p>	<p>VETTORAMENTO PER (<i>posizionamento in circuito</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	<p>(<i>type</i>) APPROACH NOT AVAILABLE DUE (<i>reason</i>) (<i>alternative instructions</i>)</p>	<p>AVVICINAMENTO (<i>tipo</i>) NON DISPONIBILE CAUSA (<i>motivo</i>) (<i>istruzioni alternative</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>2.2.2 VETTORAMENTO PER ILS E ALTRE PROCEDURE DI AVVICINAMENTO</p>	<p>POSITION (<i>number</i>) MILES (<i>from fix</i>). TURN LEFT (<i>or</i> RIGHT) HEADING (<i>three digits</i>)</p>	<p>POSIZIONE (<i>numero</i>) MIGLIA DA (<i>fix</i>). VIRATE A SINISTRA (<i>o</i> DESTRA) PRUA (<i>tre cifre</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	<p>YOU WILL INTERCEPT (FINAL APPROACH COURSE <i>or</i> <del>radio aid</del> <del>or track</del>) (<i>distance</i>) FROM (<i>significant point or TOUCHDOWN</i>)</p>	<p>INTERCETTERETE (ROTTA DI AVVICINAMENTO FINALE <i>o</i> <del>radioassistenza</del> <del>o rotta</del>) (<i>distanza</i>) DA (<i>punto significativo o TOUCHDOWN</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>...per comunicare, la distanza da percorrere per il contatto, all'inizio del vettoramento e/o quando ritenuto opportuno</p>	<p>TRACK MILES (<i>number</i>)</p>	<p>(<i>numero</i>) MIGLIA DA PERCORRERE</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>...quando un pilota desidera essere posizionato ad una specifica distanza dal touchdown</p>	<p><u>REQUEST (<i>distance</i>) FINAL</u></p>	<p><u>RICHIEDIAMO FINALE A (<i>distanza</i>)</u></p>	
	<p>CLEARED FOR (<i>type of approach</i>) APPROACH RUNWAY (<i>number</i>)</p>	<p>AUTORIZZATI AVVICINAMENTO (<i>tipo di avvicinamento</i>) PISTA (<i>numero</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>...istruzioni ed informazioni</p>	<p>REPORT ESTABLISHED ON LOCALIZER (<i>or</i> ON [GLS/RNP/MLS][FINAL] APPROACH [COURSE])</p>	<p>RIPORTATE STABILIZZATI SUL LOCALIZZATORE (<i>o</i> SULLA [ROTTA DI] AVVICINAMENTO [FINALE][GLS/RNP/MLS])</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	<p>CLOSING FROM LEFT (<i>or</i> RIGHT) [REPORT ESTABLISHED]</p>	<p>CHIUDENDO DA SINISTRA (<i>o</i> DESTRA) [RIPORTATE STABILIZZATI]</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

	<p>TURN LEFT (<i>or</i> RIGHT) HEADING (<i>three digits</i>) [TO INTERCEPT] <i>or</i> [REPORT ESTABLISHED]</p>	<p>VIRATE A SINISTRA (<i>o</i> DESTRA) PRUA (<i>tre cifre</i>) [PER INTERCETTARE] <i>o</i> [RIPORTATE STABILIZZATI]</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p>EXPECT VECTOR ACROSS THE (LOCALIZER <i>or</i> [GLS/RNP/MLS] FINAL APPROACH COURSE <i>or</i> radio aid) (<i>reason</i>)</p>	<p>ASPETTATEVI VETTORAMENTO ATTRAVERSO IL <i>o</i> LA (LOCALIZZATORE <i>o</i> ROTTA DI AVVICINAMENTO FINALE [GLS/RNP/MLS] <i>o</i> radioassistenza) (<i>motivo</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p>THIS TURN WILL TAKE YOU THROUGH THE (LOCALIZER <i>or</i> [GLS/RNP/MLS] FINAL APPROACH COURSE <i>or</i> radio aid) [(<i>reason</i>)]</p>	<p>QUESTA VIRATA VI PORTERÀ ATTRAVERSO IL <i>o</i> LA (LOCALIZZATORE <i>o</i> ROTTA DI AVVICINAMENTO FINALE [GLS/RNP/MLS] <i>o</i> radioassistenza) [(<i>motivo</i>)]</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p>TAKING YOU THROUGH THE (LOCALIZER <i>or</i> [GLS/RNP/MLS] FINAL APPROACH COURSE <i>or</i> radio aid) [(<i>reason</i>)]</p>	<p>VI PORTIAMO ATTRAVERSO IL <i>o</i> LA (LOCALIZZATORE <i>o</i> ROTTA DI AVVICINAMENTO FINALE [GLS/RNP/MLS] <i>o</i> radioassistenza) [(<i>motivo</i>)]</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p>MAINTAIN (<i>altitude</i>) UNTIL GLIDE PATH INTERCEPTION</p>	<p>MANTENETE (<i>altitudine</i>) FINO AD INTERCETTARE IL SENTIERO DI DISCESA</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p>REPORT ESTABLISHED ON GLIDE PATH</p>	<p>RIPORTATE STABILIZZATI SUL SENTIERO DI DISCESA</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p>INTERCEPT (LOCALIZER <i>or</i> [GLS/RNP/MLS] [FINAL] APPROACH [COURSE] <i>or</i> radio aid) [RUNWAY (number)] [REPORT ESTABLISHED]</p>	<p>INTERCETTATE (LOCALIZZATORE <i>o</i> [ROTTA DI] AVVICINAMENTO [FINALE][GLS/RNP/MLS] <i>o</i> radioassistenza) [PISTA (numero)][RIPORTATE STABILIZZATI]</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2.2.3 MANOVRE DURANTE AVVICINAMENTI PARALLELI INDIPENDENTI E DIPENDENTI

	<p>CLEARED FOR (<i>type of approach</i>) APPROACH RUNWAY (<i>number</i>) LEFT (<i>or</i> RIGHT)</p>	<p>AUTORIZZATI AVVICINAMENTO (<i>tipo di avvicinamento</i>) PISTA (<i>numero</i>) SINISTRA (<i>o</i> DESTRA)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p>YOU HAVE CROSSED THE LOCALIZER (<i>or</i> GLS/RNP/MLS FINAL APPROACH COURSE). TURN LEFT (<i>or</i> RIGHT)</p>	<p>AVETE ATTRAVERSATO IL LOCALIZZATORE (<i>o</i> LA ROTTA DI AVVICINAMENTO FINALE GLS/RNP /MLS).</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	<p>IMMEDIATELY AND RETURN TO THE LOCALIZER (<i>or</i> GLS/RNP/MLS FINAL APPROACH COURSE) [RUNWAY (<i>number</i>)]</p>	<p>VIRATE IMMEDIATAMENTE A SINISTRA (<i>o</i> DESTRA) E RITORNATE SUL LOCALIZZATORE (<i>o</i> LA ROTTA DI AVVICINAMENTO FINALE GLS/RNP /MLS) [PISTA (<i>numero</i>)]</p>		
	<p>ILS (<i>or</i> MLS) RUNWAY (<i>number</i>) LEFT (<i>or</i> RIGHT) LOCALIZER (<i>or</i> MLS) FREQUENCY IS (<i>frequency</i>)</p>	<p>ILS (<i>o</i> MLS) PISTA (<i>numero</i>) SINISTRA (<i>o</i> DESTRA) LA FREQUENZA DEL LOCALIZZATORE (<i>o</i> MLS) È (<i>frequenza</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>...per un'azione di evitamento quando si osserva un aeromobile penetrare la NTZ</p>	<p>TURN LEFT (<i>or</i> RIGHT) (<i>number</i>) DEGREES (<i>or</i> HEADING) (<i>three digits</i>) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC [DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH], CLIMB TO (<i>altitude</i>)</p>	<p>VIRATE IMMEDIATAMENTE A SINISTRA (<i>o</i> DESTRA) (<i>numero</i>) GRADI (<i>o</i> PRUA) (<i>tre cifre</i>) PER EVITARE TRAFFICO [DEVIANTE DA AVVICINAMENTO ADIACENTE], SALITE A (<i>altitudine</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>...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)</p>	<p>CLIMB TO (<i>altitude</i>) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC [DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH] (<i>other instructions</i>)</p>	<p>SALITE IMMEDIATAMENTE A (<i>altitudine</i>) PER EVITARE TRAFFICO [DEVIANTE DA AVVICINAMENTO ADIACENTE] (<i>ulteriori istruzioni</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>2.2.4 AVVICINAMENTO RADAR DI SORVEGLIANZA</p>				
<p>Fornitura del servizio</p>	<p>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>)]</p>	<p>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</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>





## Regolamento

Regole dell'Aria Italia

Ed. 4  
Rev. 1

pag. 97 di 119

		RIATTACCATA (istruzioni)]	
	APPROACH INSTRUCTIONS WILL BE TERMINATED AT (distance) FROM TOUCHDOWN	LE ISTRUZIONI PER L'AVVICINAMENTO TERMINERANNO A (distanza) DAL TOUCHDOWN	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Elevazione	COMMENCE DESCENT NOW [TO MAINTAIN A (number) DEGREE GLIDE PATH]  (distance) FROM TOUCHDOWN ALTITUDE (or HEIGHT) SHOULD BE (numbers and units)	INIZIATE LA DISCESA ORA [PER MANTENERE UN SENTIERO DI DISCESA DI (numero) GRADI]  (distanza) DAL TOUCHDOWN, L'ALTITUDINE (o ALTEZZA) DOVREBBE ESSERE (numeri e unità di misura)	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Posizione	(distance) FROM TOUCHDOWN	(distanza) DAL TOUCHDOWN	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Controlli	CHECK GEAR DOWN [AND LOCKED]  OVER THRESHOLD	VERIFICATE CARRELLO GIÙ [E BLOCCATO]  SULLA SOGLIA	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Termine avvicinamento	REPORT VISUAL  REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT	RIPORTATE VISUAL  RIPORTATE [LUCI] PISTA IN VISTA	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	APPROACH COMPLETED [CONTACT (unit)]	AVVICINAMENTO COMPLETATO [CONTATTATE (ente)]	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

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

Sezione	Circostanza	Espressioni fraseologiche	Applicabile a
			ATC    FIS
2.3.1	PER RICHIEDERE LA CAPACITÀ	ADVISE TRANSPONDER CAPABILITY	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>

DELL'APPARATO SSR

<p><u>TRANSPONDER (as shown in the flight plan)</u></p> <p><u>NEGATIVE TRANSPONDER</u></p>	<p><u>TRANSPONDER (come riportato nel piano di volo)</u></p> <p><u>NEGATIVO TRANSPONDER</u></p>
--	---

2.3.2 PER RICHIEDERE LA CAPACITÀ DELL'APPARATO ADS-B

<p>ADVISE ADS-B CAPABILITY</p> <p><u>ADS-B TRANSMITTER (data link)</u></p> <p><u>ADS-B RECEIVER (data link)</u></p> <p><u>NEGATIVE ADS-B</u></p>	<p>COMUNICATE LA CAPACITÀ ADS-B</p> <p><u>TRASMETTITORE ADS-B (data-link)</u></p> <p><u>RICEVITORE ADS-B (data-link)</u></p> <p><u>NEGATIVO ADS-B</u></p>
---	--

2.3.3 ISTRUZIONI RELATIVE AL TRANSPONDER

<p>FOR DEPARTURE SQUAWK (code)</p> <p>SQUAWK (code)</p>	<p>PER LA PARTENZA SQUAWK (codice)</p> <p>SQUAWK (codice)</p>
---	---

2.3.4 PER RICHIEDERE IL REINSERIMENTO DI MODO E CODICI ASSEGNATI

<p>RESET SQUAWK [(mode)] (code)</p> <p><u>RESETTING [(mode)] (code)</u></p>	<p>RISELEZIONATE SQUAWK [(modo)] (codice)</p> <p><u>RISELEZIONIAMO (modo) (codice)</u></p>
--	---

2.3.5 PER RICHIEDERE DI RISELEZIONARE L'IDENTIFICAZIONE DELL'AEROMOBILE

<p>RE-ENTER [ADS-B or MODE S] AIRCRAFT IDENTIFICATION</p>	<p>REINSERITE IDENTIFICAZIONE AEROMOBILE [ADS-B o MODO S]</p>
---	---

2.3.6 PER RICHIEDERE AL PILOTA LA CONFERMA DEL CODICE SELEZIONATO SUL TRANSPONDER

<p>CONFIRM SQUAWK (code)</p>	<p>CONFERMATE SQUAWK (codice)</p>
------------------------------	-----------------------------------

		<u>SQUAWKING (code)</u>	<u>SQUAWKING (codice)</u>		
2.3.7	PER RICHIEDERE L'ATTIVAZIONE DEL DISPOSITIVO "IDENT"	SQUAWK [(code)] [AND] IDENT	SQUAWK [(codice)] [E] IDENT	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		SQUAWK LOW	SQUAWK LOW	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		SQUAWK NORMAL	SQUAWK NORMAL	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		TRANSMIT ADS-B IDENT	TRASMETTETE ADS-B IDENT	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
2.3.8	PER RICHIEDERE LA SOSPENSIONE TEMPORANEA DELLE OPERAZIONI DEL TRANSPONDER	SQUAWK STANDBY	SQUAWK STANDBY	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
2.3.9	PER RICHIEDERE IL CODICE DI EMERGENZA	SQUAWK MAYDAY [CODE SEVEN-SEVEN-ZERO-ZERO]	SQUAWK MAYDAY [CODICE SETTE-SETTE-ZERO-ZERO]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
2.3.10	PER RICHIEDERE LA SOSPENSIONE DELLE OPERAZIONI DEL TRANSPONDER E/O DEL TRASMETTITORE ADS-B	STOP SQUAWK [TRANSMIT ADS-B ONLY]	INTERROMPETE SQUAWK [TRASMETTETE SOLO ADS-B]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		STOP ADS-B TRANSMISSION [SQUAWK (code) ONLY]	INTERROMPETE TRASMISSIONE ADS-B [SQUAWK SOLO (codice)]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<p><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></p>					
2.3.11	PER RICHIEDERE LA TRASMISSIONE DELL'ALTITUDINE-PRESSIONE	SQUAWK CHARLIE	SQUAWK CHARLIE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		TRANSMIT ADS-B ALTITUDE	TRASMETTETE ALTITUDINE ADS-B	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

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> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
2.3.13	PER RICHIEDERE LA SOSPENSIONE DELLA TRASMISSIONE DELL'ALTITUDE-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 ALTITUDE ADS-B [(INDICAZIONI ERRATE, <i>o motivo</i> )]	<input checked="" type="checkbox"/>  <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>  <input checked="" type="checkbox"/>
2.3.14	PER RICHIEDERE LA VERIFICA DEL LIVELLO	CONFIRM ( <i>level</i> )	CONFERMATE ( <i>livello</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
2.3.15	IL CONTROLLORE RISCONTRA UNA DISCREPANZA TRA IL "LIVELLO SELEZIONATO" VISUALIZZATO E IL LIVELLO AUTORIZZATO  <i>Nota. – Il controllore non dichiarerà in radiotelegrafia il valore del "Livello Selezionato" osservato sullo schermo radar</i>	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 SALITA ( <i>o</i> IN DISCESA) 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>	<input checked="" type="checkbox"/>  <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>

### 3 FRASEOLOGIA PER L'ALLERTAMENTO

#### 3.1 Fraseologia per l'allertamento

Sezione

Circostanza

Espressioni fraseologiche

Applicabile

		<i>a</i>			
		ATC	FIS		
3.1.1	AVVISO DI BASSA ALTITUDINE	<i>(aircraft call sign)</i> LOW-ALTITUDE WARNING, CHECK YOUR ALTITUDE IMMEDIATELY, QNH IS <i>(number)</i> [ <i>(units)</i> ]. [THE MINIMUM FLIGHT ALTITUDE IS <i>(altitude)</i> ]	<i>(nominativo aeromobile)</i> AVVISO DI BASSA ALTITUDINE, VERIFICATE IMMEDIATAMENTE LA VOSTRA ALTITUDINE, IL QNH È <i>(numero)</i> [ <i>(unità di misura)</i> ]. [L'ALTITUDINE MINIMA DI VOLO È <i>(altitude)</i> ];	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
3.1.2	ALLARME PER VICINANZA CON IL TERRENO	<i>(aircraft call sign)</i> TERRAIN ALERT, <i>(suggested pilot action, if possible)</i>	<i>(nominativo aeromobile)</i> ALLARME VICINANZA TERRENO, <i>(azione suggerita, se possibile)</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

### 4 AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT (ATFM)

#### 4.1 ATFM

*Circostanza*

*Espressioni fraseologiche*

*Applicabile a*

ATC    FIS

Assegnazione del CTOT (calculated take-off time) a seguito di un SAM (slot allocation message)	SLOT ( <i>time</i> )	SLOT ( <i>orario</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Cambio del CTOT a seguito di un SRM (slot revision message)	REVISED SLOT ( <i>time</i> )	SLOT REVISIONATO ( <i>orario</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Cancellazione del CTOT a seguito di un SLC (slot cancellation message)	SLOT CANCELLED, REPORT READY	SLOT CANCELLATO, RIPORTATE PRONTI	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Sospensione del volo fino a nuovo avviso (a seguito di un FLS (flight suspension message))	FLIGHT SUSPENDED UNTIL FURTHER NOTICE, DUE ( <i>reason</i> )	VOLO SOSPESO FINO AD ULTERIORE AVVISO, CAUSA ( <i>motivo</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Cancellazione della sospensione del volo a seguito di un DES (de-suspension message)	SUSPENSION CANCELLED, REPORT READY	SOSPENSIONE CANCELLATA, RIPORTATE PRONTI	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
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	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Negazione della messa in moto quando richiesta troppo in anticipo per rispettare il CTOT assegnato	UNABLE TO APPROVE START-UP CLEARANCE DUE SLOT ( <i>time</i> ), REQUEST START-UP AT ( <i>time</i> )	IMPOSSIBILITATI APPROVARE LA MESSA IN MOTO CAUSA SLOT ( <i>orario</i> ), RICHIEDETE MESSA IN MOTO AI ( <i>orario</i> )	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 5 FRASEOLOGIE VARIE

#### 5.1 Coordinamento tra enti ATS

Sezione	Circostanza	Espressioni fraseologiche
---------	-------------	---------------------------

5.1.1	STIMATI E REVISIONI	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]	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	ESTIMATE ( <i>significant point</i> ) ON ( <i>aircraft call sign</i> )	STIMATO ( <i>punto significativo</i> ) DI ( <i>nominativo aeromobile</i> )
	...risposta dell'ente che riceve (se i dettagli del piano di volo non sono disponibili)	NO DETAILS	NESSUN DETTAGLIO
	...risposta dell'ente che riceve (se i dettagli del piano di volo sono disponibili)	( <i>aircraft type</i> ) ( <i>destination</i> )	( <i>tipo aeromobile</i> ) ( <i>destinazione</i> )

...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*)

5.1.2 TRASFERIMENTO DI  
CONTROLLO

REQUEST RELEASE OF  
(*aircraft call sign*)

RICHIEDIAMO RILASCIO DI  
(*nominativo aeromobile*)

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

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

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

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

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

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

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

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

5.1.3 CAMBIAMENTO  
DELL'AUTORIZZAZIONE

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

POSSIAMO CAMBIARE  
L'AUTORIZZAZIONE DI  
(*nominativo aeromobile*) CON

<p><i>proposed)?</i></p> <p>AGREED TO (<i>alteration of clearance</i>) OF (<i>aircraft call sign</i>)</p> <p>UNABLE (<i>aircraft call sign</i>)</p> <p>UNABLE (<i>desired route, level, etc.</i>) [FOR (<i>aircraft call sign</i>)] [DUE (<i>reason</i>)] (<i>alternative clearance proposed</i>)</p>	<p>(<i>dettagli della modifica proposta</i>)?</p> <p>CONCORDIAMO CON (<i>modifica dell'autorizzazione</i>) DI (<i>nominativo aeromobile</i>)</p> <p>IMPOSSIBILITATI (<i>nominativo aeromobile</i>)</p> <p>IMPOSSIBILITATI (<i>rotta, livello desiderati, ecc.</i>) [PER (<i>nominativo aeromobile</i>)] [CAUSA (<i>motivo</i>)] (<i>autorizzazione alternativa proposta</i>)</p>
---	--

5.1.4 RICHIESTA DI APPROVAZIONE

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

5.1.5 INBOUND RELEASE

<p>[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>)</p>	<p>[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 AI (<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 AI (<i>orario</i>)</p>
--	--

5.1.6 HANDOVER

<p>HANDOVER (<i>aircraft call sign</i>)</p>	<p>HANDOVER (<i>nominativo</i>)</p>
---	-------------------------------------



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

5.1.7 PRONTEZZA  
DELL'AUTORIZZAZIONE

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

5.1.8 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

NEGATIVE RVSM [( <i>supplementary information, e.g. State aircraft</i> )]	NEGATIVO RVSM [( <i>informazioni supplementari, es. aeromobile di Stato</i> )]
--	---

...per comunicare la causa di una contingenza di un aeromobile impossibilitato a condurre operazioni RVSM per turbolenza forte o altri fenomeni meteorologici d'intensità severa o avaria all'apparato, a seconda dei casi

UNABLE RVSM DUE TURBULENCE ( <i>o EQUIPMENT, as applicable</i> )	IMPOSSIBILITATO RVSM CAUSA TURBOLENZA ( <i>o EQUIPAGGIAMENTO, come applicabile</i> )
---	---

### 5.2 Piano di volo

Sezione	Circostanza	Espressioni fraseologiche	Applicabile a	
			ATC	FIS
	...per aprire un piano di volo durante il volo	<u>(position) (level) REQUEST FILE [ABBREVIATED] FLIGHT PLAN</u>		
		<u>(posizione) (livello) RICHIEDIAMO APERTURA PIANO DI VOLO [ABBREVIATO]</u>		
		READY TO COPY	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	...per chiudere un piano di volo durante il volo	<u>(arrival report) CLOSING FLIGHT PLAN</u>		
		<u>(riporto di arrivo) CHIUDIAMO PIANO DI VOLO</u>		
	...per chiudere un piano di volo abbreviato durante il volo	<u>(position) (level) CLOSING [ABBREVIATED] FLIGHT PLAN</u>		
		<u>(posizione) (livello) CHIUDIAMO PIANO DI VOLO [ABBREVIATO]</u>		
		[ABBREVIATED] FLIGHT PLAN CLOSED AT (time)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		PIANO DI VOLO [ABBREVIATO] CHIUSO AI (orario)		

### 5.3 Negazione delle autorizzazioni

Sezione	Circostanza	Espressioni fraseologiche	Applicabile a	
			ATC	FIS
	...per comunicare l'impossibilità ad emettere autorizzazioni ATC al disotto dei minimi di aeroporto pubblicati	UNABLE TO ISSUE CLEARANCE FOR LANDING (or DEPARTURE or APPROACH or TAXI) DUE TO CONDITIONS BELOW AERODROME MINIMA. ADVISE INTENTIONS	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		IMPOSSIBILITATI A EMETTERE AUTORIZZAZIONE PER ATTERRAGGIO (o PARTENZA o AVVICINAMENTO o RULLAGGIO) CAUSA CONDIZIONI SOTTO I MINIMI DI AEROPORTO. RIPORTATE INTENZIONI		

### 5.4 Condizioni o configurazioni anomale di aeromobili

Sezione	Circostanza	Espressioni fraseologiche	Applicabile a	
---------	-------------	---------------------------	------------------	--



## Regolamento

Regole dell'Aria Italia

Ed. 4  
Rev. 1

pag. 107 di 119

ATC    FIS

...per avvisare il pilota di una configurazione o una condizione anomala riportata oppure osservata dal controllore/FISO

WE ARE INFORMED (or WE OBSERVE) THAT (*abnormal configuration or conditions*) [*instructions, if any*] ADVISE INTENTIONS

SIAMO INFORMATI (o OSSERVIAMO) CHE (*configurazione o condizione anomala*) [*eventuali istruzioni*] RIPORTATE INTENZIONI



### 5.5 Rapporto iniziale di inconveniente grave del traffico aereo

*Circostanza*

*Espressioni fraseologiche*

...per trasmettere, durante il volo, un rapporto iniziale di inconveniente grave all'appropriato ente  
ATS

AIRPROX (or OBSTRUCTION ON RUNWAY, or RUNWAY INCURSION, or PROCEDURE, or FACILITY), (date and time), (position), HEADING (three digit), ROUTE (description), TRUE AIR SPEED (number) KNOTS (or KILOMETRES PER HOUR), AT (level) (or CLIMBING, or DESCENDING), QNH (or QFE) (number), (avoiding action taken)

AIRPROX (o OSTRUZIONE DELLA PISTA, o INCURSIONE DI PISTA, o PROCEDURE, o IMPIANTI), (data e ora), (posizione), PRUA (tre cifre), ROTTA (descrizione), VELOCITÀ VERA (numero) NODI (o CHILOMETRI ORARI), A (livello) (o IN SALITA, o IN DISCESA), QNH (o QFE) (numero), (azione di evitamento intrapresa)

...informazioni sull'altro aeromobile

(aircraft type) (call sign) if known, HIGH (or MID or LOW) WING (or ROTORCRAFT) (number) ENGINE(S), LEVEL FLIGHT (or CLIMBING, or DESCENDING, or UNKOWN), (avoiding action taken), CLOSEST HORIZONTAL (or VERTICAL) DISTANCE (number) MILES (or KILOMETRES)

(tipo aeromobile) (nominativo) se conosciuti, ALA ALTA (o MEDIA o BASSA) (o ALA ROTANTE) (numero) MOTORE(I), IN VOLO LIVELLATO (o IN SALITA, o IN DISCESA, o SCONOSCIUTO), (azione di evitamento intrapresa), DISTANZA MINIMA ORIZZONTALE (o VERTICALE) (numero) MIGLIA (o CHILOMETRI)

### 5.6 Emissioni laser verso aeromobili

*Circostanza*

*Espressioni fraseologiche*

*Applicabile  
a*



## Regolamento

Regole dell'Aria Italia

Ed. 4  
Rev. 1

pag. 108 di 119

ATC FIS

...per notificare l'evento agli altri aeromobili in contatto che operano nelle vicinanze

[ALL STATIONS] CAUTION UNAUTHORIZED LASER ACTIVITY (*position, other information*)

[A TUTTE LE STAZIONI] ATTENZIONE ATTIVITÀ LASER NON AUTORIZZATA (*posizione, altre informazioni*)

### 5.7 Scarico combustibile

*Circostanza*

*Espressioni fraseologiche*

*Applicabile a*

ATC FIS

... 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]

*Nota. \* quando fuori spazi aerei controllati*

.. per indicare che lo scarico combustibile è terminato

DUMPING COMPLETED

SCARICO COMPLETATO

*Nota. Le espressioni fraseologiche di cui sopra potranno 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.*

### 5.6 Trasmissioni di informazioni di traffico da parte di aeromobili (TIBA)

*Circostanza*

*Espressioni fraseologiche*

ALL STATIONS (*call sign*) FLIGHT LEVEL (*number*) (or CLIMBING TO FLIGHT LEVEL (*number*)) (*direction*) (*ATS route*) (or DIRECT FROM (*position*) TO (*position*)) POSITION (*position*) AT (*time*) ESTIMATING (*next reporting point, or the point of crossing or joining a designated ATS route*) AT (*time*)

A TUTTE LE STAZIONI (*nominativo*) LIVELLO DI VOLO (*numero*) (o IN SALITA A LIVELLO DI VOLO (*numero*)) (*direzione*) (*rotta ATS*) (o DIRETTO DA (*posizione*) A (*posizione*)) POSIZIONE (*posizione*) Al (*orario*) STIMIAMO (*prossimo punto di riporto, o punto di attraversamento o inserimento su*



## Regolamento

Regole dell'Aria Italia

Ed. 4  
Rev. 1

pag. 109 di 119

...trasmissioni prima di un cambio di livello di volo

(call sign) FLIGHT LEVEL (number) (direction)

ALL STATIONS (call sign) (direction) (ATS route) (or) DIRECT FROM (position) TO (position) LEAVING FLIGHT LEVEL (number) FOR FLIGHT LEVEL (number) AT (position and time)

una rotta ATS designata) Al (orario) (nominativo) LIVELLO DI VOLO (numero) (direzione)

A TUTTE LE STAZIONI (nominativo) (direzione) (rotta ATS) (o) DIRETTO DA (posizione) A (posizione) LASCIAMO LIVELLO DI VOLO (numero) PER LIVELLO DI VOLO (numero) SU (posizione) o Al (orario)

...trasmissione all'orario del cambio di livello di volo (tranne quanto previsto al successivo punto)

ALL STATIONS (call sign) (direction) (ATS route) (or) DIRECT FROM (position) TO (position) LEAVING FLIGHT LEVEL (number) NOW FOR FLIGHT LEVEL (number),

A TUTTE LE STAZIONI (nominativo) (direzione) (rotta ATS) (o) DIRETTO DA (posizione) A (posizione) LASCIAMO LIVELLO DI VOLO (numero) ORA PER LIVELLO DI VOLO (numero),

followed by:

ALL STATIONS (call sign) MAINTAINING FLIGHT LEVEL (number)

seguito da:

A TUTTE LE STAZIONI (nominativo) MANTENIAMO LIVELLO DI VOLO (numero)

...trasmissioni che riportano un cambio temporaneo di livello di volo per evitare un rischio di collisione imminente

ALL STATIONS (call sign) LEAVING FLIGHT LEVEL (number) NOW FOR FLIGHT LEVEL (number),

A TUTTE LE STAZIONI (nominativo) LASCIAMO LIVELLO DI VOLO (numero) ORA PER LIVELLO DI VOLO (numero),

followed as soon as practicable by:

ALL STATIONS (call sign) RETURNING TO FLIGHT LEVEL (number) NOW

seguito appena possibile da: A TUTTE LE STAZIONI (nominativo) RITORNIAMO AL LIVELLO DI VOLO (numero) ORA

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

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

Sezione      Circostanza

Espressioni fraseologiche

6.1.1 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)



## Regolamento

Regole dell'Aria Italia

Ed. 4  
Rev. 1

pag. 110 di 119

*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 e che la messa in moto può procedere come indicato.*

*Nota 2. – L'identificazione priva di ambiguità tra le parti interessate è essenziale in qualsiasi comunicazione tra equipaggio di terra e piloti.*

### 6.1.2 PROCEDURE PER IL PUSHBACK

...(equipaggio di terra/cabina)

ARE YOU READY FOR  
PUSHBACK?

READY FOR PUSHBACK

CONFIRM BRAKES RELEASED

BRAKES RELEASED

COMMENCING PUSHBACK

PUSHBACK COMPLETED

STOP PUSHBACK

CONFIRM BRAKES SET

BRAKES SET

DISCONNECT

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

SIETE PRONTI PER IL  
PUSHBACK?

PRONTI PER IL PUSHBACK

CONFERMATE FRENI  
SBLOCCATI

FRENI SBLOCCATI

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.*

### 6.1.3 OPERAZIONI SGHIACCIAMENTO/ANTIG HIACCIO

#### 6.1.3.1 PRIMA DI INIZIARE LA PROCEDURA SGHIACCIAMENTO/ANTIG HIACCIO (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

IN ATTESA DI  
SGHIACCIAMENTO.  
CONFERMATE FRENI INSERITI E  
TRATTAMENTO RICHIESTO

[AFFERMO] FRENI INSERITI,  
RICHIEDIAMO (tipo di trattamento  
sghiacciamento/antighiaccio e

<p>...conferma della configurazione dell'aeromobile</p>	<p><i>treated</i>);</p> <p>HOLD POSITION AND CONFIRM AIRCRAFT CONFIGURED;</p> <p><u>[AFFIRM] AIRCRAFT CONFIGURED, READY FOR DE-ICING;</u></p> <p>DE-ICING STARTS NOW.</p>	<p><i>superfici da trattare</i>)</p> <p>MANTENETE POSIZIONE E CONFERMATE AEROMOBILE CONFIGURATO</p> <p><u>[AFFERMO] AEROMOBILE CONFIGURATO, PRONTI PER SGHIACCIAMENTO</u></p> <p>SGHIACCIAMENTO INIZIA ORA</p>
<p>6.1.3.2 SUBITO DOPO AVER CONCLUSO LA PROCEDURA SGHIACCIAMENTO/ANTIGHIACCIO</p> <p>...per operazioni antighiaccio</p>	<p>DE-ICING ON (<i>areas treated</i>) COMPLETE. ADVISE WHEN READY FOR INFORMATION</p> <p>TYPE OF FLUID (Type I or II or III or IV);</p> <p>HOLDOVER TIME STARTED AT (<i>time</i>);</p> <p>ANTI-ICING CODE (<i>appropriate anti-icing code</i>)</p>	<p>SGHIACCIAMENTO SU (<i>superfici trattate</i>) COMPLETO. AVVISATE QUANDO PRONTI PER LE INFORMAZIONI</p> <p>TIPO DI LIQUIDO (Tipo I, II, III o IV)</p> <p>TEMPO RESIDUO INIZIATO AI (<i>orario</i>)</p> <p>CODICE ANTIGHIACCIO (<i>codice sghiacciamento appropriato</i>)</p>
<p>...per operazioni sghiacciamento/antighiaccio in due fasi</p> <p>...sghiacciamento/antighiaccio completato</p>	<p><i>Nota. — Esempio di codice antighiaccio:</i></p> <p><i>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:</i></p> <p><i>TIPO II/75 13:35 (seguita dal nome completo del liquido antighiaccio)</i></p> <p>FINAL STEP STARTED AT (<i>time</i>)</p> <p>POST DE-ICING CHECK COMPLETED</p> <p>PERSONNEL AND EQUIPMENT CLEAR OF AIRCRAFT</p>	<p>FASE FINALE INIZIATA AI (<i>orario</i>)</p> <p>VERIFICA POST SGHIACCIAMENTO COMPLETATA</p> <p>PERSONALE E EQUIPAGGIAMENTO LIBERI DALL'AEROMOBILE</p>
<p>6.1.4 OPERAZIONI ANOMALE</p>		



## Regolamento

Regole dell'Aria Italia

Ed. 4  
Rev. 1

pag. 112 di 119

...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]

INFORMIAMO ATTIVAZIONE DI PROSSIMITÀ UGELLO 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]



*Allegato B*

**Segnali**

*[Correzione del refuso di stampa e modifiche al testo all'appendice 1 di SERA, punto 3.2.4.1.]*

Il testo è sostituito dal seguente:

3.2.4.1. Croci di un solo colore a contrasto, bianco sulle piste e giallo sulle vie di rullaggio (figura A1-6), esposte orizzontalmente su piste e vie di rullaggio o parti di esse per indicare un'area non idonea al movimento degli aeromobili.

*Allegato C*

### Tabella dei livelli di crociera (RAIT.3110)

ROTTA MAGNETICA											
Da 090 gradi a 269 gradi						Da 270 gradi a 089 gradi					
Voli IFR			Voli VFR			Voli IFR			Voli VFR		
Livello			Livello			Livello			Livello		
FL	Piedi	Metri	FL	Piedi	Metri	FL	Piedi	Metri	FL	Piedi	Metri
010	1000	300	--	--	--	020	2000	600	--	--	--
030	3000	900	035	3500	1050	040	4000	1200	045	4500	1350
050	5000	1500	055	5500	1700	060	6000	1850	065	6500	2000
070	7000	2150	075	7500	2300	080	8000	2450	085	8500	2600
090	9000	2750	095	9500	2900	100	10000	3050	105	10500	3200
110	11000	3350	115	11500	3500	120	12000	3650	125	12500	3800
130	13000	3950	135	13500	4100	140	14000	4250	145	14500	4400
150	15000	4550	155	15500	4700	160	16000	4900	165	16500	5050
170	17000	5200	175	17500	5350	180	18000	5500	185	18500	5650
190	19000	5800	195	19500	5950	200	20000	6100	205	20500	6250
210	21000	6400	215	21500	6550	220	22000	6700	225	22500	6850
230	23000	7000	235	23500	7150	240	24000	7300	245	24500	7450
250	25000	7600	255	25500	7750	260	26000	7900	265	26500	8100
270	27000	8250	275	27500	8400	280	28000	8550	285	28500	8700
290	29000	8850				300	30000	9150			
310	31000	9450				320	32000	9750			
330	33000	10050				340	34000	10350			
350	35000	10650				360	36000	10950			
370	37000	11300				380	38000	11600			
390	39000	11900				400	40000	12200			
410	41000	12500				430	43000	13100			
450	45000	13700				470	47000	14350			
490	49000	14950				510	51000	15550			
Ecc.	Ecc.	Ecc.				Ecc.	Ecc.	Ecc.			

*Allegato D*

**Trasmissioni di informazioni di traffico da parte di aeromobili (TIBA) e relative procedure operative**

**1. INTRODUZIONE E APPLICABILITÀ DELLE TRASMISSIONI PREVISTE DA RAIT.6005**

1.1 La trasmissione di informazioni di traffico da parte di aeromobili ha lo scopo di consentire che i riporti e le pertinenti informazioni supplementari, che hanno natura di avvisi, siano trasmessi dai piloti sulla frequenza radiotelefonica VHF designata, affinché i piloti degli altri aeromobili nelle vicinanze possano esserne informati.

1.2 Le procedure di trasmissione sono applicate in uno spazio aereo designato dove esiste:

- a) la necessità di integrare le informazioni sui rischi di collisione fornite al di fuori dello spazio aereo controllato; oppure
- b) una temporanea interruzione dei normali servizi di traffico aereo; oppure
- c) la necessità di mitigare l'assenza di fornitura dei servizi di traffico aereo al di fuori dell'orario di servizio dei relativi enti ATS.

1.3 Tali spazi aerei sono identificati dall'ENAC e resi noti tramite pubblicazione in AIP-Italia o a mezzo NOTAM, insieme alla frequenza RTF in VHF, ai formati del messaggio e alle procedure da utilizzare.

**2. DETTAGLI DELLE TRASMISSIONI**

**2.1 Frequenza RTF in VHF da utilizzare**

2.1.1 La frequenza RTF in VHF da utilizzare è determinata e pubblicata dall'ENAC. In caso di temporanea interruzione all'interno dello spazio aereo controllato, l'ENAC può istituire, quale frequenza RTF in VHF da utilizzare entro i limiti di tale spazio aereo, una frequenza normalmente utilizzata per la fornitura del servizio di controllo di traffico aereo all'interno di tale spazio aereo.

**2.2 Ascolto radio**

L'ascolto radio sulla frequenza TIBA deve essere mantenuto da 10 minuti prima dell'ingresso nello spazio aereo designato fino a quando viene lasciato tale spazio aereo.

Per un aeromobile in decollo da un aeroporto ubicato all'interno dei limiti laterali dello spazio aereo designato, l'ascolto radio deve essere iniziato prima dell'inizio del rullaggio e deve essere mantenuto fino all'uscita dallo spazio aereo.

### 2.3 Tempistiche delle trasmissioni

Una trasmissione deve essere effettuata:

- a) 10 minuti prima dell'ingresso nello spazio aereo designato diverso da ATZ o, per un pilota in decollo da un aeroporto ubicato entro i limiti laterali dello spazio aereo designato, appena possibile dopo il decollo;
- b) 10 minuti prima dell'attraversamento di un punto di riporto;
- c) 10 minuti prima dell'attraversamento o dell'inserimento su una rotta ATS;
- d) ad intervalli di 20 minuti tra punti di riporto distanti;
- e) da 2 a 5 minuti, laddove possibile, prima di un cambio del livello di volo;
- f) all'orario del cambio del livello di volo;
- g) dagli aeromobili in attraversamento di una zona di traffico aeroportuale (ATZ):
  - 1) entrando nell'ATZ;
  - 2) lasciando l'ATZ.
- h) dagli aeromobili in arrivo:
  - 1) entrando nell'ATZ;
  - 2) entrando nel circuito di traffico aeroportuale, specificando la direzione di atterraggio e le intenzioni in finale (finito, touch and go, basso passaggio);
  - 3) iniziando la manovra dichiarata oppure liberando la pista, in caso di atterraggio.
- i) dagli aeromobili in partenza:
  - 1) prima di iniziare il rullaggio, comunicando nominativo, tipo aeromobile, direzione di decollo e destinazione;
  - 2) prima di entrare in pista;
  - 3) lasciando l'ATZ.
- j) ad ogni altro orario considerato necessario dal pilota.

### 2.4 Formati della trasmissione

2.4.1 Le trasmissioni diverse da quelle riguardanti i cambi di livello di volo, ossia le trasmissioni di cui ai punti 2.3 a), b), c), d), g), h), i) e j), devono essere effettuate nel seguente formato:

<p>ALL STATIONS (<i>call sign</i>) FLIGHT LEVEL (<i>number</i>) (or CLIMBING* TO FLIGHT LEVEL (<i>number</i>)) (<i>direction</i>) (ATS route) (or DIRECT FROM (<i>position</i>) TO (<i>position</i>)) POSITION (<i>position</i>** AT (<i>time</i>) ESTIMATING (<i>next reporting point, or the point of crossing or joining a designated ATS route</i>) AT (<i>time</i>) (<i>call sign</i>) FLIGHT LEVEL (<i>number</i>) (<i>direction</i>)</p>	<p>A TUTTE LE STAZIONI (<i>nominativo</i>) LIVELLO DI VOLO (<i>numero</i>) (o IN SALITA* A LIVELLO DI VOLO (<i>numero</i>)) (<i>direzione</i>) (<i>rotta ATS</i>) (o DIRETTO DA (<i>posizione</i>) A (<i>posizione</i>)) POSIZIONE (<i>posizione</i>** AI (<i>orario</i>) STIMIAMO (<i>prossimo punto di riporto, o punto di attraversamento o inserimento su una rotta ATS designata</i>) AI (<i>orario</i>) (<i>nominativo</i>) LIVELLO DI VOLO (<i>numero</i>) (<i>direzione</i>)</p>
<p>* Per le trasmissioni di cui al punto 2.3 a) nel caso di un aeromobile in decollo da un aeroporto ubicato entro i limiti laterali dello spazio aereo designato</p> <p>** Per le trasmissioni effettuate quando l'aeromobile non è vicino ad un punto ATS significativo, la posizione deve essere data il più accuratamente possibile e in ogni caso ai più prossimi 30 primi di latitudine o longitudine.</p>	
<p><i>Esempio:</i></p> <p>“ALL STATIONS WINDAR 671 FLIGHT LEVEL 350 NORTHWEST BOUND DIRECT FROM PUNTA SAGA TO PAMPA POSITION 5040 SOUTH 2010 EAST AT 2358 ESTIMATING CROSSING ROUTE LIMA THREE ONE AT 4930 SOUTH 1920 EAST AT 0012 WINDAR 671 FLIGHT LEVEL 350 NORTHWEST BOUND OUT”</p> <p>“A TUTTE LE STAZIONI WINDAR 671 LIVELLO DI VOLO 350 VERSO NORD OVEST DIRETTO DA PUNTA SAGA A PAMPA POSIZIONE 5040 SUD 2010 EST AI 2358 STIMIAMO ATTRAVERSAMENTO ROTTA LIMA TRE UNO SU 4930 SUD 1920 EST AI 0012 WINDAR 671 LIVELLO DI VOLO 350 DIREZIONE NORD OVEST CHIUDO”</p>	

2.4.2 Prima di un cambio di livello di volo, la trasmissione (di cui al punto 2.3 e)) deve essere effettuata nel seguente formato:

<p>ALL STATIONS (<i>call sign</i>) (<i>direction</i>) (ATS route) (or DIRECT FROM (<i>position</i>) TO (<i>position</i>)) LEAVING FLIGHT LEVEL (<i>number</i>) FOR FLIGHT LEVEL (<i>number</i>) AT (<i>position and time</i>)</p>	<p>A TUTTE LE STAZIONI (<i>nominativo</i>) (<i>direzione</i>) (<i>rotta ATS</i>) (o DIRETTO DA (<i>posizione</i>) A (<i>posizione</i>)) LASCIAMO LIVELLO DI VOLO (<i>numero</i>) PER LIVELLO DI VOLO AI (<i>orario</i>)</p>
---	---

2.4.3 Tranne quanto prescritto in 2.4.4, la trasmissione all'orario del cambio di livello di volo (di cui al punto 2.3 f)) deve essere effettuata come segue:

ALL STATIONS (*call sign*) (*direction*) (*ATS route*) (or DIRECT FROM (*position*) TO (*position*)) LEAVING FLIGHT LEVEL (*number*) NOW FOR FLIGHT LEVEL (*number*),

followed by: ALL STATIONS (*call sign*) MAINTAINING FLIGHT LEVEL (*number*)

A TUTTE LE STAZIONI (*nominativo*) (*direzione*) (*rotta ATS*) (o DIRETTO DA (*posizione*) A (*posizione*)) LASCIAMO LIVELLO DI VOLO (*numero*) ORA PER LIVELLO DI VOLO (*numero*),

seguito da:  
A TUTTE LE STAZIONI (*nominativo*) MANTENIAMO LIVELLO DI VOLO (*numero*)

2.4.4 Le trasmissioni che riportano un cambio temporaneo di livello di volo per evitare un rischio di collisione imminente devono essere effettuate nel seguente formato:

ALL STATIONS (*call sign*) LEAVING FLIGHT LEVEL (*number*) NOW FOR FLIGHT LEVEL (*number*),

followed as soon as practicable by:

ALL STATIONS (*call sign*) RETURNING TO FLIGHT LEVEL (*number*) NOW

A TUTTE LE STAZIONI (*nominativo*) LASCIAMO LIVELLO DI VOLO (*numero*) ORA PER LIVELLO DI VOLO (*numero*),

seguito appena possibile da:

A TUTTE LE STAZIONI (*nominativo*) RITORNIAMO AL LIVELLO DI VOLO (*numero*) ORA

## 2.5 Conferma della ricezione delle trasmissioni

La conferma della ricezione delle trasmissioni non deve essere effettuata a meno che non vi sia la percezione di un potenziale rischio di collisione.

## 3. PROCEDURE OPERATIVE CORRELATE

### 3.1 Cambi di livello di crociera

3.1.1 I cambi del livello di crociera non devono essere effettuati entro lo spazio aereo designato, a meno che non sia considerato necessario da parte del pilota per evitare conflitti di traffico, per evitamento di maltempo oppure per valide ragioni operative.

3.1.2 Quando i cambi del livello di crociera sono inevitabili, tutti le luci dell'aeromobile che possano migliorare la localizzazione visiva dell'aeromobile devono essere accese mentre si cambia il livello.

### 3.2 Evitamento delle collisioni

Qualora, nel ricevere informazioni di traffico trasmesse da un altro aeromobile, un pilota decida che sono necessarie azioni immediate per evitare un rischio di collisione imminente, e ciò non può essere ottenuto in accordo al diritto di precedenza riportato in SERA.3210, come applicabile, il pilota deve:

- a) a meno che una manovra alternativa non appaia più appropriata, scendere immediatamente di 150 m (500 ft), o di 300 m (1 000 ft) se al di sopra di FL 290 in un'area dove è applicata una minima separazione verticale di 600 m (2 000 ft);
- b) accendere tutte le luci dell'aeromobile disponibili che possano migliorare la localizzazione visiva dell'aeromobile;
- c) appena possibile, rispondere alla trasmissione avvisando l'azione intrapresa;
- d) notificare l'azione intrapresa sull'appropriata frequenza; e
- e) appena possibile, riprendere il normale livello di volo, notificando l'azione sull'appropriata frequenza.

### **3.3 Normali procedure di riporto di posizione**

Le normali procedure per il riporto di posizione sono mantenute per tutto il tempo, indipendentemente da qualsiasi azione intrapresa per iniziare una trasmissione di informazioni di traffico o accusarne il ricevuto.