ENAV S.p.A.
ITALIAN COMPANY FOR AIR NAVIGATION SERVICES

QUALITY SYSTEM CERTIFICATION ISO 9001 DNV

Capitolo 24

PROCEDURE RADIOTELEFONICHE

Elab. F. Tinarelli

CAPITOLO 24
PROCEDURE RADIOTELEFONICHE

1 PROCEDURE RADIOTELEFONICHE
1.1 TECNICA DELLE COMUNICAZIONI

1.1.1 Le trasmissioni devono essere effettuate con tono di normale conversazione e cadenza regolare, pronunciando tutte le parole chiaramente e interamente, senza esitazioni, non legando parole consecutive ed evitando di parlare troppo rapidamente (indicativamente, non più di 100 parole al minuto). Comunicare più lentamente messaggi o parti di messaggio che devono essere trascritti.

1.1.2 Il messaggio deve essere conciso e limitato al contenuto necessario, evitando il più possibile espressioni di saluto o altre forme verbali non pertinenti.

1.1.3 Una chiamata è normalmente composta, nell'ordine, da:
a) nominativo della stazione chiamata;
b) nominativo della stazione chiamante;
c) messaggio.
In risposta alla prima chiamata, un messaggio composto unicamente dal nominativo della stazione che ha effettuato tale chiamata seguito da quello della stazione che risponde costituisce invito a procedere con la trasmissione. Si applica inoltre quanto previsto al successivo para. 1.1.4.

1.1.4 Devono essere applicate le seguenti pratiche operative:
a) utilizzare il più possibile le cuffie, piuttosto che la diffusione per altoparlante;
b) verificare la corretta selezione della frequenza ed il volume in ricezione;
c) applicare una corretta tecnica microfonica, mantenendo il microfono alla giusta distanza dalla bocca ed evitando di variare tale distanza durante la comunicazione;
d) alla prima comunicazione su una frequenza, mantenere per qualche istante l'ascolto prima di iniziare la trasmissione, per evitare di interferire con altre comunicazioni.
Scambi di comunicazioni già in corso devono essere interrotti solo per necessità urgenti;
e) premere il pulsante del microfono ed attendere un istante prima di iniziare la trasmissione, per evitare che la prima parte del messaggio venga tagliata;
f) mantenere il pulsante del microfono premuto fin al completamento della trasmissione, per evitare che l'ultima parte del messaggio venga tagliata;
g) al termine di una trasmissione, verificare che il pulsante sia stato rilasciato e che il microfono sia posizionato in modo tale da non essere inavvertitamente attivato, per prevenire occupazioni indebite della frequenza;

h) non condensare nella stessa trasmissione una quantità eccessiva di comunicazioni, ricorrendo piuttosto a comunicazioni separate;
i) utilizzare sempre il nominativo di chiamata radiotelefonico completo, a meno che si sia introdotto l'uso della forma abbreviata (vedi para. 1.1.8.1.). Utilizzare comunque il nominativo completo al primo contatto e per operazioni su una pista o nelle sue immediate vicinanze;
j) iniziare ogni trasmissione con il nominativo di chiamata del destinatario;
k) al primo contatto, includere sempre il nominativo dell'ente, per consentire alla stazione chiamata di identificare l'ente chiamante e verificare la selezione della corretta frequenza;
l) applicare quanto previsto relativamente al readback (vedi para. 3.5.4. del cap. 20), prestando attenzione, correggendo eventuali errori e richiedendo ulteriori readback, fino ad essere certi che il messaggio è stato correttamente compreso;
m) in ogni caso, se si riscontrano difficoltà di comprensione o comunicazione da parte dell'altra stazione, prestare la massima attenzione al corretto scambio dei messaggi;
n) non associare l'istruzione a cambiare frequenza ad altre istruzioni all'interno della stessa comunicazione;
o) evitare, per quanto possibile, la combinazione di elementi numerici facilmente confondibili nello stesso messaggio (es. livello di volo e prua**)**. Se inclusi nello stesso messaggio, enfatizzare la comunicazione degli elementi confondibili, attenendosi scrupolosamente alle modalità di comunicazione previste per ciascun dato;
p) inserire una breve pausa prima e dopo la pronuncia di numeri;
q) enfatizzare, o ripetere, qualsiasi elemento non standard di un messaggio, per assicurare che la stazione chiamata noti le differenze dallo standard;
r) quando così previsto, o quando necessario per assicurare la comprensione del messaggio, ronunciare separatamente le lettere di una o più parole, utilizzando l'alfabeto fonetico ICAO (Tabella 1.**1)**;
s) se la stazione chiamata non risponde, attendere qualche secondo prima di ripetere la chiamata, per consentire l'espletamento di eventuali altre azioni urgenti in cui la stazione potrebbe essere impegnata;
t) in caso di prolungata perdita delle comunicazioni con un aeromobile:
1) tentare di contattare l'aeromobile attraverso il rilancio della comunicazione da parte di altri aeromobili (anche sulla frequenza 121.5 MHz) e da parte degli enti operativi precedenti, sulle frequenze radiotelefoniche degli stessi;
2) tentare, se possibile, di stabilire se l'aeromobile è in contatto con l'operatore;
3) se il contatto non viene stabilito rapidamente, non ritardare l'emissione di autorizzazioni di carattere precauzionale ad altri aeromobili in conflitto, sull'assunto che il contatto sarà presto stabilito;
u) in caso di prolungata perdita delle comunicazioni con altro tipo di stazione (es. mezzi al suolo), tentare di stabilire se la stazione è in contatto con altro soggetto (es. società di gestione, ditta di manutenzion**e)** e/o coordinare per l'invio sul posto di altro personale, che consenta di ristabilire le comunicazioni;
v) se è noto in anticipo che un aeromobile, per evitare un conflitto, dovrà effettuare delle variazioni del profilo di volo successivamente ad un cambio di frequenza, fornire le relative istruzioni (es. prua o cambio di livello) prima del cambio di frequenza.

1.1.5 Nel caso di trasmissione di messaggi scritti, attenersi al testo originale, senza riformularlo o alterarne il significato. Se nel testo sono presenti abbreviazioni, convertirle, se note, in parole intere, ad eccezione di quelle che possono essere trasmesse come parole o lettere individuali in forma non fonetica (es. CAVOK, ILS, QNH, RVR, ecc.). Per la trasmissione in radiotelefonia di abbreviazioni ed acronimi vedi Nota al para. 2.3.2.

1.1.6 Chiamata generale

1.1.6.1 Per trasmettere simultaneamente informazioni a tutti gli aeromobili sintonizzati sulla stessa frequenza può essere effettuata un'unica trasmissione, premettendo al messaggio l'espressione ALL STATIONS, seguita dal nominativo dell'ente. Se si desidera risposta ad una chiamata generale, deve essere richiesta individualmente a ciascun aeromobile.

1.1.7 Qualità della trasmissione

1.1.7.1 Se sussistono dubbi sulla qualità della trasmissione, è possibile effettuare test di verifica, indirizzando ad una stazione la seguente comunicazione:
(nominativo di chiamata dell'aeromobil**e)** (nominativo dell'ent**e)** RADIO CHECK (frequenza).

1.1.7.2 Se sussistono dubbi sulla qualità della ricezione da parte di una stazione, è possibile utilizzare la forma abbreviata HOW DO YOU READ (vedi para. 2.4).

1.1.7.3 In ogni caso, la valutazione sulla qualità di una trasmissione deve essere espressa con un valore numerico da 1 a 5, secondo la seguente scala di comprensibilità:

1 Incomprensibile

2 Comprensibile a tratti

3 Comprensibile ma con difficoltà

4 Comprensibile

5 Perfettamente comprensibile.

1.1.8 Nominativi di chiamata

1.1.8.1 I nominativi di chiamata degli aeromobili devono essere comunicati come segue:
a) marche di registrazione dell'aeromobile (es. N57123; IABCD), eventualmente precedute dal nome del costruttore o dal modello (es. Cessna IABCD); o
b) designatore radiotelefonico ICAO dell'operatore, seguito dal numero del volo (es. ALITALIA 123); o
c) designatore radiotelefonico ICAO dell'operatore, seguito dagli ultimi quattro caratteri delle marche di registrazione (es. ALITALIA DABC).
Nota 1. *Nel piano di volo, il nominativo di chiamata può essere costituito dal designatore triletterale scritto dell'ope*ratore *(es. AZA per Alitalia)* seguito *dal numero del volo. La comunicazione in frequenza del designatore triletterale lettera per lettera, come da Tabella 1.1, invece che utilizzando il designatore radiotelefonico ICAO, non è fra le procedure specifiche internazionalmente previste e può esporre al rischio di fraintendimenti; può, pertanto, essere effettuata solo quale ultima risorsa per contattare un aeromobile se il designatore radiotelefonico non è noto né immediatamente disponibile, e per il tempo strettamente necessario ad acquisirlo.*
Nota 2. *Al primo contatto, subito dopo il nominativo di chiamata, gli aeromobili di categoria di turbolenza di scia "Super" o "Heavy" includeranno la parola SUPER o HEAVY, gli equipaggi di condotta di B757 specificheranno il tipo dell'aeromobile.*

1.1.8.2 Il controllore, nelle chiamate successive alla prima, può introdurre l'uso del nominativo abbreviato. I nominativi abbreviati sono costituiti da:
a) primo e almeno ultimi due caratteri delle marche di registrazione (es. ICD) o, in luogo del primo carattere, nome del costruttore o modello (es. Tampico CD); o
b) designatore radiotelefonico dell'operatore, seguito almeno dagli ultimi due caratteri delle marche di registrazione (es. IBERIA ST).

1.1.8.3 Relativamente al cambio del nominativo di chiamata, vedi para. 1.4.9. del cap. 23

1.1.9 Designatori di punti significativi

1.1.9.1 Se un punto significativo attestato su un radioaiuto è designato con il nome della corrispondente località geografica, il designatore deve essere comunicato in linguaggio chiaro.

1.1.9.2 Se un punto significativo attestato su un radioaiuto non è designato con il nome della corrispondente località geografica, il designatore, coincidente con quello del radioaiuto, deve essere comunicato pronunciando le singole lettere come indicato in Tabella 1.1.

1.1.9.3 Se un punto significativo è designato con un nominativo codificato a cinque lettere, il designatore deve essere comunicato in linguaggio chiaro.

1.1.10 Designatori SID e STAR

1.1.10.1 I designatori di SID e STAR devono essere sempre comunicati in linguaggio chiaro.

1.1.11 In riferimento allo specifico contesto della frequenza bloccata vedi para. 1.4.3. del cap. 23

1.1.12 In riferimento allo specifico contesto dell'uso non autorizzato della frequenza vedi para. 1.4.4. del cap 23

2 FRASEOLOGIA

2.1 LINGUA USATA

2.1.1 Nella fornitura dei servizi di traffico aereo devono essere utilizzate le espressioni fraseologiche standard descritte nel presente Manuale.

2.1.2 Per le comunicazioni per cui non esiste fraseologia standard deve essere utilizzata la lingua inglese

2.1.3 Può essere utilizzata la lingua italiana se si riscontra, altrimenti, l'impossibilità di un sicuro e positivo scambio delle comunicazioni. In tal caso, le comunicazioni devono, per quanto possibile, avvenire in forma fraseologica, tenendo a riferimento la relativa fraseologia standard.

2.1.4 L'eventuale utilizzo di altre lingue, note all'equipaggio di condotta ed al controllore, è da ritenersi misura eccezionale, da applicarsi quando ritenuto opportuno dal controllore a salvaguardia della sicurezza, e deve essere segnalato, al fine di individuare e correggere gli elementi che hanno impedito la comunicazione secondo le normali procedure.

2.1.5 In contesti in cui si verifichi un diffuso utilizzo della lingua italiana (es. AFIU che servono piccoli aeroporti, con prevalenza di aviazione generale nazionale), o comunque se si effettuano comunicazioni in lingua italiana, in presenza di equipaggi di condotta di nazionalità estera, si deve prestare attenzione a fornire a tali equipaggi eventuali informazioni utili sullo scenario di traffico in atto, per compensare la perdita di consapevolezza situazionale dovuta all'uso della lingua italiana. Analoga precauzione deve essere adottata nei confronti di equipaggi di condotta in grado di comunicare esclusivamente in lingua italiana, in contesti di generale utilizzo della fraseologia standard e/o della lingua inglese.

2.2. LETTERE

2.2.1 Quando comunicate una alla volta, le lettere devono essere pronunciate come indicato in Tabella 1.1.

2.2.2 Se le lettere K, U e S sono aggiunte come prefisso al designatore di una rotta ATS devono essere comunicate come segue:

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

pronunciate secondo la normale fonetica inglese.

2.3 NUMERI

2.3.1 Ad eccezione di quanto previsto al successivo para. 2.3.2, i numeri devono essere comunicati pronunciando le singole cifre separatamente, come indicato in Tabella 1.2.
Nota. *Le cifre dei nominativi di chiamata degli aeromobili devono essere pronunciate separatamente anche se ricorrono più cifre uguali, evitando espressioni come "double" o "triple", che possono causare fraintendimenti (es. "triple fife" con "tree fower fife").*

2.3.2 I numeri riferiti ad altitudine, altezza delle nubi, visibilità e RVR:
a) se composti da centinaia intere o migliaia intere, devono essere comunicati pronunciando ciascuna cifra del numero di centinaia o migliaia, seguite dalla parola HUNDRED o TOUSAND;
b) se composti da combinazioni di migliaia e centinaia intere, devono essere comunicati pronunciando ciascuna cifra del numero di migliaia seguite dalla parola TOUSAND e il numero di centinaia seguito dalla parola HUNDRED.

2.3.3 Le frequenze, indipendentemente dallo spaziamento utilizzato (per il VHF, 25 o 8.33 kHz), devono essere indicate con: **a)** quattro (**4**) cifre per valori di frequenza che terminano con due zeri (quinta e sesta cifra uguali a zero), e **b)** sei (**6**) cifre per tutti gli altri valori di frequenza.

2.3.4 Gli orari possono essere comunicati limitandosi alla trasmissione delle cifre dei minuti; le cifre delle ore devono essere trasmesse se si ritiene sussista possibilità di dubbio o confusione. A meno di richieste di lettura istantanea, i secondi devono essere arrotondati al minuto più vicino.
Nota. *Nella Tabella 1.3 sono riportati esempi applicativi di quanto previsto ai para. 2.3.2, 2.3.3 e 2.3.4.*

2.4 Parole e frasi standard e nominativi di chiamata di stazioni aeronautiche

2.4.1 Le parole e frasi standard riportate in Tabella 1.4 devono essere utilizzate con il significato ivi indicato.

2.4.2 In Tabella 1.5 sono riportate le espressioni che, utilizzate come suffisso nell'ambito del nominativo di chiamata di ciascun ente, qualificano il tipo di servizio fornito.

2.5 ESPRESSIONI FRASEOLOGICHE

2.5.1 Di seguito sono riportate le espressioni fraseologiche standard, che devono essere utilizzate nella fornitura dei servizi di traffico aereo. Sono incluse per opportuna informazione, e segnalate come tali, anche espressioni destinate all'utilizzo da parte di equipaggi di condotta e di personale a terra.

2.5.2 Le espressioni devono essere integrate con i nominativi di chiamata, come appropriato. Le parole tra parentesi tonde indicano che specifiche informazioni (es. livello, posizione, orario) devono essere inserite per completare la frase o, in alternativa, che possono essere usate diverse opzioni. Le parole tra parentesi quadre indicano parole o informazioni aggiuntive, opzionali, di cui può essere necessario far uso in determinate circostanze.

2.5.3 Le espressioni, per praticità di consultazione, sono raggruppate per ambito preferenziale di utilizzo, rimanendo comunque utilizzabili anche in altri ambiti, laddove applicabili.

2.5.4 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.

ESPRESSIONI FRASEOLOGICHE

Nota. *La sottolineatura indica trasmissione da parte di un aeromobile.*

Generale	
LIVELLO	FLIGHT LEVEL *(numero)*; *o* *(numero)* FEET.
CAMBIO DI LIVELLO, RIPORTI, RATEI	CLIMB (*o* DESCEND); *seguito come necessario da:* TO *(livello)*; - **all'interno di un intervallo definito** TO AND MAINTAIN BLOCK *(livello)* TO *(livello)*; - TO REACH (*livello*) AT (o BY) (*orario o punto significativo*); REPORT LEAVING (*o* REACHING, *o* PASSING) *(livello)*; AT *(numero)* FEET PER MINUTE [OR GREATER (*o* OR LESS)]; - **per aeromobili SST** REPORT STARTING ACCELERATION (*o* DECELERATION). - MAINTAIN AT LEAST *(numero)* METRES (*o* FEET) ABOVE (*o* BELOW) *(nominativo di chiamata dell'aeromobile)*; REQUEST LEVEL (*o* FLIGHT LEVEL *o* ALTITUDE) CHANGE FROM *(nominativo dell'ente)* [AT *(orario o punto significativo)*]; STOP CLIMB (*o* DESCENT) AT *(livello)*; CONTINUE CLIMB (*o* DESCENT) TO *(livello)*; EXPEDITE CLIMB (*o* DESCENT) [UNTIL PASSING *(livello)*]; WHEN READY CLIMB (*o* DESCEND) TO *(livello)*; EXPECT CLIMB (*o* DESCENT) AT *(orario o punto significativo)*; REQUEST DESCENT AT *(orario)*;

	- **ad un orario o in un luogo specificati** IMMEDIATELY; AFTER PASSING *(punto significativo)*; AT *(orario o punto significativo)*; - **quando a discrezione dell'equipaggio di condotta** WHEN READY *(istruzione)*; - **se impossibile autorizzare al livello richiesto** *(livello)* NOT AVAILABLE [DUE (*motivo*)] ALTERNATIVE[S] IS/ARE (*livello)* ADVISE. - **propria separazione e VMC** MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC [FROM *(livello)*] [TO *(livello)*]; MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC ABOVE (*o* BELOW, *o* TO) *(livello)*; **dubbio che un aeromobile sia in grado di conformarsi ad un'autorizzazione o ad un'istruzione** IF UNABLE *(istruzione alternativa)* AND ADVISE; - **aeromobile non in grado di conformarsi ad un'autorizzazione o ad un'istruzione** UNABLE; - **dopo che un aeromobile inizia a deviare dall'autorizzazione o dall'istruzione ATC per conformarsi ad un avviso di risoluzione ACAS (RA) (scambio di comunicazioni tra equipaggio di condotta e controllore)** TCAS RA; ROGER; -

	dopo che l'azione conseguente all'avviso di risoluzione ACAS (RA) è stata completata; l'aeromobile riprende a conformarsi all'autorizzazione o all'istruzione ATC (scambio di comunicazioni tra equipaggio di condotta e controllore) CLEAR OF CONFLICT, RETURNING TO (*autorizzazione*); ROGER (*o istruzione alternativa*); - dopo che l'azione conseguente a RA è stata completata; l'aeromobile si è conformato all'autorizzazione o all'istruzione ATC (scambio di comunicazioni tra equipaggio di condotta e controllore) CLEAR OF CONFLICT (*autorizzazione*) RESUMED; ROGER (*o istruzione alternativa*); - dopo che l'aeromobile ha ricevuto un' autorizzazione o un'istruzione ATC in contrasto con un avviso di risoluzione ACAS (RA); l'equipaggio di condotta si attiene all'avviso di risoluzione ACAS ed informa l'ATC direttamente (scambio di comunicazioni tra equipaggio di condotta e controllore) UNABLE, TCAS RA; ROGER. - autorizzazione che cancella una restrizione di livello massimo del profilo verticale di una SID durante la salita CLIMB TO (*livello*) [LEVEL RESTRICTION(S) (*designatore SID*) CANCELLED (*o*) LEVEL RESTRICTION(S) (*designatore SID*) AT (*punto*) CANCELLED].
CONTROLLO DELLA VELOCITÀ	orizzontale REPORT SPEED; SPEED *(numero)* KNOTS; MAINTAIN *(numero)* KNOTS [OR GREATER] (o OR LESS) [UNTIL *(punto significativo)]*; DO NOT EXCEED (*numero*) KNOTS;

	MAINTAIN PRESENT SPEED; INCREASE (*o* REDUCE) SPEED TO *(numero)* KNOTS [OR GREATER (o OR LESS)]; INCREASE (*o* REDUCE) SPEED BY *(numero)* KNOTS; RESUME NORMAL SPEED; REDUCE TO MINIMUM APPROACH SPEED; REDUCE TO MINIMUM CLEAN SPEED; NO [ATC] SPEED RESTRICTIONS; - verticale REPORT RATE OF CLIMB (*o* DESCENT); CLIMB (*o* DESCEND) AT (*numero)* FEET PER MINUTE [(*o* GREATER) (*o* LESS)]; MAINTAIN PRESENT RATE OF CLIMB (*o* DESCENT); EXPEDITE CLIMB (*o* DESCENT); RESUME NORMAL RATE OF CLIMB (*o* DESCENT).
TRASFERIMENTO DI CONTROLLO E/O CAMBIO DI FREQUENZA	CONTACT *(nominativo dell'ente) (frequenza)* [NOW]; AT (*o* OVER) *(orario o località)* [*o* WHEN] [PASSING/LEAVING/REACHING] *(livello)*] CONTACT *(nominativo dell'ente) (frequenza)*; IF NO CONTACT *(istruzioni)*; STAND BY FOR *(nominativo dell'ente) (frequenza)*; REQUEST CHANGE TO *(frequenza)*; FREQUENCY CHANGE APPROVED; MONITOR *(nominativo dell'ente) (frequenza)*; MONITORING *(frequenza)*; WHEN READY CONTACT *(nominativo dell'ente) (frequenza)*; REMAIN THIS FREQUENCY. **Nota.** *STAND BY indica l'istruzione a rimanere in*

	attesa di una prossima chiamata; MONITOR indica l'istruzione a rimanere in ascolto per eventuali comunicazioni.
SPAZIATURA 8.33 kHz	**capacità 8.33 kHz** CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE; AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE; NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE; - **capacità UHF** CONFIRM UHF; AFFIRM UHF; NEGATIVE UHF; - **esenzione 8.33 kHz** CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED; AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED; NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED; - **autorizzazione emessa per evitare che un aeromobile non equipaggiato e/o esentato entri in uno spazio aereo dove è previsto obbligo di equipaggiamento 8.33 kHz** DUE EIGHT POINT THREE THREE REQUIREMENT. **Nota.** *Il termine POINT è utilizzato per evidenziare il riferimento alla spaziatura 8.33 kHz; rimane applicabile quanto generalmente previsto per l'uso del termine "decimal" (pronuncia DAY-SEE-MAL).*
CAMBIO DEL NOMINATIVO DI CHIAMATA	CHANGE YOUR CALL SIGN TO *(nuovo nominativo)* [UNTIL FURTHER ADVISED]; REVERT TO FLIGHT PLAN CALL SIGN *(nominativo)* [AT *(punto significativo)*].

CHIUSURA PLN IFR	CANCELLING IFR FLIGHT; IFR FLIGHT CANCELLED AT *(orario)*; INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS REPORTED *(o* FORECAST*)* IN THE VICINITY OF *(località)*.
INFORMAZIONI DI TRAFFICO	**informazioni di traffico** TRAFFIC *(informazioni)*; NO REPORTED TRAFFIC; TRAFFIC *(classificazione)* UNMANNED FREE BALLOON(S) WAS [*o* ESTIMATED] OVER *(località)* AT *(orario)* REPORTED *(livello(i))* [*o* LEVEL UNKNOWN] MOVING *(direzione) (altre informazioni pertinenti, se disponibili)*; ESSENTIAL TRAFFIC *(direzione di volo) (tipo)* MAINTAINING [*o* CLIMBING TO *o* DESCENDING TO *(livello)*] ESTIMATING *(posizione)* AT *(orario)*; - **acknowledgement di informazioni di traffico** LOOKING OUT; TRAFFIC IN SIGHT; NEGATIVE CONTACT [*motivo*];
CONDIZIONI METEO	[SURFACE] WIND *(numero)* DEGREES *(intensità) (unità di misura)*; WIND AT *(livello) (numero)* DEGREES *(numero)* KNOTS; VISIBILITY *(distanza) (unità di misura)* [*direzione*]; RUNWAY VISUAL RANGE (*o* RVR) [RUNWAY *(numero)*] *(distanza) (unità di misura)*; RUNWAY VISUAL RANGE (*o* RVR) RUNWAY *(numero)* NOT AVAILABLE (*o* NOT REPORTED); - **osservazioni RVR multiple** RUNWAY VISUAL RANGE (*o* RVR) [RUNWAY *(numero)*]

	(prima posizione) (distanza) (unità di misura), (seconda posizione) (distanza) (unità di misura), (terza posizione) (distanza) (unità di misura) **Nota.** *Se i riporti vengono comunicati nell'ordine TDZ – MID – END, è possibile omettere l'indicazione delle tre posizioni.* RUNWAY VISUAL RANGE (*o* RVR) [RUNWAY *(numero)*] *(prima posizione) (distanza) (unità di misura), (seconda posizione)* NOT AVAILABLE, *(terza posizione) (distanza) (unità di misura);* - PRESENT WEATHER *(dettagli);* CLOUD *(quantità, [(tipo)] e altezza della base) (unità di misura)* (*o* SKY CLEAR); CAVOK; **Nota.** *Pronuncia CAV-O-KAY.* TEMPERATURE [MINUS] *(numero)* (*e/o* DEW-POINT [MINUS] *(numero)*); QNH *(numero)* [*unità di misura*]; QFE *(numero)* [*(unità di misura)*]; *(tipo di aeromobile)* REPORTED *(descrizione)* ICING (*o* TURBULENCE) [IN CLOUD] *(area) (orario);* REPORT FLIGHT CONDITIONS.
RIPORTI DI POSIZIONE	NEXT REPORT AT *(punto significativo);* OMIT POSITION REPORTS [UNTIL *(specificare)*]; RESUME POSITION REPORTING.
RIPORTI ADDIZIONALI	**posizione specifica** REPORT PASSING *(punto significativo);* REPORT *(distanza)* FROM *(nome della stazione DME)* DME *(o punto significativo);* REPORT PASSING *(tre cifre)* RADIAL *(nome del VOR)* VOR;

	- **posizione attuale** REPORT POSITION; REPORT DISTANCE FROM *(punto significativo)*; REPORT DISTANCE FROM *(nome della stazione DME)* DME; - *(tipo)* VFR NO FLIGHT PLAN ; OPERATIONS NORMAL ; NEGATIVE RNAV .
INFORMAZIONI SULL'AEROPORTO	[*(località)*] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY *(numero)* *(condizioni)*; [*(località)*] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY *(numero)* NOT CURRENT; LANDING SURFACE *(condizioni)*; CAUTION CONSTRUCTION WORK *(località)*; CAUTION *(motivo)* RIGHT (*o* LEFT), (*o* BOTH SIDES) OF RUNWAY [*numero*]; CAUTION WORK IN PROGRESS (*o* OBSTRUCTION) *(posizione e avvisi necessari)*; RUNWAY REPORT AT *(orario di osservazione)* RUNWAY *(numero) (tipo di precipitazione)* UP TO *(spessore del deposito)* MILLIMETRES. BRAKING ACTION GOOD (*o* MEDIUM TO GOOD, *o* MEDIUM, *o* MEDIUM TO POOR, *o* POOR *o* UNRELIABLE) [*e/o* BRAKING COEFFICIENT *(strumento di misurazione usato e numero)*]; BRAKING ACTION REPORTED BY *(tipo di aeromobile)* AT *(orario)* GOOD (*o* MEDIUM, *o* POOR); BRAKING ACTION [*(località)*] *(strumento di misurazione usato)*, RUNWAY *(numero)*, TEMPERATURE [MINUS] *(numero)*, WAS *(lettura)* AT *(orario)*;

	RUNWAY (*o* TAXIWAY) *(numero)* WET [*o* DAMP, WATER PATCHES, FLOODED *(spessore)*, *o* SNOW REMOVED *(lunghezza e larghezza come applicabile)*, *o* TREATED, *o* COVERED WITH PATCHES OF DRY SNOW *(o* WET SNOW, *o* COMPACTED SNOW, *o* SLUSH, *o* FROZEN SLUSH, *o* ICE, *o* ICE UNDERNEATH, *o* ICE AND SNOW, *o* SNOWDRIFTS, *o* FROZEN RUTS AND RIDGES)]; TOWER OBSERVES *(informazioni meteo)*; PILOT REPORTS *(informazioni meteo)*.
STATO DI FUNZIONAMENTO DI AIUTI VISIVI E NON VISIVI	*(aiuto visivo o non visivo)* RUNWAY *(numero) (descrizione dell'avaria o degrado)*; *(tipo)* LIGHTING *(descrizione dell'avaria o degrado)*; MLS/ILS CATEGORY *(categoria) (stato di funzionamento)*; TAXIWAY LIGHTING *(descrizione dell'avaria o degrado)*; *(tipo di indicatore ottico della pendenza di avvicinamento)* RUNWAY *(numero) (descrizione dell'avaria o degrado)*; - **ILS on test** ILS RUNWAY *(numero)* FALSE INDICATIONS POSSIBLE.
RVSM	**status RVSM** CONFIRM RVSM APPROVED; AFFIRM RVSM; NEGATIVE RVSM [(*informazioni supplementari, es. 'State Aircraft'*)]; - **per negare l'autorizzazione allo spazio aereo RVSM** UNABLE ISSUE CLEARANCE INTO RVSM AIRSPACE, MAINTAIN [*o* DESCEND TO, *o* CLIMB TO] *(livello)*; -

	perdita di status/capacità RVSM UNABLE RVSM DUE TURBULENCE; UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT; - **recupero di status/capacità RVSM** REPORT WHEN ABLE TO RESUME RVSM; CONFIRM ABLE TO RESUME RVSM; READY TO RESUME RVSM.
DEGRADO DELLE PRESTAZIONI NAVIGAZIONALI	UNABLE RNP *(specificare tipo)* (*o* RNAV) [DUE TO (*motivo, es.* EQUIPMENT *o* LOSS OF RAIM *o* RAIM ALERT)].
EMERGENZE E URGENZE	MAYDAY ; PAN PAN ; TO ALL STATIONS *(o specifico nominativo di chiamata)* STOP TRANSMITTING; DISTRESS TRAFFIC ENDED; - **discesa di emergenza** EMERGENCY DESCENT *(intenzioni)*; ATTENTION ALL AIRCRAFT IN THE VICINITY OF [*o* AT] *(punto significativo o località)* EMERGENCY DESCENT IN PROGRESS FROM *(livello)* *(seguito, come necessario, da autorizzazioni, istruzioni, informazioni di traffico, ecc.)*.
Servizio di controllo d'area	
AUTORIZZAZIONI	*(nominativo dell'ente)* CLEARS *(nominativo di chiamata dell'aeromobile)*; CLEARED TO; RECLEARED *(autorizzazione emendata)* [*o* VIA *(porzione di rotta variata fino al primo punto significativo della rotta originale)*] [REST OF CLEARANCE UNCHANGED]; ENTER CONTROLLED AIRSPACE (*o* CONTROL ZONE) [VIA *(punto significativo o rotta)*] [AT *(livello)*] [AT

	(orario)]; LEAVE CONTROLLED AIRSPACE (*o* CONTROL ZONE) [VIA *(punto significativo o rotta)*] [AT *(livello)* (*o* CLIMBING, *o* DESCENDING)]; JOIN *(specificare)* AT *(punto significativo)* AT *(livello)* [AT *(orario)*]; - **se impossibile emettere l'autorizzazione all'atto della richiesta** EXPECT CLEARANCE *(o tipo di autorizzazione)* AT *(orario)*; EXPECTED ONWARD CLEARANCE TIME *(orario)*; - **se impossibile autorizzare a quanto richiesto** UNABLE, TRAFFIC (*direzione*) BOUND (*tipo di aeromobile*) (*livello*) ESTIMATED (*o* OVER) (*punto significativo*) AT (*orario*) CALL SIGN (*nominativo*) ADVISE INTENTIONS.
ROTTA E LIMITE DELL' AUTORIZZAZIONE	FROM *(località)* TO *(località)*; TO *(località)*, *seguito come necessario da:* DIRECT; VIA *(rotta e/o punto significativo)*; VIA FLIGHT PLANNED ROUTE; VIA *(distanza)* DME ARC *(direzione)* OF *(nome della stazione DME)*; *(rotta)* NOT AVAILABLE DUE *(motivo)* ALTERNATIVE[S] IS/ARE *(rotta)* ADVISE.
MANTENIMENTO DI LIVELLI	MAINTAIN *(livello)* [TO *(punto significativo)*]; MAINTAIN *(livello)* UNTIL PASSING *(punto significativo)*; MAINTAIN *(livello)* UNTIL *(minuti)* AFTER PASSING *(punto significativo)*;

	MAINTAIN *(livello)* UNTIL *(orario)*; MAINTAIN *(livello)* UNTIL ADVISED BY *(nominativo dell'ente)*; MAINTAIN *(livello)* UNTIL FURTHER ADVISED; MAINTAIN *(livello)* WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE; MAINTAIN BLOCK *(livello)* TO *(livello)*. **Nota.** *Il termine MAINTAIN non deve essere usato in luogo di DESCEND o CLIMB nell'istruire un aeromobile a cambiare livello.*
RESTRIZIONI	ADVISE IF ABLE TO CROSS *(punto significativo)* AT *(orario o livello)*; CROSS *(punto significativo)* AT *(orario)* [OR LATER (*o* OR BEFORE)]; MAINTAIN MACH *(numero)* [OR GREATER (*o* OR LESS)] [UNTIL *(punto significativo)*]; DO NOT EXCEED MACH *(numero)*.
RESTRIZIONI DI LIVELLO	CROSS *(punto significativo)* AT (*o* ABOVE, *o* BELOW) *(livello)*; CROSS *(punto significativo)* AT *(orario)* OR LATER (*o* BEFORE) AT *(livello)*; CRUISE CLIMB BETWEEN *(livelli)* (*o* ABOVE *(livello)*); CROSS *(distanza)* DME [*(direzione)*] OF *(nome della stazione DME) o (distanza)* [*(direzione)*] OF *(punto significativo)* AT (*o* ABOVE *o* BELOW) *(livello)*.
Servizio di controllo di avvicinamento	
PARTENZE	[AFTER DEPARTURE] TURN RIGHT (*o* LEFT) HEADING *(tre cifre)* (*o* CONTINUE RUNWAY HEADING) (*o* TRACK EXTENDED CENTRE LINE) TO *(livello o punto significativo)* [*(altre istruzioni come necessario)*]; AFTER REACHING (*o* PASSING) *(livello o punto significativo) (istruzioni)*; TURN RIGHT (*o* LEFT) HEADING *(tre cifre)* TO *(livello)* [TO INTERCEPT *(sentiero, rotta, aerovia, ecc.)*]; (*designatore della partenza strumentale standard*) DEPARTURE;

	TRACK *(tre cifre)* DEGREES [MAGNETIC (*o* TRUE)] TO (*o* FROM) *(punto significativo)* UNTIL (*orario, o* REACHING *(fix o punto significativo o livello)*) [BEFORE PROCEEDING ON COURSE]; CLEARED VIA *(designatore)*; CLEARED (*o* PROCEED)VIA *(designatore SID)* DEPARTURE.
AVVICINAMENTI	CLEARED (*o* PROCEED) VIA *(designatore)*; CLEARED (*o* PROCEED)VIA *(designatore STAR)* ARRIVAL; CLEARED TO *(limite dell'autorizzazione)* VIA *(designatore)*; CLEARED (*o* PROCEED) VIA *(rotta dettagliata)*; CLEARED *(tipo di avvicinamento)* APPROACH [RUNWAY *(numero)*]; CLEARED *(tipo di avvicinamento)* RUNWAY *(numero)* FOLLOWED BY CIRCLING TO RUNWAY *(numero)*; CLEARED APPROACH [RUNWAY *(numero)*]; COMMENCE APPROACH AT *(orario)*; REQUEST STRAIGHT-IN [*(tipo di avvicinamento)*] APPROACH [RUNWAY *(numero)*]; CLEARED STRAIGHT-IN [*(tipo di avvicinamento)*] APPROACH [RUNWAY *(numero)*]; REPORT VISUAL; REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT; REQUEST VISUAL APPROACH; ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL APPROACH RUNWAY (*numero*); CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY *(numero)* [MAINTAIN OWN SEPARATION FROM PRECEDING *(tipo di aeromobile e categoria di turbolenza di scia)*] [CAUTION WAKE TURBULENCE]; REPORT *(punto significativo)*; [OUTBOUND, *o* INBOUND];

	REPORT COMMENCING PROCEDURE TURN; REQUEST VMC DESCENT; MAINTAIN OWN SEPARATION; MAINTAIN VMC; ARE YOU FAMILIAR WITH *(name)* APPROACH PROCEDURE; REQUEST *(tipo di avvicinamento)* APPROACH [RUNWAY (*numero*)]; REQUEST (*designatore MLS/RNAV in chiaro*); CLEARED (*designatore MLS/RNAV in chiaro*); - **priorità per scarsità di carburante** MINIMUM FUEL ;
ATTESE	**a vista** HOLD VISUAL [OVER] *(posizione)*, (*o* BETWEEN *(due riferimenti al suolo)*); - **Pubblicata** CLEARED (*o* PROCEED) TO *(punto significativo, aiuto alla navigazione o fix)* [MAINTAIN (*o* CLIMB *o* DESCEND TO) *(livello)*] HOLD [*(direzione)*] AS PUBLISHED EXPECT APPROACH CLEARANCE (*o* FURTHER CLEARANCE) AT *(orario)*; - **autorizzazione dettagliata** REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS; CLEARED (*o* PROCEED) TO *(punto significativo, aiuto alla navigazione o fix)* [MAINTAIN (*o* CLIMB *o* DESCEND TO) *(livello)*] HOLD [*(direzione)*] [*(specificare)* RADIAL, COURSE, INBOUND TRACK *(tre cifre)* DEGREES] [RIGHT (*o* LEFT) HAND PATTERN] [OUTBOUND TIME *(numero)* MINUTES]

	EXPECT APPROACH CLEARANCE (*o* FURTHER CLEARANCE) AT *(orario) (istruzioni addizionali, se necessarie);* CLEARED TO THE *(tre cifre)* RADIAL OF THE *(nome)* VOR AT *(distanza)* DME FIX [MAINTAIN (*o* CLIMB *o* DESCEND TO) *(livello)*] HOLD [*(direzione)*] [RIGHT (*o* LEFT) HAND PATTERN] [OUTBOUND TIME *(numero)* MINUTES] EXPECT APPROACH CLEARANCE (*o* FURTHER CLEARANCE) AT *(orario) (istruzioni addizionali, se necessarie);* CLEARED TO THE *(tre cifre)* RADIAL OF THE *(nome)* VOR AT *(distanza)* DME FIX [MAINTAIN (*o* CLIMB *o* DESCEND TO) *(livello)*] HOLD BETWEEN *(distanza)* AND *(distanza)* DME [RIGHT (*o* LEFT) HAND PATTERN] EXPECT APPROACH CLEARANCE (*o* FURTHER CLEARANCE) AT *(orario) (istruzioni addizionali, se necessarie);* - **su aiuti alla navigazione** HOLD OVER *(aiuto alla navigazione)* [MAINTAIN (*o* CLIMB *o* DESCEND TO) *(livello)*], HOLD WITHIN 25 MILES *(aiuto alla navigazione)*.
ORARIO PREVISTO DI AVVICINAMENTO	NO DELAY EXPECTED; EXPECTED APPROACH TIME *(orario)*; REVISED EXPECTED APPROACH TIME *(orario)*; DELAY NOT DETERMINED *(motivo)*.
Servizio di controllo di aeroporto	
RICONOSCIMENTO DELL' AEROMOBILE	SHOW LANDING LIGHTS.
ACKNOWLEDGEMENT VISIVO	ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS (*o* RUDDER); ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS; ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS.
MESSA IN MOTO	[*posizione dell'aeromobile*] REQUEST START UP; [*posizione dell'aeromobile*] REQUEST START UP, INFORMATION *(identificativo ATIS)*; START UP APPROVED; START UP AT *(orario)*; EXPECT START UP AT *(orario)*; START UP AT OWN DISCRETION;

	EXPECT DEPARTURE *(orario)*, START UP AT OWN DISCRETION.
PUSH-BACK	[*posizione dell'aeromobile*] REQUEST PUSHBACK; PUSHBACK APPROVED; STAND BY; PUSHBACK AT OWN DISCRETION; EXPECT *(numero)* MINUTES DELAY DUE *(motivo)*.
TRAINO AEROMOBILI AL SUOLO	REQUEST TOW [*nome dell'operatore*] *(tipo di aeromobile)* FROM *(posizione)* TO *(posizione)*; TOW APPROVED VIA *(percorso)*; HOLD POSITION; STAND BY.
STOP ORARIO, INFORMAZIONI DI PARTENZA	REQUEST TIME CHECK; TIME *(orario)*; REQUEST DEPARTURE INFORMATION; RUNWAY *(numero)*, WIND *(direzione e intensità) (unità di misura)* QNH (*o* QFE) *(numero)* [*(unità di misura)*] TEMPERATURE [MINUS] *(numero)*, [VISIBILITY *(distanza) (unità di misura)* (*o* RUNWAY VISUAL RANGE (*o* RVR) *(distanza) (unità di misura)*)] [TIME *(orario)*].
RULLAGGIO	**Partenze** [*tipo di aeromobile*] [*categoria di turbolenza di scia se "super" o "heavy"*] [*posizione dell'aeromobile*] REQUEST TAXI [*intenzioni*]; [*tipo di aeromobile*] [*categoria di turbolenza di scia se "super" o "heavy"*] [*posizione dell'aeromobile*] *(regole del volo)* TO *(aeroporto di destinazione)* REQUEST TAXI [*intenzioni*]; TAXI TO HOLDING POINT [*designatore*] [RUNWAY *(numero)*] [HOLD SHORT OF RUNWAY *(numero)* (*o* CROSS RUNWAY*(numero)*] [TIME *(orario)*]; [*tipo di aeromobile*] [*categoria di turbolenza di scia se*

	"super" o "heavy"] REQUEST DETAILED TAXI INSTRUCTIONS; TAXI TO HOLDING POINT [*(numero)*] [RUNWAY *(numero)*] VIA *(percorso)* [TIME *(orario)*] [HOLD SHORT OF RUNWAY *(numero)* *(o* CROSS RUNWAY*(numero)*]; TAXI TO HOLDING POINT [*(numero)*] *(seguito dalle informazioni di* *aeroporto, se applicabile)* [TIME *(orario)*]; - [*(posizione dell'aeromobile)*] REQUEST TAXI TO *(posizione)*; TAXI STRAIGHT AHEAD; TAXI WITH CAUTION; GIVE WAY TO *(descrizione e posizione di altro aeromobile)*; GIVING WAY TO *(traffico)*; TRAFFIC *(o tipo di aeromobile)* IN SIGHT; TAXI INTO HOLDING BAY; FOLLOW *(descrizione di altro aeromobile o veicolo)*; VACATE RUNWAY; RUNWAY VACATED; EXPEDITE TAXI [*(motivo)*]; EXPEDITING; [CAUTION] TAXI SLOWER [*motivo*]; SLOWING DOWN; TAKE (*o* TURN) FIRST (*o* SECOND) LEFT (*o* RIGHT); TAXI VIA *(identificativo via/e di rullaggio)*; TAXI VIA RUNWAY *(numero)*; TAXI TO TERMINAL (*o altra posizione, es.* GENERAL AVIATION

	AREA) [STAND *(numero)*]; REQUEST BACKTRACK; BACKTRACK APPROVED; BACKTRACK RUNWAY *(numero)*; - **Attesa** HOLD *(direzione)* OF *(posizione, numero di pista, ecc.)*; HOLD POSITION; HOLD *(distanza)* FROM *(posizione)*; HOLD SHORT OF *(posizione)*; HOLDING; HOLDING SHORT; - **elicotteri** REQUEST AIR-TAXIING FROM (*o* VIA) TO *(posizione o percorso, come appropriato)*; AIR-TAXI TO (*o* VIA) *(posizione o percorso, come appropriato)* [CAUTION *(polvere, scaccianeve alto, detriti, aeromobile leggero in rullaggio, personale, ecc.)*]; AIR TAXI VIA *(diretto, o percorso)* TO *(posizione)*. AVOID *(aeromobile o veicolo o personale)*.
ATTRAVERSAMENTI DI PISTA	REQUEST CROSS RUNWAY *(numero)*; CROSS RUNWAY *(numero)* [REPORT VACATED]; EXPEDITE CROSSING RUNWAY *(numero)* TRAFFIC *(tipo di aeromobile) (distanza)* MILES FINAL; TAXI TO HOLDING POINT [*numero*] [RUNWAY *(numero)*] VIA *(percorso)*, [HOLD SHORT OF RUNWAY *(numero)*] o [CROSS RUNWAY *(numero)*]; RUNWAY VACATED.

	Nota. *L'equipaggio di condotta riporterà la pista libera quando l'intero aeromobile avrà superato la pertinente posizione attesa pista.*
PREPARAZIONE AL DECOLLO	AFTER DEPARTURE *(autorizzazione)*; UNABLE TO ISSUE *(designatore)* DEPARTURE *(motivo)*; REPORT WHEN READY [FOR DEPARTURE]; ARE YOU READY [FOR DEPARTURE]?; ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE?; READY; NEGATIVE, STAND BY; LINE UP [AND WAIT]; LINE UP RUNWAY *(numero)**; ** se sussiste rischio di confusione in caso di operazioni su più piste* LINE UP. BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE; - **quando la partenza da una posizione di decollo intermedia è richiesta da un pilota** REQUEST DEPARTURE FROM RUNWAY *(numero)*, INTERSECTION *(nome dell'intersezione)*; APPROVED, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY *(numero)*, INTERSECTION *(nome dell'intersezione)*; NEGATIVE, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY *(numero)*, [INTERSECTION *(nome dell'intersezione)*]. - **quando la partenza da una posizione di decollo intermedia è proposta dall'ATC** ADVISE ABLE TO DEPART FROM RUNWAY *(numero)*, INTERSECTION *(nome dell'intersezione)*. - **indicazione della corsa di decollo ridotta disponibile** REDUCED TAKE-OFF RUN AVAILABLE RUNWAY

	(numero), FROM INTERSECTION *(nome dell'intersezione), (distanza in metri).* - **allineamenti multipli** LINE UP AND WAIT RUNWAY *(numero),* INTERSECTION *(nome dell'intersezione), (informazioni di traffico essenziale)* REPORT IN SIGHT. - **autorizzazioni condizionali** *(condizione)* LINE UP *(breve reiterazione della condizione);* *(condizione)* LINING UP *(breve reiterazione della condizione);* [THAT IS] CORRECT (*o* NEGATIVE) [I SAY AGAIN] ... *(come appropriato).*
DECOLLI	RUNWAY *(numero)* CLEARED FOR TAKE-OFF [REPORTAIRBORNE]; - **quando ritenuto opportuno combinare l'autorizzazione all'allineamento e quella al decollo** RUNWAY *(numero)* LINE UP AND CLEARED FOR TAKE-OFF; - **separazioni di pista ridotte** *(informazione di traffico)* RUNWAY *(numero)* CLEARED FOR TAKEOFF; - TAKE OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY [*(istruzioni)*]; TAKE OFF IMMEDIATELY OR HOLD SHORT OF RUNWAY; - **cancellazione dell'autorizzazione prima dell'inizio della corsa di decollo** HOLD POSITION, CANCEL TAKE-OFF I SAY AGAIN

	CANCEL TAKEOFF *(motivo)*; HOLDING; - **cancellazione dell'autorizzazione a corsa di decollo iniziata** STOP IMMEDIATELY [*(ripetere il nominativo di chiamata dell'aeromobile)* STOP IMMEDIATELY]; STOPPING; - **Elicotteri** RUNWAY (*numero)* CLEARED FOR TAKE-OFF [REPORT AIRBORNE]; CLEARED FOR TAKE-OFF [FROM *(posizione)*] *(posizione attuale, taxiway, FATO)*; REQUEST DEPARTURE INSTRUCTIONS; AFTER DEPARTURE TURN RIGHT (*o* LEFT, *o* CLIMB) *(istruzioni come appropriato)*.
DOPO IL DECOLLO	REQUEST RIGHT (*o* LEFT) TURN; RIGHT (*o* LEFT) TURN APPROVED; WILL ADVISE LATER FOR RIGHT (*o* LEFT) TURN; REPORT AIRBORNE; AIRBORNE *(orario)*; AFTER PASSING *(livello) (istruzioni)*; CONTINUE RUNWAY HEADING *(istruzioni)*; TRACK EXTENDED CENTRE LINE *(istruzioni)*; CLIMB STRAIGHT AHEAD *(istruzioni)*.
INGRESSO NEL CIRCUITO DI TRAFFICO AEROPORTUALE	[*tipo di aeromobile*] *(posizione) (livello)* FOR LANDING; JOIN *(direzione del circuito) (posizione nel circuito)* RUNWAY *(numero)* [SURFACE] WIND *(direzione e intensità) (unità di misura)* [TEMPERATURE [MINUS] *(numero)*] QNH (*o* QFE) *(numero)* [*(unità di misura)*][TRAFFIC *(dettagli)*];

	MAKE STRAIGHT-IN APPROACH, RUNWAY *(numero)* [SURFACE] WIND *(direzione e intensità) (unità di misura)* [TEMPERATURE [MINUS] *(numero)*] QNH (*o* QFE) *(numero) [(unità di misura)]* [TRAFFIC *(dettaglio)*]; *(tipo di aeromobile) (posizione) (livello)* INFORMATION *(identificativo ATIS)* FOR LANDING; JOIN *(posizione nel circuito)* RUNWAY *(numero)* QNH (*o* QFE) *(numero) [(unità di misura)]* [TRAFFIC *(dettaglio)*].
CIRCUITO DI TRAFFICO AEROPORTUALE	(*posizione nel circuito, es.* DOWNWIND/FINAL); NUMBER ... FOLLOW *(tipo di aeromobile e posizione)* [*istruzioni addizionali se necessarie*].
FASI FINALI DI AVVICINAMENTO	MAKE SHORT APPROACH; MAKE LONG APPROACH (*o* EXTEND DOWNWIND); REPORT BASE (*o* FINAL, *o* LONG FINAL); CONTINUE APPROACH [PREPARE FOR POSSIBLE GO AROUND]. **Nota.** *Il riporto di "lungo finale" verrà normalmente effettuato quando l'aeromobile vira per il finale a più di 4 NM dal contatto o, per avvicinamenti diretti, si trova ad 8 NM dal contatto.*
ATTERRAGGI	RUNWAY *(numero)* CLEARED TO LAND; - **separazioni di pista ridotte** *(informazione di traffico)* RUNWAY *(numero)* CLEARED TO LAND; CLEARED TOUCH AND GO; MAKE FULL STOP; - **basso avvicinamento (lungo la pista o parallelamente ad essa, scendendo ad un livello minimo concordato)**

	REQUEST LOW APPROACH *(motivo)*; CLEARED LOW APPROACH [RUNWAY *(numero)*] [*(restrizione di livello se necessaria) (istruzioni per la riattaccata)*]; - **basso passaggio (davanti alla TWR o altro punto di osservazione, per controllo visivo da terra)** REQUEST LOW PASS *(motivo)*; CLEARED LOW PASS [RUNWAY *(numero)*] [*(restrizione di livello se necessaria) (istruzioni per la riattaccata)*]; **Elicotteri** REQUEST STRAIGHT-IN (*o* CIRCLING APPROACH, LEFT (*o* RIGHT) TURN TO *(posizione)*); MAKE STRAIGHT-IN (*o* CIRCLING APPROACH, LEFT (*o* RIGHT) TURN TO *(posizione, pista, taxiway, FATO)*) [ARRIVAL (*o* ARRIVAL ROUTE) *(numero, nome, o codice)*]. [HOLD SHORT OF *(pista attiva, prolungamento asse pista, altro)*]. [REMAIN *(direzione o distanza)* FROM *(pista, asse pista, altro elicottero o aeromobile)*]. [CAUTION *(linee elettriche, ostacoli non illuminati, turbolenza di scia, ecc.)*]. CLEARED TO LAND; RUNWAY *(numero)* CLEARED TO LAND.
AZIONI DI RITARDO	CIRCLE THE AERODROME; ORBIT (RIGHT, *o* LEFT) [FROM PRESENT POSITION]; MAKE ANOTHER CIRCUIT.
MANCATI AVVICINAMENTI	GO AROUND; GOING AROUND.
INFORMAZIONI AGLI AEROMOBILI	**controllo visivo** LANDING GEAR APPEARS DOWN; RIGHT (*o* LEFT, *o* NOSE) WHEEL APPEARS UP (*o* DOWN); WHEELS APPEAR UP; -

	avvisi di precauzione CAUTION WAKE TURBULENCE [FROM ARRIVING (*o* DEPARTING) *(tipo di aeromobile)*] [*informazioni addizionali, come necessario*]; CAUTION JET BLAST; CAUTION SLIPSTREAM; - **informazioni di traffico essenziale locale al suolo** ESSENTIAL TRAFFIC *(posizione e direzione di movimento) (tipo);*
DOPO L'ATTERRAGGIO	ON THE GROUND AT *(orario);* CONTACT GROUND *(frequenza);* WHEN VACATED CONTACT GROUND *(frequenza);* EXPEDITE VACATING; YOUR STAND (*o* GATE) *(designatore);* TAKE (*o* TURN) FIRST (*o* SECOND, *o* CONVENIENT) LEFT (*o* RIGHT) AND CONTACT GROUND *(frequenza);* - **Elicotteri** AIR-TAXI TO HELICOPTER STAND *(o)* HELICOPTER PARKING POSITION *(area);* AIR-TAXI TO (*o* VIA) *(posizione o percorso come appropriato)* [CAUTION *(polvere, scaccianeve alto, detriti, aeromobile leggero in rullaggio, personale, ecc.)*]; AIR TAXI VIA *(diretto o percorso)* TO *(posizione).* AVOID *(aeromobile o veicolo o personale).*
AUTORIZZAZIONI CONDIZIONALI	REPORT *(descrizione dell'aeromobile o veicolo che motiva l'autorizzazione)* IN SIGHT; BEHIND *(aeromobile o veicolo che motiva l'autorizzazione) (posizione) (autorizzazione)* BEHIND.

Coordinamenti	
STIMATI E REVISIONI	**ente trasferente:** ESTIMATE *(punto significativo)* ON *(nominativo di chiamata dell'aeromobile);* - **ente accettante (in possesso dei dati del volo):** *(tipo di aeromobile) (destinazione);* **ente trasferente:** [SQUAWKING *(codice SSR)*] [ESTIMATED] *(punto significativo) (orario)* AT *(livello);* **Nota.** *L'ente accettante, comunicando tipo e destinazione, manifesta di essere in possesso dei dati del volo; pertanto, l'ente trasferente comunica solo le informazioni aggiuntive.* - **ente accettante (non in possesso dei dati del volo):** NO DETAILS; **ente trasferente:** ESTIMATE [*direzione di volo*] *(nominativo di chiamata dell'aeromobile)* [SQUAWKING *(codice SSR)*] *(tipo)* ESTIMATED *(punto significativo) (orario) (livello)* (*o* DESCENDING FROM *(livello)* TO *(livello)*) [SPEED *(TAS pianificata)*] *(rotta)* [REMARKS]; **Nota.** *L'ente accettante, con l'espressione NO DETAILS, manifesta di non essere in possesso dei dati del volo; pertanto, l'ente trasferente comunica tutte le relative informazioni.* - **ente trasferente** ESTIMATE UNMANNED FREE BALLOON(S) *(identificativo e classificazione)* ESTIMATED OVER *(località)* AT *(orario)* REPORTED FLIGHT LEVEL(S) *(numero)* [*o* FLIGHT LEVEL UNKNOWN] MOVING

	(direzione) ESTIMATED GROUND SPEED *(numero) (altre informazioni pertinenti, se disponibili);* REVISION *(nominativo di chiamata dell'aeromobile) (dettagli come necessario).*
RILASCI	[INBOUND RELEASE] *(nominativo di chiamata)* [SQUAWKING *(codice SSR)*] *(tipo)* FROM *(punto di partenza)* RELEASED AT *(punto significativo, o orario, o livello)* CLEARED TO AND ESTIMATING *(limite dell'autorizzazione) (orario)* AT *(livello)* [EXPECTED APPROACH TIME *o* NO DELAY EXPECTED] CONTACT *(orario o punto significativo);* RELEASED; RELEASED NOT BEFORE *(orario);* CLEARANCE EXPIRES AT *(orario);* RELEASE SUBJECT TO YOUR DISCRETION; - **trasferimento di controllo** REQUEST RELEASE OF *(nominativo di chiamata dell'aeromobile);* *(nominativo di chiamata dell'aeromobile)* RELEASED [AT *(orario)*] [*condizioni/restrizioni*]; IS *(nominativo di chiamata dell'aeromobile)* RELEASED [FOR CLIMB (*o* DESCENT)]?; *(nominativo di chiamata dell'aeromobile)* NOT RELEASED [UNTIL *(orario o punto significativo)*]; UNABLE *(nominativo di chiamata dell'aeromobile)* [TRAFFIC IS *(dettagli)*].
CAMBIO DI AUTORIZZAZIONE	MAY WE CHANGE CLEARANCE OF *(nominativo di chiamata dell'aeromobile)* TO *(dettagli della variazione proposta);* AGREED TO *(variazione dell'autorizzazione)* OF *(nominativo di chiamata dell'aeromobile);* UNABLE *(nominativo di chiamata dell'aeromobile);* UNABLE *(rotta, livello, ecc. desiderati)* [FOR *(nominativo di chiamata dell'aeromobile)*] [DUE

	(motivo)] (autorizzazione alternativa proposta).
APPROVAL REQUEST	APPROVAL REQUEST *(nominativo di chiamata dell'aeromobile)* ESTIMATED DEPARTURE FROM *(punto significativo)* AT *(orario);* APPROVAL REQUEST *(nominativo di chiamata dell'aeromobile) (richiesta);* *(nominativo di chiamata dell'aeromobile)* REQUEST APPROVED [*(eventuali restrizioni)*]; *(nominativo di chiamata dell'aeromobile)* UNABLE *(istruzione alternativa).*
HANDOVER	HANDOVER *(nominativo di chiamata dell'aeromobile)* [SQUAWKING *(codice SSR)*] POSITION *(posizione dell'aeromobile) (livello).* **Nota:** *Per HANDOVER si intende il trasferimento della responsabilità della fornitura dei servizi di traffico aereo tra due enti che utilizzano sistemi di sorveglianza ATS.*
EXPEDITE CLEARANCE	EXPEDITE CLEARANCE *(nominativo di chiamata dell'aeromobile)* [ESTIMATED] OVER *(località)* AT *(orario)* REQUESTS *(livello o rotta, etc.).*
RVSM	NEGATIVE RVSM [*(informazioni supplementari, es. 'State Aircraft')*]; UNABLE RVSM DUE TURBULENCE (*o* EQUIPMENT, *come applicabile*).
RNAV	RNAV OUT OF SERVICE; NEGATIVE RNAV.
Fraseologia generale per i servizi di sorveglianza ats	
IDENTIFICAZIONE	REPORT HEADING [AND FLIGHT LEVEL (*o* ALTITUDE)]; FOR IDENTIFICATION TURN LEFT (*o* RIGHT) HEADING (*tre cifre*); TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING; RADAR CONTACT [*posizione*]; IDENTIFIED [*posizione*]; NOT IDENTIFIED [*motivo*], [RESUME (*o* CONTINUE) OWN NAVIGATION].

INFORMAZIONI DI POSIZIONE	POSITION *(distanza) (direzione)* OF *(punto significativo) (o* OVER *o* ABEAM *(punto significativo).*
VETTORAMENTO	LEAVE *(punto significativo)* HEADING *(tre cifre);* CONTINUE HEADING *(tre cifre);* CONTINUE PRESENT HEADING; FLY HEADING (*tre cifre);* TURN LEFT (*o* RIGHT) HEADING (*tre cifre*) [*motivo*]; TURN LEFT (*o* RIGHT) (*numero di gradi)* DEGREES [*motivo*]; STOP TURN HEADING (*tre cifre*); FLY HEADING (*tre cifre),* WHEN ABLE PROCEED DIRECT *(nome) (punto significativo);* HEADING IS GOOD; - **limite del vettore** VECTORING TO *(località).*
TERMINE DEL VETTORAMENTO	RESUME OWN NAVIGATION *(posizione dell'aeromobile) (istruzioni);* RESUME OWN NAVIGATION [DIRECT] *(punto significativo)* [MAGNETIC TRACK *(tre cifre)* DISTANZA *(numero)* MILES].
MANOVRE	MAKE A THREE SIXTY TURN LEFT *(o* RIGHT) [*motivo*]; ORBIT LEFT *(o* RIGHT*)* [*motivo*]; - **strumentazione direzionale di bordo inaffidabile** MAKE ALL TURNS RATE ONE *(o* RATE HALF, *o (numero)* DEGREES PER SECOND) START AND STOP ALL TURNS ON THE COMMAND "NOW"; TURN LEFT (*o* RIGHT) NOW; STOP TURN NOW.

MOTIVI DEL VETTORE O DELLA MANOVRA	DUE TRAFFIC; FOR SPACING; FOR DELAY; FOR DOWNWIND *(o* BASE *o* FINAL*)*.
RIPORTI DI POSIZIONE	OMIT POSITION REPORTS [UNTIL (*specificare*)]; NEXT REPORT AT *(punto significativo)*; REPORTS REQUIRED ONLY AT *(punto significativo(i))*; RESUME POSITION REPORTING.
INFORMAZIONI DI TRAFFICO E AZIONI DI EVITAMENTO	[ESSENTIAL]* TRAFFIC *(numero)* O'CLOCK *(distanza) (direzione di volo)* [*ogni altra informazione pertinente*]: UNKNOWN; SLOW MOVING: FAST MOVING; CLOSING; OPPOSITE (*o* SAME) DIRECTION; OVERTAKING; CROSSING LEFT TO RIGHT (*o* RIGHT TO LEFT); *(tipo di aeromobile);* *(livello);* CLIMBING (*o* DESCENDING); * *da anteporre all'informazione nel caso di traffico essenziale.* REQUEST VECTORS; DO YOU WANT VECTORS? TURN LEFT *(o* RIGHT) IMMEDIATELY HEADING [*(tre cifre)* TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC *(rilevamento con riferimento al quadrante dell'orologio e distanza)*; TURN LEFT *(o* RIGHT) *(numero di gradi)* DEGREES IMMEDIATELY TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC AT

	(rilevamento con riferimento al quadrante dell'orologio e distanza); CLEAR OF TRAFFIC [*istruzioni appropriate*].
DEVIAZIONE DA ROTTA ATS AL DISOTTO DI MINIMA DI VETTORAMENTO APPLICABILE	*(nominativo di chiamata)* MAINTAIN OWN SEPARATION FROM OBSTACLES, REPORT [*(località) o* ABLE TO CLIMB].
PERDITA DELLE COMUNICAZIONI	[IF] RADIO CONTACT LOST *(istruzioni);* IF NO TRANSMISSIONS RECEIVED FOR (*numero)* MINUTES *(o* SECONDS) *(istruzioni);* REPLY NOT RECEIVED *(istruzioni);* IF YOU READ [*istruzioni di manovra o* SQUAWK *(codice o* IDENT)]; (*manovra o* SQUAWK *o* IDENT) OBSERVED. POSITION (*posizione dell'aeromobile).[(istruzioni)].*
TERMINE DEL SERVIZIO DI SORVEGLIANZA ATS	SURVEILLANCE SERVICE TERMINATED [DUE (*motivo*)] (*istruzioni*); WILL SHORTLY LOSE IDENTIFICATION *(appropriate istruzioni o informazioni);* IDENTIFICATION LOST [*motivo*] (*istruzioni*).
AVARIA RADAR E/O ADS-B	SECONDARY RADAR OUT OF SERVICE (*appropriate informazioni, come necessario*); PRIMARY RADAR OUT OF SERVICE *(appropriate informazioni, come necessario);* ADS-B OUT OF SERVICE *(appropriate informazioni, come necessario).*
AVVISI DI ALLARME	LOW ALTITUDE WARNING, CHECK YOUR ALTITUDE IMMEDIATELY, QNH IS (*numero*) [*(unità di misura)*]. [THE MINIMUM FLIGHT ALTITUDE IS (*altitudine*)]; TERRAIN ALERT, *(azione suggerita, se possibile).*
Servizi di sorveglianza ATS nel servizio di controllo di avvicinamento	
VETTORAMENTO PER L'AVVICINAMENTO	VECTORING FOR *(tipo di aiuto pilot interpreted)* APPROACH RUNWAY *(numero);* VECTORING FOR VISUAL APPROACH RUNWAY

	(numero) REPORT FIELD (*o* RUNWAY) IN SIGHT; VECTORING FOR *(posizione nel circuito)*; *(tipo)* APPROACH NOT AVAILABLE DUE *(motivo)* *(istruzione alternativa)*.
VETTORAMENTO PER ILS E ALTRI AIUTI *PILOT INTERPRETED*	POSITION *(numero)* MILES FROM *(fix)* TURN LEFT *(o* RIGHT) HEADING *(tre cifre)*; YOU WILL INTERCEPT *(radioaiuto o rotta) (distanza)* FROM *(punto significativo o* TOUCHDOWN); - **richiesta di posizionamento ad una specifica distanza dal contatto** REQUEST (*distanza*) FINAL; - CLEARED FOR *(tipo)* APPROACH RUNWAY *(numero)*; REPORT ESTABLISHED ON [ILS] LOCALIZER (*o* ON MLS APPROACH COURSE); CLOSING FROM LEFT (*o* RIGHT) [REPORT ESTABLISHED]; TURN LEFT (*o* RIGHT) HEADING *(tre cifre)* [TO INTERCEPT] *o* [REPORT ESTABLISHED]; EXPECT VECTOR ACROSS *(localizzatore o radioaiuto) (motivo)*; THIS TURN WILL TAKE YOU THROUGH *(localizzatore o radioaiuto) [motivo]*; TAKING YOU THROUGH *(localizzatore o radioaiuto) [motivo]*; MAINTAIN *(altitudine)* UNTIL GLIDE PATH INTERCEPTION; REPORT ESTABLISHED ON GLIDE PATH; INTERCEPT *(localizzatore o radioaiuto)* [REPORT ESTABLISHED].
AVVICINAMENTI PARALLELI	CLEARED FOR *(tipo)* APPROACH RUNWAY *(numero)* LEFT (*o* RIGHT); ILS (*o* MLS) RUNWAY *(numero)* LEFT (*o* RIGHT)

	LOCALIZER (*o* MLS) FREQUENCY IS *(frequenza)*; YOU HAVE CROSSED THE LOCALIZER (*o* MLS FINAL APPROACH COURSE). TURN LEFT (*o* RIGHT) IMMEDIATELY AND RETURN TO THE LOCALIZER (*o* MLS FINAL APPROACH COURSE); - **penetrazione dell'NTZ** TURN LEFT (*o* RIGHT) *(numero)* DEGREES (*o* HEADING) *(tre cifre)* IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC [DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH], CLIMB TO *(altitudine)*; *CLIMB TO *(altitudine)* IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC [DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH] *(ulteriori istruzioni)*. *quando l'istruzione viene emessa per azioni di evitamento ad un aeromobile che si trova a meno di 400 ft sull'elevazione della soglia pista.
SSR e ADS-B	
CAPACITÀ SSR	ADVISE TRANSPONDER CAPABILITY; TRANSPONDER *(come indicato nel piano di volo)*; NEGATIVE TRANSPONDER.
CAPACITÀ ADS-B	ADVISE ADS-B CAPABILITY; ADS-B TRANSMITTER *(data link)*; ADS-B RECEIVER *(data link)*; NEGATIVE ADS-B.
CODICI E IDENTIFICAZIONE DELL'AEROMOBILE	**Selezione** FOR DEPARTURE SQUAWK *(codice)*; SQUAWK *(codice)*; - **Riselezione** RESET SQUAWK [*(modo)*] *(codice)*; RESETTING *(modo) (codice)*;

	RE-ENTER [ADS-B *o* MODE S] AIRCRAFT IDENTIFICATION; - **Conferma** CONFIRM SQUAWK *(codice)*; SQUAWKING *(codice)*; **ident** SQUAWK [*(codice)*[[AND] IDENT; SQUAWK LOW; SQUAWK NORMAL; TRANSMIT ADS-B IDENT; - **Emergenza** SQUAWK MAYDAY [CODE-SEVEN-SEVEN-ZERO-ZERO].
OPERAZIONE E VERIFICHE	**sospensione della trasmissione** SQUAWK STANDBY; - **interruzione della trasmissione** STOP SQUAWK [TRANSMIT ADS-B ONLY]; STOP ADS-B TRANSMISSION [SQUAWK (*codice*) ONLY]; **Nota:** *L'operazione indipendente del transponder Modo S e dell'ADS-B può non essere effettuabile in tutti gli aeromobili; in tali casi un aeromobile può non essere in grado di attenersi alle istruzioni ATC relative all'operazione dell'ADS-B.* - **pressione-altitudine** SQUAWK CHARLIE; TRANSMIT ADS-B ALTITUDE;

	CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM (*livello*); STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION; STOP ADS-B ALTITUDE TRANSMISSION [(WRONG INDICATION *o ragioni*)]; **Nota:** *L'operazione indipendente del transponder Modo S e dell'ADS-B può non essere effettuabile in tutti gli aeromobili; in tali casi un aeromobile può non essere in grado di attenersi alle istruzioni ATC relative all'operazione dell'ADS-B.* - conferma di livello CONFIRM *(livello)*.
ATFCM	
CTOT DA SAM	SLOT (*orario*).
NUOVO CTOT DA SRM	REVISED SLOT (*orario*).
CANCELLAZIONE CTOT DA SCM	SLOT CANCELLED, REPORT READY.
SOSPENSIONE (DA FLS)	FLIGHT SUSPENDED UNTIL FURTHER NOTICE DUE (*motivo*).
RIATTIVAZIONE (DA DES)	SUSPENSION CANCELLED, REPORT READY.
MESSA IN MOTO	SLOT *(orario)*, START-UP APPROVED IN ACCORDANCE; - SLOT scaduto UNABLE TO APPROVE START-UP CLEARANCE DUE SLOT EXPIRED, REQUEST A NEW SLOT; - richiesta troppo in anticipo rispetto al CTOT UNABLE TO APPROVE START-UP CLEARANCE DUE SLOT (*orario*), REQUEST START-UP AT (*orario*).

Tabella 1.1 - alfabeto fonetico

LETTERA	PAROLA	FONETICA INTERNAZIONALE	CARATTERI LATINI *
A	Alfa	'ælfɑ	AL FAH
B	Bravo	'brɑ:'vo	BRAH VOH
C	Charlie	'ʧɑ:li *or* 'ʃɑ:li	CHAR LEE *or* SHAR LEE
D	Delta	'delto	DELL TAH
E	Echo	'eko	ECK OH
F	Foxtrot	'fɔkstrɔt	FOKS TROT
G	Golf	gʌlf	GOLF
H	Hotel	ho:'tel	HO TELL
I	India	'indi-o	IN DEE AH
J	Juliett	'dʒu:li-'et	JEW LEE ETT
K	Kilo	'ki:lo	KEY LOH
L	Lima	'li:mo	LEE MAH
M	Mike	maik	MIKE
N	November	no'vembə	NO VEM BER
O	Oscar	'ɔskə	OSS CAH
P	Papa	pə'pɑ	PAH PAH
Q	Quebec	kə'bek	KEH BECK
R	Romeo	'ro:mi-o	ROW ME OH
S	Sierra	si'erə	SEE AIR RAH
T	Tango	'tængo	TANG GO
U	Uniform	'ju:nifɔ:m *or* 'u:niform	YOU NEE FORM *or* OO NEE FORM
V	Victor	'viktə	VIK TAH
W	Whiskey	'wiski	WISS KEY
X	X-ray	'eks'rei	ECKS RAY
Y	Yankee	'jænki	YANG KEY
Z	Zulu	'zu:lu:	ZOO LOO

* Sono sottolineate le sillabe accentate.

Tabella 1.2 - numeri

Cifra o parte numerale	Pronuncia*
0	ZE-RO
1	WUN
2	TOO
3	TREE
4	FOW-ER
5	FIFE
6	SIX
7	SEV-EN
8	AIT
9	NIN-ER
virgola	DAY-SEE-MAL
centinaia	HUN-DRED
migliaia	TOU-SAND

* Sono sottolineate le sillabe accentate; nelle modalità di pronuncia prive di sottolineature tutte le vocali hanno la stessa enfasi.

Tabella 1.3 - esempi di trasmissione di numero

TIPO DI MESSAGGIO	MODALITÀ DI TRASMISSIONE
NOMINATIVO DI CHIAMATA	
AZA 777	ALITALIA SEVEN SEVEN SEVEN
I-AVGM	INDEEAH ALFAH VIKTAH GOLF MIKE
LIVELLO DI VOLO	
FL 280	FLIGHT LEVEL TOO AIT ZERO
FL 100	FLIGHT LEVEL WUN ZERO ZERO
ALTITUDINE	
500 ft	FIFE HUNDRED FEET
2500 ft	TOO TOUSAND FIFE HUNDRED FEET
11000 ft	WUN WUN TOUSAND FEET
ALTEZZA DELLE NUBI	
2500 ft	TOO TOUSAND FIFE HUNDRED FEET
PRUA	
090	ZERO NINER ZERO
360	TREE SIX ZERO
VENTO	
180 gradi 10 nodi	WUN AIT ZERO DEGREES WUN ZERO KNOTS
VISIBILITÀ	
700 m	SEVEN HUNDRED
3000m	TREE TOUSAND
RVR	
200 m	TOO HUNDRED
CODICE TRANSPONDER	
1751	WUN SEVEN FIFE WUN
PISTA	
25	TOO FIFE
REGOLAGGIO ALTIMETRICO	
QNH 0997	QNH ZERO NINER NINER SEVEN
QNH 1012	QNH WUN ZERO WUN TOO

FREQUENZA	
118.000	WUN WUN AIT DECIMAL ZERO
118.005	WUN WUN AIT DECIMAL ZERO ZERO FIFE
118.100	WUN WUN AIT DECIMAL WUN
118.125	WUN WUN AIT DECIMAL WUN TOO FIFE
118.150	WUN WUN AIT DECIMAL WUN FIFE ZERO
ORARIO	
0810	WUN ZERO (O ZERO AIT WUN ZERO)
1546	FOWER SIX (O WUN FIFE FOWER SIX)

Tabella 1.4 - parole e frasi standard

ESPRESSIONE	SIGNIFICATO
ACKNOWLEDGE	Comunicate che avete ricevuto e compreso questo messaggio.
AFFIRM	Si
ALL STATIONS	Il messaggio è destinato a tutte le stazioni in frequenza.
APPROVED	Permesso accordato per l'azione proposta.
BREAK	Indico la separazione tra parti del messaggio. *(Utilizzare quando non c'è distinzione chiara fra il testo ed altre parti del messaggio)*
BREAK BREAK	Indico la separazione tra messaggi diretti a differenti aeromobili. *(Utilizzabile in situazioni di traffico intenso)*
CANCEL	Annullo l'autorizzazione precedentemente trasmessa.
CHECK	Verificate un sistema o una procedura. *(Non utilizzare in altri contesti. Non ci si attende risposta, se non richiesta)*
CLEARED	Autorizzati a procedere alle condizioni specificate.
CONFIRM	Chiedo verifica di *(autorizzazione, istruzione, azione, informazione)*.
CONTACT	Stabilite comunicazione con …
CORRECT	Corretto, esatto.
CORRECTION	È stato commesso un errore in questa trasmissione (o nel messaggio indicato). La versione corretta è …
DISREGARD	Ignorate *(riferito a precedente comunicazione)*.
HOW DO YOU READ	Quanto è intelligibile la mia trasmissione? *(Riferito alla qualità del segnale)*
I SAY AGAIN	Ripeto per chiarezza o enfasi
MAINTAIN	Continuate in accordo alle condizioni specificate.
MONITOR	Mantenete l'ascolto su *(frequenza)*.

NEGATIVE	No *o* permesso negato *o* non è corretto *o* non sono in grado.
OVER	La mia trasmissione è terminata, mi attendo risposta da voi.
OUT	Questo scambio di trasmissioni è terminato e non mi attendo risposta.
READ BACK	Ripetete tutto questo messaggio, o la parte specificata, esattamente come ricevuti.
RECLEARED	La vostra ultima autorizzazione è stata variata, questa nuova autorizzazione sostituisce la precedente, o parte di essa.
REPORT	Comunicate le seguenti informazioni.
REQUEST	Desidero sapere *o* ottenere.
ROGER	Ho ricevuto tutta la vostra ultima trasmissione. *(Non utilizzare in circostanze che richiedono una risposta diretta, positiva o negativa)*
SAY AGAIN	Ripetete tutta la vostra ultima trasmissione, o la parte indicata.
SPEAK SLOWER	Parlate più lentamente.
STANDBY	Attendete, vi chiamerò. *(Non approva né nega; se l'attesa si protrae, è probabile che la stazione chiamante ripeta la chiamata.)*
UNABLE	Non sono in grado di soddisfare la vostra richiesta. *(Quando usata da un aeromobile, è riferita anche ad autorizzazione o istruzione. Normalmente è seguita dalla motivazione)*
WILCO	Ho compreso il vostro messaggio e mi atterrò ad esso. *(Principalmente usata dagli aeromobili)*
WORDS TWICE	a) *Come richiesta:* la trasmissione è difficoltosa, trasmettete ogni parola, o gruppo di parole, due volte. b) *Come informazione:* poiché la trasmissione è difficoltosa, in questo messaggio ogni parola, o gruppo di parole, saranno trasmessi due volte.

Tabella 1.5 - nominativi di chiamata di stazioni aeronautiche

Ente/settore/posizione/servizio disponibile	Suffisso di chiamata
Controllo d'area	CONTROL
Controllo di avvicinamento	APPROACH
Controllo di avvicinamento con sorveglianza - arrivi	ARRIVAL
Controllo di avvicinamento con sorveglianza - partenze	DEPARTURE
Direttore	DIRECTOR
Informazioni volo	INFORMATION
Controllo di acroporto	TOWER
Controllo dei movimenti al suolo	GROUND
Approvazione messa in moto e comunicazione autorizzazione di rotta	DELIVERY
AFIU	AERODROME INFORMATION
Gonio	HOMER