

## Fonia Aeronautica

# Le comunicazioni Terra-Bordo-Terra

L'alfabeto fonetico e la fraseologia standard

La sequenza tipica delle comunicazioni durante le varie fasi del volo

Parte prima

### INTRODUZIONE

Questo TUTORIAL nasce con lo scopo di istruire al "linguaggio aeronautico" coloro i quali avessero l'esigenza di conoscere le modalità e le forme delle comunicazioni cosiddette TBT (Terra-Bordo-Terra).

Le stesse qui trattate vanno considerate esclusivamente in uso per le attività simulate; questo perché, ovviamente, il volo in ATS (Spazio Aereo Controllato) simulato differisce da quello reale. Tuttavia, al di là dei limiti "tecnici", le procedure saranno le più reali possibili così come il modo di "parlare alla radio".

La lingua aeronautica adottata come standard è l'inglese. Tutti i controllori e piloti di tutte le nazionalità sono tenuti a conoscere solo questa lingua e non altre. Affronteremo tuttavia la FONIA anche dal punto di vista della lingua italiana.

Cominciamo col dire che la piena proprietà della FONIA è importante per molti aspetti, primi fra tutti quelli che riguardano la **qualità** e la **sicurezza** del volo. Per adesso basta sapere che, grazie anche alle comunicazioni TBT, si ha e si deve avere una percezione del futuro più o meno prossimo sugli eventi che riguardano il volo.

Come regola generale sappiate che se state volando, anche per un solo secondo, "alla cieca" senza sapere cosa fare e/o cosa vi aspetti, significa che o Voi o il Controllore avete commesso un errore o una dimenticanza.

In ogni caso tocca al Pilota sollecitare una soluzione senza aspettare che cada dal cielo. Vedremo in seguito e in dettaglio cosa voglia dire tutto ciò.

Quando si parla in frequenza non esistono le lettere fine a se stesse.

Ad esempio la A si pronuncia ALFA, la B BRAVO e così via. Lo standard adottato è l'alfabeto fonetico internazionale ICAO (tra parentesi la dizione in italiano) :

A	Alfa	O	Oscar
B	Bravo	P	Papa
C	Charlie (ciarli)	Q	Quebec (kebek)
D	Delta	R	Romeo (romio)
E	Echo	S	Sierra
F	Foxtrot	T	Tango
G	Golf	U	Uniform (iuniform)
H	Hotel	V	Victor
I	India	W	Whisky (uiski)
J	Juliet (giuliet)	X	X-ray (eks rei)
K	Kilo	Y	Yankee (ienchi)
L	Lima	Z	Zulu
M	Mike (maik)		
N	November		

Le comunicazioni TBT devono rispettare due principi cardine : la CHIAREZZA e la SINTESI.

Questi due principi ci fanno capire immediatamente che la regola principale è quella di non dilungarsi troppo nelle comunicazioni radio per non intasare le frequenze.

Di contro sia il PILOTA che il CONTROLLORE devono essere certi di parlare della stessa cosa e di non incorrere in fraintendimenti.

Occorre sempre aver chiaro in mente cosa dire prima di parlare alla radio ed inoltre, diversamente da quello che si pensa, non è importante rispondere immediatamente ad una comunicazione o meglio non se questo pregiudica l'IMMEDIATEZZA nell'esecuzione del COMANDO.

Occorre tenere presente che quasi tutte le istruzioni di un ENTE DI CONTROLLO presuppongono la quasi immediata esecuzione da parte del pilota delle istruzioni.

Il discorso diventa categorico in caso di situazioni di intenso traffico. Perdere tempo nella risposta potrebbe aggravare seriamente il lavoro del controllore che deve affrontare una situazione di attività piuttosto articolata come ad esempio una sequenza numerosa di avvicinamenti.

In genere è il PNF (Pilot Not Flying) a preoccuparsi di rispondere alla radio per confermare l'avvenuta ricezione e comprensione dell'istruzione (Acknowledge) mentre il PF (Pilot Flying) esegue.

Nella simulazione di volo dove il pilota vola "da solo" bisogna ricordarsi la celebre massima "PRIMA ESEGUIRE, POI RISPONDERE". Prima la conduzione del velivolo poi le comunicazioni alla radio. Con la pratica del volo in ATS e quindi della fonìa, verrà sempre più naturale rispondere in maniera chiara ed immediata.

Le forme standard (TERMINOLOGIA) che impareremo ad utilizzare sono nate in funzione di questi principi Vedremo come la sequenza differisca se ad iniziare la comunicazione sarà il pilota oppure il controllore.

In generale teniamo presente che sarà quasi sempre il pilota a concludere il "botto e risposta" con la forma dell'ACKNOWLEDGE o il READBACK.

Ricordiamo di tenere sempre un orecchio alla radio, anche quando le comunicazioni TBT non siano dirette a noi personalmente. Le informazioni così acquisite risultano utili e spesso fondamentali per la sicurezza del nostro volo.

Inoltre non è sempre facile inserirsi in una comunicazione, specialmente sulle frequenze di grandi centri radio che sono molto "chiacchierone". In questo caso, e quando si cambia frequenza, è buona norma ascoltare per qualche istante prima di impegnare la frequenza. Questo per evitare di inserirsi nel bel mezzo di un'altra comunicazione. In generale ci dobbiamo ricordare che ad ogni domanda corrisponde una risposta e solo dopo che questa è stata data è conveniente fare la nostra chiamata.

### SEQUENZA DELLE COMUNICAZIONI

Velocemente un accenno sul significato (spesso confuso) di alcune parole:

ROGER	: Ho capito
WILCO	: Ho capito ed eseguo
WILL DO	: Farà
AFFIRM	: (affermativo) Sì
NEGATIVE	: (negativo) No

e alcune regole di pronuncia come :

"VOR" va letto "VI O AR"; così come "PIS VOR" va letto: "PAPA INDIA SIERRA VI O AR"

le frequenze vanno invece lette numero per numero :

Esempio: "118.25" va letto UNO UNO OTTO DECIMALI DUE CINQUE (ONE ONE EIGHT DECIMAL TWO FIVE)

ecco i numeri secondo le norme:

0	ze-ro
1	wun
2	too
3	tree
4	fow-er
5	fife
6	six
7	sev-en
8	ait
9	nin-er

Proviamo ad analizzare finalmente con quali forme avviene la sequenza delle comunicazioni TBT.

Sostanzialmente esistono 2 casi : se ad iniziare la comunicazione è l'Ente ATC oppure il PILOTA.

### ATC

Se l'ATC sarà il primo a chiamare, chiederà una informazione (esempio un RIPORTO) oppure l'esecuzione di una istruzione (es. *SCENDA E MANTENGA FLXXX*). In genere il pilota risponderà confermando (Acknowledge) l'informazione oppure l'istruzione e le eseguirà senza

ulteriori comunicazioni

Come regola generale il pilota ripeterà sempre:

- CLEARANCE (Autorizzazioni)
- HEADING (Prue)
- ALTITUDE e FLIGHT LEVEL (Altitudini e Livelli di Volo);

Nel caso in cui il pilota non avesse compreso correttamente quanto impartito dal controllore, la palla ripassa all'ATC e così via.

**In ogni caso la sequenza si dovrà concludere con l'ACKNOWLEDGE del PILOTA e con l'ESECUZIONE.**

Fa eccezione il caso in cui l'acknowledge del pilota differisca per errore dall'istruzione dell'ATC. In tal caso l'ATC richiederà il PILOTA ripetendo una seconda volta il comando. Quando questa volta il PILOTA risponderà correttamente sarà l'ATC a chiudere il "botta e risposta" con un semplice "CORRETTO"

Vediamo esemplificato quest'ultimo caso:

ATC: AZ1751, Napoli, viri a destra prua 130  
ATC: *AZ1751, Napoli, turn right heading 130*

PILOTA: destra 160, AZ1751  
PILOT: *right 160, AZ1751*

ATC: AZ1751, negativo, viri a destra prua 130  
ATC: *AZ1751, negative, turn right heading 130*

PILOTA: ROGER, destra 130, AZ1751  
PILOT: *ROGER, right 130, AZ1751*

ATC: AZ1751, è corretto  
ATC: *AZ1751, is correct*

L'esempio ci aiuta anche a capire un'altra regola utilizzata nella FONIA : l'uso degli identificativi.

Come regola generale va ricordato che il pilota usa l'identificativo del volo all'inizio della frase QUANDO INIZIA UNA SEQUENZA DI TRASMISSIONE, mentre lo mette alla fine quando RISPONDE.

Il motivo è intuibile : all'inizio di una sequenza si vuole richiamare l'attenzione del Controllore nel modo più veloce e chiaro possibile dando, appunto, come prima informazione il proprio ID.

La sintassi può essere interpretata così: *"sono AZ1751 e vorrei...."*

Quando si risponde, invece, la comunicazione è già stata avviata ed il controllore sa chi siamo e vorrebbe sentirsi ripetere subito le istruzioni date. Tuttavia, essendo non meno importante il fatto di evitare ogni errore o scambio di persona, alla fine della risposta il pilota conferma con : *".....e comunque sono sempre AZ1751"*.

Tutto questo per introdurre il secondo caso sulla sequenza delle comunicazioni, ovvero quando è il PILOTA a cominciare:

## PILOTA

Il PILOTA in genere comincia una comunicazione in due casi:

- Per fare una RICHIESTA
- Per dare un RIPORTO

L'ATC potrebbe rispondere chiedendo ulteriori informazioni sulla richiesta e/o modificandola, oppure autorizzare la richiesta o dare ulteriori istruzioni al pilota. In ogni caso tocca al PILOTA rispondere. Egli potrebbe:

- 1- Chiedere a sua volta informazioni sulle modifiche della richiesta o sulle istruzioni. In tal caso la palla tornerebbe all'ATC che si ritroverebbe nella stessa situazione di prima.
- 2- Dichiarare di aver compreso l'istruzione con la forma dell' acknowledge e provvedere all'esecuzione.

Si intuisce che i casi fin qui riportati cercano di proporre le situazioni più comuni che si possono presentare essendo difficile cercare di generalizzare in questa sede anche le procedure meno usate. Vedremo di accennarle in seguito, caso per caso.

Fin qui basta ricordare che la sequenza finisce SEMPRE (tranne l'eccezione del "corretto") con la risposta del pilota. L'acknowledge per i passi essenziali e la readback in caso di Clearance più complete (i due termini però hanno significato pressoché identico ai nostri fini).

## LE FASI DEL VOLO

Da adesso in poi proveremo ad immaginare un volo completo da Napoli Capodichino (LIRN) a Pisa S.Giusto (LIRP) con la forma del tutorial dal punto di vista della fonìa.

Una volta dentro il cockpit il Pilota contatta la frequenza LIRN Ground e legge l'ATIS che il controllore avrà avuto la premura di preparare.

L'ATIS (Automatic Terminal Information Service) contiene tutte le informazioni utili riguardo l'aeroporto in oggetto. Di norma contiene l'ultimo bollettino meteo disponibile, la o le piste in uso ed eventuali informazioni speciali. Lo stesso è preceduto da una lettera dell'alfabeto che sta ad indicare il "grado di aggiornamento" delle informazioni in esso contenute. Questo perché al nostro primo contatto esordiremo ripetendo quella lettera per informare che abbiamo quelle informazioni per sapere se sono ancora valide oppure sono scadute. Infatti l'ATIS si conclude, in genere, con la dicitura ON INITIAL CONTACT REPORT YOU HAVE DELTA (*"al primo contatto riportare di avere le informazioni DELTA"*), dove DELTA è la lettera della quale parlavamo prima.

Se siete tra quelli che dicono: *"vabbè....lo so...ma tanto lo le condizioni meteo le chiedo a voce direttamente al controllore"*- sappiate che rischiate (specie se volate nel NORD AMERICA) di sentirvi rispondere più o meno : *"Vattele a leggere!"*. Oltre a cadere in cattiva luce agli occhi del controllore, lo stesso si domanda con ghigno

sadico chi mettere al numero 24 per la messa in moto. Quando si contatta un ATC, il primo passaggio è fondamentale farlo bene.

## HANDSHAKE

Veniamo al primo passaggio, ovvero al primo contatto con il controllore chiamato appunto HANDSHAKE (stretta di mano).

I modi per esordire sarebbero parecchi ma c'è chi preferisce esordire con un semplice saluto per poi chiedere una prova radio; tutto questo per richiamare l'attenzione del Controllore e dire: *"Ci sono anche io, state pronti"*.

Il fine pratico non è sbagliato, tuttavia è preferibile condensare il tutto in un unico passaggio specie in quegli aeroporti dove c'è tanta gente. Vediamo l'esempio :

## PILOTA

Napoli ground buongiorno, AZ1751, Stand A3 (Alfa tre) con informazioni Delta, richiede stop orario e controllo radio.

*Napoli ground goodmorning, AZ1751, Stand A3 with Information Delta, request radio and time check*

## ATC

AZ1751, Napoli ground, buongiorno a lei, informazioni delta sono aggiornate, stop ai 39 e radio 5/5 (5 quinti), avanti.

*AZ1751, Napoli ground, goodmorning, info delta are current, time check at 39, radio 5 by 5, go head*

Le Informazioni DELTA sono valide e il Controllore si preoccupa di sottolinearlo. In caso contrario le avrebbe dichiarate non valide e avrebbe invitato il Pilota a ricontrollare l'ATIS (dove a quanto pare avrebbe trovato delle informazioni ECHO fresche di pacco).

Il controllo radio viene dato leggendo solo i minuti dell'orario in corso, se leggessimo anche le ore dovremmo preoccuparci di farlo seguendo l'orario sul meridiano 0 di Greenwich, meglio conosciuto come GMT o Z (zulu).

Un livello radio di 5/5 vuol dire un eccellente comprensione secondo la seguente scala denominata "scala di comprensibilità o di intellegibilità" :

1. Incomprensibile (*unreadable*)
2. Comprensibile a tratti (*readable now and then*)
3. Comprensibile con difficoltà (*readable with difficulty*)
4. Comprensibile (*readable*)
5. Perfettamente comprensibile (*perfectly readable*)

Quando si inizia una comunicazione va sempre pronunciato il nominativo della stazione chiamata seguito poi dal nominativo chiamante e dal messaggio. Rispettando questa regola il Controllo seguirà quindi la sintassi: ID VOLO, ID ATC ed infine il MESSAGGIO. Questo perché l'ATC specifica subito A CHI è riferito il messaggio per avere tutta la sua attenzione e solo in seguito specifica cosa vuole senza dimenticare di richiamare la propria posizione come ENTE.

Interpretando sarebbe: *"EHY AZ1751 parlo con Te, sono Napoli GND, fai questo...."*.

Già dai passaggi successivi si tenderà, come vedremo, a "sfolpire" i messaggi.

Se è vero che nell'HANDSHAKE (e non solo quello a terra ma ogni volta che si passa da un Ente di Controllo ad un altro) sia il PILOTA che l'ATC specificano posizioni, identificativi ecc, subito dopo un "AZ1751" diventerà semplicemente "1751", un Napoli Ground diventerà semplicemente "Ground" e non starà sempre a dire chi è e chi non è. Inoltre ricordiamo che questa è la stretta di mano. Quindi fatta conoscenza si può

cominciare sul serio. Cominciare sul serio significa chiedere la Clearance, ovvero l'autorizzazione al volo.

In seguito vedremo che incontreremo anche altri tipi di autorizzazioni (Clearance di arrivo, Clearance addizionale, Clearance Oceanica, ecc.) ma questa è quella più importante. Quella dove riceveremo le informazioni che riguardano tutta la durata del volo (o anche solo una parte di esso); quella che dovremmo ripetere per intero e correttamente visto che più che mai in questo caso non devono esserci fraintendimenti.

Come dicevamo, le informazioni contenute nella CLEARANCE sono molteplici. Per semplificare, gli americani usano una parolina per ricordare il tutto : "CRAFT" ovvero

- City
- Route
- Altitude
- Frequency
- Transponder

Vediamo l'esempio:

## PILOTA

AZ1751 Richiede autorizzazione IFR Per Pisa S.Giusto.  
*AZ1751 Request IFR clearance destination Pisa S.Giusto.*



**ATC**

AZ1751, Ground, Roger, pronto a copiare?  
 AZ1751, Ground, Roger, ready to copy?

**PILOTA**

Pronto a copiare, 1751;  
 Ready to copy, 1751;

**ATC**

1751, autorizzato destinazione Pisa S.Giusto via PNZ5A, A1, ELB, iniziali 5000, si aspetti FL240 10 min dopo il decollo, radar sui 124.35, Squawk 5041, ripeta.  
 1751, cleared to destination pisa s.Giusto, via PNZ5A, A1, ELB, initial 5000, expect FL240 10 mins after departures, departures frequency 124.35, Squawk 5041, readback.

**PILOTA**

Autorizzato Pisa s.Giusto, via PNZ5A, A1, ELB, iniziali 5000, FL240 10 min dopo il decollo, radar 124.35, Squawk 5041, AZ1751  
 Cleared to destination Pisa S.Giusto, via PNZ5A, A1, ELB, initial 5000, FL240 10 mins after departures, radar frequency 124.35, Squawk 5041, AZ1751

**ATC**

1751, Readback corretto, richiami per il push e la messa in moto.  
 1751, Readback is correct, report ready for push and start up.

**PILOTA**

Richiamerà per il push e la messa in moto, 1751  
 Will call ready for push and start up, 1751

Da notare come l'ATC usi sempre l'id del volo all'inizio della comunicazione; così come il 1751, dopo aver fatto la sua richiesta, si ritrova sempre ad usare l'id alla fine visto che continua a rispondere e confermare. Infine il botta e risposta si conclude, come previsto, col passaggio del pilota.

Anche in questo caso si è cercato di presentare una situazione "tipo" senza intoppi. Qualora il pilota non capisca in tutto o in parte la clearance può ripetere quello che ha capito e richiedere la ripetizione degli elementi della CLEARANCE non compresi.

La forma "RIPETERE PREGO" in inglese diventa "SAY AGAIN please". In ogni caso il Controllore starà attento alla vostra ripetizione e sottolineerà le parti non comprese.

La Clearance, come abbiamo detto, può descrivere in tutto o in parte il piano di volo. In questo secondo caso la Clearance ha un limite e l'ATC lo sottolinea prima di descrivere la ROUTE (la R di CRAFT). Questo vuol dire che la Clearance è valida fino a quell'ultimo punto (nel nostro caso potrebbe essere il VOR dell'ELBA). Questo vuol dire che al momento non si conosce ancora dove il volo AZ1751 potrebbe andare dopo. A quello

ci penserà la CLEARANCE DI ARRIVO che verrà data dall'ATC di PISA AVVICINAMENTO subito dopo l'HAND OFF.

Come si può notare, come in una gerarchia delle fonti, CLEARANCE scaccia CLEARANCE; o meglio, dopo un CLEARANCE esiste solo un'altra CLEARANCE.

Tornando al precedente esempio vediamo che il readback ha avuto buon esito e quindi il controllore invita il pilota a ricontattarlo per il prossimo passo e cioè per l'eventuale PUSHBACK e la MESSA IN MOTO.

Tuttavia potrebbe capitare di chiedere una Clearance e di ricevere per tutta risposta "STAND BY FOR CLEARANCE" (in italiano sarebbe un "ATTENDERE PREGO" ma anche in Italia si usa il termine inglese).

Senza aspettare passivamente e per non perdere troppo tempo è buona norma chiedere subito l'autorizzazione al PUSH BACK e alla MESSA IN MOTO. Vediamo come potrebbe essere:

**PILOTA**

AZ1751, Richiede autorizzazione IFR Per Pisa S.Giusto.  
 AZ1751, Request IFR clearance, destination Pisa S.Giusto.

**ATC**

1751, Attenda per la clearance.  
 1751, Stand By for clearance.

**PILOTA**

Roger,stand by, AZ1751 chiederebbe autorizzazione al push e alla messa in moto.  
 Roger,stand by AZ1751, request push back and start up clearance.

**ATC**

1751, Roger, push back e messa in moto approvata, riporti pronto a muovere.  
 1751, Roger, push back and start up approved, report ready to taxi.

**PILOTA**

Push back e messa in moto approvata, riporterà pronto a muovere, 1751.  
 Push back and start up approved, will report ready to taxi, 1751.

Anche in questo caso la sintassi rimane corretta con una mezza-eccezione. Dopo la messa in attesa per la CLEARANCE il pilota conferma di aver capito e coglie l'occasione per chiedere una delle tante sotto-clearance (autorizzazioni minori). Ricordiamo che cose del genere diventano indispensabili in frequenze molto affollate dove ogni secondo è prezioso. Evitiamo così di fare un passaggio in più ed in fondo la sintassi continua a rimanere corretta, infatti la sequenza sarebbe: ACKNOWLEDGE, ID, NUOVA RICHIESTA.

L'identificativo in questa maniera rimane alla fine della risposta ma anche all'inizio della nuova richiesta...e quindi i conti tornano;

Il fatto di non ricevere subito la Clearance accade piuttosto spesso. In alcuni aeroporti viene data addirittura qualche minuto prima del decollo, quindi una volta messi in attesa bisogna continuare, se pronti, a chiedere tutto il resto restando comunque pronti con carta e penna a copiare il tutto. In alcuni aeroporti piuttosto grandi e frequentati esiste comunque una frequenza dedicata per le Clearance. Napoli non la possiede, ma se ci fosse apparirebbe disponibile come LIRN\_CLV e sarebbe la prima da contattare.

Il push back in genere viene approvato senza troppi problemi, però potrebbe capitare di ricevere un'autorizzazione tipo:

- Push a discrezione
- *Push at your discretion*

In questo caso (più burocratico che altro) significa che il PUSH Back è approvato ma se andate ad urtare contro qualcuno o qualcosa che dovrebbe essere da quelle parti ma che il controllore non vede la colpa è solo vostra. Altra autorizzazione del PUSH può essere indicando una specifica prua:

- Push approvato prua T2
- *Push approved heading T2*

Vuol dire che alla fine del PUSH dovrete trovarvi con la prua dell' aereo rivolta verso il raccordo T2 (questo è solo un esempio).

## IL TAXIING

Torniamo al nostro volo : l'AZ1751 ha coordinato la Clearance, ha effettuato il Push Back e la messa in moto ed è pronto al TAXY, ovvero a muoversi per raggiungere la pista di decollo in uso.

### **PILOTA**

AZ1751, pronto a muovere.  
*AZ1751, ready to taxi.*

### **ATC**

1751, vento calmo QNH 1010, autorizzato al taxi pista 24, riporti in attesa al R6.  
*1751, wind calm, QNH 1010, cleared to taxi runway 24, report hold R6.*

### **PILOTA**

QNH 1010, taxi pista 24, riporterà in attesa R6, 1751.  
QNH 1010, taxi runway 24, will report holding point R6, 1751.

Anche in questo caso la TAXY CLEARANCE è piuttosto semplice, tuttavia potrebbe capitare di ricevere un maggior numero di informazioni come ad esempio le restrizioni sulla strada da seguire per arrivare al punto attesa:

- *Taxy 25, via N N B BA (november november bravo bravo alfa).*

Oppure la GROUND potrebbe darci delle informazioni sul traffico che gironzola per le vie di rullaggio. Potrebbe allertarci riguardo quei traffici che interessano il nostro percorso invitandoci ad ASPETTARE che passi magari quel 737 prima di impegnare un raccordo, oppure a METTERSI DIETRO il 767 che era prima di noi per poi SEGUIRLO.

Più l'aeroporto è grande e trafficato e più dobbiamo aspettarci cose del genere.

Piuttosto che fare un esempio (uno solo non basterebbe) ricordiamoci le FORME STANDARD usate:

- HOLD (ASPETTI)
- WAIT BEHIND (ASPETTI DIETRO o DOPO)
- AFTER (DOPO CHE)
- FOLLOW (SEGUA);

Da notare che quando viene data una TAXY CLEARANCE essa è riferita ad una pista specifica. Questo non vuol dire mai che siamo autorizzati ad impegnarla. Sarà sempre la TORRE ad autorizzarci a farlo così come quando dobbiamo attraversare una pista attiva per raggiungere la pista assegnata. La regola vuole che bisogna fermarsi e contattare la TORRE per chiedere l'ATTRAVERSAMENTO.

In genere è la stessa GROUND che chiamerà per invitarci a contattare la TORRE avvicinando il punto di attesa (HOLD SHORT).

HOLD SHORT (ATTENDA VICINO) è usato molto spesso in una Taxy Clearance e vuol dire che bisogna aspettare al punto attesa, prossimi alla pista.

Arrivati al punto attesa l'AZ1751 riporta:

### **PILOTA**

1751, in attesa al R6.  
*1751, Holding Point R6.*

### **ATC**

1751, contatti la torre sui 118.5, buona giornata.  
*1751, contact tower on 118.5, have a nice day.*

### **PILOTA**

Con la torre sui 118.5, AZ1751.  
*With Tower on 118.5, AZ1751.*

Quest'ultima procedura viene chiamata HAND-OFF (PASSATA DI MANO). Il volo 1751 cambia frequenza e quindi lascia la Ground e contatta la Tower :

### **PILOTA**

Buongiorno Torre, AZ1751 al punto attesa R6.  
*Tower goodmorning, AZ1751 hold point r6.*

### **ATC**

AZ1751, Napoli Torre, buongiorno a lei, autorizzato allineamento e attesa pista 24.

AZ1751, Napoli Tower, goodmorning, line up and wait runway 24.



*fic eight miles on final, heavy MD11.*

In alternativa ecco alcune forme:

Dopo l'atterraggio dell'aeromobile in finale, autorizzato allineamento e attesa pista 24.

*After landing aircraft, cleared to line up and hold runway 24 (or : into position runway 24 and hold).*

Siete pronti per un decollo immediato?  
*Are you ready for an immediate take off?*

Accelerate il decollo.

*Speed up your take off.*

Decollate immediatamente o liberate la pista.  
*Take off immediately or clear the runway.*

Oppure il controllore può chiedere prima di farci impegnare la pista fra quanto saremo pronti al decollo :

*how long for your takeoff?*

Il pilota risponde alla chiama:

#### **PILOTA**

Allineamento e attesa 24 dopo il 737, conferma pronto al decollo, AZ1751.

*Taxy into position after 737 and hold 24, able ready to go, AZ1751.*

Tutto questo per dire : -"FATE ALLA SVELTA". Se si hanno problemi, se non ci torna una check list o se gli assistenti di volo tardano a confermare il "CABIN SECURED" , è meglio lasciar stare. Entreremo in pista dopo l' MD11, ma non costringiamo il Controllore a (far) fare le acrobazie.

Un'ultima nota riguarda il CONTROPISTA o BACKTRACK.

In Italia, ad esempio, aeroporti come Firenze Peretola o Catania Fontanarossa non hanno VIE DI RULLAGGIO (TAXYWAYS) che portano direttamente all'inizio e/o alla fine della pista senza impegnare questa stessa in tutto o in parte. Ciò vuol dire che bisognerà rullare sulla pista nel senso contrario al verso di decollo per prepararsi alla partenza.

Anche in questo caso è la TORRE che, autorizzando ad impegnare la pista, autorizzerà il CONTROPISTA o BACKTRACK.

#### **PILOTA**

Allineamento e attesa 24, 1751.

*Line up and wait 24, 1751.*

Altro caso piuttosto comune è quello in cui i Controllori della Tower potrebbero essere in attesa di un traffico in finale. Un buon motivo per ritardare l'allineamento del 1751. In tal caso vediamo cosa potrebbe succedere.

#### **PILOTA**

Buongiorno Torre, AZ1751 al punto attesa R6.

*Tower Goodmorning, AZ1751 Hold Point R6.*

#### **ATC**

AZ1751, Napoli Torre, buongiorno a lei, mantenga posizione, abbiamo un 737 in finale due miglia al contatto.

*AZ1751, Napoli Tower, goodmorning, hold position, 737 two miles on final;*

#### **PILOTA**

Mantiene, 1751.

*Hold Position, 1751.*

Una volta atterrato il 737 e liberato la pista, la TORRE autorizza il 1751 come sopra. In alcuni casi, quando la situazione è calda, bisogna essere pronti ad un DECOLLO IMMEDIATO se non ad un vero e proprio ROLLING TAKE OFF. Questo succede in aeroporti molto trafficati quando il controllore "incastra" partenze e arrivi sulla stessa pista in uso

Ecco come un controllore "metterebbe il pepe addosso" all'AZ1751 in una giornata da incubo:

#### **PILOTA**

Buongiorno Torre, AZ1751 al punto attesa R6.

*Tower goodmorning, AZ1751 hold point R6;*

#### **ATC**

Az1751, Napoli Torre, buongiorno a lei, mantenga posizione, 737 in finale due miglia al contatto, dopo il 737 autorizzato all'allineamento e attesa 24, si tenga pronto al decollo, traffico 8 miglia in finale, Heavy MD11.

*Az1751, Napoli Tower, goodmorning, hold position, 737 two miles on final, after 737 taxy into position and hold (oppure line up and wait runway) 24, be ready to go, traf-*