

Le comunicazioni Terra-Bordo-Terra



Fonia Aeronautica

L'alfabeto fonetico e la fraseologia standard

La sequenza tipica delle comunicazioni durante le varie fasi del volo

Parte seconda

Nella prima parte abbiamo visto in dettaglio come si svolgono tutte le comunicazioni TBT durante le prime fasi del volo iniziando dalla messa in moto e dall'off-block per tutta la fase di rullaggio verso il decollo. In questo numero vedremo appunto la fasi di decollo e la crociera in rotta.

IL DECOLLO

riprendiamo l'AZ1751 mentre si allinea senza troppa fretta (il primo caso) sulla pista 24. Una volta allineato, completata la check list BEFORE TAKE OFF, aggiustatosi bene il sedile, se la torre ancora non chiama, il pilota può riportare:

- AZ1751, PRONTO AL DECOLLO
- AZ1751, READY FOR DEPARTURE;

Questo perché è vero che la torre non aveva richiesto di RIPORTARE PRONTI, (in tal caso il riporto sarebbe stato OBBLIGATORIO), ma in fondo il tempo passa e magari siamo al limite dello SLOT e insomma...."TORRE SVEGLIA!".

ATC

AZ1751, ROGER, ADDIZIONALE PER LEI, INIZIALI FL130, VENTO CALMO, AUTORIZZATO AL DECOLLO PISTA 24

AZ1751, ROGER, ADDITIONAL CLEARANCE, INITIAL FL130, CLEARED FOR TAKE OFF RUNWAY 24

PILOTA

INIZIALI FL 130, AUTORIZZATO AL DECOLLO 24, AZ1751
INITIAL FL 130, CLEARED FOR TAKE OFF 24, AZ1751

poco prima dalla GROUND; i motivi dell'ADDIZIONALE si intuiscono dalle esigenze e dalle condizioni del traffico che cambiano di minuto in minuto.

Nel nostro caso la TORRE ha semplicemente indicato al volo 1751 che può salire subito a LIVELLO DI VOLO 130 al posto di fermare la salita a 5000 piedi di altitudine. L'AZ1751 comincia la sua corsa di decollo e una volta in volo viene chiamato dalla torre :

ATC

AZ1751, IN VOLO AI 39, CONTATTI NAPOLI RADAR 124 DECIMALI 35, BUONA GIORNATA
AZ1751, AIRBORN AT 39, CONTACT NAPOLI RADAR 124 DECIMAL 35, GOOD DAY

PILOTA

PASSA CON NAPOLI SUI 24 E 35, AZ1751 CIAO!
NAPOLI RADAR 24 DECIMAL 35, AZ1751 CIAO!

Come avete notate il "punto" si legge "DECIMALI" ("DECIMAL") e, qualche volta, si tendono ed eliminano le centinaia dalla ripetizione della frequenza (visto che TUTTE le frequenze hanno quell'uno e a qualcuno piace ometterlo visto che comunque il risultato non cambia). Quest'ultima pratica è comunque sconsigliata ai fini della chiarezza e della sicurezza.

Eccoci nel mezzo di un altro HAND OFF pronti per un altro HANDSHAKE.

Se vi chiedete qual è il modo migliore per esordire in frequenza per il famoso "primo passaggio" ricordate sempre, dopo aver salutato, di fare un accenno alla vostra posizione e/o esecuzione in corso. Questo avviene SEMPRE, sia a terra che in volo. A terra avevamo contattato la TORRE dicendo di essere sul raccordo R6, qui non è poi tanto diverso vediamo un po' :

PILOTA

NAPOLI RADAR, BUONGIORNO, AZ 1751 4000 IN SALITA PER FL130 PONZA5A;
NAPOLI RADAR, GOODAY, AZ1751 4000 CLIMBING FL130, PONZA5A

ATC

AZ1751, NAPOLI RADAR BUONGIORNO, SQUAWK IDENT
AZ1751, NAPOLI RADAR, GOODAY, SQUAWK IDENT

PILOTA

IDENT, 1571

E' vero che durante un HAND-OFF il controllore ci sta aspettando (più o meno con attenzione), ma è sempre bene accennare a dove siamo e a cosa facciamo durante il primo passaggio.

Stavolta non siamo più a terra e la nostra posizione ha due profili : verticale e laterale. Per quanto riguarda quello verticale il 1751 al momento della chiamata si trovava

a 4000 piedi in salita per FL130 come da CLEARANCE; inoltre informa che sta eseguendo la procedura strumentale di uscita PNZ5A e direi che basta.

Che vuol dire SQUAWK IDENT?

Nella realtà vuol dire che è ora che il TRANSPONDER a bordo dell'aereo cominci a chiacchierare con il RADAR cominciando a presentarsi. Il pilota schiaccia il tasto IDENT sul TRANSPONDER e sul RADAR a terra l'aereo viene IDENTIFICATO.

Nel mondo simulato avviene una cosa simile essendo il programma "SQUAWKBOX" a tutti gli effetti il TRANSPONDER dell'aereo. Il PILOTA provvederà a passare dal modo ST-BY (che ricordo essere obbligatorio a terra) al modo CHARLIE (mode C) in attesa che il Controllore verifichi e confermi la posizione del volo1571.

ATC

AZ1751,NAPOLI, CONTATTO RADAR!, IDENTIFICATO 10 MIGLIA A NORD DI SORRENTO VOR, CONTINUI PONZA5A
AZ1751, NAPOLI, RADAR CONTACT!, IDENTIFIED 10 MILES NORTH SORRENTO VOR, CONTINUE PONZA5A

PILOTA

CONTINUA PONZA5A, AZ1751
CONTINUE PONZA5A, AZ1751

Nella realtà i piloti, appena staccate le ruote da terra, chiedono un diretto per evitare quanto più possibile la SID; questo però comporta la necessità di aver superato una certa quota per evitare eventuali ostacoli, non avere traffico che interessi la nuova rotta ecc.

Quando il pilota è certo di non aver quel genere di problemi chiede un diretto.

Immaginiamo che questo sia il nostro caso:

PILOTA

AZ1751, RICHIEDE DIRETTO PER PONZA VOR;
AZ1751, REQUEST DIRECT TO PONZA VOR;

A questo punto tocca all'ATC verificare se la cosa non comporta problemi e quando questo è possibile l' ATC risponde:

ATC

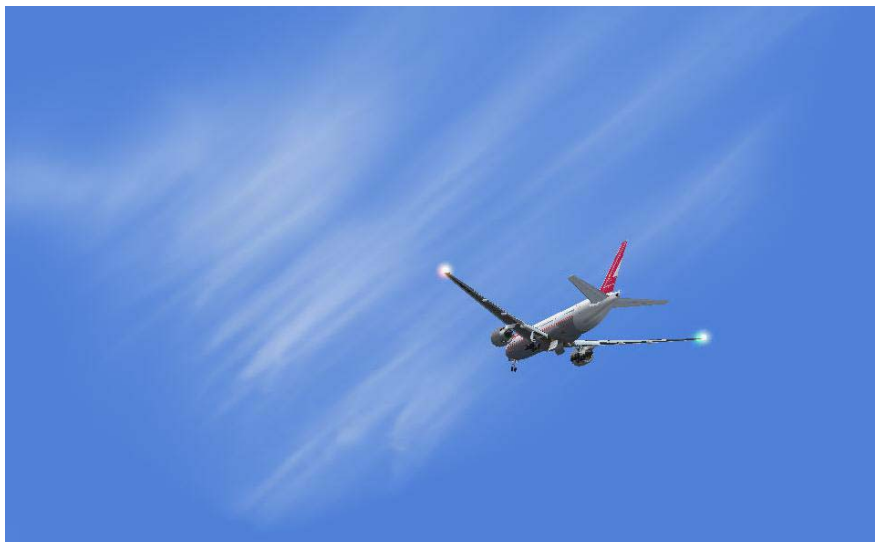
AZ1751, DIRETTO PONZA APPROVATO;
AZ1751, DIRECT PONZA IS APPROVED;

PILOTA

PROCEDE DIRETTO PONZA, 1751;
HEADING PONZA, 1751;
in caso contrario l'ATC nega l'autorizzazione oppure prende nota della richiesta.

ATC

AZ1751, NEGATIVO, CONTINUI PNZ5A
AZ1751, NEGATIVE CONTINUE PNZ5A



riprendiamo il volo AZ1751 durante la SID PNZ5A; sono da evitare inutili riporti; se è vero che le istruzioni sono PNZ5A e FL130 non serve riportare nulla di particolare salvo i RIPORTI cosiddetti OBBLIGATORI.

In genere è lo stesso ATC che chiamerà per autorizzare un nuovo livello di volo :

ATC

AZ1751, NAPOLI, RIAUTORIZZATO FL 240;

AZ1751, NAPOLI, RECLEARED FL 240

PILOTA

CONTINUA SU PER FL 240, 1751
UP TO FL 240, 1751

PILOTA

CONTINUA PNZ5A, 1751
CONTINUE PNZ5A, 1751

Nella realtà comunque i controllori, piuttosto che negare la richiesta, preferiscono mediare con un "APPENA POSSIBILE" "AS SOON AS POSSIBLE" che vuol dire:- "intanto continua a fare la SID e poi vediamo".

Da ricordare una cosa importante : come tante altre procedure "particolari" la norma vuole che sia IL PILOTA a chiedere il diretto.

Un'altra di queste richieste potrebbe essere la cancellazione della restrizione di velocità di 250kias sotto FL100; anche in questo caso tocca al pilota chiedere.

PILOTA

AZ1751, RICHIEDE HIGH SPEED (rimane in inglese)
AZ1751, REQUEST HIGH SPEED

ATC

AZ1751, ROGER, HIGH SPEED APPROVATO,
NESSUNA RESTRIZIONE
AZ1751, ROGER, NO RESTRICTION;

Da notare che basta anche solo la forma HIGH SPEED oppure NO RESTRICTION (come nella risposta inglese), oppure :

ATC

AZ1751, ROGER, HIGH SPEED APPROVATO, INDICATA
280 SINO A FL 140
*AZ1751, ROGER, HIGH SPEED APPROVED, 280KIAS
UNTIL FL 140*

PILOTA

280 FINO FL140, 1751
280 UNTIL FL 140, 1751

In questo ultimo caso rimane comunque una limitazione, comunque può capitare che sia lo stesso ATC a "suggerire" il diretto o l'HIGH SPEED.

Ma se FL130 è stato raggiunto e una nuova quota non è stata ancora autorizzata, il PILOTA può "sollecitare" con un riporto dai toni discreti.

PILOTA

AZ1751, FL 130

A questo punto l'ATC o autorizza il traffico a continuare la salita (come nel caso visto prima) oppure lo mantiene a quella quota:

ATC

AZ1751, ROGER, MANTENGA FL 130
AZ1751, ROGER, MAINTAIN FL 130

PILOTA

MANTIENE FL 130, 1751
MAINTAIN FL 130, 1751

Insieme alle istruzioni sulla rotta e sulla salita l'ATC potrebbe chiedere affinché il traffico RIPORTI una più o meno specifica posizione

L'AZ1751 potrebbe sentirsi chiedere:

ATC

AZ1751, RIPORTI AVVICINANDO L'ELBA
AZ1751, REPORT APPROACHING ELBA
oppure
AZ1751, RIPORTI LASCIANDO SORRENTO
AZ1751, REPORT LEAVING SORRENTO

Scegliamo un caso tra tutti:

ATC

AZ1751, RIAUTORIZZATO FL 240, RIPORTI 10 MIGLIA
IN AVVICINAMENTO A PONZA
*AZ1751, RECLEARED FL 240, REPORT 10 MILES
INBOUND PONZA*

PILOTA

SUPER240, RIPORTERA' 10MIGLIA IN AVVICINAMENTO

A PONZA, 1751
*UP TO 240, WILL REPORT 10 MILES INBOUND
 PONZA, 1751*

Da notare il verbo al FUTURO usato dal pilota; la differenza è importante per evitare che insorgano fraintendimenti sull'esecuzione; spesso infatti vengono ripetute istruzioni al PRESENTE in riferimento ad azioni non ancora eseguite.

LA CROCIERA

L'AZ1751 è stato autorizzato a raggiungere il suo livelli di volo finale 240 e si accinge a raggiungere la verticale di PONZA; correttamente il pilota esegue il riporto come da istruzione precedente:

PILOTA

AZ1751, RIPORTA 10 MIGLIA
 IN AVVICINAMENTO A PONZA
 AZ1751, *REPORT 10 MILES
 INBOUND PONZA*

ATC

AZ1751, NAPOLI, ROGER,
 CONTATTI ROMA CENTRO
 SUI 124 DECIMALI 8, BUONA
 GIORNATA
 AZ1751, NAPOLI, ROGER,
 CONTACT ROMA CENTRE ON
 124 DECIMAL 8, GOOD DAY

PILOTA

124 POINT 8, AZ1751 CIAO

Ecco di nuovo un passaggio di mano (HANDOFF) e un nuova stretta di mano (HAND SHAKE) stavolta con ROMA CENTRO:

PILOTA

ROMA BUONGIORNO, AZ1751, SULLA VERTICALE DI
 PONZA, LIVELLO DI VOLO 240;
 ROMA GOOD MORNING, AZ1751, ON VERTICAL
 PONZA VOR, FLIGHT LEVEL 240

ATC

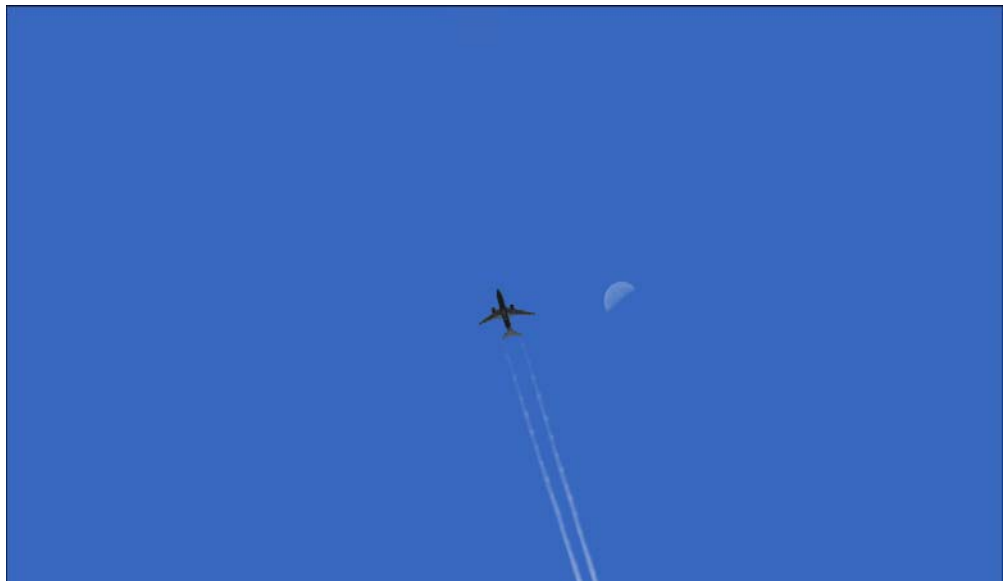
AZ1751, ROMA CENTRO, BUONGIORNO A LEI,
 CONTATTO RADAR, IDENTIFICATO SUL VOR
 DI PONZA, CONTINUI COME DA PIANO DI VOLO
 DEPOSITATO
 AZ1751, ROMA CENTRE, GOODAY, RADAR CONTACT,
 IDENTIFIED PONZA VOR, CONTINUE AS FILED;

PILOTA

CONTINUA COME (DA PIANO DI VOLO) DEPOSITATO
 AZ1751
 CONTINUE AS FILED, AZ1751

Anche stavolta regole e sintassi non hanno avuto eccezioni: l'AZ1751 esordisce in frequenza salutando e dando la sua posizione (verticale e orizzontale); il centro risponde identificando (in realtà servirebbe un altro IDENT ma sul radar del controllore virtuale l'aereo è già stato identificato subito dopo il decollo anche se era un'altra frequenza e un altro ATC) e autorizzando a continuare "come depositato", seguendo cioè il piano di volo coordinato nella CLEARANCE iniziale.

A questo punto poco c'è da fare e da dire. Il volo prosegue il viaggio dentro l'aerovia A1 (si legge ALFA UNO) che lo porterà fino all'ELBA. Il volo non deve riportare nulla di particolare, anche se dovesse seguire l'A1 fino in Inghilterra non dovrebbe riportare continuamente ogni waypoint in attesa di chissà di quali autorizzazioni.



Sarebbe sì soggetto all'HAND OFF con gli altri Centri di Controllo ma solo un emendamento alla CLEARANCE (con un'altra CLEARANCE) sposterebbe il 1751 via dall'A1.

Tuttavia può capitare di dover cambiare livello di volo (prima del punto di inizio discesa pianificato) per diverse cause. Ipotizziamo che l'AZ1751 incontri turbolenze piuttosto violente e persistenti a FL240, lo stesso potrebbe richiedere l'autorizzazione a raggiungere un nuovo livello di volo ed ecco cosa succede:

PILOTA

AZ1751, SE POSSIBILE RICHIEDEREBBE SALITA PER
 NUOVO LIVELLO DI VOLO PER TURBOLENZE
 AZ1751, IF POSSIBLE (WE'RE) REQUESTING AN
 HIGHER LEVEL DUE THE TURBOLANCE

L'ATC fa un rapido calcolo e consiglia un nuovo livello di volo; il calcolo comprende la posizione dell'aereo, del traffico in rotta e delle esigenze dell'aereo stesso. Poniamo il caso che l'AZ1751 abbia da poco passato l'ELBA; ha ancora della strada da fare e nessuno traffico sopra in arrivo in direzione opposta :

ATC

AZ1751, ROGER, SALGA E MANTENGA FL 280
 AZ1751, ROGER, CLIMB AND MAINTAIN FL 280

PILOTA

SALE E MANTIENE FL280, AZ1751
 CLIMB AND MAINTAIN FL280, AZ1751

Questo in caso affermativo, altrimenti il Pilota preferirebbe richiedere qualcosa a suo parere, più conveniente e, invece che confermare, richiede:

PILOTA

AZ1751, E' POSSIBILE SALIRE A FL260?
 AZ1751, IS IT POSSIBLE TO HAVE FL260?

E se non ci sono problemi l'ATC risponde:

ATC

AZ1751, ROGER, AUTORIZZATO SU PER FL260
 AZ1751, ROGER, CLEARED UP TO FL260

PILOTA

SU PER FL260, 1751
 UP TO FL260, 1751

Infine la forma per riportare eventuali turbolenze:

PILOTA

AZ1751 (MODERATE-FORTI) TURBOLENZE
 INCONTRATE TRA LIVELLO DI VOLO 90 E LIVELLO
 DI VOLO 110
 AZ1751 ENCOUNTERED (MODERATE-HEAVY)
 TURBOLANCE BETWEEN FL90 AND FL110

Altro caso di comunicazione in rotta, stavolta più sfortunato, è la dichiarazione dello stato di EMERGENZA, che richiede, il più delle volte, una nuova rotta, la più diretta verso l'aeroporto più vicino;

In altri casi invece, la situazione è ancora più complicata.

In caso di Pirateria a Bordo (HIJACKING) le istruzioni non sono mai molto chiare. Potrebbe capitare di essere costretti a non poter parlare oppure si potrebbe essere costretti a chiedere all'ATC informazioni ambigue (AZ1751 richiederebbe diretto per il grattacielo più vicino) e/o di non facile esecuzione (AZ1751, Roma mi da l'ultimo vento a Piazza di Spagna?)

Durante un HIJACKING poco si può dire in merito alla fonìa; si intuisce quanto le comunicazioni radio non seguano una precisa forma. Ricordiamo che il codice TRANSPONDER in questo caso è 7500.

Potrebbe essere impossibile comunicare alla radio l'EMERGENZA, così come impostare il codice 7500. In questo caso il pilota deve raggiungere una nuova quota, leggermente diversa da quella autorizzata (1000 piedi se sopra FL410, 500 piedi se sotto FL410). Qualora l'ATC non dovesse avere nessuna risposta alle chiamate pur leggendo un codice TRANSPONDER perfettamente

normale, verificando la quota prenderebbe atto dell'HIJACKING.

Poco da dire in caso di EMERGENZA RADIO; non si può parlare punto e basta. Esaminiamo invece da vicino il caso di EMERGENZA più tipico :

PILOTA

AZ1751, DICHIARA EMERGENZA, RICHIEDE VETTORE PER L'AEROPORTO DISPONIBILE PIU' VICINO
 AZ1751, DECLARE AN EMERGENCY, REQUEST VECTOR TO THE CLOSEST AVAILABLE AIRPORT

ATC

AZ1751, ROGER, VIRI A DESTRA PRUA 060 (ZERO SEI ZERO), DIRETTO ROMA FIUMICINO
 AZ1751, ROGER, TURN RIGHT HEADING 060 (ZERO SIX ZERO), VECTOR DIRECT ROMA FIUMICINO;

PILOTA

DESTRA 060, DIRETTO FIUMICINO, AZ1751
 RIGHT 060, DICRECT FIUMICINO, AZ1751

Da notare come l'ATC non si sia perso in chiacchiere ed abbia dato immediatamente una nuova prua al traffico in emergenza. Infatti, in questi casi, si vorrebbero dire e sapere tante cose ma esiste un preciso ordine.

Per prima cosa il pilota deve sapere dove andare. Durante un'emergenza non esiste niente altro che il volo in emergenza, il controllore e l'aeroporto. Tutto il resto si "congela" e l'aeroporto in questione viene chiuso. I velivoli messi in attesa (lontano dalle possibili rotte e/o quote dell'emergenza) o mandati sugli alternati.

Questo perché il traffico in emergenza non deve preoccuparsi di niente altro che non portare le ruote a terra nel più breve tempo possibile nei limiti che l'emergenza impone. Solo dopo che l'aereo ha avuto una sua prua, un aeroporto tutto suo e il traffico allontanato, l'ATC può permettersi il lusso di chiedere:

ATC

AZ1751, ROMA, QUAL E' IL TIPO DI EMERGENZA?
 AZ1751, ROMA, WHAT KIND OF EMERGENCY?

PILOTA

ABBIAMO PERSO UN MOTORE (oppure ENTRAMBI I MOTORI)
 WE LOST ONE ENGINE (or BOTH ENGINES)

Oppure

ABBIAMO PERSO LA PRESSURIZZAZIONE
 WE LOST PRESSURIZATION

Oppure ancora

EMERGENZA MEDICA
 MEDICAL EMERGENCY

Da notare come non ci sia identificativo alla fine, perfettamente scusabile visto che comunque gli altri traffici sono stati o passati a nuova frequenza, o rimangono in

silenzio o comunque sanno di non dover interferire (nel limite del possibile). Comunque se qualcuno dice che ha perso i motori certo non è uno a caso ma è l'AZ1751 in emergenza ed inoltre l'emergenza è un caso speciale e non si spreca-no parole.

Questo tipo di informazione è utile all'ATC per capire cosa l'aeromobile possa fare e cosa no e si regola di conseguenza.

Una emergenza medica significa che l'aereo "sta bene" a differenza di un problema ad un motore o ai controlli di volo. In ogni caso le istruzioni più importanti verranno dal PILOTA stesso che si rende conto, meglio di chiunque altro, delle condizioni stesse dell'aereo.

Lo stesso Pilota continuerà a parlare (nel limite del possibile) chiedendo le autorizzazioni del caso. In genere l'ATC dà delle informazioni di traffico e ricorda la minima radar in quella zona. Questo perché, specie in caso di problemi al velivolo, la condotta di volo non può essere "condizionata" nel senso comune del termine. La discesa è spesso a discrezione visto e considerato che il traffico nei pressi viene comunque dirottato in modo da non creare ulteriori preoccupazioni al Pilota.

In questo caso l'aereo viene da SUD e il controllore "suggerirà" la pista migliore, probabilmente una 34L. Se le condizioni lo permettono le procedure VISUALI (VISUAL) e gli APPROCCI DIRETTI (STRAIGHT IN APPROACH) saranno da preferirsi. Notiamo inoltre come i cambi di frequenza (gli HANDOFF), durante le emergenze, siano sconsigliati.

Di regola il radar (qualunque esso sia) manterrà il contatto fino a prima di passare l'emergenza alla Torre. E' impossibile considerare tutti i casi, ma la regola è che il traffico seguirà una procedura di avvicinamento la più diretta possibile. L'unica nota riguarda la forma con la quale si chiude l'emergenza. Una volta a terra e liberata la pista (si spera senza ulteriori problemi) il pilota riporta:

AZ1751, EMERGENZA CHIUSA (O RIENTRATA)
AZ1751, EMERGENCY SECURED

Si ricorda che tutti i casi di emergenza trattati finora posso verificarsi durante qualsiasi fase del volo e non solo durante la fase in ROTTA, scelta per semplicità.

LA DISCESA



Torniamo ora al volo AZ1751. Lo avevamo lasciato in volo tra PONZA e ELBA a livello di volo 240.

In genere è il Pilota che chiama per sollecitare l'inizio della discesa, ma niente vieta che sia lo stesso Controllore a chiamare per primo.

C'e' da dire che durante il volo ONLINE, così come nella realtà, spesso si ingaggiano vere e proprie battaglie tra PILOTA e ATC in merito alla discesa seppur per motivi diversi.

I Piloti professionisti del volo ONLINE, fedeli alle reali procedure in particolare sui consumi (e ALITALIA non fa eccezione), preferiscono ritardare il più possibile l'inizio della discesa.

I Controllori, al contrario, usano far arrivare i traffici giù piuttosto bassi.

Se è vero che il responsabile ultimo della condotta del velivolo è il COMANDANTE è anche vero che un ATC potrebbe chiedere una discesa prematura per motivi oggettivi, ecco un altro motivo per avere sempre un orecchio alla radio e rendersi conto della situazione circostante.

Mettiamo il caso che sia il pilota a chiamare;

PILOTA
AZ1751, PRONTO A SCENDERE
AZ1751, READY TO DESCENT

ATC
AZ1751, ROGER, SCENDA E MANTENGA FL180
AZ1751, ROGER, DESCENT AND MAINTANIN FL 180

PILOTA
LASCIA 240 PER 180, AZ1751
LEAVING 240 FOR 180, AZ1751

E l'aereo inizia a scendere. Da notare la forma LASCIA-PER; quasi a dire "sono qui e vado lì". La stessa forma può essere sintetizzata come vedremo tra poco e non servirà riportare il raggiungimento della nuova quota a meno che non si voglia sollecitare una ulteriore discesa.

ATC

AZ1751, ROMA, CONTINUI LA DISCESA, SI ASPETTI FL100 SU ELBA VOR

AZ1751, ROMA, CONTINUE DESCENT, EXPECT FL 100 OVER ELBA VOR

PILOTA

LIVELLO DI VOLO 100 SU ELBA, 1751

FLIGHT LEVEL 100 OVER ELBA, 1751

E probabilmente (dipende dalla distanza) un attimo dopo:

ATC

AZ1751, ROMA, CAMBIO FREQUENZA APPROVATA, PER ULTERIORI CONTATTI PISA RADAR FREQUENZA 124.75, ARRIVEDERCI;

AZ1751, ROMA, FREQUENCY CHANGE IS APPROVED, FOR FURTHER INFORMATION CONTACT PISA RADAR FREQUENZA 124.75, GOODAY

PILOTA

CON PISA 124.75, AZ1751, CIAO WITH PISA 124.75, AZ1751 CIAO

Ecco la passata di mano e il nuovo HANDSHAKE probabilmente il più importante. Dall'apertura del piano di volo fin a questo momento l'AZ1751 è stato autorizzato, come abbiamo visto, a parecchie cose. La CLEARANCE INIZIALE tuttavia, prevedeva ELBA come limite.

Ricordiamo ancora una volta che il Pilota non deve mai, durante ognuna delle fasi del volo, ridursi nelle condizioni di non sapere cosa andare a fare. Questo concetto è intuitibile, tuttavia, per quanto riguarda il fatto che le varie autorizzazioni, non dovrebbe mai andarsi ad infilare in una strada cieca.

LA CLEARANCE OCEANICA:

La CLEARANCE OCEANICA è una AUTORIZZAZIONE che viene rilasciata da uno specifico ENTE ATC preposto a questo scopo e va richiesta entro 40 minuti dallo stimato di ingresso nella FIR Oceanica. La CLEARANCE OCEANICA assume un ruolo importantissimo se consideriamo che, durante l'intera traversata oceanica, il traffico non è assistito da un controllo RADAR.

La separazione del traffico sull'oceano è garantita dal coordinamento della C.O. ed il perché si evince dalla CLEARANCE stessa.

La C.O. assegnata dall'ATC contiene il livello di volo, la rotta e la velocità da seguire. Questo per garantire la separazione verticale, orizzontale e longitudinale con gli altri traffici. Vediamo in esempio il coordinamento di una CLEARANCE OCEANICA.

Nel caso specifico prenderemo a titolo di esempio una rotta nel NORD ATLANTICO. La comunicazione avviene solo in inglese:

HAND-SHAKE :**PILOTA**

· Shanwick good morning AZ1571 for the Oceanic clearance.

ATC

· AZ1571, Shanwick, good morning, go ahead.

RICHIESTA :**PILOTA**

· AZ1571, request Oceanic clearance, estimating 56 North 10 West at 1008, request flight level 330, mach .80, able flight level 360, second choice track Charlie.

La Clearance in dettaglio: Come prima informazione il Pilota dà il punto e l'ora stimata di ingresso sulla track, il Livello di volo e la velocità richieste, la quota massima possibile per l'ingresso in track, e l'alternativa possibile in caso che l'ATC decida un eventuale track change. Da notare come anche FL360 sia da considerarsi un'alternativa, qualora l'ATC decida anche per un Livello di Volo diverso da quello scelto (FL330).

CLEARANCE :**ATC**

· AZ1751 is cleared to Toronto via NATB, maintain flight level 350, mach .80

Il 1751 è autorizzato a Toronto (il limite della C.O.), seguendo la NAT BRAVO (da notare come nella richiesta il 1751 abbia specificato di volere la NAT BRAVO segnalando, invece del nome stesso, le coordinate del punto di ingresso). FL350 e velocità mach .80 (decimal eight zero) da mantenere.

PILOTA

· AZ1751 is cleared to Toronto via track B 283 from 56 North 10 West, maintain flight level 350, mach .80.

Nella ripetizione il traffico aggiunge solo il TMI che identifica in messaggio NAT di cui dispone il 1751; in alternativa si possono ripetere i punti uno ad uno. Fatto ciò il 1751 procede verso l'ingresso alla track, per poi continuare il volo seguendo le istruzioni della C.O.

Durante il volo sull'oceano il traffico è tenuto a riportare il passaggio su tutti i punti della track, oltre ad eventuali punti cui era stata fatta richiesta di riportare; in questa maniera l'ATC può confermare che le separazioni non si siano ridotte durante il volo. La forma del messaggio è standard:

PILOTA

· position, AZ1751, 57 North 10 West at 1200, flight level 330, estimating 57 North 20 West at 1240, 56 North 30 West next;

da notare che, come prima cosa, il 1751 specifica che tipo di messaggio sta andando a fare, prima ancora di usare il proprio identificativo. In questo caso il tipo di messaggio (POSITION) è un RIPORTO DI POSIZIONE. Qualora si dovessero riportare dei CAMBIAMENTI sullo STIMATO allora la forma sarebbe:

· REVISED ESTIMATE, AZ1751 e il punto col nuovo stimato

qualora ancora si volesse salire di livello la forma sarebbe:

· REQUEST CLEARANCE, AZ1751, request FL350.