I - Le normative sono materia vivente e come tutte le materie viventi tendono a cambiare e a modificarsi, a volte, in maniera parossistica. Al punto che può anche capitare che i cambiamenti siano talmente contraddittori che basta aspettare l'aggiornamento successivo per ritrovarsi al punto di partenza.

Oppure succede che un cambiamento **regionale** diventi in breve tempo lo standard di riferimento senza che ci sia stato un passaggio formale di riconoscimento o disconoscimento da parte dell'Autorità Regolatrice (ICAO).

Se poi la materia è una di quelle minori come viene spesso considerata la fraseologia... allora è facile ritrovarsi in frequenza e sentire neologismi, technique e un utilizzo della fonìa non standard.

Per un pilota... **standard** significa che si può rintracciare nella documentazione tecnica e che si deve ritrovare uguale in ogni aeroporto, aerovia o continente.

d **Standard** inteso come modello conforme a un modello linguistico, rispondente a norme prestabilite e condivise cioè **u**
guale per tutti e dappertutto

Ad un osservatore attento non sarà sfuggito il fatto che sempre più spesso sulle frequenze di Torre si ricevono "autorizzazioni condizionali" all'allineamento **dietro** ma anche autorizzazioni all'allineamento **dopo** o un mix delle due fattispecie.

sempre behind

Line up and wait BEHIND departing A320, line up and wait BEHIND

Line up and wait BEHIND landing A320, line up and wait BEHIND

sempre after

Line up and wait AFTER departing A320, line up and wait AFTER

Line up and wait AFTER landing A320, line up and wait AFTER

behind o after a seconda che il traffico precedente sia in atterraggio o in decollo

Line up and wait BEHIND landing A320, line up and wait BEHIND

Line up and wait AFTER departing A320, line up and wait AFTER

Molti si saranno chiesti se e quali modifiche sono nel frattempo intervenute o se invece trattasi più semplicemente di neologismi. Finendo come spesso accade col modificare i propri comportamenti in una sorta di modellamento ad un nuovo standard di comunicazione adattivo e ad una modalità di apprendimento informale e subliminale. Di qui la spinta a prendere in mano i libri e cercare di mettere nero su bianco una risposta alla domanda:

“Line Up After o Line Up Behind”?

Per quanto riguarda l'Italia, non ci sono dubbi: il Manuale ENAV MO-ATS parla chiarissimo.

5.5.5.2 AUTORIZZAZIONI CONDIZIONALI

(...omissis....)

5.5.5.2.3 Un'autorizzazione condizionale deve contenere, nell'ordine: a) nominativo di chiamata; b) condizione; c) autorizzazione; d) breve reiterazione della condizione.

5.5.5.2.4 Ad eccezione di quanto previsto al successivo para. 5.5.5.2.5, deve essere utilizzato il termine BEHIND in tutte le autorizzazioni condizionali che comportano azioni successive al passaggio dell'aeromobile, o veicolo, che le motiva. Esempio: AZA 941, BEHIND MD80 ON SHORT FINAL LINE UP BEHIND.

(...omissis....)

5.5.5.2.5 Deve essere utilizzato il termine AFTER in tutte le autorizzazioni condizionali che comportano azioni successive al decollo dell'aeromobile che motiva la condizione. Esempio: AZA 941, AFTER DEPARTING MD80 LINE UP AFTER.

In maniera del tutto simile, si esprime l'ENAC nelle sue Linee Guida di Fraseologia Aeronautica (2015/002-ATM). E a onor del vero, coerentemente e correttamente, anche la totalità dei Controllori di Volo che operano sul territorio nazionale, in particolar modo quelli di Roma Fiumicino.

I dubbi, ci vengono se invece consultiamo l'inglese *Radiotelephony Manual CAP 413 - Chapter 4: Aerodrome Phraseology*

(...omissis....)

4-34. Conditional clearances are only to be provided subject to conditions specified by the relevant authority. Military controllers do not apply conditional clearances. Conditional phrases will not be used for movements affecting the active runway(s), except when the aircraft or vehicles concerned are seen by the controller and pilot. Conditional clearances are to relate to one movement only and, in the case of landing traffic, this must be the first aircraft on approach. A conditional instruction shall be given as follows: 1. call sign; 2. the condition; 3. identification of subject of the condition; 4. the clearance; 5. reiteration of the condition.

BIGJET 347, behind the landing DC9, line up Runway 26 behind
Behind the landing DC9, line up Runway 26 behind, BIGJET 347
BIGJET 347, behind the departing DC9, line up Runway 26 behind
Behind the departing DC9, line up Runway 26 behind, BIGJET 347

Non c'è traccia dell'AFTER.

La diversità di pensiero trova ulteriori conferme nell'assenza di differenze rispetto alla fraseologia Standard ICAO che altrimenti sarebbe riportata nella famosa *Appendix 1 - UK Differences to ICAO Radiotelephony Procedures*

Line Up... Behind or After? - I

Scritto da Jean Paul Nanut

, quello per intederci dove è riportato che "

...FLIGHT LEVEL ONE ZERO ZERO (ICAO) is not used in the UK. In the UK flight levels ending in hundreds are transmitted as HUNDRED e.g. FLIGHT LEVEL ONE HUNDRED"

. (

[continua](#)

)

(21 agosto 2017)