

APB0001	Quando, un pilota in procedura strumentale potrebbe ricevere un EAT (Expect Approach Time) ?	a) Quando deve aspettarsi una ulteriore autorizzazione, dopo la quale lascerà l'holding	b) Quando deve effettuare una attesa su un punto dove non esiste una holding pubblicata	c) Quando l'ingresso in holding presuppone una attesa al fine di iniziare una procedura strumentale	d) Quando stabilito dal controllore ATC, in base al traffico presente sull'area di attesa.	c
APB0002	I punti e/o i FIX che delineano una procedura di avvicinamento strumentale sono:	a) Fix di rotta – IAF – IF – FAF – MAP	b) Fix di rotta – IAF – IF – FAF – MAA	c) Fix di rotta – IAF – MAP	d) Fix di rotta – IAF – IF – FAF – MAP – RAP.	a
APB0003	Il DME indica:	a) La slant range dell'aeromobile dalla stazione in NM	b) La distanza della stazione dall'aeromobile riferita al suolo	c) La distanza dell'aeromobile dalla stazione entro un raggio di 100 NM	d) Indica esclusivamente il passaggio della stazione.	a
APB0004	La MEA/MEL oltre a garantire la separazione dagli ostacoli in rotta, garantisce anche:	a) La ricezione dei segnali di radionavigazione da almeno uno dei due ILS che delineano la rotta ATS	b) La ricezione dei segnali radar da almeno uno dei due centri ATC che controllano la rotta ATS	c) La ricezione dei segnali di radionavigazione da almeno uno dei due VOR che delineano la rotta ATS	d) La ricezione dei segnali di radionavigazione da almeno uno dei due NDB che delineano la rotta ATS.	c
APB0005	Il COP (change over point) è quel punto di una rotta ATS in cui:	a) Si deve cambiare la frequenza dal VOR in coda al VOR in prua al fine di avere sempre un segnale attendibile	b) Si deve cambiare la frequenza dal NDB in coda al VOR in prua al fine di avere sempre un segnale attendibile	c) Non si deve cambiare la frequenza dal VOR in coda con il VOR in prua ma solo la radiale	d) Si deve cambiare la frequenza dal VOR in coda all'ILS in prua per eseguire una procedura di avvicinamento di precisione.	a
APB0006	MRA (minimum reception altitude). L'altitudine minima di ricezione è una quota che non ha funzioni di separazione dagli ostacoli ma:	a) Assicura la separazione tra aeromobili che volano in IFR su terreni montuosi	b) Garantisce la copertura radar ai voli IFR che operano in uno spazio aereo controllato	c) Garantisce la separazione dagli ostacoli come la MEA e assicura la ricezione della radiale VOR che costituisce l'asse dell'aerovia	d) Assicura la ricezione adeguata dei segnali di radionavigazione che costituiscono una intersezione, quindi un punto significativo, e viene specificata solo se maggiore della MEA.	d
APB0007	Quando il pilota, su richiesta del controllore radar, preme il pulsante IDENT con cui viene emesso l'impulso di identificazione, sullo schermo radar la traccia è messa in particolare evidenza per un periodo variabile:	a) Tra 10 e 40 secondi	b) Tra 15 e 30 secondi	c) Tra 20 e 30 secondi	d) Tra 5 e 15 secondi.	b
APB0008	Un aeromobile che sta eseguendo una procedura di avvicinamento strumentale, si considera stabilizzato sulla rotta inbound quando:	a) Il CDI è scostato di 3 dot o più sulla rotta inbound e si trova entro +/- 10° del rilevamento desiderato sull'ADF	b) Il CDI è scostato di 3/2 di scala o meno sulla rotta outbound e si trova entro +/- 15° del rilevamento desiderato sul VOR	c) Il CDI dell'ILS è scostato di 3/4 di scala o più sulla rotta inbound	d) Il CDI è scostato di 1/2 scala o meno sulla rotta inbound e si trova entro +/- 5° del rilevamento desiderato sull'ADF.	d

APB0009	Gli avvicinamenti SRA (Surveillance Radar Approach) sono gli avvicinamenti radar di non precisione, conosciuti anche come ASR (Airport Surveillance Radar) e SRE (Surveillance Radar Element). Sono particolarmente utili in situazioni di avaria agli strumenti di radionavigazione e in certi tipi di emergenza. Questi tipi di radar di solito permettono la discesa fino a MDH comprese:	a) Tra i 500 e 800 ft con visibilità di circa 4.000 mt	b) Tra i 300 e 800 ft con visibilità di circa 1.000 mt	c) Tra i 1.000 e 1.500 ft con visibilità di circa 3.000 mt	d) Tra i 300 e 800 ft con visibilità di circa 3.000 mt.	b
APB0010	La classe del rilevamento, stabilita in funzione della precisione delle osservazioni, ha una classifica che per la Classe B prevede un'approssimazione di:	a) +/- 2°	b) +/- 5°	c) +/- 10°	d) +/- 5,5°.	b
APB0011	Per TORA (TAKE- OFF RUN AVAILABLE) si intende:	a) La lunghezza di pista dichiarata disponibile ed idonea per la corsa a terra di un aeromobile in decollo	b) La lunghezza della corsa di decollo di un aeromobile	c) La lunghezza della corsa di decollo, più la lunghezza della CWY se esistente	d) La lunghezza della corsa di decollo più la lunghezza della SWY e della CWY se esistenti.	a
APB0012	Le RUNWAY THRESHOLD IDENTIFICATION LIGHTS, sono:	a) Luci lampeggianti di colore verde	b) Luci lampeggianti di colore giallo	c) Luci fisse o luci lampeggianti di colore verde	d) Luci lampeggianti di colore bianco.	d
APB0013	Su molti aeroporti circondati da illuminazione urbana, per consentire di identificare con certezza il punto di inizio di una pista, alle estremità delle Threshold Lights vengono installate le REIL che sono costituite da:	a) Due luci bianche lampeggianti sincronizzate	b) Due luci arancioni lampeggianti sincronizzate	c) Due luci bianche fisse	d) Due luci rosse lampeggianti sincronizzate.	a
APB0014	Volando da una zona calda ad una fredda, a parità di indicazioni dell'altimetro, la quota vera:	a) Rimane costante	b) Aumenta	c) Diminuisce	d) Rimane costante solo se l'air data computer manda il segnale per la relativa correzione.	c
APB0015	Nel calcolare la Rm, conoscendo la Rv, la declinazione è:	a) Sottratta se est, sommata se ovest	b) Sommata se est, sottratta se ovest	c) Sottratta se nord	d) Sommata se ovest e sottratta se sud.	a
APB0016	L'angolo di rotta vera è:	a) L'angolo formato tra il meridiano geografico passante per il velivolo e l'asse longitudinale di questo	b) L'angolo al centro sotteso da un arco di lunghezza uguale al raggio	c) L'angolo formato dal meridiano geografico con la traccia sul piano orizzontale del cammino	d) L'angolo formato tra il parallelo geografico del luogo e la traccia del cammino percorso dal velivolo.	c
APB0017	Le linee isogone sono:	a) Le linee tratteggiate che sulle carte uniscono tutti i punti di uguale deviazione magnetica	b) Le linee tratteggiate che uniscono tutti i punti di uguale declinazione magnetica	c) Chiamate anche linee agone ed uniscono punti di uguale pressione	d) Nessuna delle precedenti risposte è corretta.	b
APB0018	Si dice che l'aria, nei moti verticali dell'atmosfera, sale per:	a) L'azione meccanica	b) Surriscaldamento	c) Convezione forzata	d) Convezione libera o forzata.	d

APB0019	La superficie che separa la zona di divergenza dalla zona di convergenza viene in genere disegnata sulle carte del tempo con una linea tratteggiata, spesso chiamata:	a) Linea di groppo	b) Linea di stabilità	c) Linea di subsidenza	d) Linea di instabilità.	d
APB0020	La sommità della nube temporalesca assume la caratteristica forma di incudine durante lo stadio di:	a) Maturazione	b) Dissolvimento	c) Formazione	d) Accumulazione.	b
APB0021	Il dispositivo usato per ottenere la portata visuale di pista è il:	a) Litotrasmissometro	b) Trasmissometro	c) Idrotrasmissometro	d) Oscurometro.	b
APB0022	Le raffiche di vento sono una delle cause di quel fenomeno insidioso conosciuto come:	a) CAT	b) Wind shear	c) Jet core	d) Isotaca.	b
APB0023	Dal punto di vista termodinamico le masse d'aria vengono classificate in:	a) Fredde a equilibrio instabile e calde a equilibrio stabile	b) Fredde a equilibrio stabile e calde a equilibrio instabile	c) Temperate e continentali	d) Temperate, tropicali, equatoriali.	a
APB0024	Quando il fronte freddo raggiunge il fronte caldo, i due fronti si fondono, danno origine ad un:	a) Onda frontale	b) Fronte stazionario	c) Fronte occluso	d) Onda ciclonica.	c
APB0025	I fronti freddi, molto attivi e veloci, sono spesso preceduti da una linea di temporali violentissimi conosciuta come:	a) Linea frontale	b) Linea di groppo	c) Linea occlusa	d) Linea temporalesca.	b
APB0026	L'incarico di Ufficiale Sicurezza Volo di Reparto:	a) Viene disposto su nomina dal Comandante di Reparto Aereo	b) Ha durata di 1 anno solare, rinnovabile senza limitazioni	c) Costituisce oggetto di variazione matricolare e di valutazione caratteristica	d) Tutte le risposte sono esatte.	d
APB0027	Il Consiglio Sicurezza Volo si riunisce:	a) Con cadenza annuale.	b) Con cadenza trimestrale.	c) Con cadenza semestrale.	d) Quando viene convocato dall'Ufficiale SV di Reparto.	b
APB0028	L'Ufficio S.V. del Centro di Aviazione ha incarico di:	a) Diffondere la cultura SV all'interno del Corpo, raccogliere e analizzare le segnalazioni SV di tutti i Reparti di volo, raccogliere e analizzare l'attività di volo dei Reparti di volo.	b) Collezionare tutti gli inconvenienti di volo e inoltrarli all'I.S.V. dell'A.M.I.	c) Monitorare l'attività di volo di tutti i piloti per individuare flessioni nell'attività di volo, probabile indice di un decadimento del livello addestrativo e delle capacità operative.	d) Tutte le risposte sono esatte.	a
APB0029	Chi prende la decisione sul rischio ?	a) Il capo equipaggio sempre e comunque.	b) Il Comandante del Reparto di volo.	c) L'Ufficiale SV.	d) Il pilota.	b
APB0030	La matrice di rischio/controllo:	a) È uno strumento per capire chi è più a rischio tra i piloti del reparto.	b) Non serve perché non copre tutte le criticità del mio reparto.	c) Serve a far riflettere tutti gli attori sul rischio connesso con l'attività di volo.	d) Nessuna delle risposte è corretta.	c

APB0031	Lo scopo dei sopralluoghi S.V. è:	a) Controllare ai fini SV le operazioni giornaliere.	b) Controllare in un'ottica più ampia (di controllo, educazione, collaborazione, suggerimento), al fine di perseguire obiettivi di prevenzione.	c) Evidenziare le carenze.	d) Punire i colpevoli.	b
APB0032	Il programma di prevenzione incidenti:	a) E' preparato dall'Ufficiale SV, firmato dal Comandante e ha validità 1 anno.	b) E' prerogativa del Comandante del Reparto di volo.	c) E' valido sempre per quel Reparto di volo.	d) Nessuna risposta è giusta.	a
APB0033	L'“Operational Risk Management” è uno strumento che deve essere utilizzato dai Comandanti dei reparti aeronavali ai vari livelli e definisce due diversi piani di implementazione:	a) O.R.M. a livello addestrativo e a livello operativo	b) O.R.M. a livello preventivo e a livello repressivo	c) O.R.M. a livello manutentivo e a livello di operazioni di volo	d) O.R.M. a livello strategico e a livello tattico	d
APB0034	Un pilota di elicottero, capo equipaggio esperto, è colui che, dall'abilitazione, ha maturato:	a) 1000 ore di volo	b) 600 ore di volo	c) 400 ore di volo	d) L'esperienza congrua a discrezione del Comandante del reparto di volo	c
APB0035	La scheda addestrativa individuale, è redatta a cura del Comandante del reparto di volo, e viene inoltrata al Centro di Aviazione con cadenza:	a) Mensile	b) Semestrale	c) Annuale	d) Quando vi è necessità di aggiornamenti, ad es. in caso di nuove abilitazioni.	b
APB0036	Il pilota in possesso di abilitazione al pilotaggio su più aeromobili, mantiene la capacità operativa, al massimo, su:	a) 2 linee di volo tra quelle in dotazione al reparto di volo	b) Le linee volo sulle quali risulta essere allenato ed addestrato	c) 2 linee di volo anche se non in dotazione al reparto di volo di appartenenza	d) Non esistono limitazioni	a
APB0037	Per lo svolgimento del programma teorico dei corsi per il conseguimento delle abilitazioni e qualificazioni, gli insegnanti delle materie teoriche devono:	a) Essere Ufficiali	b) Aver frequentato il corso di “Metodologia didattica”	c) Possedere la qualifica di pilota/capo equipaggio esperto	d) Essere in possesso di abilitazione “pronto all'Impiego”	d
APB0038	La “prontezza all'impiego” si può differenziare in:	a) Mare, Montagna, Nazionale, Internazionale, S.A.R.	b) Mare, Montagna, Internazionale, NVG, S.A.R.	c) Mare, Montagna, IFR, S.A.R., Notturna	d) Mare, Montagna, Internazionale, Notturna, S.A.R.	a
APB0039	Per il mantenimento della capacità operativa, un pilota di elicottero che ha all'attivo più di 3000 ore di volo, dovrà svolgere annualmente:	a) Almeno 100 ore di volo	b) Almeno 110 ore di volo	c) Almeno 120 ore di volo	d) Almeno 80 ore di volo.	d
APB0040	Il Comandante del reparto di volo, mantiene la prontezza all'impiego, indifferentemente dalla sua esperienza di volo, se svolge annualmente:	a) Almeno 20 ore di volo	b) Almeno 80 ore di volo	c) Almeno 60 ore di volo	d) Almeno 100 ore di volo	c

APB0041	Il mantenimento dell'abilitazione di Istruttore è sottoposto al vincolo di effettuazione di attività di volo semestrale, con mansioni di istruttore a bordo, di almeno:	a) 12 ore	b) 6 ore	c) 24 ore	d) 80 ore	c
APB0042	Il pilota Istruttore di Specialità inserito nel Team di Standardizzazione deve soddisfare I seguenti requisiti:	a) Abilitato pronto all'impiego da almeno 5 anni	b) La precedente risposta + Istruttore da almeno 2 anni	c) La precedente risposta + avere all'attivo almeno 2000 ore di volo	d) La precedente risposta + avere riconosciuta preparazione tecnico-professionale approfondita e vasta	a
APB0043	Un pilota “non aggiornato”, perde la carta strumentale in possesso, perché:	a) ha interrotto l'attività di volo da più di un anno	b) ha interrotto l'attività di volo da 6 mesi	c) ha interrotto l'attività di volo da più di 90 giorni	d) non ha completato la standardizzazione	c
APB0044	Viene considerato “non allenato” il pilota, che non vola sull'aeromobile:	a) Da 30 a 45 giorni	b) Da 45 a 90 giorni	c) Da 30 giorni a 6 mesi	d) Da 45 giorni ad un anno	b
APB0045	La Carta strumentale viene rilasciata:	a) Sugli aeromobili sui quali si ha l'abilitazione, se certificati IFR	b) Sugli aeromobili sui quali si effettua attività di volo strumentale	c) Solo su un aeromobile, eventualmente estesa su altri	d) Le risposte A e B sono esatte	c
APB0046	Se sono in possesso di carta strumentale su AB412, posso estendere la validità della stessa carta su quali mezzi?	a) Su A109 AII e su A109N	b) Su AW139 e su A109 AII	c) Su A109N e su AW139	d) La carta strumentale vale solo sul mezzo sul quale viene rilasciata	a
APB0047	Per effettuare attività di volo IFR, l'aeromobile deve essere certificato IFR:	a) Si	b) No, se a bordo ho un GPS cartografico	c) No, basta che il pilota sia in possesso della CS	d) No, se all'interno del CTR/ATZ chiede di effettuare una procedura strumentale mantenendo condizioni VMC	a
APB0048	I requisiti (ore, procedure) per il rinnovo della carta strumentale:	a) Valgono per ogni aeromobile sul quale posseggo abilitazioni strumentali	b) Sono relativi all'attività di volo complessiva svolta anche con più aeromobili	c) Sono relativi all'attività di volo svolta unicamente con il velivolo sul quale la carta è rilasciata	d) Nessuna delle risposte è corretta	a
APB0049	Ai fini del rinnovo della carta strumentale, le ore di volo strumentali richieste:	a) Si riferiscono alla sola attività IFR (piano di volo IFR, inserimento IFR)	b) Sono la somma delle ore IFR ma possono valere anche le ore di VFR/N	c) Possono essere anche ore di IMC simulato	d) Sono riferite ad attività IMC reale e simulata	a
APB0050	Le procedure PAR minime ai fini del rilascio o rinnovo semestrale della CS:	a) Sono obbligatorie	b) Possono essere simulate	c) Possono essere sostituite da altrettante procedure VOR	d) Possono essere sostituite da altrettante procedure ILS	d
APB0051	Le luci di navigazione, vanno accese fra il tramonto ed il sorgere del sole, il colore e il settore di visibilità sono:	a) Luce rossa per il pattino SX con un settore di visibilità di 140°.Luce verde per il pattino DX con un settore di visibilità di 110°.Luce bianca di coda con un settore di visibilità di 110°	b) Luce rossa per il pattino SX con un settore di visibilità di 110°.Luce bianca per il pattino DX con un settore di visibilità di 110°.Luce verde di coda con un settore di visibilità di 140°	c) Luce verde per il pattino DX con un settore di visibilità di 110°.Luce rossa per il pattino SX con un settore di visibilità di 110°.Luce bianca di coda con un settore di visibilità di 140°	d) Nessuna delle risposte è esatta, perché la luce di coda è ad intermittenza	c

APB0052	Le lettere che identificano le zone soggette a restrizioni sono:	a) P vietato, D pericoloso, R regolamentate	b) P pericoloso, V vietate, R regolamentate	c) P pericoloso, D vietate, R regolamentate	d) P permeabile, D didattiche, R ristrette	a
APB0053	Gli aeromobili in volo VFR sono soggetti ad una "entry clearance" quando, provenendo da spazi aerei di classe F o G, intendano operare entro spazi aerei di classe:	a) B, C, D, E	b) B, C, D	c) B, C	d) C, D, F	b
APB0054	"L'AREA DI MOVIMENTO" è costituita dalle seguenti porzioni dell'area aeroportuale:	a) Piazzali di parcheggio	b) Raccordi di rullaggio	c) Luoghi di attesa e transito per i passeggeri	d) Piste, raccordi di rullaggio e piazzali	d
APB0055	Gli enti ATC (air traffic control) forniscono il servizio di controllo emanando:	a) Autorizzazioni di traffico o clearance	b) Informazioni di traffico	c) Limiti di autorizzazioni	d) Nessuna risposta è corretta	a
APB0056	Salvo diversa disposizione della competente autorità ATS o in conformità ad una specifica autorizzazione ATC, i voli VFR in crociera dovranno operare nei livelli di volo appropriati alla rotta (tabella dei livelli di crociera ICAO), quando effettuati:	a) Al di sopra di 25000 ft	b) Al di sopra di 3000 ft, o 1000 ft AGL (quale più alto), dal suolo o dall'acqua	c) Al di sopra di 1000 ft AGL (2000 ft AGL in montagna)	d) Nessuna risposta è corretta	b
APB0057	L'espressione "periodo estivo" indica quella parte dell'anno nella quale è in vigore:	a) l'ora legale. L'altra parte dell'anno è denominata "periodo invernale"	b) l'ora solare. L'altra parte dell'anno è denominata "periodo invernale"	c) l'ora legale. L'altra parte dell'anno è denominata "periodo bianco"	d) l'ora solare. L'altra parte dell'anno è denominata "ora legale"	a
APB0058	Il segnale luminoso rosso fisso, emanato dalla TWR all'aeromobile in volo, significa:	a) Che deve dare precedenza ad altro aeromobile e di rimanere in circuito	b) Che deve riattaccare e presentarsi all'atterraggio	c) Che l'aeroporto è chiuso al traffico	d) Che è vietato atterrare	a
APB0059	Per il volo VFR, al di sopra di 3000 ft AGL, i livelli di volo e le relative rotte sono:	a) Rotta magnetica da 090° a 269° incluso: pari più 500	b) Rotta vera da 090° a 269° incluso: dispari più 500	c) Rotta magnetica da 270° a 089° incluso: pari più 500	d) Rotta vera da 270° a 089° incluso: dispari più 500	c
APB0060	Durante operazioni di evacuazione conseguenti a disastri naturali, o eventi di particolare gravità e urgenti missioni di soccorso gli aeromobili di Stato, possono atterrare e decollare, fuori dagli aerodromi senza il consenso del proprietario del luogo:	a) Sì. Sempre	b) No. Mai	c) Sì, se elicotteri	d) Possono solo atterrare	c
APB0061	Il livello di transizione è:	a) Il livello di volo più basso disponibile per l'impiego sopra l'altitudine di transizione	b) Il livello al quale o sotto il quale la posizione verticale di un aeromobile è controllata con riferimenti a 1013.2 mb	c) Il livello di volo più basso al quale o sopra il quale la posizione verticale di un aeromobile è controllata con riferimento a 1013.2 mb	d) Il livello sotto il quale l'altezza di un aeromobile è controllata con riferimento a 1013.2 mb	c
APB0062	Nella compilazione del piano di volo, le lettere che si usano per indicare la categoria della turbolenza di scia (campo n. 9) sono:	a) H pesante, M media, L leggera	b) A pesante, B media, C leggera	c) P pesante, M media, L leggera	d) C pesante, B media, A leggera	a

APB0063	I voli OAT, di ordine/sicurezza pubblica e protezione civile condotti per specifiche esigenze di pronto intervento sono:	a) dichiarati dal pilota facendo seguire al nominativo radio di chiamata l'identificativo "Buster Air Traffic" (BAT)	b) pianificati secondo l'ordine di volo giornaliero	c) eseguiti su richiesta formale della Prefettura o della Questura	d) Programmati entro le ore 24,00 del giorno precedente e comunicati al SCCAM entro le ore 07,00 UTC del giorno interessato	a
APB0064	Un volo VFR condotto entro uno spazio aereo di classe E con una rotta di 030° dovrà mantenere il livello:	a) FL 85	b) FL 95	c) FL 75 a meno di diversa autorizzazione dell'ente di controllo	d) FL 80	a
APB0065	La classificazione dello spazio aereo sopra ogni nazione:	a) non prevede la suddivisione	b) prevede la suddivisione in spazi aerei più piccoli senza limiti ben definiti	c) prevede la suddivisione in spazi aerei più piccoli, individuati dei limiti sia territoriali che altimetrici	d) prevede la suddivisione in spazi aerei più piccoli, individuati solo dei limiti territoriali.	c
APB0066	Cosa ha un effetto diretto sullo spazio aereo e sulle visibilità necessarie per svolgere determinate manovre quali discese, salite, manovre di inversione, procedure di attesa, Mancati avvicinamenti con virata, correzioni dell'allineamento finale ? :	a) la velocità degli aeromobili ed in generale le loro prestazioni	b) la prontezza e l'allenamento del pilota nonché l'addestramento al quale è stato sottoposto	c) la conformazione del "parabrezza", poiché può ridurre notevolmente la visibilità del pilota ai comandi	d) esclusivamente la categoria dell'aeromobile, proporzionalmente alla massa ed alla superficie frontale	a
APB0067	Per gli avvicinamenti strumentali, gli aeromobili sono stati suddivisi in cinque differenti categorie. Quale metodo di calcolo si applica agli elicotteri?	a) lo stesso metodo ma il coefficiente dovrà essere 1,5	b) non si applica agli elicotteri	c) lo stesso metodo ma la velocità di riferimento dovrà essere quella di M.A.O.	d) Il metodo percentuale (Hannemann)	b
APB0068	DEFINIZIONE DI "INCONVENIENTE" (Decreto Legislativo del 25 Febbraio 1999 n° 66):	a) "Inconveniente" è un qualsiasi evento, associato all'impiego di un aeromobile, che pregiudichi o possa pregiudicare la sicurezza delle operazioni	b) "Inconveniente" è un evento, compreso l'incidente, associato all'impiego di un aeromobile, che pregiudichi o possa pregiudicare la sicurezza delle operazioni	c) "Inconveniente" è un qualsiasi evento, diverso dall'incidente, associato al possesso di un aeromobile, che pregiudichi o possa pregiudicare la sicurezza delle operazioni	d) "Inconveniente" è un evento, diverso dall'incidente, associato all'impiego di un aeromobile, che pregiudichi o possa pregiudicare la sicurezza delle operazioni	d
APB0069	I Servizi del Traffico Aereo sono forniti in lingua:	a) Indifferentemente inglese o italiano	b) Inglese. La lingua italiana sarà usata soltanto con i piloti italiani quando si riscontra l'impossibilità di un sicuro e positivo scambio delle comunicazioni	c) Italiana. La lingua inglese sarà usata soltanto con I piloti italiani quando si riscontra la possibilità di un sicuro e positivo scambio delle comunicazioni	d) Qualsiasi lingua europea	b