

GUIDA GRATUITA

LA FRASEOLOGIA SENZA ERRORI

5 Comunicazioni Indispensabili
per volare in sicurezza

5 COMUNICAZIONI
ESSENZIALI

Perchè queste 5 comunicazioni?

Durante la mia carriera di controllore del traffico aereo, ho analizzato centinaia di comunicazioni radio e individuato i 5 momenti critici dove gli errori sono più frequenti e possono compromettere la sicurezza. Queste comunicazioni rappresentano il 70% delle interazioni che avrai con la torre di controllo durante un volo standard.

↳ DATO CHIAVE

Queste 5 comunicazioni rappresentano il 70% delle tue interazioni radio durante un volo standard. Padroneggiare e avrai già la sicurezza necessaria per volare con professionalità!

Padroneggiare queste 5 frasi significa:

- Volare con maggiore sicurezza e consapevolezza
- Ridurre lo stress in cabina di pilotaggio
- Comunicare con professionalità e chiarezza
- Evitare incomprensioni potenzialmente pericolose
- Guadagnare fiducia nelle tue capacità di pilota

Ogni comunicazione in questa guida include:

- ✓ Il momento esatto in cui usarla
- ✓ La fraseologia standard ICAO corretta
- ✓ Gli errori più comuni da evitare
- ✓ Suggerimenti pratici per la radio

Questa guida ti darà le basi solide per comunicare in modo efficace. Per approfondire ogni fase del volo, consulta il corso completo di fraseologia aeronautica.

Buon volo e buone comunicazioni!

MESSA IN MOTO E CLEARANCE

Start-up & Clearance

01

QUANDO USARLA

L'aereo è al parcheggio. Il pilota chiede il permesso di accendere i motori e riceve l'autorizzazione per la rotta (specialmente per voli IFR).

ERRORI COMUNI

- Non ripetere (read-back) il transponder code
- Dimenticare di specificare il tipo di aeromobile
- Confondere la procedura nella ripetizione

SUGGERIMENTO PRO

Prepara una checklist con tutti i dati prima di chiamare: posizione, ATIS, destinazione, tipo aeromobile. Ti farà risparmiare tempo e stress!

CONTESTO

L'aereo è parcheggiato al piazzale. Prima di poter avviare i motori e iniziare la procedura di partenza, il pilota deve:

1. Ottenere il permesso per la messa in moto
2. Ricevere l'autorizzazione IFR (clearance) con la rotta assegnata
3. Annotare il codice transponder e livello di volo

Negli aeroporti più grandi questa chiamata avviene sulla frequenza "Delivery" in altri casi direttamente con la Torre, per essere sicuri controllate sugli AIP.

 PILOTA

Zurich Delivery, AeroSachs 237,
Airbus A320, stand B41,
information Charlie,
request IFR clearance
Milan Linate.

 PILOTA

Cleared to Milan Linate (LIML)
via VEBIT4W, Runway 28,
climb 5000 ft, squawk 5432,
AeroSachs 237..

 TORRE

AeroSachs 237, Zurich Delivery,
cleared to Milan Linate,
via VEBIT4W Runway 28,
climb 5000 ft, squawk 5432.

 TORRE

AeroSachs 237, readback correct.

BREAKDOWN - Anatomia della frase

Elementi della chiamata iniziale:

"Zurich Delivery" → Chi stai chiamando (ente ATC competente)

"AeroSachs 237" → Il tuo callsign (indicativo di chiamata)

"Airbus A320" → Tipo di aeromobile

"stand B42" → La tua posizione attuale al parcheggio

"information Charlie" → Lettera ATIS che hai ricevuto

"IFR clearance Milan Linate" → Cosa stai richiedendo

Elementi della clearance (autorizzazione):

"cleared to Milan Linate" → Destinazione autorizzata

"via VEBIT4W Runway 28" → Rotte e pista assegnata (SID)

"climb 5000 ft" → Quota iniziale autorizzata

"squawk 5432" → Codice transponder assegnato

RULLAGGIO

Taxi

02

QUANDO USARLA

L'aereo ha i motori accesi ed è pronto a muoversi. Il pilota chiede il permesso di rullare dal parcheggio al punto attesa della pista (o viceversa dopo l'atterraggio).

ERRORI COMUNI

- Non ripetere (read-back) l'istruzione "hold short of runway" (fermati prima della pista)
- Confondere le designazioni delle taxiway (Alpha, Bravo, Charlie...)
- Dimenticare di ripetere il QNH ricevuto
- Attraversare la linea di attesa pista senza autorizzazione esplicita

SUGGERIMENTO PRO

Annota su carta le taxiway da seguire mentre ricevi l'istruzione. Durante il rullaggio, incrocia ogni taxiway man mano che la percorri. Questo ti aiuta a non perderti e a mantenere la situational awareness!

CONTESTO

L'aereo deve muoversi dal parcheggio al punto di attesa della pista per il decollo. Questa è una fase critica per la sicurezza aeroportuale: le incursioni in pista sono tra gli incidenti più pericolosi.

Il pilota deve:

1. Richiedere l'autorizzazione al rullaggio
2. Ricevere il percorso (via quali taxiway)
3. Ricevere il QNH (regolazione altimetrica)
4. Ricevere l'istruzione di fermata prima della pista

L'ente competente è solitamente "Ground".

La comunicazione deve essere precisa: il pilota DEVE ripetere (read-back) l'istruzioni come per esempio la taxiway da seguire oppure le attese come "hold short of taxiway M" oppure "hold short of runway" per confermare che si fermerà prima di entrare in pista.

Questo è un requisito di sicurezza obbligatorio.

 PILOTA

Zurich Ground, AeroSachs 237
request taxi

 TORRE

AeroSachs 237, Zurich Ground,
taxi to holding point A2 RWY 28
via N, F, Inner, A, QNH 1013

 PILOTA

Taxi to holding point A2 RWY 28
via N, F, Inner, A, QNH 1013
AeroSachs 237.

 TORRE

AeroSachs 237, contact Zurich
Tower, 118.100.

 PILOTA

Contact Zurich Tower 118.100
AeroSachs 237

BREAKDOWN - Anatomia della frase

Elementi della richiesta:

"Zurich Ground" → Chi stai chiamando (ente ATC competente)

"AeroSachs 237" → Il tuo callsign (indicativo di chiamata)

"Request taxi" → Richiesta di autorizzazione al rullaggio

Elementi dell'istruzione di rullaggio:

"taxi to holding point A1 rwy28" → Destinazione punto attesa A1 pista 28

"via N, F, Inner, A" → Percorso e taxiway da seguire in sequenza

"QNH 1013" → Regolazione altimetrica

Il pilota DEVE ripetere:

- Destinazione (holding point A1 rwy28)
- Percorso completo (via N, F, Inner, A)
- QNH ricevuti (1013)
- Il proprio callsign alla fine

⚠ CRITICO: L'istruzione "hold short of runway" (fermati prima della pista) deve essere **SEMPRE** ripetuta dal pilota nel read-back. È un requisito di sicurezza obbligatorio per prevenire incursioni in pista, che sono tra gli incidenti aeroportuali più pericolosi!

DECOLLO

Takeoff & Departure

03

QUANDO USARLA

L'aereo è al punto di attesa pista, pronto per entrare sulla pista ed effettuare il decollo. L'ATC autorizza prima l'allineamento in pista, poi il decollo vero e proprio.

ERRORI COMUNI

- Confondere "line up" (allineamento) con "cleared for take-off" (autorizzazione al decollo)
- Entrare in pista senza autorizzazione "line up"
- Iniziare la corsa di decollo senza aver sentito la parola "take-off"
- Non ripetere (read-back) il numero della pista e l'autorizzazione al decollo

SUGGERIMENTO PRO

La parola "take-off" viene usata **SOLO** quando l'ATC autorizza effettivamente il decollo. In tutti gli altri casi si usa "departure" (partenza). Questa distinzione è fondamentale per evitare confusione nelle comunicazioni radio!

CONTESTO

L'aereo è al punto di attesa della pista, tutti i check pre-decollo sono completati. La procedura standard prevede due comunicazioni distinte:

1. "Line up and wait" (o solo "line up") → ATC autorizza l'aereo ad entrare in pista e allinearsi, ma **NON** a decollare
2. "Cleared for take-off" → ATC autorizza il decollo effettivo

La separazione tra queste due fasi è critica per la sicurezza. L'ATC può far allineare un aereo in pista mentre un altro sta ancora atterrando, **ma darà l'autorizzazione al decollo solo quando la pista è completamente libera.**

Prima dell'autorizzazione al decollo, la torre comunica sempre:

- Direzione e intensità del vento ("wind 280° 5 kts")
- Numero della pista ("runway 28")
- Eventualmente condizioni particolari (RVR, pista bagnata, uccelli nelle vicinanze)

Il pilota deve ripetere (read-back) il numero della pista e confermare l'autorizzazione al decollo.

 PILOTA

Line up and wait runway 28,
AeroSachs 237

 PILOTA

cleared for takeoff runways 28,
AereoSachs 237

 PILOTA

Contact Zurich departure 125.960
AeroSachs 237

 TORRE

AeroSachs 237, Zurich Tower,
line up runway 28 and wait

 TORRE

AeroSachs 237, wind 280° 8 knots
runway 28 cleared for takeoff

 TORRE

AeroSachs 237 contact Zurich
departure, 125.960

BREAKDOWN - Anatomia della frase

Prima fase - allineamento in pista:

"Line up runway 28" → Autorizzazione ad entrare in pista e allinearsi

"and wait" → Attendere ulteriori autorizzazioni (NON decollare)

Il pilota ripete: numero di pista + "line up" + call sign

Seconda fase - autorizzazione al decollo:

"wind 280° 8kts" → Direzione e intensità del vento

"runway 28" → Numero della pista

"Cleared for takeoff" → UNICA frase che autorizza al decollo!

Il pilota deve ripetere:

- Numero della pista (28)
- "Cleared for takeoff" autorizzazione al decollo
- Il proprio callsign

⚠ FONDAMENTALE: La parola "TAKE-OFF" viene usata SOLO quando l'ATC autorizza effettivamente il decollo. Mai usarla in altri contesti per evitare confusione! "Line up" significa solo allinearsi in pista, NON decollare. Aspetta sempre di sentire "cleared for take-off" prima di iniziare la corsa di decollo!

INGRESSO IN CIRCUITO E ATTERRAGGIO

Arrival & Landing

04

📍 QUANDO USARLA

L'aereo è in avvicinamento all'aeroporto di destinazione. Il pilota contatta la Torre per ricevere istruzioni su come inserirsi nel traffico del circuito e ottenere l'autorizzazione finale all'atterraggio.

⚠️ ERRORI COMUNI

- Non comunicare posizione e quota nella chiamata iniziale
- Dimenticare di riportare "in finale" quando richiesto
- INon ripetere il QNH ricevuto
- Confondere sottovento destro/sinistro
- Non confermare il numero della pista

💡 SUGGERIMENTO PRO

Quando entri nel circuito, mantieni sempre il contatto visivo con la pista e gli altri aerei. Riporta "in finale" solo quando sei effettivamente allineato con la pista. L'ATC si aspetta questa chiamata per darti l'autorizzazione finale!

CONTESTO

L'aereo è in avvicinamento e deve integrarsi nel traffico aeroportuale. La procedura standard prevede:

1. Chiamata iniziale alla Torre con posizione, quota e intenzioni
2. La Torre assegna l'ingresso nel circuito (downwind/ sottovento) con il QNH
3. Il pilota riporta in sottovento e in finale (quando allineato)
4. La Torre fornisce vento e autorizzazione all'atterraggio.

Il circuito di traffico è il pattern rettangolare che gli aerei seguono attorno alla pista. La fasi sono:

- **Downwind** (sottovento) - parallelo alla pista, direzione opposta
- **Base** - perpendicolare alla pista
- **Final** (finale) - allineato con la pista per l'atterraggio

L'ATC deve specificare "downwind destro" o "sinistro" a seconda del lato del circuito da utilizzare, con il "sinistro" che è lo standard di solito.

📌 *Nota: Per aerei militari in Svizzera la Torre deve avere conferma: "Gear down and locked" prima di autorizzare l'atterraggio.*

 PILOTA

Lugano Tower, AeroSachs 237 DA40
Luino 4000 ft, information B for
landing

 PILOTA

Join and report downwind runway
19, QNH 1013 AeroSachs 237

 PILOTA

AeroSachs 237 downwind runway 19v

 PILOTA

number 1, wilco, AeroSachs 237

 PILOTA

AeroSachs 237 final runway 19

 PILOTA

Cleared to land runway 19
AeroSachs 237

 TORRE

AeroSachs 237, Lugano Tower,
join and report (left) downwind
runway 19, QNH 1013

 TORRE

AeroSachs 237, number 1 runway
19, report final

 TORRE

AeroSachs 237, wind calm runway
19 cleared to land

BREAKDOWN - Anatomia della frase

Chiamata iniziale:

"Lugano Tower" → Ente ATC (Torre di controllo)

"AeroSachs 237" → Il tuo callsign

"Luino 4000 ft" → Posizione e quota attuale

"Information B for landing" → Informazione ATSI e intenzione

Istruzioni della Torre:

"join and report downwind runway 19" → Ingresso nel circuito: sottovento sinistro pista 19

"QNH 1013" → Regolazione altimetrica

🔍 BREAKDOWN - Anatomia della frase

Conferma del pilota:

- Ripete: sottovento, pista e QNH
- "wilco" (will comply) → Conferma che eseguirà

Report in finale:

- "*final runway 19*" → Comunica di essere allineato con la pista

Autorizzazione atterraggio:

- "*wind calm*" → Vento attuale
- "*runway 19*" → Conferma della pista
- "*cleared to land*" → Autorizzazione ad atterrare

Il pilota deve ripete

- Numero della pista (19)
- "*cleared to land*"
- Il proprio call sign

⚠ IMPORTANTE: L'autorizzazione "*cleared to land*" viene data SOLO quando la pista è completamente libera. Non atterrare senza aver ricevuto questa frase specifica! Se l'ATC dice "*continue approach*" o "*number 2, follow the Cessna*", NON sei ancora autorizzato ad atterrare!!

EMERGENZA

Emergency - Distress & Urgency

05

QUANDO USARLA

MAYDAY: Pericolo immediato (guasto motore, incendio, collisione, perdita controllo). Richiede assistenza immediata.

PAN PAN: Urgenza seria ma non immediata (guasto strumenti, meteo avverso, problemi medici non critici). Serve priorità ma non emergenza assoluta.

ERRORI COMUNI

- Usare "emergency" invece di "MAYDAY" o "PAN PAN"
- Non ripetere MAYDAY tre volte all'inizio
- Dimenticare di comunicare le intenzioni
- Non fornire posizione e quota
- Parlare troppo: in emergenza la comunicazione deve essere breve e chiara
- Cambiare frequenze durante l'emergenza senza indicazioni ATC

SUGGERIMENTO PRO

In emergenza, usa la regola: "**Aviate, Navigate, Communicate**" - in quest'ordine di priorità! Prima controlla l'aereo, poi naviga verso un punto sicuro, **INFINE** comunica. Non perdere tempo prezioso sulla radio se devi pilotare!

CONTESTO

Le emergenze aeronautiche si dividono in due categorie:

MAYDAY (Distress - Pericolo)

Situazione di pericolo grave e immediato che richiede assistenza urgente. Esempi:

- Guasto motore
- Incendio a bordo
- Perdita di controllo dell'aeromobile
- Collisione imminente
- Emergenza medica critica

PAN PAN (Urgency - Urgenza)

Situazione urgente ma non di pericolo immediato. Esempi:

- Guasto strumentazione
- Condizioni meteo difficili
- Basso carburante (ma non fuel emergency)
- Problemi medici non critici
- Perdita comunicazioni

EMERGENZA

Emergency - Distress & Urgency

05

📍 QUANDO USARLA

MAYDAY: Pericolo immediato (guasto motore, incendio, collisione, perdita controllo). Richiede assistenza immediata.

PAN PAN: Urgenza seria ma non immediata (guasto strumenti, meteo avverso, problemi medici non critici). Serve priorità ma non emergenza assoluta.

⚠️ ERRORI COMUNI

- Usare "emergency" invece di "MAYDAY" o "PAN PAN"
- Non ripetere MAYDAY tre volte all'inizio
- Dimenticare di comunicare le intenzioni
- Non fornire posizione e quota
- Parlare troppo: in emergenza la comunicazione deve essere breve e chiara
- Cambiare frequenze durante l'emergenza senza indicazioni ATC

💡 SUGGERIMENTO PRO

In emergenza, usa la regola: "**Aviate, Navigate, Communicate**" - in quest'ordine di priorità! Prima controlla l'aereo, poi naviga verso un punto sicuro, **INFINE** comunica. Non perdere tempo prezioso sulla radio se devi pilotare!

CONTESTO

Procedura standard **MAYDAY:**

1. Ripeti "MAYDAY" tre volte (identifica chiaramente l'emergenza)
2. Indica chi stai chiamando
3. Dai il tuo callsign
4. Descrivi brevemente la natura dell'emergenza
5. Comunica le tue intenzioni
6. Fornisci posizione e quota
7. Ogni altra informazione utile (persone a bordo, carburante)

L'ATC risponde immediatamente, ordina silenzio radio a tutte le altre stazioni, e fornisce massima assistenza possibile.

🚨 CRITICO: In caso di MAYDAY, hai priorità assoluta su tutto il traffico aereo. L'ATC farà TUTTO il possibile per assisterti. Non esitare a dichiarare MAYDAY se sei in pericolo - è meglio dichiararlo e poi scoprire che non serviva, che attendere troppo!

📻 Transponder: In emergenza, imposta il transponder su 7700 (emergenza generale) o 7600 (perdita comunicazioni radio).

 PILOTA

MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY Lugano
Tower, AeroSachs 237 engine
failure request immediate landing
position E 4000 feet.

 PILOTA

Cleared to land runway 19,
AeroSachs 237

 TORRE

AeroSachs 237, roger Mayday, wind
190 degrees 10 knots runway 19
cleared to land. Emergency
services alerted

 TORRE

To all stations, Lugano Tower,
stop transmitting, emergency in
progress

BREAKDOWN - Anatomia della frase

Struttura della chiamata MAYDAY:

"MAYDAY MAYDAY MAYDAY" → Ripetuto tre volte per identificare chiaramente l'emergenza

"Lugano Tower" → Chi stai chiamando

"AeroSachs 237" → Il tuo callsign o nominativo / immatricolazione

"Engine failure" → Natura dell'emergenza (breve e chiara se possibile)

"Request immediate landing" → Le tue intenzioni (cosa hai in mente di fare)

"Position E 4000 feet" → Posizione e quota

"2 POB on board" → Eventualmente informazioni aggiuntive (persone a bordo, carburante)

Risposta dell'ATC:

"Roger Mayday" → Conferma della ricezione dell'emergenza da parte dell'ente ATC

"wind runway 19 cleared to land" → Autorizzazione all'atterraggio, potrebbe anche essere
"cleared to land any runway"

"REmergency services alerted" → Conferma che i servizi di emergenza sono stati allertati

BREAKDOWN - Anatomia della frase

Silenzio radio:

"*To all stations, stop transmitting*" → L'ATC ordina a tutte le altre stazioni di cessare le trasmissioni per dare priorità all'aereo in emergenza. Solo l'aereo in MAYDAY e l'ATC possono comunicare sulla frequenza.

PRIORITÀ ASSOLUTA:

Una volta dichiarato MAYDAY:

- Hai priorità su **TUTTO** il traffico aereo
- L'ATC farà **TUTTO** il possibile per assisterti
- **NON** cambiare frequenza se non richiesto dall'ATC
- Mantieni le comunicazioni brevi e essenziali
- Segui la regola: Aviate, Navigate, Communicate (in quest'ordine!)

**Non esitare a dichiarare MAYDAY se sei in pericolo.
È meglio dichiararlo in eccesso che troppo tardi**

MAYDAY vs PAN PAN - Quando usare quale:

MAYDAY (Distress):

- Pericolo immediato per vite umane o aeromobile
- Richiede assistenza **IMMEDIATA**
- Esempi: guasto motore, incendio, collisione, perdita controllo

PAN PAN (Urgency):

- Situazione urgente ma **NON** pericolo immediato
- Richiede **PRIORITÀ** ma non emergenza assoluta
- Esempi: guasto strumenti, meteo difficile, low fuel (non emergency)

Struttura PAN PAN: "PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN, [resto uguale a MAYDAY]"

HAI APPENA PADRONEGGIATO LE 5 COMUNICAZIONI FONDAMENTALI

*Ora sai gestire il 70% delle comunicazioni radio di un volo standard.
Ma per volare con vera padronanza, in tutte le situazioni c'è ancora
molto da imparare...*

✓ 01 - Messa in moto e Clearance

✓ 02 - Rullaggio (Taxi)

✓ 03 - Decollo e Partenza

✓ 04 - Ingresso in circuito e Atterraggio

✓ 05 - Emergenza (MAYDAY / PAN PAN)

Pronto a padroneggiare TUTTA la fraseologia VFR?

**Queste 5 comunicazioni sono le fondamenta
Nel corso completo di Fraseologia VFR imparerai:**

→ Tutte le comunicazioni VFR
Startup, taxi, decollo, circuito,
navigazione, atterraggio

🚧 Zone controllate CTR
e spazi aerei controllati

🎯 38 video registrazioni per imparare
la fraseologia aeronautica standard

📖 Glossario completo,
pronuncia corretta, alfabeto
fonetico, abbreviazioni

🚨 Situazioni speciali VFR
Meteo, Special VFR, cambio
destinazione, emergenze

🎓 Esercitazioni pratiche su Discord con me
Simulazioni di voli VFR con feedback dettagliato

DIVENTA UN ESPERTO VFR

**CORSO COMPLETO
FRASEOLOGIA VFR**

👉 WWW.FLIGHTHORIZON.OVH

Vola sicuro, comunica con professionalità

Ci vediamo nel corso completo!

Stefano