

COMUNICAZIONI RADIO BREVITY CODES

**Lock On: Modern Air Combat
Flaming Cliffs**



Lock On Italian Flight Community

INTRODUZIONE

Le comunicazioni radio sono una parte insostituibile del mondo aeronautico e nella simulazione dello stesso esse assumono, se possibile, un ruolo ancora più importante: infatti nel simulatore non è possibile utilizzare anche quei semplici messaggi visivi che i piloti possono scambiarsi tra loro quando non vogliono o non possono utilizzare la radio.

L'importanza delle comunicazioni radio non va mai sottovalutata, anche nelle fasi di combattimento: l'esecuzione di manovre errate a causa dell'uso scorretto della radio può pregiudicare seriamente l'esito della missione e l'incolumità dei velivoli.

UTILIZZO DELLA RADIO

La radio va utilizzata solo quando necessario e l'unica persona autorizzata a parlare liberamente sul canale è il leader della formazione. Gli altri piloti prima di utilizzare la radio devono chiedersi se ciò che stanno per dire è utile o meno. Diamo un semplice criterio per stabilire l'utilità di ciò che si vuole dire:

- È importante?
- È utile che gli altri lo sappiano?
- Sono in pericolo?

Se la maggior parte delle risposte a queste domande è affermativa allora è bene procedere alla comunicazione. Comunicare poco può sembrare limitativo nei confronti della situational awareness ma in realtà ha il vantaggio che quando qualcuno dovrà comunicare qualcosa avrà il canale libero per farlo, altrimenti ordini e comunicazioni importanti verrebbero inesorabilmente ritardati e dispersi in un inutile chiacchiericcio.

MESSAGGI RADIO

Le regole per la composizione dei messaggi radio sono semplici e garantiscono un uso conciso e chiaro della radio. Bisogna semplicemente fornire il destinatario della chiamata, il mittente della chiamata e il messaggio. Analizziamo un po' più attentamente come questa procedura, nota come chiamata descrittiva, avviene.

Per prima cosa si chiama il destinatario della chiamata: questo ha due implicazioni, il destinatario si concentrerà sull'ascolto della chiamata, gli altri piloti non si distrarranno dalle altre attività che stanno svolgendo. Per chiamare il destinatario bisogna chiamare il nome del pacchetto di volo a cui appartiene (quando c'è il rischio di confusione, altrimenti si può tralasciare) e il numero. Da evitare è l'uso del callsign al posto della chiamata descritta sopra poiché genera confusione.

Successivamente si fornirà il nome del mittente per far capire chi sta parlando. È bene evitare di basarsi sul riconoscimento delle voci poiché questo è un sistema soggetto ad errori, specialmente in missioni affollate e con qualità dell'audio cattiva. Infine si comunica il messaggio, usando, dove possibile i brevity codes (o soltanto brevity), parole dal significato preciso e articolato

nate proprio dall'esigenza di descrivere in maniera concisa situazioni e necessità ricorrenti.

Una procedura alternativa è la chiamata direttiva. Questa prevede l'omissione del mittente o del destinatario, a seconda del messaggio, per abbreviare ulteriormente la durata dei messaggi radio e va usata solo quando realmente necessario, come ad esempio, in presenza di una minaccia imminente.

Quando il leader del pacchetto si rivolge a tutto il pacchetto deve chiamare un ordine rivolto a tutto il pacchetto chiamerà il proprio nominativo (mittente), il nominativo del gruppo (destinatario) e il messaggio; alternativamente può usare la chiamata direttiva ed omettere il destinatario.

Se comporre in maniera appropriata è importante, lo è altrettanto dare conferma di aver ricevuto la comunicazione. La conferma della ricezione (roger, ricevuto) e dell'esecuzione dell'eventuale ordine (copy, copiato) va data SEMPRE. Nel caso non pervenga il chiamante provvederà ad effettuare un radio check, per determinare se la radio è ancora in funzione o meno.

Le risposte alle comunicazioni radio vanno date in ordine. Ad esempio in un pacchetto di quattro aerei, ad un ordine del leader, il numero tre dovrà attendere la risposta del due ed il numero quattro a sua volta dovrà attendere la risposta del tre.

Nel caso una comunicazione radio non sia pervenuta in maniera chiara è sufficiente chiedere di ripetere quando è venuto il momento di dare il messaggio di ricevuto (did not copy, non ho copiato).

CONVENZIONI SULL'UTILIZZO DELLA RADIO

Sebbene nel mondo aeronautico la lingua parlata sia l'inglese abbiamo scelto di appoggiarci quasi interamente all'italiano per motivi di comodità. Spesso capita infatti che istintivamente i piloti chiamino in italiano alcuni messaggi e specialmente i numeri dei nominativi variano dall'italiano all'inglese a seconda del pilota e della complessità della situazione. Per semplificare la situazione i messaggi verranno dati quindi in italiano ad eccezione dei termini elencati sopra (roger, copy, radio check, did not copy), dei brevity code illustrati tra poco e di eventuali altri termini illustrati nella documentazione i quali rimarranno in inglese.

Esempi di chiamate saranno quindi: "Eagle da Eagle uno, fuel check", "Fulcrum tre a Fulcrum uno, richiedo cambio d'ala", ecc.

BREVITY CODES

Nella pagina seguente sono riportati i brevity codes da noi in uso. Tra parentesi sono indicate le voci associate ad alcuni dei brevity codes, se necessario tali voci sono dettagliate al di sotto della descrizione del brevity code.

In fondo al documento, per comodità, sono elencati i brevity codes per area di interesse.

- **Abort** - Ordine di interrompere l'azione in corso o la missione
- **Active (BEARING)** - L'RWR indica la presenza di una traccia radar nella direzione specificata
- **Alpha check** - Richiesta circa il bearing e il range da un punto specificato
- **Angels** - Quota di un velivolo espressa in migliaia di piedi MLS
- **(WEAPON) away** - Lancio dell'arma specificata
- **Bandit** - Velivolo identificato come ostile
- **Bingo** - Livello di carburante necessario per il rientro in base
- **Blind** - Mancato contatto visivo con un determinato aereo alleato o postazione di terra alleata
- **Bracket (DIRECTION)** - Ordine di manovrare per disporsi sul lato opposto rispetto al chiamante, lateralmente o verticalmente al bersaglio
- **Break (DIRECTION)** - Ordine di una immediata virata difensiva nella direzione indicata
- **Buddy Spike (BEARING)** - Traccia radar sull'RWR di un velivolo alleato
- **Buster**: si richiede di portare la manetta in military (100% della potenza escluso il postbruciatore)
- **Check (DIRECTION)** - Virare nella direzione indicata
- **Clean** - Nessuna informazione di interesse sull'attività nemica
- **Cold** - Aspect del bersaglio minore di 60°
- **Contact (BEARING)** - Contatto radar o EOS nella direzione indicata
- **Cover** - Richiesta di assunzione di una posizione di supporto che consenta l'ingaggio di una specifica minaccia se richiesto
- **Faded** - Perdita di contatto radar/EOS su di un contatto
- **Feet (WET/DRY)** - Comunicazione del sorvolo del mare/terreno
- **Flank** - Aspect del bersaglio compreso tra i 60° e 120°
- **Fox One** - Lancio di un missile a guida radar semiattiva
- **Fox Two** - Lancio di un missile a guida IR
- **Fox Three** - Lancio di un missile a guida radar attiva
- **Fuel check** - Richiesta circa la quantità di carburante rimasto
- **Gadget (ON/OFF)** - Si richiede l'attivazione/disattivazione dei dispositivi di rilevamento radar o EOS
- **Gate** - Volare il più velocemente possibile, eventualmente utilizzando il postbruciatore
- **Gimbal** - Raggiungimento del limite di azimuth o elevazione per il sensore in uso
- **Guns** - Utilizzo del cannone
- **Hits** - Impatto dell'armamento sul bersaglio entro distanza letale
- **Hot** - Aspect del bersaglio maggiore di 120°
- **In** - Ingresso nella fase terminale di un attacco aria terra.
- **Jink** - Volare in maniera imprevedibile al fine di negare una soluzione di tiro col cannone al nemico
- **Joker** - Livello di carburante al quale ogni attività di combattimento deve essere sospesa
- **Maddog** - Lancio di un missile aria aria senza presenza di lock
- **Magnum** - Lancio di un missile antiradar
- **Marking** - Velivolo alleato che lascia una scia di condensa
- **Marshal** - Orbitare casualmente su un punto specificato

- **Missile Launch** - Rilevamento RWR o visivo del lancio di un missile aria aria nemico
- **Music (ON/OFF)** - Si comunica (o richiede) di aver attivato/disattivato il dispositivo di disturbo elettronico del proprio aereo
- **Naked** - nessuna indicazione sull'RWR
- **Neutral** - Si comunica (richiede) l'esecuzione di una manovra mirata a portare il bearing di un bersaglio tra 60° e 120° o tra 240° e 300°
- **No joy** - Mancato contatto visivo con il bersaglio
- **Off** - L'attacco al suolo è terminato e si manovra verso la direzione specificata
- **Picture** - Richiesta di informazioni riguardanti la presenza di contatti nemici
- **Pitbull** - L'AIM-120 ha raggiunto la distanza necessaria a inseguire autonomamente il bersaglio
- **Pull** - Si comunica (richiede) l'esecuzione di una manovra mirata a portare il bearing di un bersaglio tra 120° e 240°
- **Push** - Si comunica (richiede) l'esecuzione di una manovra mirata a portare il bearing di un bersaglio tra 300° e 60°
- **Raygun** - È stato agganciato un velivolo sconosciuto e si attende un eventuale buddy spike
- **Rifle** - Lancio di un missile aria terra
- **Roger** - indica che è stata ricevuta la trasmissione radio
- **SAM launch** - Rilevamento RWR o visivo del lancio di un SAM nemico
- **Shooter** - velivolo designato per l'impiego di armi
- **Smoke** - Fumogeno utilizzato per indicare una posizione
- **Spike (BEARING)** - L'RWR indica un aggancio da parte di un radar
- **Splash** - il bersaglio è stato distrutto
- **Strobe (BEARING)** - emettitore di disturbo elettronico nella direzione indicata
- **Tally** - Avvistamento di un bersaglio, bandit, bogey o postazione nemica
- **Trashed** - Il missile lanciato dal chiamante ha mancato il bersaglio
- **Visual** - contatto visivo con un velivolo o postazione di terra alleati
- **Weapons (FREE/TIGHT/HOLD)** - L'impiego di armi è consentito per:
 1. **Free** - Per bersagli identificati come non alleati in accordo alle ROE
 2. **Tight** - Per bersagli identificati come ostili in accordo alle ROE
 3. **Hold** - Per autodifesa o dietro espresso ordine
- **What state** - Richiesta di comunicare la quantità di combustibile e missili; si risponde indicando il numero e il tipo di missili (secondo la convenzione sotto riportata) e la quantità di carburante.
 1. **Active** - numero missili a guida radar attiva
 2. **Radar** - numero missili a guida radar semiattiva
 3. **Heat** - numero missili IR
 4. **Fuel** - quantità di carburante o tempo utile rimasto
- **Winchester** - nessun armamento rimasto escluso il cannone