

CAP. 17 - LE COMUNICAZIONI RADIO

17.1. INTRODUZIONE

La comunicazione tra i piloti durante una missione è un fattore cruciale.

Essa consente un efficace lavoro di team, sia tra Leader e Wingman, sia (in particolare in IL-2) all'interno di un flight composto di più sezioni. In questi casi, così come avviene in un reale combattimento aereo, una buona comunicazione può fare la differenza fra la vita e la morte di un pilota.

La comunicazione radio fa quindi parte a tutti gli effetti della condotta di volo. Questo è il motivo per il quale all'interno del manuale vi dedichiamo una sezione apposita.

Essa è composta di tre parti.

1. **Come comunicare con la radio** è una ripresa dei concetti collegati ad una efficiente comunicazione radio.
2. **Alfabeto fonetico** riguarda l'alfabeto in uso nelle comunicazioni radio militari e civili.
3. **Brevity Code** è la traduzione di un post di Vince "Beer Camel" Putze apparso su CombatSim.Com, e tratta il problema delle comunicazioni in volo

17.2. COME COMUNICARE CON LA RADIO

Innanzitutto cerchiamo di chiarire alcune regole generali che servono ad orientare il nostro comportamento e la nostra comunicazione radio:

- Parla **lentamente** e **chiaramente** (particolarmente in situazioni concitate).
- Assicurati di **sapere PRIMA quello che vuoi dire**, ed **a chi** lo vuoi dire.
- Usa frasi brevi.
- Impara il significato del gergo RTX (radio Text) ed utilizzalo nelle comunicazioni
- Nella tua risposta ripeti la parte importante del messaggio (evitare richieste di SAY AGAIN).
- Controlla il funzionamento della radio prima di iniziare una missione, e nuovamente a missione appena iniziata.
- Assicurati che quelli che fanno parte della missione siano tutti sui canali assegnati dal capo missione
- Setta su Teamspeak il comando per passare da un canale all'altro, ed il comando "Whisper" per parlare a tutti i flight che partecipano alla missione
- Impara a memoria l'alfabeto fonetico, e usalo

Il testo che segue arriva da un documento redatto da un ex pilota dell'EAF (Gaupe) che ha fatto il servizio militare in un reparto comunicazioni, dove ha imparato ad usare la radio. La sua esperienza operativa può essere utile a tutti, per evitare i più frequenti errori che rendono una trasmissione confusa e poco efficiente. Cerca di memorizzare e di applicare le quattro regole che seguono.

a) THINK – PRESS – TALK (Pensa - Schiaccia – Parla)

Think (Pensa):

- Cosa stai per dire?
- Qualcun altro sta usando la radio in quel momento? (E' molto importante: in caso contrario interromperai la trasmissione di qualcun altro. Ricordati che RW ha un ritardo tra il momento del PRESS e quello del TALK)

Press (schiaccia):

- Apri il canale schiacciando il tasto di trasmissione

Talk (Parla):

- *Callsign* (di chi riceve la comunicazione)
- A: *Callsign* (il tuo)
- Messaggio (conciso, al succo del discorso!)
- Chiudi ("over" se aspetti una risposta, oppure "out" se esci)
- Rilascia il bottone di trasmissione (molto importante)

b) CONTENUTO DEL MESSAGGIO (un messaggio chiaro e circostanziato)

- CHI CHIAMA, ED A CHI SI RIVOLGE: ("Bear a Wildcat: ...")
- COSA: esempio: 4 banditi
- DOVE: 1 O'clock, 150 High
- (DOVE): (in 5 secondi, al waypoint x)
- COME: Heading Two Seven Zero

Cosa, dove, quando e come sono gli ingredienti di base. Il numero di informazioni che dovrai fornire dipende dalla situazione: potrà essere un messaggio lungo e dettagliato se non sei in combattimento, o un messaggio breve e conciso se sei in combattimento ("Bear a Wildcat: Check six!")

c) Glossario RTX (il significato dei Radio Text)

- **Callsign individuale**: Il messaggio è indirizzato a quel pilota, o a quei piloti. Essi dovranno rispondere nell'ordine nel qual sono stati chiamati. Se all'inizio della missione sono stati stabiliti dei numeri di volo, il pilota chiamato, confermare la ricezione, può rispondere semplicemente con il suo numero (es: *Red Two*)
- **A TUTTE LE STAZIONI**: Il messaggio è diretto a TUTTI i piloti. TUTTI devono rispondere in ordine. Ordine alfabetico, o di numero di volo (es. *RED ONE, RED TWO etc*)
- **OVER**: Ho finito di trasmettere. Aspetto la tua risposta
- **OUT**: Ho finito di trasmettere. Non aspetto la tua risposta (non necessaria)
- **ROGER**: Messaggio ricevuto. Confermo messaggio/ordini.
- **ROGER SO FAR**: usato per accorciare un messaggio ed evitare ripetizioni
- **ROGER WILCO**: Ricevuto e compreso, obbedisco alle istruzioni (= *Roger, Will Comply*)
- **ACKNOWLEDGE**: Richiesta all'altro di confermare. E' utilizzato quando, dando un ordine o un messaggio importante, devi essere sicuro che l'altro lo abbia ricevuto e compreso esattamente

- **SAY AGAIN:** Ripeti l'intero messaggio
- **SAY AGAIN ALL AFTER / BEFORE / BETWEEN:** Usato per chiedere la ripetizione di una parte di un messaggio.
- **WAIT:** Non posso rispondere. Ti richiamo (in meno di un minuto)
- **WAIT OUT:** Non posso rispondere ora (passerà più di un minuto prima che possa risponderti – oppure – sono troppo occupato!)
- **RADIO CHECK:** Usato quando vuoi solo provare la radio
- **NOTHING HEARD:** Non ho sentito risposta al mio messaggio
- **YOU ARE INTERMITTENT / YOU ARE BROKEN:** La tua voce è intermittente, la comunicazione è rotta.
- **TRANSIT TO (C/S):** Manda questo messaggio a ...
- **TRANSIT FROM (C/S):** Questo messaggio proviene da...(ripetere esattamente il messaggio ricevuto)

d) Le risposte a RADIO CHECK:

- **LOUD AND CLEAR:** ti ricevo forte e chiaro. Nessun problema
- **LOUD BUT DISTORTED:** La tua voce è forte, ma ho problemi di comprensione
- **WEAK BUT CLEAR:** Ti sento chiaramente, ma debole
- **WEAK AND DISTORTED:** Ti sento appena
- **UNREADABLE:** Ti sento che trasmetti ma non sono in grado di comprendere ciò che dici.

Alla chiamata di un "Radio Check" si risponde con "ROGER" o "COPY" (se la risposta è uguale) o con una delle frasi di cui sopra.

e) EMERGENZE

Ad una chiamata di emergenza (Emergency call!) tutti devono smettere di trasmettere IMMEDIATAMENTE.

17.3. ALFABETO FONETICO

Per avere una chiara ed univoca interpretazione delle lettere pronunciate nelle comunicazioni radio, è importante conoscere (a memoria) e saper utilizzare l'alfabeto fonetico in uso nelle comunicazioni aeronautiche.

ALFA (not alpha)

BRAVO

CHARLIE

DELTA

ECHO

FOXTROT

GOLF

HOTEL

INDIA

JULIET

KILO

LIMA

MIKE

NOVEMBER

OSCAR

PAPA

QUEBEC

ROMEO

SIERRA

TANGO

UNIFORM

VICTOR

WHISKEY

XRAY

YANKEE

ZULU

Per imparare più rapidamente, fai una copia dell'alfabeto fonetico, ed incollalo con un pezzo di nastro biadesivo a lato dello schermo del tuo PC:

I paragrafi che seguono sono la traduzione dall'inglese di un documento di Vince "Camel Beer" Putze (Traduzione di EAF51_BEAR)

17.4. BREVITY CODE

Il vocabolario dei piloti ha praticamente "invaso" il linguaggio corrente. Prima dell'uscita del film "TOPGUN" non ricordo che nessuno abbia mai usato la parola "*ballistic*" al di fuori della tactical flying community.

Molte delle parole usate nel film sono oggi di uso comune, anche se molti le utilizzano senza saperne l'esatto significato, o senza sapere da dove provengano. Probabilmente "fa fico" usare il linguaggio dei piloti, ma lo slang dei piloti da caccia (*Fighter Pilots Slang*) è una cosa seria per i primi combattenti che l'hanno sviluppato. E' una sorta di protocollo di comunicazione sviluppato per soddisfare la necessità, in tempo di guerra, di comunicare in modo chiaro e preciso le tattiche di volo.

In combattimento una buona disciplina R/T (trasmissioni radio) può fare la differenza tra la vita e la morte.

Il termine ufficiale è "**Brevity Code**". L'obiettivo è comunicare il massimo volume di informazioni con il minimo utilizzo di parole.

La necessità di una comunicazione veloce, chiara ed efficace nelle fasi di un combattimento aereo è stata riconosciuta fin dai primi dogfight. Già nella prima guerra mondiale era necessario comunicare "a vista" tramite gesti, ed essi sono ancora in uso oggi, nonostante la loro valenza tattica sia alquanto diminuita.

Tra le due guerre la tecnologia portò allo sviluppo della radio anche nelle comunicazioni tra velivoli, e questo fu probabilmente il motivo che portò allo sviluppo del "brevity code", e della terminologia ufficiale ad esso collegata, anche se esso fu ufficialmente realizzato solo dopo l'inizio della WW2.

Immaginate cosa succedeva non appena il combattimento aereo aveva avuto inizio: caos totale, tutti parlavano alla radio nello stesso momento (*esattamente quello che capita a noi! – ndt*). Provate a pensare ai molteplici fattori quali la paura, la bassa SA, l'inesperienza, i disturbi statici nella comunicazione radio, e potete facilmente immaginare una scena di caos totale! La soluzione, anche se parziale, era definire una terminologia ufficiale per le comunicazioni radio. Il Brevity Code, se usato correttamente, può essere una arma potente e temibile in un combattimento aereo.

Ci sono però alcuni semplici requisiti di base da rispettare:

- tutti devono comprendere la terminologia
- è necessario descrivere in modo specifico l'evento, l'azione osservata o intrapresa
- deve essere strutturata in modo tale da consentire immediata comprensione
- non deve essere male interpretata da parte di altri "friendly" sulla stessa frequenza

Esempio:

Un esempio è la tipica frase **“Bandis! Break left!”**.

Di per se stessa non è di molta utilità, se non accompagnata da informazioni quali a chi è diretta, e dalla posizione e distanza della minaccia. Immagina che stai volando con un caccia in una missione di scorta ai bombardieri, e improvvisamente senti alla radio **“Bandis! Break left!”**. Come pensi che *tutti quanti* possano reagire a questo messaggio? Immagina cosa può succedere...

Un discorso interessante, ma...come si applica all'ambito Flying Simulators?
Con simulatori quali IL-2 e F4, il combattimento aereo simulato online sta raggiungendo livelli di realismo davvero elevati. L'utilizzo di comunicazioni vocali (RW, TeamSpeak, TeamSound, BattleCom Communicator) rende l'utilizzo del Brevity Code estremamente efficace. Una buona comunicazione radio può darti un vantaggio decisivo sugli avversari. Una buona *“R/T discipline”* può essere uno strumento aggiuntivo che migliora sia la tua efficacia in combattimento, sia il piacere che provi a partecipare alla simulazione.

17.5. TACTICAL R/T: comunicazione direttiva e descrittiva

Adesso abbiamo identificato il bisogno di base. Come possiamo implementare una soluzione logica? La risposta è adottare il protocollo di comunicazione della USAF.

L'USAF considera questo aspetto talmente importante che esiste un cosiddetto “TAC Check” negli esami per laureare un pilota “Combat Ready”. Alla fine di questo capitolo troverai il glossario fonetico USAF, ma ci sono alcuni concetti che vanno definitivamente chiariti per applicarlo efficacemente.

Ci sono due distinti tipi di Tactical R/T: **Descrittivo** e **Direttivo**. Ciascuno dei due ha una sua funzione e struttura.

La *comunicazione direttiva* è esattamente quello che sembra: tu dici a qualcuno (per esempio il tuo wingman) quello che deve fare. La *comunicazione descrittiva* viene usata per descrivere un evento, una situazione, un oggetto. Ecco alcuni esempi di come la comunicazione radio dovrebbe essere “costruita”.

Comunicazione direttiva: (Call Sign del destinatario) + (parole dal Brevity Code)

Esempio: **“Max, Break left!”**(= rompi a sinistra)

Comunicazione descrittiva: (Il tuo Call Sign) + (parole dal Brevity Code)

Esempio: **“Bear, Tally due sinistra, ore 7, mille metri, alto!”**
(= due contatti ore 7, alla tua sinistra, mille metri in alto)

Una comunicazione direttiva, una volta che l'azione è iniziata, viene in genere seguita da una descrittiva. Se per qualche ragione la comunicazione direttiva non viene seguita dal destinatario, può essere ripetuta. Solo dopo che il ricevente ha obbedito all'ordine, allora si può passare alla successiva comunicazione descrittiva.

In altre parole: metti il tuo Wingman in condizione di difendersi dalla minaccia prima di descrivergliela nei particolari.

Ecco un esempio di comunicazione combinata, direttiva + descrittiva:

Direttiva / Descrittiva: (Call Sign del destinatario) + (parole dal Brevity Code) + (il tuo Call Sign se necessario) + (parole Brevity Code)

Esempio 1: **"Max, BREAK left!** (lui comincia rompendo a sinistra)
"Bandito alla TUA sinistra, ore sette, 1500 metri, level."

Esempio 2: **"Nepe, hard right! Bear tally due destra, ore tre, mille metri, level."** (= Nepe, vira velocemente a sinistra mantenendo la velocità. Bear ha un contatto visivo con due banditi a destra ore tre, mille metri, livellati)

E' un casino? - Potrebbe sembrare, specialmente all'inizio.

Ma è esattamente questo il motivo per cui queste comunicazioni devono essere strutturate in questo modo. Ricorda il tuo obiettivo principale: comunicare una grande massa di informazioni affidabili e comprensibili in poco tempo.

17.6. TECNICHE DI COMUNICAZIONE

Le considerazioni seguenti riguardano le due tecniche principali di R/T

La *prima tecnica* è molto semplice pensa prima di parlare.

E' molto meglio fermarsi un momento, pensare a ciò che dirai, e quindi schiacciare il tasto del microfono e parlare. L'errore più comune è tenere schiacciato il bottone del Mic mentre pensi a quello che dovrai dire. Questo è quello che in questo caso gli altri sentono alla radio:

" ahh...um..ah Max.....ah em... qui Bear..... um.... Ah... sono Bingo in tre minuti..."

In questo modo una comunicazione descrittiva della durata di tre secondi è *tre volte più lunga del tempo che dovrebbe occupare*. Con problemi di tempo questo è UNSAT! (= non soddisfacente!). E poi... non è neanche "fico"!

La seconda tecnica è semplicissima: impara il Brevity Code!.

Impara a memoria la terminologia ed il suo significato! Questo vale sia per i piloti civili che per quelli militari. Il manuale intitolato Airman's Information Manual (AIM) ha un capitolo dedicato agli standard di comunicazione aeronautici. E' l'analogo in ambito civile del USAF 3-1 brevity code.

E adesso vediamo qualche altro esempio

Esempio 1

"Max ingaggiato, offensive, due Bogies, destra, (ore) due, mille metri, low!"

E qui ci sono una serie di errori!

Prima di tutto la struttura base della comunicazione. Troppe parole non necessarie!. Ricorda che la funzione primaria del Brevity Code è la riduzione del numero di parole necessarie per comunicare!

L'errore principale è l'utilizzo improprio della terminologia Brevity Code: un 'Bogie' è un contatto sconosciuto. E allora perché parlare di "offensive" per un contatto che potrebbe essere "friendly" (o anche neutrale) visto che ancora non è identificato? Abbatti accidentalmente un amico, ed il tuo C.O. verrà a prenderti a calci nel c... fino sulla luna!

Se il tuo contatto è composto davvero da due "bogie", essi potrebbero essere davvero "Bandit", e quindi devi avvicinarti con cautela fino ad identificazione avvenuta. Ma il termine "Offensive" indica che l'aereo non identificato sta manovrando per utilizzare le armi. Se sento questo messaggio alla radio, traggio la conclusione che hai identificato il contatto come ostile. La versione più corretta è:

"Max ingaggiato offensive! Due Banditi, destra (ore) due, mille metri, low! "

oppure

"Nepe ingaggiato offensive! Tally due, destra (ore) due, mille metri, low!"

La parola "Tally" è una abbreviazione di "Tally Ho", rafforzando il concetto che hai contatto visivo identificato come nemico (*Tally = spot one bandit*), non un contatto non identificato (= *Bogie*). Usare le parole "Tally Ho Bandits" diventa ridondante (= *troppe parole con lo stesso significato!*)

Esempio 2***"Max visual due, sinistra due, mille metri, low"***

Cosa significa "sinistra due"? Probabilmente aveva in mente di dire "sinistra dieci" e si è confuso? Questa è esattamente il motivo per il quale *l'USAF usa sempre la parola "destra" o "sinistra" prima della posizione relativa dello spot.*

Gli studi effettuati dimostrano che molte persone determinano esattamente la posizione relativa (destra o sinistra) con maggiore accuratezza che non la posizione espressa rispetto al quadrante dell'orologio. Gli errori di posizionamento di solito aumentano quando la posizione relativa si sposta oltre la linea 3-9. Se senti una chiamata radio che descrive una posizione relativa incongruente tra "dx-sx" e posizione "ore", puoi ragionevolmente assumere per buona la posizione "dx-sx" ed errata quella "ore".

Per inciso: la comunicazione precedente ti dice che il tuo wingman (Max) ha due contatti non identificati a destra, ore 10, mille metri di distanza, più bassi della tua quota di volo. In generale è una comunicazione abbastanza chiara, e l'utente medio ne recepisce facilmente il significato.

Esempio 3***"Max due tally, visual, press!"***

Questo è un classico esempio di quanto puoi comunicare in modo corretto con una comunicazione molto breve. Questa semplice frase può essere tradotta in:

Ti vedo, numero due. Contatto visuale con banditi. Sono in posizione di supporto rispetto a te, ti copro ad ore 6. Continua il tuo attacco"

Questa comunicazione è usata di solito quando il Leader ingaggia una manovra offensiva su un bandito apparentemente ignaro dell'attacco, e l'unica responsabilità del wingman è fornire supporto e copertura.

17.7. NOTE CONCLUSIVE

Adesso conosci praticamente tutto ciò che è richiesto per comunicare con efficacia in situazioni tattiche. Come tutte le cose da imparare, con la pratica sarai in grado di migliorare. La prossima volta che sarai in un combattimento multiplayer, concentrati su un uso corretto del Brevity Code. Certamente quello che guadagnerai in termini di vantaggio sarà maggiore dello sforzo profuso per impararlo.

Qui di seguito troverai la lista dei vocaboli più usati nei Flying simulator. Certamente non è una lista completa. Un sacco di parole usate nel Brevity code sono abbastanza inutili in una simulazione di volo, e, oltre a tutto, è quasi impossibile ricordarle tutte!

17.8. BREVITY CODE: TERMINI E DEFINIZIONI

Divideremo la lista delle abbreviazioni note come “Brevity Code” in tre gruppi.

- a) **“Brevity Code Minimale”**: è costituito dalle espressioni che è indispensabile conoscere per comunicare efficacemente in una missione ordine con un simulatore ambientato nella seconda guerra mondiale
- b) **“Complementi di Brevity Code”**: elenca le espressioni utili ma non indispensabili
- c) **“Jets Brevity Code”**: elenca le frasi che, tipiche dei piloti di jet e del combattimento elettronico, non avremo mai occasione di usare.

17.9. BREVITY CODE MINIMALE

ABORT: Ordine di terminare una operazione. Si applica all'intera missione o ad una specifica fase o manovra di attacco.

ANGELS: Altitudine, espressa in migliaia di piedi. Angels 20 significa 20,000 ft. (NB = Tutte le indicazioni di altitudine di IL-2 sono in genere in metri, ma...non ci formalizziamo!)

BANDIT: Aereo IDENTIFICATO COME NEMICO. Si usa solo se il contatto è identificato come ostile.

BELLY CHECK: Istruzione operativa (direttiva) ad un aereo di effettuare un roll per verificare la presenza di un nemico sotto di lui

BLIND: Perdita di contatto visivo con un aereo amico identificato. In genere significa che il wingman ha perso il contatto visivo con il suo leader. Il contrario di VISUAL

BOGEY: Contratto radar o visivo di aereo non identificato. Se identificato come nemico diventa “BANDIT”

BOX: Un gruppo, un contatto, una formazione che vola in formazione stretta

BREAK: (Up/Down/Right/Left) – (= ROMPI) Direttiva per effettuare immediatamente una virata alla massima velocità, in una situazione difensiva dove è richiesta una azione evasiva immediata.

BREVITY: Per comunicare una situazione dove la frequenza radio sta diventando satura, disturbata o degradata, e richiedere quindi una comunicazione più stringata, diretta, breve ed efficace

BULLSEYE: Una posizione predefinita nel briefing. Utilizzato in genere per descrivere la tua posizione o quella del target

CLEARED: La manovra richiesta è approvata ("cleared to land").

COVER: Ordine alla propria unità o al proprio wingman di assumere ruolo e responsabilità di supporto

ENGAGED: Manovra rispetto ad una potenziale minaccia per abbatterlo o impedirgli l'attacco

EXTEND: (Direzione) – Istruzione di sganciarsi temporaneamente da un target per guadagnare energia, distanza, tempo, SA, o una combinazione di essi. L'intenzione è ingaggiare di nuovo quando i nuovi parametri sono stati acquisiti.

FLEET WET/DRY: Transizione della posizione di volo da sopra l'acqua a sopra la terra, e viceversa

GORILLA: Un grande numero di contatti non identificati che sembrano manovrare verso un obiettivo comune

HOT: autorizzazione all'utilizzo delle armi ("Target is hot").

KILL: Identificazione ed abbattimento di un target.

LINE ABREAST: Formazione di volo affiancata

NO JOY: Perdita o mancata acquisizione visiva del target. E' l'opposto di **TALLY**.

POSITION: Richiesta di rapporto di posizione

PRESS: Continua l'attacco, il supporto reciproco deve essere mantenuto

SEPARATE: disingaggio rispetto ad un target specifico

SHACKLE: Ondeggiamento o incrocio di traiettoria per acquisire la posizione corretta nella formazione di volo

STATUS: Richiesta di chiarire la propria posizione tattica. La risposta può essere "offensive," "defensive," o "neutral."

TALLY: Bandito in contatto visivo. L'opposto di **"NO JOY."**

TARGET: Obiettivo assegnato

VISUAL: Contatto visivo con aereo amico; l'opposto di **"BLIND."**

WINCHESTER: Out of ammo, ho terminato le munizioni

17.10. COMPLEMENTI DI BREVITY CODE

ALPHA CHECK: Richiesta di fornire la direzione e distanza rispetto al prossimo waypoint. In genere viene usato per confermare l'accuratezza della navigazione.

AS FRAGGED: Eseguire l'azione concordata

BINGO / BINGO FUEL: La quantità di carburante richiesta per tornare alla base.

BOGEY DOPE: Richiesta di informazioni a proposito di un possibile contatto o una minaccia. (nei jet si tratta della richiesta diretta all'aereo AWACS o al controllo di terra)

BRACKET: Indica quando un aereo manovra nella posizione opposta rispetto ad un obiettivo fissato, anche lateralmente, verticalmente, o la combinazione dei due. Di fatto è una manovra a corto raggio

BUG OUT: Sganciarsi dal bersaglio e fare rotta verso un'area sicura o la homebase

CLEARED HOT: L'ordine è approvato

CLOSING: Un Bandit/bogey/target sta diminuendo la sua distanza rispetto a chi parla

COMMITTED / COMMIT: decisione di ingaggiare (engage/intercept).

CONTACT: Radar/IR contact. Dovrebbe includere direzione, altitudine, distanza, posizione rispetto al bull's eye, o la posizione geografica

CONTINUE: Continua la manovra in corso. Non implica l'autorizzazione a ingaggiare o ad aprire il fuoco.

DRAG / DRAGGING: (Direction) – il Bogey/Bandit sta manovrando con una angolazione inferiore a 60 gradi. Può anche descrivere la tua azione.

FLOAT: Allargamento della formazione lateralmente entro i limiti visuali. Usata per iniziare una "parentesi" ('*bracket*') o per prepararsi ad attaccare un target.

HARD LEFT/RIGHT: Ordine di iniziare una virata veloce (High-G) conservando l'energia. Si usa in genere per indicare l'inizio di una manovra di attacco. Un "BREAK" è in genere difensivo.

HIGH: Altitudine del target superiore a 30,000 ft.

HOLDING HANDS: Un gruppo di aerei in formazione coordinata

HOME PLATE: Home airfield.

IN PLACE: (Left/Right) – manovra simultanea della sezione nella stessa direzione.

MEDIUM: Target ad altitudine tra 10,000 e 30,00 ft.

MERGE/ MERGED: I banditi e gli aerei amici sono in contatto visivo.

LOW: Target ad altitudine inferiore a 10,000 ft.

PADLOCKED: L'equipaggio non può staccare la vista dal bersaglio se non a rischio di perderne l'acquisizione

SPITTER: (Direzione) – Un aereo si è allontanato dalla zona di ingaggio

STACK: Due o più gruppi che volano con elevata separazione in altezza

SHOOTER: Aereo che sta per aprire il fuoco

SLOW: velocità inferiore a 300 nodi.

SNAP: (oggetto, destinazione, posizione.) – Vettore di direzione immediate verso la posizione del target o un punto geograficamente determinato

SORTED: Criteri pre-definiti in base ai quali ad ogni aereo della formazione sono stati assegnati target diversi

STINGER: Formazione di un singolo Bogey/Bandit in rotta definita.

SWITCH/SWITCHED: indica che un attaccante sta cambiando da un bersaglio all'altro.

TRAIL: Una formazione di due o più aerei, uno in coda all'altro.

TRAILER: L'ultimo aereo di una formazione.

TUMBLEWEED: Indica limitata SA: no Tally, no visual. Si usa per richiedere informazioni

VEE/VIC: Formazione di volo (Vic formation), formata da un leader davanti seguito dal wingman.

WALL: tre o più gruppi che volano in formazione line abreast/side-by-side.

WEDGE: Formazione tattica di due o più aerei in formazione a "V", di cui uno di fronte agli altri due appaiati.

WEEDS: Altitudine molto bassa

17.11. JETS BREVITY CODE

Ci sono alcune “Radio Brevity” tipiche per i Jet, che volando con un simulatore di aerei della WW2 non useremo mai, ma che riportiamo per completezza:

- **ACTIVE:** Sistema di guida attivo dei missili AIM 120
- **ANCHOR:** 1.) cominciare un'orbita attorno ad un punto specifico. 2.) La rotta del tanker, per i Jet.
- **BENT:** di sistema non operativo
- **BUDDY SPIKE:** Illuminazione del bersaglio da parte di un aereo amico
- **CLEAN:** 1.) No radar contact, il tuo radar scope è *pulito*. 2.) La configurazione di un aereo senza carichi alari
- **CONTACT:** Radar/IR contact. Dovrebbe includere direzione, altitudine, distanza, posizione rispetto al bull's eye, o la posizione geografica
- **DEFENSIVE:** (Spike/Missile/SAM/Mud/AAA) – Il soggetto è in posizione difensiva e sta manovrando in relazione al potenziale pericolo. Se non specificato si tratta di una minaccia aria-aria
- **FADED:** Il contatto radar è perso o “sfumato” dal Radar display
- **FLANK/FLANKING:** Target con posizione stabile tra 120 e 150 gradi
- **FENCE CHECK/FENCE IN/FENCE OUT:** Settaggio del commando delle armi nel cockpit in relazione alla propria posizione. In genere significa armare le armi di bordo all'ingresso nel territorio nemico, e disarmarle all'ingresso in territorio amico
- **FOX ONE:** Lancio reale o simulato di un missile a guida semi attiva (AIM 7 Sparrow).
- **FOX TWO:** Lancio reale o simulato di un missile a guida ad infrarossi (AIM 9 Sidewinder).
- **FOX THREE:** Lancio reale o simulato di un missile a guida attiva. (AMRAAM/Phoenix).
- **GADGET:** Apparecchio con sensori radar.
- **GIMBALL:** (Direzione) – Un bersaglio radar sta avvicinandosi all'Azimuth o al limite di elevazione del tuo radar, e quindi stai per perdere il contatto
- **GROUP:** Contatti radar che sembrano operare insieme
- **HIT:** Una traccia Radar sul Radar scope (A/A).
- **LADDER:** Tre o più formazioni in fila. Compagno come 'ladder' sul radar display
- **LOCKED:** (BRA/Direction) – Radar Lock on. Non significa per nulla responsabilità di target, fino a che non siano state chiaramente assegnate
- **MUSIC:** Electronic radar jamming.
- **PICTURE:** Briefing della situazione comunicata dall'AWACS o dal controllo di terra, che fornisce la situazione tattica generale
- **TRASHED:** Un missile in volo ha mancato il bersaglio.