



Vols tutoriels

Navigation COM B



Gil
Off S.V

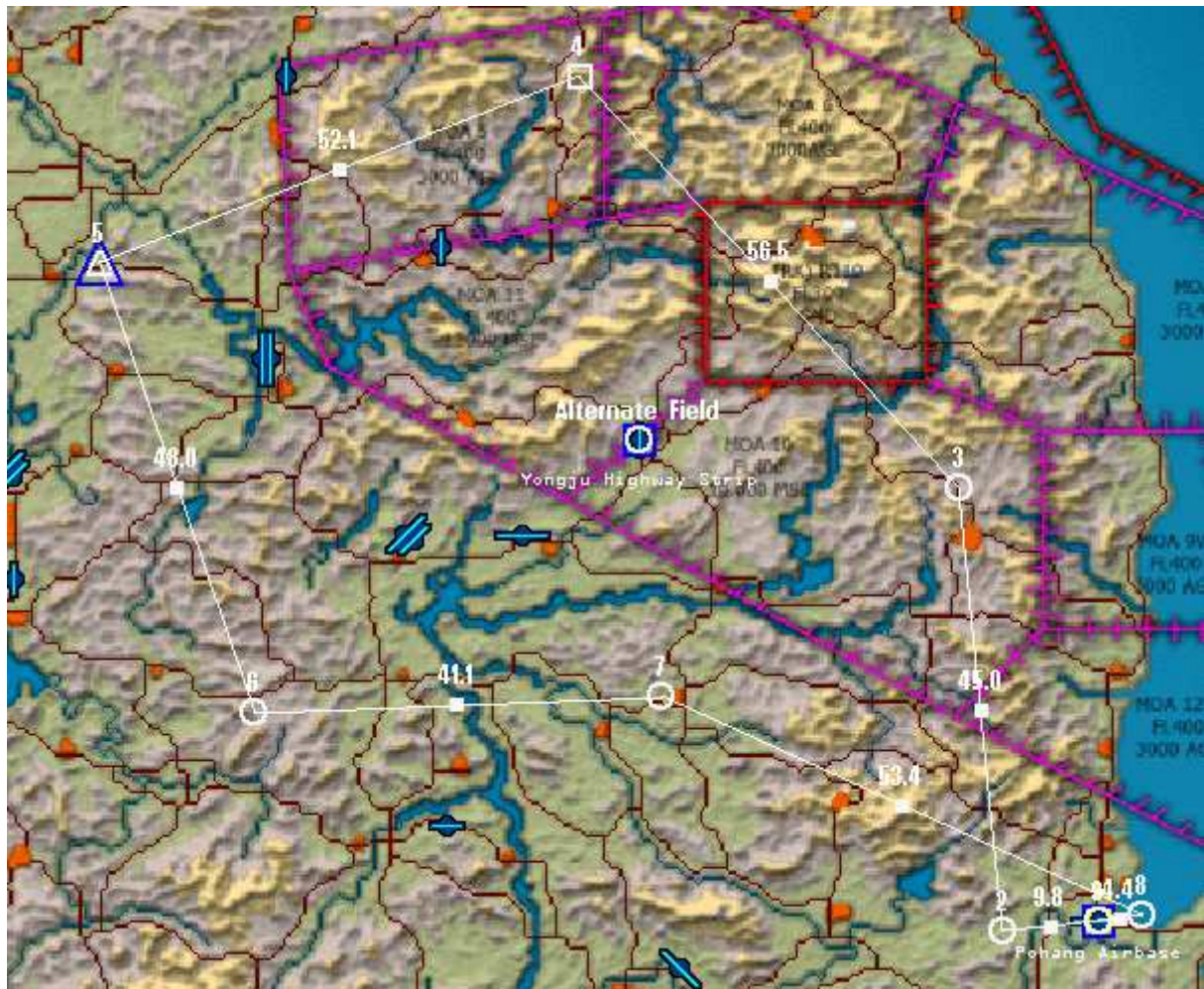


Navigation COM B

Plan de vol	3
Roulage	4
Alignement-décollage snake 7s	7
Montée avec Pohang APP	9
Navigation avec Korée CTL	11
Préparation de la descente	12
Descente avec Pohang APP	15
Arrivée Initial	17
Retour au parking	19



Plan de vol





Mise en route



La mise en route doit être demandée au contrôle aérien.

Le leader initie un check radio sur la fréquence roulage (2 Rouge) puis demande la mise en route au contrôleur. (cf livret COMMS p2 et 3)

La mise en route accordée, les 2 avions mettent en route.

VERIFY CHECK – BEFORE ENGINE START – ENGINE START – AFTER ENGINE START – ENGINE CHECK – FUEL CHECK – AVIONICS – BEFORE TAXI (cf checklist SP4 p2 à 5)

Quand le leader a terminé la checklist de mise en route, il initie un check radio. Si l'ailier est prêt à rouler, il répond au check radio.



Roulage



Après le check radio, le leader demande le roulage. (cf livret COMMS p4)

La patrouille roule pour la piste en service.

TAXI OUT (Checklist SP4 p6)

Pendant le roulage, le leader rappellera le CTL, ou le CTL rappellera la patrouille, pour copier les éléments. (cf livret COMMS p5)

En arrivant au point d'arrêt, les appareils se mettent en biais parallèles l'un à l'autre. Ceci évite, lors de la reprise du roulage, d'envoyer, avec le souffle du moteur, des débris sur l'avion de derrière.



Les pilotes effectuent les vérifications avant décollage.

BEFORE TAKE OFF (Checklist SP4 p6)

Les pilotes récitent la procédure normale de décollage et la procédure d'interruption de décollage.

NORMAL TAKE OFF – ABORTED TAKE OFF – AIRBORNE (Checklist SP4 p7)

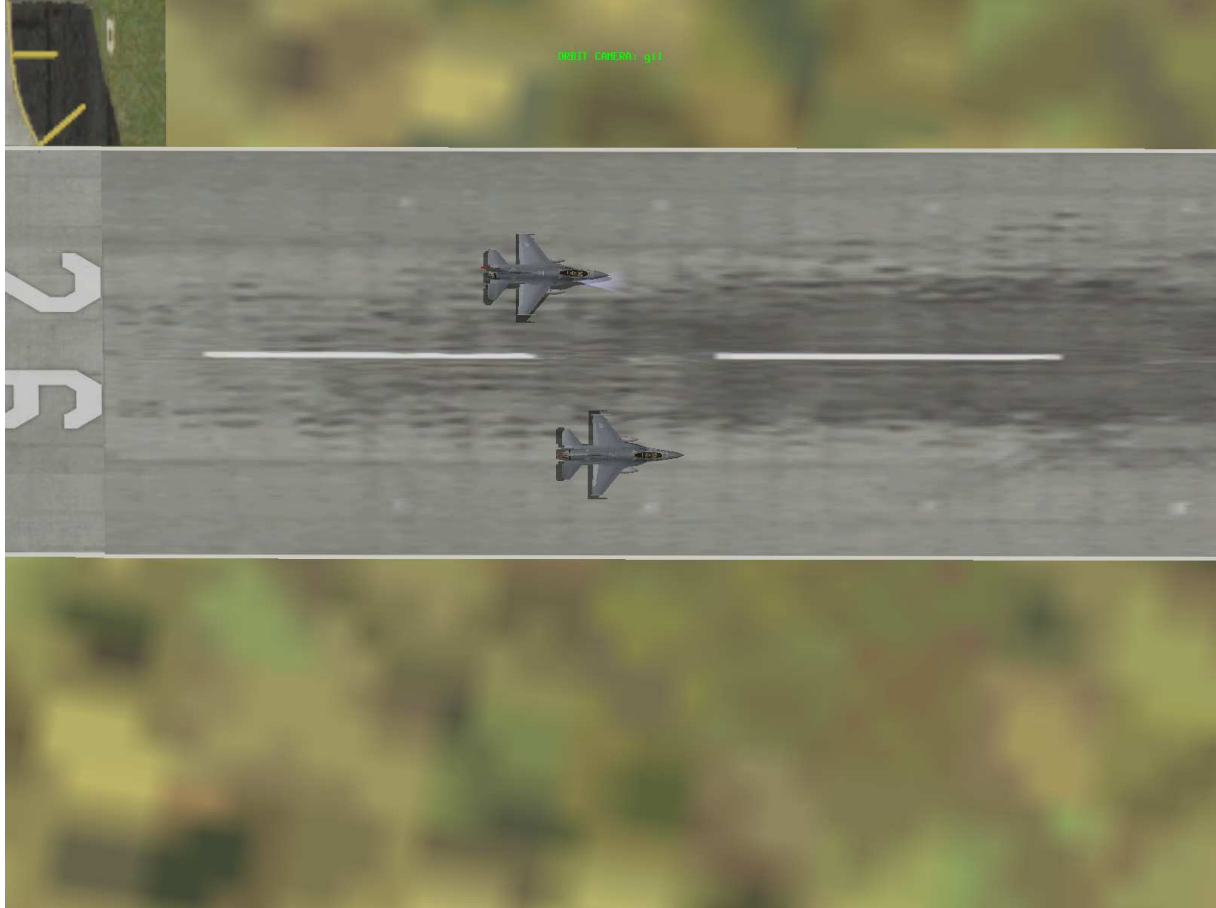
Le leader ordonne le changement de fréquence sur la fréquence de montée (15 Rouge).
(cf livret COMMS p3)

Check radio sur 15 Rouge puis le leader ordonne de passer sur la fréquence Tour (14 Vert).
Check radio sur 14 Vert.



Alignement – décollage snake 7s

Quand la patrouille est prête, le leader demande l'alignement. (cf livret COMMS p7)



Le leader se place sur le côté de la piste opposé au vent. Ceci permet de déplacer, avec le vent, la turbulence de sillage ainsi que les gaz du côté opposé à l'ailier, pour ne pas qu'il la ressente.

Après avoir reçu la clearance de décollage, le leader effectue sa procédure de décollage et annonce le TOP décollage au lâcher des freins. Au TOP, le numéro 2 entame sa procédure de décollage et lâchera les freins 7s après le TOP donné.

NORMAL TAKE OFF (Checklist SP4 p7)



Une fois en l'air, les pilotes effectuent les actions. **AIRBORNE** (Checklist SP4 p7)

Une fois faites, le numéro 2 annonce: **“Airborne visuel”** et accélère pour venir se mettre en formation sur son leader.

Le leader ordonne le changement de fréquence avec Pohang APP (15 Rouge) quand l'ailier aura annoncé qu'il est Airborne.



Montée avec Pohang APP



Check radio sur la fréquence de Pohang APP puis le leader contacte le controle. ([livret COMMS p9-10](#))

Le leader dirige la patrouille en suivant les ordres du controleur (Cap et Niveau assignés).
Le départ s'effectuant vers le nord, le controle devrait donner un cap 350 et un FL > 205 ou un FL demandé par le pilote.

NB: les FL se donnent toujours en centaines + 5 (205, 215, 225, 235...)



Les paramètres de montée standards doivent être adoptés:



Pente: $+5^\circ$ (vecteur vitesse)

Rpm: 95% (CAT III)
90% (CAT I)

Inclinaison: 30°

Passant le FL 150, le contrôleur initie le transfert avec Korée CTL en ordonnant de changer sur la fréquence de Korée CTL (6 Vert).

Le leader ordonne le changement de fréquence sur le canal donné.



Navigation avec Korée CTL



Pour les communications radio. (cf livret COMMS p 11-12)



Préparation de la descente



A environ 30 Nm du point 7, le Controle va vous demander de rappeler prêt à copier les élément (comme au roulage). ([livret COMMS p11-12](#))

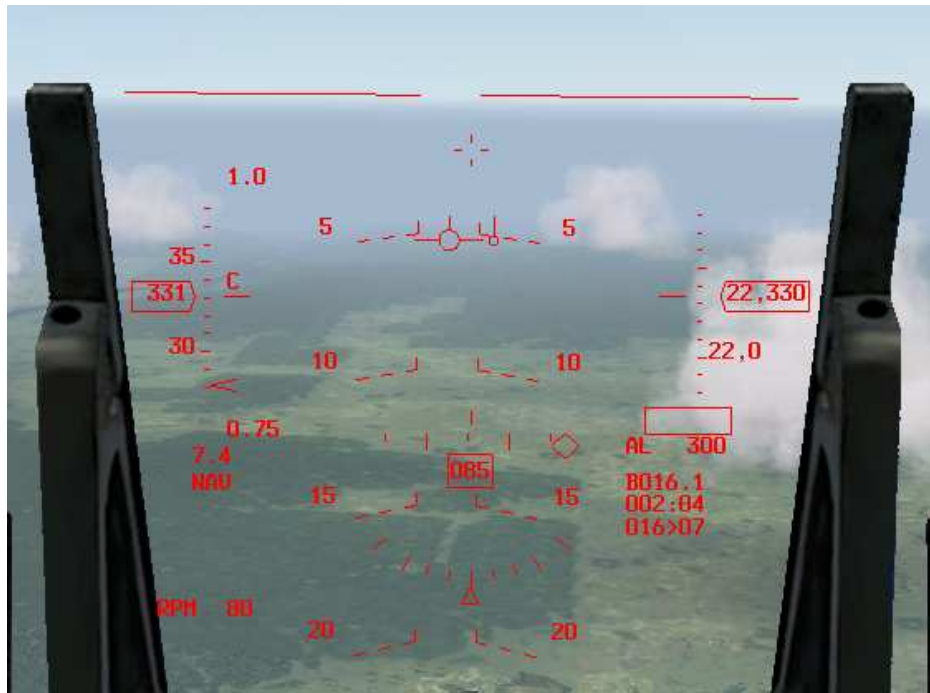
Ces éléments comprennent un transpondeur propre à Pohang APP (1230 ou 1220) et la fréquence APP pour la descente (5 Rouge).

La patrouille annoncera ensuite quand elle sera prêt à débiter la descente.

Quand elle l'annonce, le controleur autorise la patrouille à descendre initialement vers le FL 155. [DESCENT \(Checklist SP4 p11\)](#) Vitesse < 450 kts



Les paramètres de descente standards doivent être adoptés:

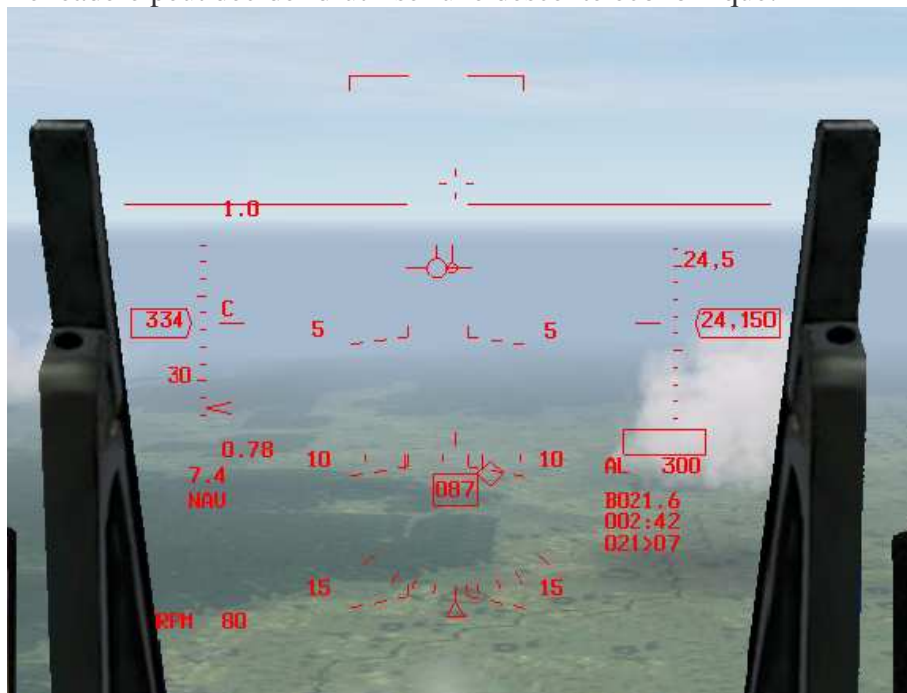


Pente : - 5°

Rpm: 80%

AF: sortis

Le leadere peut décider d'utiliser une descente économique:



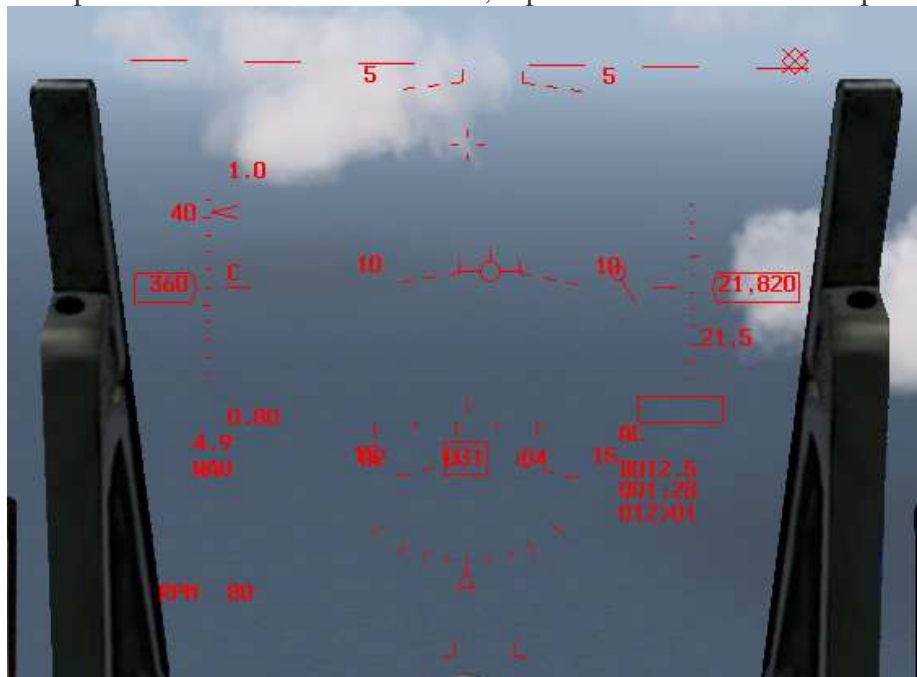
Pente : - 2.5°

Rpm: 80%

AF: rentrés



Si le pilote veut accélérer la descente, il peut utiliser la descente rapide:



Pente : - 10°

Rpm: 80%

AF: sortis

L'ordre de sortie et de rentrée des aérofreins doit être donné par le leader après avoir affiché les paramètres (pente et rpm):

“Aérofreins TOP” **“Aérofreins rentrés TOP”**

Au point 7 doit se dérouler le transfert avec Pohang APP.

A partir d'ici, le pilote ne suit plus le plan de vol et suit les instructions du Contrôle (Guidage radar)



Descente avec Pohang APP



Après un check radio, le leader contacte Pohang APP. (cf livret COMMS p13)
Après avoir reçu la piste en service et la couleur terrain, le leader annonce ses intentions (arrivée Initial).

Le CTL guide ensuite la patrouille en donnant des caps et en faisant descendre les avions afin qu'ils arrivent sur l'axe de la piste à 5 Nm axé à 2000 ft. (cf livret COMMS p11-12)



En vue du terrain, le pilote l'annonce pour passer avec la Tour (14 Vert).





Arrivée Initial

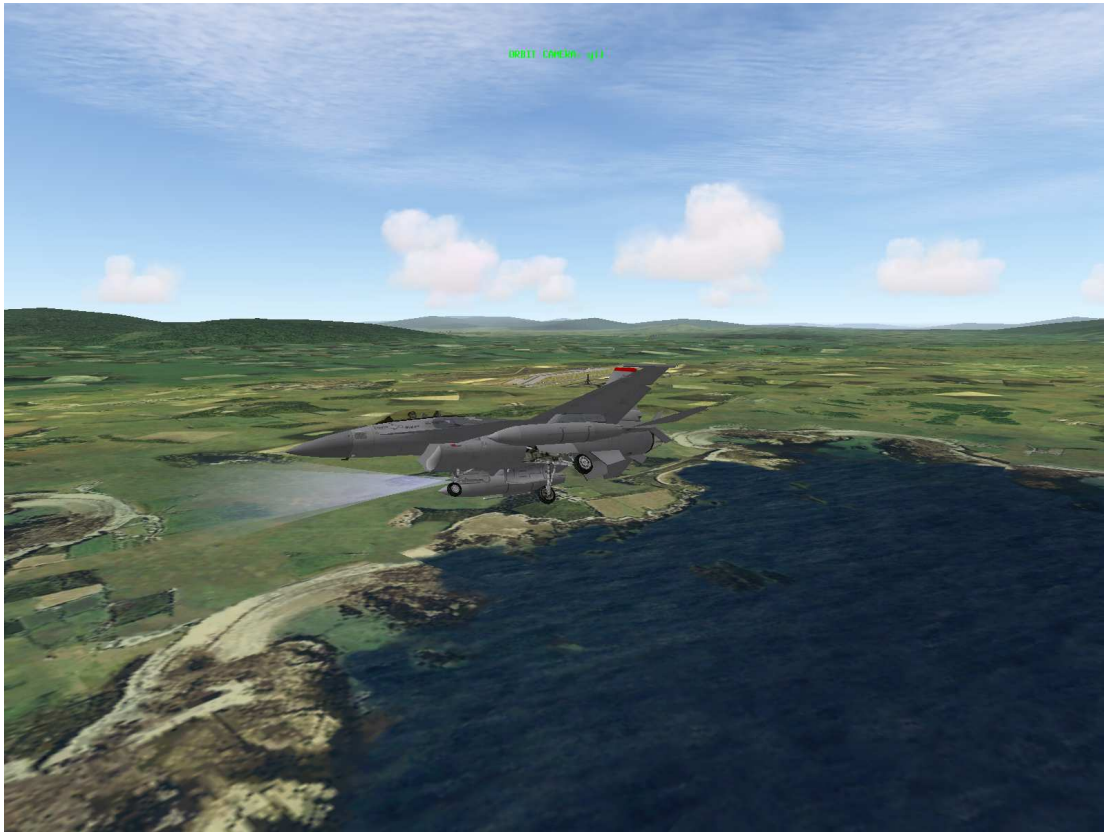


A partir du moment où le pilote passe avec la Tour, le guidage radar est terminé et le leader gère sa trajectoire pour venir s'axer dans l'axe de piste à 5 Nm, 2 000 ft.

A 3 Nm, la patrouille descend vers 1 500 ft pour breaker verticale terrain coté Nord du terrain (coté opposé à la tour de controle). (cf livret COMMS p17-18)

Ici la patrouille se sépare par un break serré à 180° (AF sortis) à 3s d'intervalle.

La Vent Arrière s'effectue à 1 500 ft, sorti du train puis dernier virage, atterrissage.
BEFORE LANDING – FINAL APPROACH (Checklist SP4 p11)



Une fois posé, vitesse contrôlée (< 60 kt), le pilote se place sur bande lente. (coté de la piste du coté de la tour). **AFTER LANDING** (Checklist SP4 p12)





Retour au parking



Quand la piste est dégagée, le pilote passe tout seul sur 2 Rouge et demande le roulage au parking. (cf livret COMMS p22)

Au parking, coupure moteur.

PRE ENGINE SHUT DOWN – ENGINE SHUT DOWN (Checklist SP4 p13)