



---

# MANUEL DE REFERENCE DE LA FFW04

## Volume 1 – Procédures

- French Fighter Wings / PHOENIX SQUADRON -

---

Mise à jour du 04 février 2004 :

- procédure de connexion FFW04/04LS par Loulou
- Largage GPS par Alfa



A l'origine, il s'agissait de quelques liens éparpillés dans notre site, nous avons ensuite rassemblé toutes les fiches, et puis l'idée de ce manuel a fait jour. Restait à passer de l'idée à la réalisation. C'est chose faite aujourd'hui.

Vous trouverez dans ce document, l'ensemble des procédures utilisées par la FFW04 ainsi qu'une partie consacrée à des sujets divers, dans un cadre de culture générale dédié à l'aéronautique. Toutes les informations recueillies, vous permettront, comme pour nous, de tendre vers des procédures les plus réalistes possibles.

Ce document ne se veut en aucun cas exhaustif et sera mis à jour régulièrement.

Merci à tous les pilotes -rédacteurs- Chaque fiche est signée, n'hésitez pas à envoyer un petit mot d'encouragement aux auteurs.

---

Les membres de la FFW04

FFL04LS

Administrateur forum

---

- Alfa
- Cougar
- José
- Larsen
- Markus
- Milo
- Packman
- Jallie
- Froggy

- Gyom
- Hurricane
- Kick
- Lipy
- Loulou
- Papounet
- Watchman

- Beary



# TABLE DES MATIERES Vol. 1

<b><u>FICHE 1 : COMMUNICATIONS DE BASE</u></b>	<b>6</b>
CHECK RADIO	6
CHECK PETROLE	6
ANNONCE DE CONTACT	6
ANNONCE DE TIR	6
<b><u>FICHE 2 : PHRASEOLOGIE EN MISSION</u></b>	<b>7</b>
LEXIQUE	7
POINTS CLES	7
<b><u>FICHE 3 : MOTS CODES / BREVETY WORDS</u></b>	<b>8</b>
CONDUITE MOTEUR	8
NAVIGATION	8
MANŒUVRES	8
EN MISSION	8
ARMEMENT	9
<b><u>FICHE 4 : PROCEDURES DE DECOLLAGE</u></b>	<b>10</b>
RAPPEL	10
SOLO	10
PATROUILLE LÉGÈRE	10
PATROUILLE SIMPLE	10
PATROUILLE LOURDE	10
PATROUILLE MIXTE	11
REMARQUE	11
<b><u>FICHE 5 : PROCEDURES D'ARRIVEE AU BREAK</u></b>	<b>12</b>
RAPPEL	12
DESCRIPTION DU BREAK	12
SOLO	12
PATROUILLE LEGERE	12
PATROUILLE SIMPLE	12
PATROUILLE LOURDE	12
PATROUILLE MIXTE	13
REMARQUE	13




---

**FICHE 6 : PROCEDURES D'ARRIVEE EN PS** **14**

---

RAPPEL	14
PATROUILLE LEGERE	14
PATROUILLE SIMPLE	14
PATROUILLE LOURDE	14
PATROUILLE MIXTE	14
REMARQUE	15

**FICHE 7 : TOUR DE PISTE STANDARD (POUR FALCON)** **16**

---

CIRCUIT STANDARD MAIN GAUCHE	16
------------------------------	----

**FICHE 8 : PLAN DE VOL DU     /     /** **17**

---

**FICHE 9 : PANNES RADIO** **18**

---

COMMENT ATTIRER L'ATTENTION	18
SIGNAUX DE DETRESSE EN VOL – PANNE RADIO (CODE HEFOE)	18
SIGNAUX D'AUTONOMIE	18
SIGNAUX DE DETRESSE	18

**FICHE 10 : PROCEDURE DE CONNEXION FFW04** **19**

---

**FICHE 11 : PROCEDURE DE BOMBARDEMENT GPS** **20**

---

RELEVER ET ENTRER LES COORDONNEES GPS	20
UTILISATION POUR ATTAQUE COORDONNEE	21
UTILISATION POUR DEROUTEMENT DE BASE	22
REPERAGE D'UNE CIBLE PAR UN AUTRE AVION	23
POUR FINIR ...	23



# PROCEDURES

---



## FICHE 1 : COMMUNICATIONS DE BASE

Auteur : Milo - 2003

Comment faire les différents checks / annonces et comment y répondre.

*Leader*

*n°2 ou Ailiers*

### CHECK RADIO

- **Blue check**
- **Blue 2**
- **Leader**

Le Leader effectue le check radio, les ailiers répondent dans l'ordre, et le leader accuse réception.

### CHECK PETROLE

- **Blue state fuel (ou Blue check carburant/fuel)**
- **2, 48**
- **Leader 49**

Le Leader effectue le check pétrole, les ailiers répondent dans l'ordre, et le leader accuse réception en annonçant son pétrole en dernier.

### ANNONCE DE CONTACT

- **Blue 2, Contact Bull 245, 45 Miles, Altitude 22.**

On dit **QUI** annonce, puis  
**QUOI** (contact, target, bandit), et  
**OU** en  
**BEARING, RANGE ET ALTITUDE (BRA).**

### ANNONCE DE TIR

CANON	: GUN KILL
AIM 7	: F1 KILL ou FOX 1
AIM 9	: F2 KILL ou FOX 2
AIM 120	: F3 KILL ou FOX 3
MAVERICK	: RIFLE
AGM 88	: MAGNUM



## FICHE 2 : PHRASEOLOGIE EN MISSION

Auteur : Milo - 2003

### LEXIQUE

PRIMARY TALKER	: Autorité qui parle en premier.
INDICATIF OPS	: Indicatif Avion, Falcon, Furry,...
INDICATIF PIL	: INDICATIF PERSO ... MILO, ALFA, ...
FL	: Niveau de Vol (Flight Level).

### POINTS CLES

- Le Lead est le primary talker...
- Le lead fait un check radio et les équipiers annoncent leur indicatif ops dans l'ordre...
- Mise en route aux ordres de lead.
- Roulage aux ordres du lead.
- Décollage aux ordres du lead.



## FICHE 3 : MOTS CODES / BREVETY WORDS

Auteur : Milo - 2003

### CONDUITE MOTEUR

**BUSTER** : Plein gaz sec  
**AFTER BURNER / BURNER / AB** : Post Combustion  
**IDLE** : Plein réduit

### NAVIGATION

**ANGELS** : Altitude de 1000' (Angel 12 = 12000' = FL120 )  
**BLOCK** : Tranche d'altitude de 10000'

( Block 1 = Alt entre 10000' et 19000' = Alt entre FL100 et FL190 )  
( Block 2 = Alt entre 20000' et 29000' = Alt entre FL200 et FL290 )  
( Block 3 = Alt entre 30000' et 39000' = Alt entre FL300 et FL390 )  
( Block 4 = Alt entre 40000' et 49000' = Alt entre FL400 et FL490 )

**NIVEAU** : Niveau de vol, FL, Flight Level

### MANŒUVRES

**ABORT** : Abandonner  
**BRACKET** : Prendre en tenaille, ouvre de 45° de le route et reprendre le cap  
**COLD** : Dos à la menace  
**HOT** : Face à la menace  
**POST HOLE** : Descente rapide, le nez vers le sol  
**PUMP** : Aller à l'opposé de la menace.  
**SKIP IT** : Interrompre l'attaque

### EN MISSION

**EXECUTE** : Effectuer ce qui a été briefé  
**BLIND** : Je ne vois pas la menace au Radar  
**NO JOY** : Je ne vois pas la menace  
**MARSHAL** : Rendez-vous  
**PRONTO** : Le plus vite possible  
**ROGER** : Reçu  
**SAME** : J'ai les mêmes infos / Pareil  
**STATE FUEL**: Pétrole restant  
**TALLY** : Visuel et je prend l'interception à mon compte  
**UNABLE** : Impossibilité d'exécuter l'ordre  
**WILCO** : J'exécute  
**ROGER WILCO** : Bien compris, j'exécute





## ARMEMENT

**BUDDY SPIKE** : Accroché par un radar ami.

**FENCE IN** : Mettre en configuration d'attaque / Master Arm / Laser on

**FENCE OUT** : Eteindre le Radar / Master safe / Laser off

**MUSIC ON** : ECM ON

**MUSIC OFF** : ECM OFF

**NAKED** : Je ne suis pas éclairé

**SPIKE** : Je suis accroché

**SPOTED** : Je suis éclairé

**WINCHESTER** : Armes épuisées



## FICHE 4 : PROCEDURES DE DECOLLAGE

Auteur : Milo - 2003

### RAPPEL

Solo	: Avion seul
Patrouille Légère	: Patrouille de 2 Avions
Patrouille Simple	: Patrouille de 4 Avions
Patrouille Lourde	: Patrouille de + de 4 Avions
Patrouille Mixte	: Patrouille comportant des types d'avion différents

### SOLO

- 1 – Frein de parking sur ON
- 2 – Puissance à 80%
- 3 – Vérifier les paramètres
- 4 – Puissance à 100%
- 5 – Rentrer le train passant 200Kts
- 6 – Monter à 2000' dans l'axe

### PATROUILLE LÉGÈRE

Le Leader sera toujours à gauche

- 1 – Le N°2 rappelle « Prêt » quand il a le frein de parc sur ON
- 2 – Le leader annonce « POWER » / Puissance à 80% (La procédure réelle est visuelle : index pointé vers le ciel, effectuant des petits cercles)
- 3 – Vérifier les paramètres moteur
- 4 – Le N°2 Annonce « OK »
- 5 – Le leader annonce « TOP » / Puissance à 100% (procédure réelle toujours visuelle : coup de tête en avant par le leader)
- 6 – Pour le N°2 rotation à imitation
- 7 – Le leader annonce « TOP » / on rentre le train
- 8 – Monter à 2000' dans l'axe pour le rassemblement

### PATROUILLE SIMPLE

Le décollage se fera à 7'' entre les 2 patrouilles légères ou entre la patrouille légère et l'élément solo.

Pour chaque patrouille légère voir « Patrouille légère ».

### PATROUILLE LOURDE

Le décollage se fera à 7'' entre chaque patrouille légère.

Pour chaque patrouille légère voir « Patrouille légère ».



## PATROUILLE MIXTE

Le décollage se fera à 7'' entre chaque élément.

## REMARQUE

- Si le vent est supérieur à 15 Kts : Décollage à 7'' entre chaque avion.
- Si la patrouille n'a pas la même configuration : Décollage à 7'' entre chaque avion.
- Le leader gère les gaz pour faciliter au maximum le rassemblement.
- Partir sur le point 2 quand le rassemblement est effectif ou visuel franc (annonce des ailiers **Blue 2 en position / Blue 2 visuel sur Leader**).



## FICHE 5 : PROCEDURES D'ARRIVEE AU BREAK

Auteur : Milo - 2003

### RAPPEL

- BREAK : Casser la vitesse pour se poser
- AF : Aérofreins

### DESCRIPTION DU BREAK

- 1- Arrivée dans l'axe de piste à 1500', et 350Kts en SNAKE
- 2- Virage sur la tranche en entrée de piste à 180 °
- 3- Sortir les AF
- 4- Sortir le train, vers 250Kts
- 5- Rentrer les AF en vent arrière
- 6- Maintenir une vitesse de 200Kts en dernier virage
- 7- Viser le seuil de piste
- 8- Vitesse de 170Kts environ en courte finale

### SOLO

Suivre le descriptif du break.

### PATROUILLE LEGERE

Le leader annonce « TOP » quand il part au break ;  
Le N°2 compte jusqu'à 2 (ou plus selon indications du leader) et part au break.

### PATROUILLE SIMPLE

Le leader annonce « TOP » quand il part au break.  
Le N°2 compte jusqu'à 2 et part au break.  
Le N°3 compte jusqu'à 5 et part au break.  
Le N°4 compte jusqu'à 8 et part au break.

### PATROUILLE LOURDE

Le leader annonce « TOP » quand il part au break  
Le N°2 compte jusqu'à 2 et part au break  
Le N°3 compte jusqu'à 5 et part au break  
Le N°4 compte jusqu'à 8 et part au break  
Le N°5 compte jusqu'à 11 et part au break  
Et ainsi de suite...



## PATROUILLE MIXTE

Suivre le descriptif du break en patrouille.

## REMARQUE

- Annoncer à l'aïlier le type d'atterrissage : « Arrivée au Break – Arrivée ILS – Arrivée Longue finale ».
- Si la patrouille n'a pas la même configuration : atterrissage en PS interdit.
- Si l'un des avions de la patrouille à un problème : atterrissage en PS interdit.
- En cas de panne / avarie d'un des appareils, atterrissage toujours en longue finale : présenter l'avion en panne à 10 NM dans l'axe de piste, appareil prioritaire pour l'atterrissage sauf s'il n'y a pas de piste de dégagement à proximité de la base pour les autres appareils.



## FICHE 6 : PROCEDURES D'ARRIVEE EN PS

Auteur : Milo - 2003

### RAPPEL

Les arrivées en PS sont utilisées pour ramener un équipier en panne.  
Les virages sont légers 15° Max.  
Les taux de descente adaptés.

### PATROUILLE LEGERE

Le Leader sera toujours à gauche

1. Rassemblement en PS aux ordres du leader
2. Se présenter à 5 ou 10 NM dans l'axe
3. Le Leader annonce « AF sorti, TOP » / Sortir les AF au TOP
4. Vers 250Kts, le Leader annonce « Train sorti, TOP » / Sortir les trains au TOP
5. Annoncer « Trois verte » quand le train est sorti et verrouillé
6. Le Leader annonce « AF rentré, TOP » / Rentrer les AF au TOP
7. Maintenir une vitesse de 200Kts
8. Annoncer le visuel sur la piste
9. Vitesse de 170Kts environ en courte finale
10. Chacun surveille sa partie de bande, et ne s'occupe pas de l'autre.
11. Au touché des roues le Leader laisse couler un peu, le N°2 freine plus que le leader
12. Quand la distance est suffisante pour que le leader passe devant, le N°2 annonce « clair »
13. Le leader se met alors sur le milieu de la piste, et le N°2 aussi
14. Puis retour au parking

### PATROUILLE SIMPLE

Séparer la patrouille en 2 + 2 ou 2+ 1.  
La deuxième patrouille prendra un SNAKE à 5NM Minimum de la première patrouille.

### PATROUILLE LOURDE

Séparer la patrouille en 2 + 2 + X  
La deuxième patrouille prendra un SNAKE à 5NM Minimum de la première patrouille et ainsi de suite.

### PATROUILLE MIXTE

Suivre le descriptif patrouille légère.



## REMARQUE

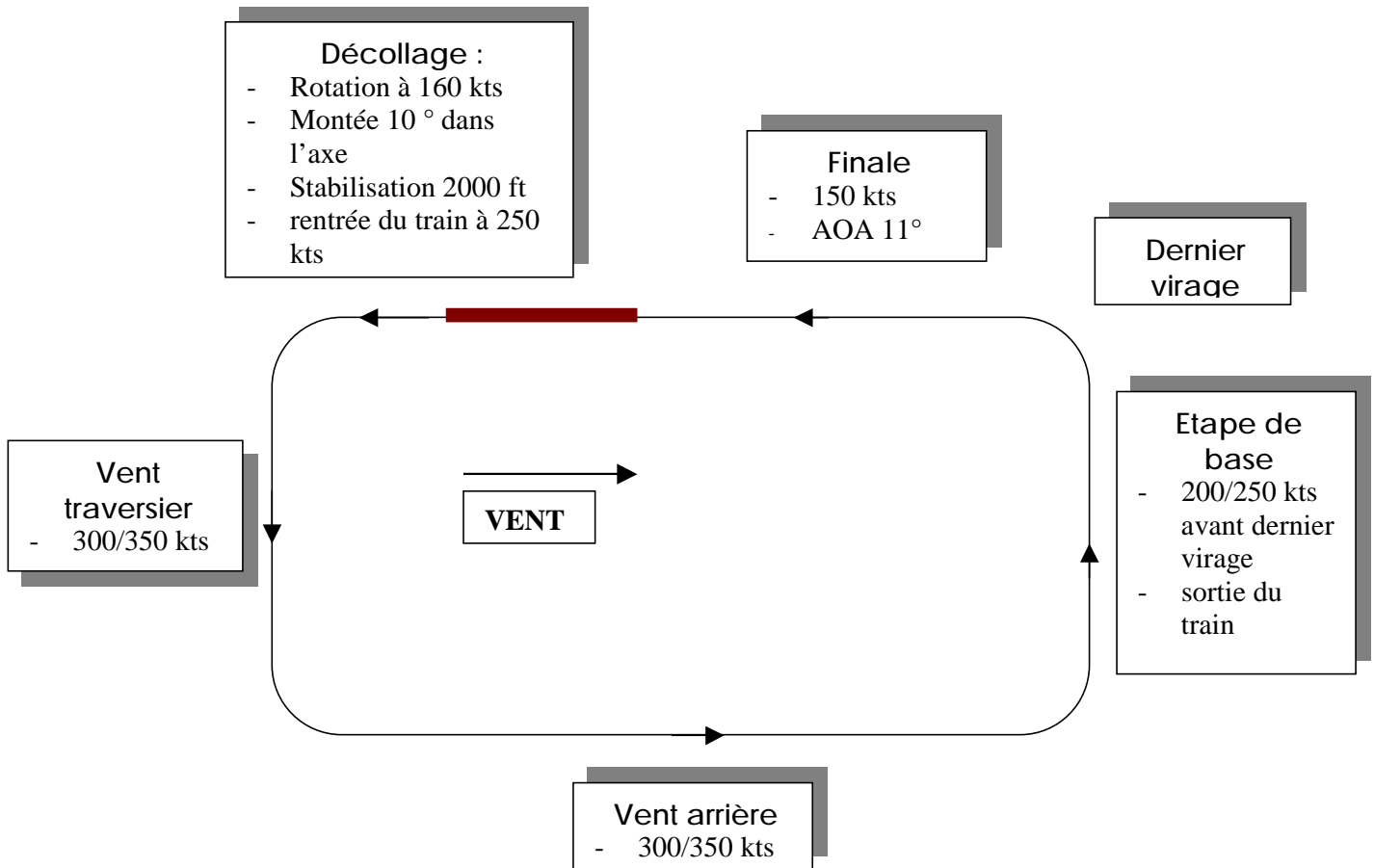
- Annoncer à l'aïlier le type d'atterrissage : « Arrivée Longue finale - Arrivée au Break - Arrivée ILS »
- Si la patrouille n'a pas la même configuration / atterrissage en PS interdit
- Si l'un des avions de la patrouille à un problème / atterrissage en PS interdit
  - En cas de panne/avarie ce sera toujours un atterrissage en longue finale / présenter l'avion en panne à 10 NM dans l'axe de piste.
  - L'accompagner conformément à la procédure en vigueur patrouille légère
  - En courte finale, ralentir, et laisser l'avion en panne passer devant
  - Rentrer le train, Remettre les gaz PC MAX
  - Monter à 1500' dans l'axe, puis couper la PC
  - Faire un circuit et se poser.
  - Appareil en panne prioritaire pour l'atterrissage sauf s'il n'y a pas de piste de dégagement à proximité de la base pour les autres appareils.



## FICHE 7 : TOUR DE PISTE STANDARD (pour Falcon)

Auteur : Watchman - 2003

### Circuit standard MAIN GAUCHE







## FICHE 8 : PLAN DE VOL du        /        /

PKG	CALLSIGN	MISSION	TAKE OFF	LAND	ST .PIL	ST.MIS	A A	GM	GMT	SEA
TARGET : Lieu de la cible						PIL.RATING				
						OBJECTIFS :				

PILOTES	CHARGEMENT (munitions)	CIBLES

COMAO	SEAD	ESCORT	STRIKE	STRIKE 2
Pilotes	T-O			
	Lead			
	2			
	3			
	4			
Canal GV				

STP	Descript.	HRS	DIST	CAP	SPEED	ALT.	INFOS

EVALUATIONS MENACES	BRIEFING / OBJECTIFS	Ordre Connex .
REGLES D'ENGAGEMENT		

TERRAIN	DEPART	ARRIVEE	DEROUTEMENT
PISTE			
TACAN / DME			

TCP / IP	PERSO	RADIO	FALCON



## FICHE 9 : PANNES RADIO

Auteur : Milo - 2003

Il n'est pas rare, pour des raisons diverses, de perdre la communication radio durant un vol. Plutôt que d'annuler la mission ou de se retrouver à raconter ses malheurs sur le tchat de Falcon, voici une manière de simuler la panne en utilisant une adaptation des procédures réelles. (voir la fiche F à ce sujet, SIGNAUX PANNE RADIO). Ces « signaux » simulés sur le tchat et avec différents mouvements de l'appareil, doivent permettre au pilote en détresse de se faire comprendre et d'être ramené au terrain dans de bonnes conditions.

### COMMENT ATTIRER L'ATTENTION

- L'appareil en Difficulté bas des plans
  - Smoke On / Smoke Off à plusieurs reprises
- Un Appareil qui bat des plans est un appareil qui doit être rassemblé ASAP, afin de déterminer la nature de ses problèmes.

### SIGNAUX DE DETRESSE EN VOL – PANNE RADIO (code HEFOE)

Code HEFOE	SIGNIFICATION	FALCON 4
Poing levé	Je vais annoncer la cause de mes ennuis	X
1 doigt	Hydraulique	I
2 doigts	Electrique	II
3 doigts	Fuel	III
4 doigts	Oxygène	IIII
5 doigts	Engine	IIIII

### SIGNAUX D'AUTONOMIE

GESTE	SIGNIFICATION	FALCON 4
Sucer son pouce	Je vais annoncer mon autonomie	F
1 doigt	Entre 10 et 20 mn	1
2 doigts	Entre 20 et 30 mn	2
3 doigts	Entre 30 et 40 mn	3
4 doigts	Entre 40 et 50 mn	4
5 doigts	Plus de 50 mn	5

### SIGNAUX DE DETRESSE

GESTE	SIGNIFICATION	FALCON 4
La main décrit un « arrondi » en partant du haut du casque	Atterrissage demandé dans les meilleurs délais	ATT
La main fermée fait le geste de tirer le rideau au dessus du casque	Ejection	EJC



## FICHE 10 : Procédure de connexion FFW04

Auteur : Loulou - 2003

- Noter **IP Perso** ..... **Inclure IP dans Raccourci F4**
- Noter **IP Comms** ..... **Check** Autoreconnect = **ON** sous TS  
**FERMER TOUT** (MSN, ICQ, Firewall,...) Sauf connexion. ! ;-)  
**Lancer Falcon**
- Noter **IP Hosteur** .....  
**Se connecter à la vitesse réelle de son modem**  
**Chat Comms.** Rejoindre **Check** Chat Général

### Le Hosteur détermine l'ORDRE DE CONNEXION

Nr.	Callsign
1	Hosteur
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	

- Le Hosteur lance la connexion : Le Host invite chacun dans l'ordre.
- Dans l'ordre, les joueurs cliquent sur COMMIT
- Chaque joueur confirme son arrivée par « Pilote X en place, pendule X1 vert »

Host " **Host. Commit** " -> " **Host : In, Horloge 1x Vert** "  
 Pilote1 -> " **Pil1 Commit** " -> " **Pil1 : In, Horloge 1x Vert** "  
 Pilote2 -> " **Pil2 Commit** " -> " **Pil2 : In, Horloge 1x Vert** "

- Le Host lance son vol -> Annonce " **Hoster Taxi** "
- Le Pil1 -> Annonce " **Pil1 Take off** "
- Le Pil2 -> Annonce " **Pil2 Take off** " etc...

### SILENCE RADIO ! Hors confirms " **Taxi & Take-off** "

- Annonce " **Hoster cockpit** " -> **Pil41 Taxi** -> **Pil2 Taxi** etc ....
- Annonce " **Pil1 cockpit** " " **Pil2 cockpit** " etc...

**ON NE TOUCHE A AUCUNE COMMANDE !**  
**tant que le dernier pilote ( de la patrouille ) n'est pas cockpit !**



## FICHE 11 : Procédure de bombardement GPS

Auteur : Alfa – 2003

### RELEVER ET ENTRER LES COORDONNEES GPS

Depuis les dernières versions (ici test avec SP3+FF2+BMS1.03) sur l'écran de planification, lors d'une reco de la cible vous pouvez récupérer les coordonnées latitude et longitude de votre cible.

Pour les entrer dans le calculateur de votre F16 :

- Sur l'ICP sélectionner : page List 1 (Destination)
- Sélectionner le waypoint dont on veut modifier les coordonnées GPS (souvent waypoint cible)
- Entrez les nouvelles coordonnées du waypoint, celui-ci se placera pile sur la cible.
- Retourner à la page par défaut de l'ICP

Nota : si les coordonnées ne veulent pas entrer cliquer une ou deux fois sur le bouton ACL

### EXEMPLE : ATTAQUE MULTICIBLE A LA JDAM

Exemple d'une base par un seul avion :

Tour de contrôle lat 38\*48.72 lon 127\*32.92 (prévu 1 jdam31)  
 Ammo dump lat 38\*47.24 lon 127\*32.78 (prévu 1 jdam31)  
 Hangar lat 38\*48.03 lon 127\*32.63 (prévu 2 jdam31)

Le principe va consister à entrer les coordonnées (lat et long) dans votre f16 au niveau du waypoint cible. La vous allez avoir le choix de le faire à chaque largage de bombe (pas très rapide) ou bien plus efficace à l'avance si vous avez pris la précaution de rajouter deux waypoints (dans notre cas) n'importe où, auprès de la cible.

On prendra ce dernier cas pour notre exemple. Le waypoint cible est le 5 ; rajoutons a proximité un waypoint 4 et un waypoint 6

#### Paramétrage des données :

- Dans l'ICP choisir LIST puis 1 (destination page)
- Faites défiler les waypoint jusqu'au 4
- Entrez les coordonnées de la première cible ( lat 38\*48.72 lon 127\*32.92) Validez
- Passez au waypoint 5
- Entrez les coordonnées de la deuxième cible (lat 38\*47.24 lon 127\*32.78) Validez
- Passez au waypoint 6
- Entrez les coordonnées de la troisième cible (lat 38\*48.03 lon 127\*32.63) Validez



### **Montez au dessus de la couche (20000 pieds par ex) :**

- A environ 30 nm de la cible préparez votre attaque (uncage votre première jdam – jdam en power on depuis le temps nécessaire qui est variable suivant les versions de F4)
- Passez en mode air-sol, le radar doit être en mode STP (si vous avez bougé les curseurs revenez au waypoint précédent puis au waypoint 4 pour réinitialiser la position ou passez en mode SP et revenez en STP sur votre radar)
- Il faut que les deux carrés soient superposés
- Prenez de la vitesse pour donner l'impulsion nécessaire à la bombe
- A un petit peu moins de 20nm de la cible larguez votre bombe  
Il ne faut pas loocker la cible au radar, ni dans le MFD de la JDAM (mais là de toute manière vous ne voyez rien à cause des nuages)
- Sectionnez le waypoint 5
- Uncagez et larguez votre bombe (il est important de penser à uncager la jdam sinon elle explosera au dessus de la cible)
- Sélectionnez le waypoint 6
- Uncagez et larguez votre bombe – Uncagez et larguez la quatrième
- Evasive en direction de votre Green Sector

Avec un peu d'entraînement la séquence de largage des 4 jdams prendra seulement une quinzaine de secondes

Je ne sais pas si cette séquence correspond de près ou de loin à la réalité, mais elle fonctionne parfaitement dans falcon

Une utilisation similaire pourra être réalisée avec des JSOW 154 (mais pensez que si la cible est mobile il y a peu de chance pour quelle se trouve sous l'impact)

### **UTILISATION AVEC DES BOMBES LISSES TYPE MK 84**

La procédure de mise en œuvre des coordonnées sera toujours identique, mais ici notre arme n'est pas guidée. Il y a donc deux façons d'utiliser efficacement le GPS.

- Utilisation du mode CCRP très précis même pour un bombardement sans visibilité (dans la couche nuageuse ou au dessus).
- Le CCIP étant un mode visuel dans un premier temps on peut penser que le GPS ne va pas nous être bien utile... grosse erreur ... si vous considérez une attaque avec approche en TBA la désignation GPS de la cible va nous permettre de la repérer beaucoup plus vite (repère dans le HUD pile sur la cible) donc possibilité de retarder au maxi la prise d'altitude et la perte de temps à l'acquisition visuelle, passage en CCIP dès le repère visuel.

### **UTILISATION POUR ATTAQUE COORDONNEE**

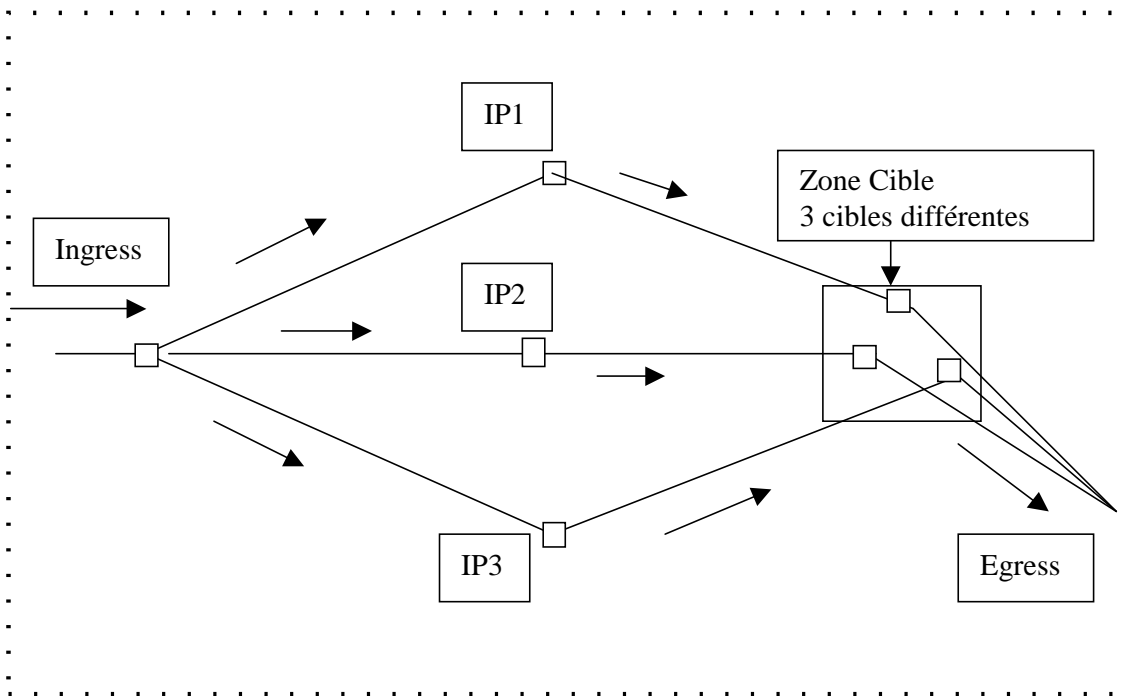
Supposons une attaque, sous 3 angles, à 3 avions d'une base : tour + hangar1 + hangar2 différents.



Chaque pilote rentre les coordonnées de sa cible.  
 Chaque pilote rentre les coordonnées de l' IP (initial point) sachant que pour une séparation des points d'environ 10NM il faudra retenir qu'en latitude 10 minutes= 10NM et en longitude 13minutes = 10NM (approximativement).  
 Au leader de calculer les points ip de chaque pilote lors du briefing.

En résultat une attaque parfaitement synchro des trois avions (si respect du plan de vol) qui arriveront de trois directions différentes et seront donc moins vulnérables aux défenses antiaériennes.

Un petit schéma pour illustrer tout ça



Les variantes autour de ce principe sont possibles.  
 Espacement des avions, armes différentes (utilisation de la page CRUS de l'ICP) etc etc ...

### UTILISATION POUR DEROUTEMENT DE BASE

Si pour une raison x ou y vous décidez de vous dérouter sur une base donc la balise Tacan est trop loin pour être reçue, utilisez les coordonnées GPS de cette base.... Passer en mode Tacan Nav et voilà votre HSI qui vous indique le cap à suivre, la distance etc ... (en fait vous venez de déplacer un waypoint d'un endroit x à un endroit y).



## REPERAGE D'UNE CIBLE PAR UN AUTRE AVION

Supposons qu'un avion X du package repère une cible sol, il suffit que celui-ci marque la cible avec la fonction MARK de l'ICP fonction qui indique les coordonnées GPS qui peuvent donc être communiquées à un avion strike.

## POUR FINIR ...

Je pense qu'il y a bien d'autres manières de se servir des coordonnées GPS (par ex la fonction LIST 6 (INS) vous donne vos coordonnées GPS en temps réel, cela peut toujours servir pour le positionnement de votre avion si les autres systèmes sont HS).

Rappel : je n'ai pas la qualité de savoir si ces procédures sont réelles, nous ne retiendrons donc pour le moment que le contexte de Falcon.