



FORMATION DU PILOTE

RADIO ET RÉGLAGES ILS sous Falcon

Auteur : Amraam

source : Check-six

N.B : selon la version de Falcon en usage les procédures décrites ci-après peuvent être ou avoir été modifiées. Elles restent cependant opérationnelles.

Pour illustrer l'exemple, nous allons prendre en scénario un départ depuis Seoul. Je vais aussi décrire des procédures qui sont au plus proche du réel et les mêmes que celles du 09th WTAC. Après les communications peuvent changer selon les pilotes.

Quand vous arrivez dans votre cockpit, tout est éteint. Repérons quand même ce qui va nous intéresser:

- En jaune: le C&I.
- En vert: Electrical System.
- En bleu: Audio 1 Comm 1 et 2 volume.
- En violet: UHF power.



Première chose: check du C&I en backup. Ce bouton sert à basculer entre le panel de secours (bcp) et les sélections par le DED (UFC). Il gère les comms radio, l'ILS, le tacan. Le backup sert à parler quand l'avionique n'est pas lancée. Pour communiquer il demande quand même un electrical system opérationnel. Il utilisera le canal UHF pour les transmissions / réceptions.

Ensuite on fait un incrément des potards comm 1 et comm 2 sur le panel audio 1.

Juste après, on applique l'UHF power. La position MAIN ou BOTH. La différence entre les deux sera expliqué plus tard.

On allume l'électrical sur BATT, on vérifie les lampes, on passe ensuite sur MAIN PWR.

Et pour finir, on passe sur le canal backup pré-briefé (donc, penser a l'inclure au briefing.). Pour donner un exemple concret: hier au vol du 09th, 3 flight. Le premier de mirage 2000, puis deux autres de MLU. Et bien on a décidé ceci:

- flight 1: backup 1 - VHF 1 - UHF 6.
- flight 2: backup 2 - VHF 2 - UHF 6.
- flight 3: backup 3 - VHF 3 - UHF 6.

Dans ce cas ici, nous sommes seul. On va donc prendre le canal 1 (attention, la fréquence backup UHF ne correspond pas aux fréquences des preset UHF similaire qu'on rencontre en UFC).

Le sélecteur ce trouve près du throttle. Si jamais le numéro n'est pas visible en pit 2D, voir en pit 3D. Sur le MLU on peu trouver le numéro près du RWR.



Voilà. Maintenant on fait un check sur la fréquence:

- Sting 11, backup one check.
- Sting 12, 5/5.

Démarrez votre avion, allumez vos systèmes avioniques.

Une fois fait, passer sur la page DTE sur un des MFD. Appuyez sur LOAD. Cette action va charger vos parametres DTC dans votre avion.



Vous avez maintenant votre DED qui devrait ressembler a ca:



On voit donc que le tacan et l'UHF est en backup.

Passez le selecteur C&I en UFC. A présent vous allez parler depuis les réglages radios fait sur le DED.
 Nous allons a présent voir les réglages disponible pour l'UHF et le VHF via le DED. On gere le tout par les boutons Com 1 (UHF) et Com 2 (VHF).



Nous voulons aller sur un preset:

1. Rentrez dans la bande voulue (UHF ou VHF).
2. Tapez le numéro du preset voulu (de 1 à 20).
3. Enter.



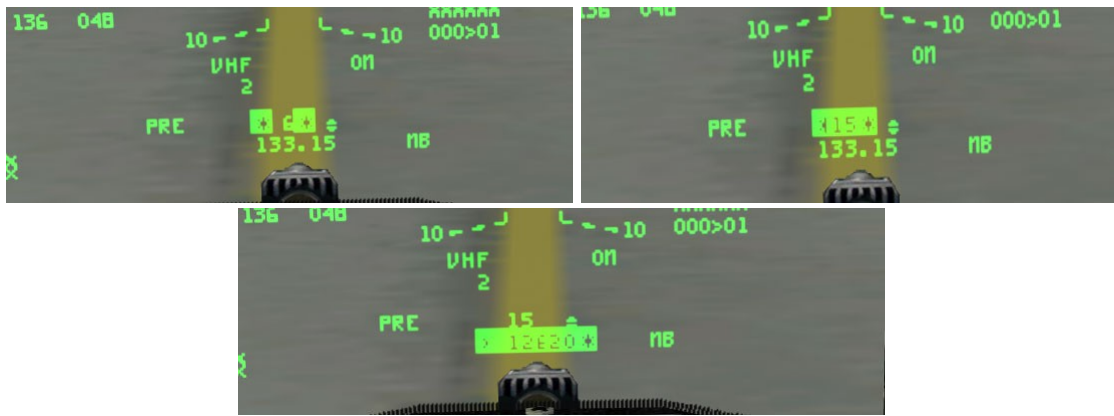
Vous voulez taper une fréquence manuelle, non liée a un preset:

1. Rentrez dans la bande voulue (UHF ou VHF).
2. Tapez la fréquence voulue. A partir de plus de 2 chiffres, le DED va le reconnaitre comme etant une fréquence manuelle. Le point ce fera automatiquement apres les trois premiers chiffre.
3. Enter.



Vous voulez reprogrammer un preset:

1. DCS bas pour avoir le scratchpad devant PRE.
2. Tapez le numéro du preset que vous voulez reprogrammer.
3. Enter
4. Le scratchpad va descendre d'un cran. Tapez la nouvelle fréquence que vous voulez associer au preset.
5. Enter.

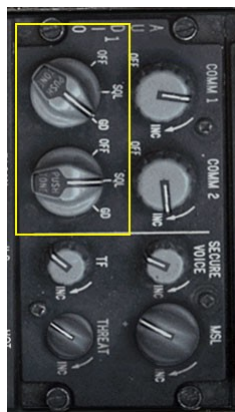


Si vous voulez appeler le preset reprogrammé, il vous suffira de l'appeler au dessus et de faire Enter.



Dans le com 1 (UHF), nous pouvons choisir par un DCS droit MAIN ou Both. Cette fonction concerne la reception (Both) ou non (MAIN) du canal guard en plus de la fréquence UHF. A vous de voir selon ce que vous voulez faire.

Les rotatifs SQUELCH situés respectivement sous les potards de volume Com 1 et Com 2 sur le panel audio 1 permettent de basculer les radios entre la réception "classique" par un réglage UFC ou bien sur une transmission / réception forcée sur le canal guard. Cette fonction peut être utile en cas de dysfonctionnement de la radio, en cas de perte de fréquence (si au moins un des autres pilotes aura placé l'UHF sur BOTH) ou pour parler aux pilotes éjectés (eux ne pourront pas répondre, mais n'entendront que si on leur parle sur la guard).



Reglages ILS de base:

Sur la page T-ILS:



Quand vous rentrez la première fois sur la page, on voit le scratchpad situé au centre. Cet endroit est assigné pour le changement de fréquence TACAN, de fréquence ILS ou pour un changement de bande (X / Y).

Si on veut rentrer un tacan, il suffit de le taper et de faire ENTER. Au dessus de 3 chiffres il le reconnaît comme étant un ILS. A nouveau le point est détecté automatiquement. Par exemple ici je vais programmer l'ILS de Seoul. Un regard sur le tableau me montre que seul la piste 19 est équipée d'un ILS. Fréquence 110.9. Je tape donc 1-1-0-9 et je fais ENTER.



Le scratchpad va à présent se déplacer devant CRS (course). Réglez le cap de la piste qui est équipé de l'ILS (ici 190). Le cap va servir à ce que l'avion puisse calculer l'axe avec une correction automatique du vent de travers.



Le scratchpad va maintenant se placer devant CMD STRG (command steering). Cette fonction, quand elle est sur surbrillance active l'aide à l'alignement sur le glide ILS. Une petite boule dans le HUD qui se déplacera pour aider à ce mettre sur l'axe. 0 et ENTER active et désactive la fonction.



Un appui sur 0 et ENTER quand le scratchpad est au centre du DED basculera entre la bande X, la bande Y et inversement.



Un appui sur le DCS droit passera entre le mode de TR (transmission reception) AA et AG. AA étant pour les ravivailleurs.



Pour l'approche ILS, lisez le manuel pour les nouveaux affichages.