

CHAPITRE

24



OPERATIONS AEROPORTUAIRES

Si vous pensez qu'une mission est terminée une fois que vous avez largué vos bombes et que vous regagnez la base, *vous vous trompez*. En tant que pilote de chasse participant à un conflit, vous représentez une petite composante d'un vaste ensemble d'opérations. Cela implique que les opérations de décollage et d'atterrissage doivent se dérouler efficacement. Si un décollage ou un atterrissage échoue sur l'une des bases, certaines formations risquent de ne pas pouvoir atteindre la zone de mission à l'heure prévue, ce qui laisserait certains membres de la formation en infériorité numérique en plein espace aérien ennemi.

Ce chapitre décrit les procédures qui permettent, à vous et aux membres de votre patrouille, de quitter et de regagner la base. Un grand nombre de patrouilles peuvent décoller ou atterrir sur la base dans un laps de temps très court. Par conséquent, suivez les procédures de contrôle du trafic aérien pour assurer le bon déroulement des opérations aéroportuaires. Si une difficulté survient, vous devez savoir quoi faire pour regagner la terre ferme sans encombre.

OPERATIONS AU SOL

Les missions de type Engagement tactique et Campagne commencent toujours au sol ou dans les airs. En Campagne, si vous sélectionnez une patrouille qui n'a pas encore décollé, vous commencez la mission au sol, dans la phase de roulage ou de décollage. Une fois la mission sélectionnée et configurée, votre armement chargé et vos instructions de vol récupérées, montez à bord de votre jet et accomplissez votre mission du début à la fin. Sélectionnez l'icône Voler pour commencer la mission.

Sélectionnez Décollage pour vous placer sur la piste au moment du décollage, prêt à foncer. Vous avez reçu l'autorisation de décoller, alors « mettez les gaz » et foncez. Il est probable que d'autres appareils soient sur le point d'atterrir ou de décoller.

Sélectionnez Taxier pour plonger directement dans les opérations au sol d'une base aérienne de combat. Votre patrouille doit parfois faire la queue avec d'autres appareils prêts à décoller ou en approche d'atterrissage. Pour rouler, vous devrez respecter l'ordre de la file d'attente et la tour vous donnera peut-être un numéro pour décoller. Si personne devant vous n'est retardé pour rouler jusqu'à la piste d'envol, vous devriez pouvoir taxier en suivant la file et décoller à temps pour respecter les délais de votre mission.

Les actions des appareils se trouvant sur la piste se répercutent sur votre patrouille et sur les autres, les empêchant parfois de commencer leur mission à temps. Si vous quittez la file des avions roulant vers la piste d'envol et perdez du temps à tourner sur la base, la tour vous demandera des explications. Si vous prenez trop de retard et que vous ne pouvez rejoindre votre formation pour accomplir votre mission à temps, votre vol est annulé par l'autorité qui vous a confié la mission. Un appareil contrôlé par l'ordinateur prendra la relève et vous serez contraint de rejoindre piteusement votre escadron en attendant qu'on vous confie une autre mission.



DEPART

Lorsque vous passez « n° 1 » pour le décollage (vous êtes le prochain avion sur la piste d'envol), il arrive qu'on vous ordonne de « patienter », généralement pour laisser d'autres appareils atterrir. Dans ce cas, vous pouvez taxier jusqu'au début de la piste d'envol, mais sans vous y engager (à moins que vous ne vouliez recevoir un train d'atterrissage sur le crâne). Vous pouvez aussi recevoir l'ordre suivant : « Taxiez jusqu'à la piste et attendez ». Dans ce cas, roulez jusqu'à la piste d'envol et attendez pour décoller. Il reste probablement un appareil sur la piste. Dès que vous recevez l'autorisation de décoller, vous êtes censé quitter la piste pour participer à l'anéantissement de l'ennemi. Ne perdez pas de temps au décollage, en particulier si la tour vous demande de dégager la piste au plus vite.

Après avoir décollé, sélectionnez et gagnez le prochain point de passage sur votre route afin de rejoindre les autres patrouilles de votre formation et d'atteindre la cible en temps voulu. Le contact avec la tour de contrôle n'étant plus nécessaire, changez de canal pour passer à votre fréquence en route et écouter l'AWACS et les patrouilles qui se trouvent déjà dans la zone des combats.

La patrouille doit se regrouper pour accomplir sa mission. Une fois en vol, le leader de la patrouille passe à une vitesse de 350 nœuds (vitesse standard de départ), puis ralentit légèrement. Il permet ainsi aux autres membres de la patrouille de se regrouper et de se placer en formation. Une fois la patrouille réunie, vous pouvez adopter la vitesse nécessaire au respect des délais de votre mission.

RETOUR A LA BASE

Votre mission n'est pas terminée tant que vous n'avez pas regagné sans encombre la base où votre avion sera préparé pour le vol suivant. Il arrive souvent que vous regagniez la base en même temps que plusieurs autres formations. C'est pourquoi, la tour de contrôle doit organiser le trafic de manière structurée pour que chaque appareil regagne la base sans encombre. Si vous décidez d'atterrir sans avoir reçu d'autorisation préalable, vous risquez de perturber les séquences d'atterrissage d'autres appareils en approche et de vous attirer, pour le moins, les foudres de la tour de contrôle.

Lorsque vous regagnez la base, vérifiez que votre TACAN (navigation aérienne tactique) est réglé sur le canal de la base où vous allez atterrir. Heureusement, vous regagnez généralement la base depuis laquelle vous avez décollé. Par conséquent, vous ne devriez pas avoir besoin de modifier votre canal TACAN. Votre TACAN vous aide à regagner la base voulue et règle votre radio sur le contrôleur d'approche correspondant à votre base. Ceci vous évite de recevoir des instructions du contrôleur aérien de la base d'Osan alors que vous tentez de regagner la base de Chungju. Pour de plus amples informations, reportez-vous à la section « Système de navigation » du **Chapitre 17 : Les consoles**.

PROCÉDURES D'APPROCHE



Pour regagner votre base, vous devez tout d'abord contacter le contrôleur d'approche (appuyez sur **(T)**) et l'informer de votre approche. La tour de contrôle gère un périmètre de 30 nm autour de chaque base et l'atterrissage et le décollage de tous les avions à l'intérieur de cette zone. Si vous essayez de contacter la tour à une trop grande distance de la base, elle vous répond que vous êtes « en dehors de leur espace aérien » et vous demande de renouveler votre appel une fois que vous aurez atteint le périmètre de 30 nm. À l'inverse, si vous approchez trop de la base avant de lancer votre appel, vous sèmerez la confusion car le contrôleur d'approche sera contraint de gérer simultanément l'approche de tous les membres de votre patrouille et celle des autres appareils.

Même lorsque tout se déroule parfaitement, le trafic peut être très dense lorsque vous regagnez la base. Voici donc les procédures à suivre pour faciliter la tâche de la tour de contrôle.

Annoncez votre approche en vue d'atterrir à environ 30 nm de la base. Si tous les membres de votre patrouille regagnent la base ensemble, le contrôleur d'approche sait que l'appel « approche d'atterrissage » du leader de la patrouille s'applique à l'ensemble des membres. (Chaque membre de la patrouille peut lancer le même appel, mais ce n'est pas nécessaire.) Si les membres de votre patrouille ont été séparés au cours de la mission et qu'ils ne regagnent pas la base tous en même temps, informez le contrôleur de votre approche lorsque vous regagnez la base sans vous préoccuper des autres.

Si vous regagnez la base seul, le contrôleur d'approche devrait vous indiquer de « poursuivre votre approche » et vous donner les instructions nécessaires pour l'approche finale. Si vous rentrez avec plusieurs membres de la patrouille, vous recevrez l'ordre de « vous espacer ». Chaque membre de la patrouille recevra des instructions spécifiques pour l'approche finale, une fois à proximité de la base. Si les membres de la patrouille ont été dispersés avant de regagner la base, vous ne recevrez pas d'instructions pour tous les membres simultanément.

« S'espacer » au moment du retour à la base signifie simplement se disperser tout en poursuivant votre approche vers la base. Le leader de la patrouille doit conserver la même vitesse tandis que les autres ralentissent. Dès qu'un écart suffisant sépare chaque membre de la patrouille de celui qui le précède, chacun peut reprendre son allure normale. Examinons l'exemple suivant.

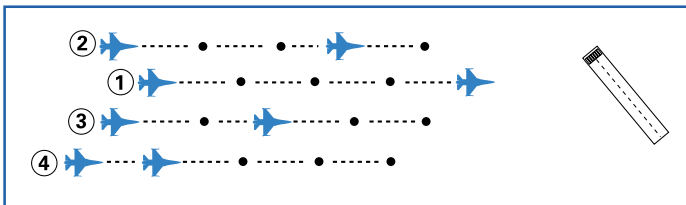
Supposons, que vous faites partie de la patrouille Hammer 1 qui regagne la base d'Osan à une vitesse de 350 nœuds. À 30 nm du terrain d'aviation, Hammer 11 informe le contrôleur de son approche d'atterrissage. Le contrôleur d'approche indique à la patrouille de poursuivre son approche et de s'espacer. Si vous êtes Hammer 11, maintenez votre vitesse tandis que les autres membres de la patrouille réduisent leur allure à 50 nœuds environ. Si vous êtes Hammer 12, attendez environ une minute après avoir réduit votre allure, puis accélérez de nouveau jusqu'à 350 nœuds. Vous devriez vous retrouver environ 1 mile derrière Hammer 11. Si vous êtes Hammer 13, attendez environ 2 minutes avant d'accélérer de nouveau, pour vous trouver à



environ 1 mile derrière Hammer 12 (et 2 miles derrière Hammer 11). Si vous êtes Hammer 14, restez à 50 nœuds pendant environ 3 minutes.

Si vous n'avez pas le temps de respecter ces consignes ou si vous recevez vos instructions d'atterrissage avant d'avoir pu vous espacer, ne paniquez pas.

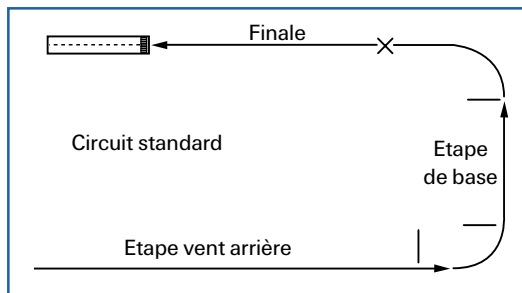
Le contrôleur d'approche vous donnera à chacun des instructions spécifiques pour atterrir les uns à la suite des autres. Une fois que la tour vous transmet vos coordonnées, ne vous préoccupez plus des autres membres de la patrouille ; suivez simplement les instructions de la tour de contrôle.



Le contrôleur d'approche vous transmet un cap et une vitesse à respecter pour votre approche finale. Pour un chasseur, la vitesse d'approche avoisine généralement 250 nœuds, mais le contrôleur d'approche peut la modifier afin d'espacer les membres de la patrouille. En conservant une allure relativement constante, les membres de la patrouille facilitent la tâche du contrôleur d'approche qui gère l'atterrissage.

Si aucune piste n'est disponible pour l'atterrissage, vous recevez l'ordre de « rester en orbite » pendant que le contrôleur d'approche cherche une piste dégagée pour atterrir. Vous recevez également cet ordre si vous ne respectez pas les caps qui vous ont été transmis et que vous perdez votre place dans la file d'atterrissage. Dans ce cas, pour ne pas gêner le trafic, virez dans la direction opposée à la base et mettez-vous en orbite en attendant que le contrôleur d'approche vous replace dans la file d'atterrissage. Pour ce faire, décrivez des virages à 360°, 250 nœuds et environ 30° d'inclinaison, et restez en orbite jusqu'à ce que le contrôleur d'approche vous transmette de nouveaux caps. Lorsque la tour vous transmet vos coordonnées, poursuivez votre virage pour vous placer dans la trajectoire adéquate. Suivez ensuite les instructions d'atterrissage.

Le contrôleur d'approche vous transmet des caps qui définissent une trajectoire correspondant généralement à un plan d'atterrissage standard (voir la figure ci-dessous). Si vous êtes aligné sur la piste en approchant de la base, il se peut que le contrôleur vous donne simplement des instructions pour atterrir directement. Si votre position est d'environ 90° par rapport à l'extrémité de la piste, vous emprunterez une étape de base (quasiment perpendiculaire à la trajectoire d'approche finale) avant d'entamer l'approche finale. Si vous arrivez dans la direction opposée à la piste service, vous effectuerez une branche vent arrière parallèle à la piste avant de tourner en branche étape de base puis en approche finale. Le contrôleur d'approche doit



toujours tenir compte des autres appareils qui attendent d'atterrir lorsqu'il vous indique vos caps. Par conséquent, vous ne recevrez pas toujours les mêmes instructions en regagnant la base.

Sur l'ensemble des opérations de combat, le rôle du contrôleur d'approche est simplement d'aider à organiser le décollage et l'atterrissage des appareils. (Ne comptez pas sur lui pour faire atterrir l'avion à votre place !) C'est à vous qu'il appartient de réussir votre approche et de regagner la terre ferme sans encombre. Consultez le **Chapitre 3 : Atterrissage et navigation** pour vous entraîner à atterrir.

Lorsque le contrôleur d'approche vous transmet ses dernières instructions pour vous demander de vous aligner sur la trajectoire d'approche finale, il vous demande également de réduire votre vitesse. C'est le moment d'abaisser le train d'atterrissage, de réduire légèrement les gaz et de ralentir votre allure. Le contrôleur d'approche vous confie alors à la tour de contrôle.

APPROCHE FINALE

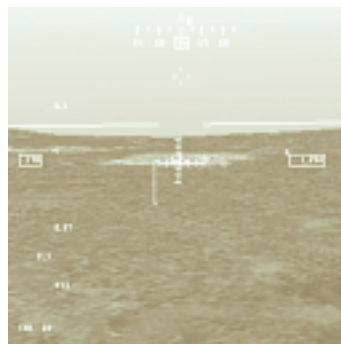
Au moment de l'approche finale, la tour vous transmet votre position dans la file d'atterrissage (« Vous êtes n°2 pour l'atterrissage », par exemple) ou vous donne l'autorisation d'atterrir si vous êtes le prochain dans la file et que la piste est dégagée. La tour vous rappelle également de vérifier que votre train d'atterrissage est abaissé.

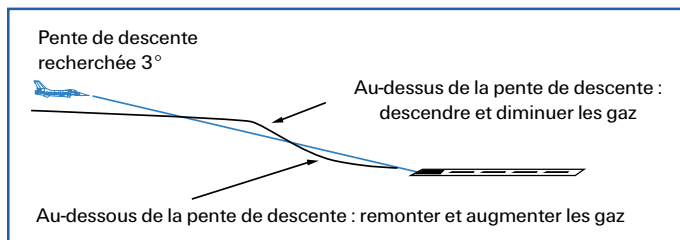
Pour obtenir des instructions supplémentaires sur la manœuvre d'approche, consultez l'**Annexe C : Cartes d'aéroport**.

ATTERRISSAGE

Si vous avez suivi les caps transmis par le contrôleur d'approche, vous devriez être aligné sur la trajectoire d'approche finale. Lorsque vous virez pour aborder l'approche finale, c'est le moment de réduire votre vitesse. Puis, à 6 nm du terrain d'aviation, amorcez votre descente pour l'approche finale, une fois placé sur le plan de descente 3°.

Vérifiez que vos aérofreins sont déployés. Réduisez les gaz pour ralentir jusqu'à atteindre la vitesse d'approche à un angle d'attaque de 11°. (Cette vitesse varie en fonction du carburant et de l'armement restant à bord de votre avion.) Au moment de l'approche finale, votre marqueur de trajectoire de vol devrait indiquer 3° sur l'échelle de tangage VTH et se trouver juste à l'extrémité de la piste. Si vous vous trouvez sur un plan de descente trop raide (trajectoire de vol et point de contact avec le sol au-dessous de 3° sur l'échelle VTH), remontez le nez de l'avion pour vous replacer sur le plan de descente et réduisez les gaz pour contrôler votre vitesse. Si vous êtes trop bas, stabilisez ou remontez pour vous replacer correctement sur le plan de descente 3°.





L'atterrissage sera bien plus facile si vous parvenez à maintenir le jet sur un plan de descente et à une vitesse stables. Vous pourrez ainsi estimer votre altitude par rapport au sol et savoir quand arrondir l'avion.

Lorsque vous approchez de la piste, maintenez le marqueur de trajectoire de vol sur l'extrémité de la piste jusqu'à l'arrondi. Lorsque vous arrivez en bout de piste, ramenez la manette des gaz en position « ralenti » et relâchez lentement pour arrondir l'avion. Laissez le jet se stabiliser sur la piste, adoptez une vitesse de roulage et dégagez la piste rapidement pour ne pas gêner les autres appareils prêts à décoller ou atterrir.

URGENCES

N'oubliez pas que vous évoluez dans un environnement de combat. Que se passe-t-il si votre base est attaquée et la piste détruite ou mise hors d'usage avant que vous n'ayez regagné le sol ? La tour de contrôle vous dirige généralement vers une autre base. Rentrez le train d'atterrissage, rentrez les aérofreins, reprenez de l'altitude et virez pour vous diriger vers la destination qui vous a été communiquée. N'oubliez pas de sélectionner le canal TACAN de la base secondaire vers laquelle vous vous dirigez.

Que se passe-t-il si la piste est provisoirement fermée ? Vous effectuez généralement une approche manquée ou restez en orbite. Dans ce cas, vous recevrez probablement l'ordre de contacter le contrôleur d'approche pour qu'il vous replace dans la file d'atterrissage. Demandez-lui l'autorisation d'atterrir. Vous devriez recevoir de nouveaux caps pour l'approche finale.

Si vous regagnez la base d'urgence, car votre appareil a été touché ou que vous êtes à court de carburant, informez la tour de contrôle de votre urgence. Dirigez-vous vers la piste pour poser votre appareil aussi vite que possible. Reste à espérer que vous ne provoquerez pas la fermeture de la piste ou que vous ne retarderez pas trop longtemps les appareils prêts à atterrir ou à décoller !

