

3^{EME} PARTIE : **REFERENCE : ARMES,** **AVIONIQUE, INSTRUMENTS**

CHAPITRE 17 : LES CONSOLES

CHAPITRE 18 : LA VTH

CHAPITRE 19 : LES ECRANS MULTIFONCTIONS

(EMF)

CHAPITRE 20 : ICP ET DED

CHAPITRE 21 : RADAR

CHAPITRE 22 : VUES

CHAPITRE 23 : COMMANDES RADIO

CHAPITRE 24 : OPERATIONS AEROPORTUAIRES

CHAPITRE 25 : AERODYNAMIQUE ET FACTEURS
DE CHARGE (G)

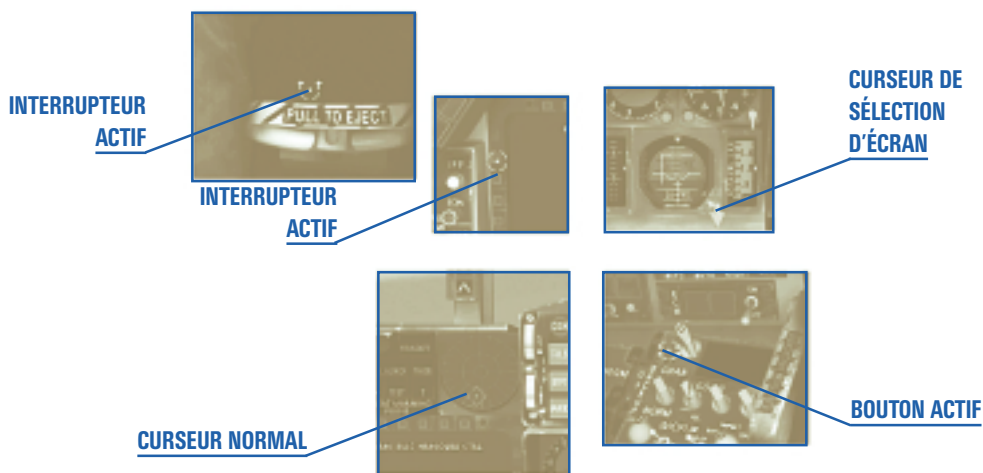
CHAPITRE

17

LES CONSOLES

Ce chapitre décrit les commandes, indicateurs et autres instruments qui se trouvent dans le cockpit d'un F-16. Un F-16 regroupe des centaines de commandes et d'indicateurs, dont la plupart sont utilisés dans *Falcon 4.0*. Pour actionner les boutons et les interrupteurs, vous devez être dans la vue Cockpit en 2-D (touche [2]).

Une fois dans cette vue, pour passer d'une console à l'autre, appuyez sur les touches directionnelles du clavier numérique (↑, ↓, ←, →) ou placez le curseur de la souris au bord de l'écran (vous pouvez également utiliser le bouton du champignon de votre joystick). Lorsque le curseur se change en flèche de couleur verte, cliquez pour passer à cette vue du cockpit. Le curseur apparaît uniquement lorsque vous déplacez la souris et il disparaît au bout de quelques secondes si vous n'y touchez plus.



Le curseur apparaît généralement sous la forme d'un losange rouge en pointillé, mais lorsqu'il est placé sur un élément actif, il devient vert. Pour actionner les commandes et les boutons de *Falcon 4.0*, placez le curseur sur la commande ou le bouton que vous voulez utiliser. Si le curseur apparaît sous la forme d'un cercle vert en pointillé ou d'un « U », vous pouvez cliquer sur le bouton de la souris pour faire basculer la commande. Si le curseur apparaît sous la forme de flèches circulaires vertes, cliquez sur les boutons gauche et droit de la souris pour tourner le bouton.

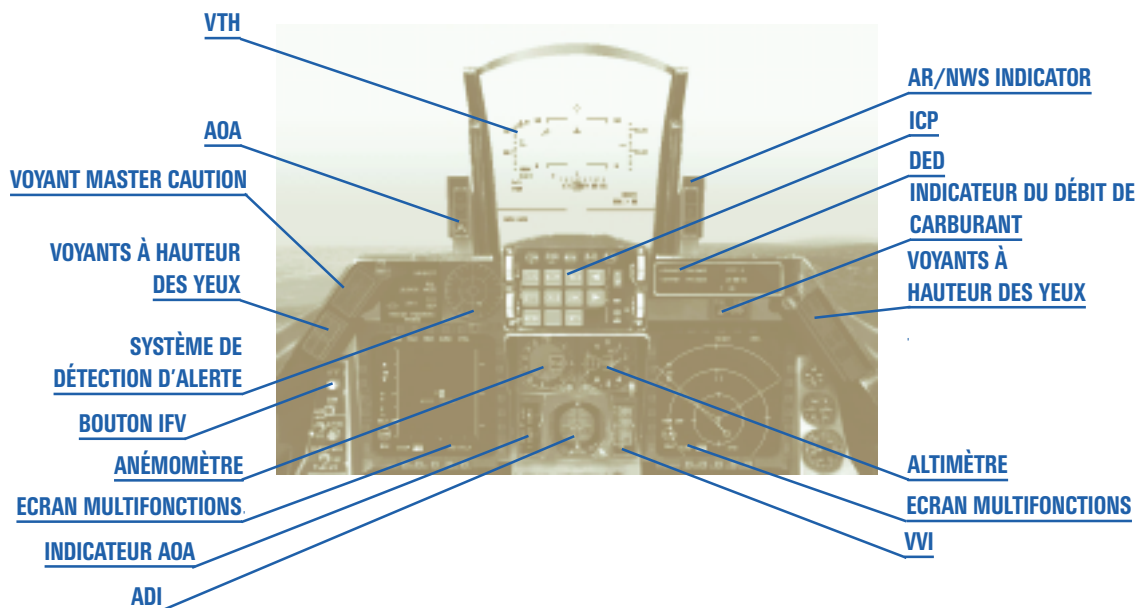


CONSOLE FRONTALE

Les instruments les plus importants se trouvent juste en face de vous car ce sont ceux que vous utilisez pour diriger l'appareil et durant le combat.

LA VTH

La VTH (visualisation tête haute) est une vitre sur laquelle sont projetées des informations essentielles lorsque vous regardez à travers votre verrière. Elle joue un rôle vital en phase de combat car si vous quittez l'ennemi des yeux pour observer l'intérieur du cockpit, vous risquez votre vie. Le rôle de la VTH est fondamental en vol et pendant les combats. C'est pourquoi nous lui avons consacré le chapitre suivant.



REGLAGE DE L'ANGLE D'ATTAQUE

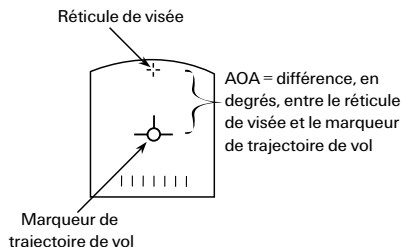
A gauche de la VTH se trouvent trois symboles verticaux qui permettent de régler l'angle d'attaque. L'angle d'attaque (AOA) définit l'attitude de votre appareil en vol. Il joue un rôle fondamental lors de l'atterrissage car le nez de l'appareil doit être levé lors de la descente ou vous risquez de percuter violemment la piste. Les symboles verticaux de réglage de l'angle d'attaque fonctionnent en permanence, que le train d'atterrissage soit sorti ou rentré.

Lorsqu'ils sont allumés, ils représentent visuellement votre angle d'attaque. Ils vous permettent de régler avec précision votre angle d'attaque.



Lorsque le symbole rouge du haut est allumé, il indique que votre angle d'attaque est trop élevé (environ 15°).

Lorsque le symbole vert au centre s'allume, il indique que votre angle d'attaque est de 13° et que votre vitesse vous permet d'atterrir.



Lorsque le symbole orange du bas est allumé, il indique que votre angle d'attaque est trop bas (environ 11°).

Si le symbole du bas ou celui du haut s'allume en même temps que celui du milieu, cela signifie que votre angle d'attaque est compris entre ces deux valeurs.

Vous pouvez utiliser l'indicateur d'angle d'attaque (décrit plus bas) en même temps que les symboles de réglage de l'angle d'attaque. En outre, lorsque le train d'atterrissage est sorti, un crochet représentant votre angle d'attaque apparaît sur la VTH.



INDICATEUR AR/NWS

Cet indicateur se trouve à droite de la VTH. Il indique la progression du ravitaillement en vol. (Pour de plus amples informations sur le ravitaillement en vol consultez le **Chapitre 6 : Ravitaillement en vol.**)



RDY

Un message RDY lumineux de couleur bleue apparaît lorsque le système de ravitaillement en vol est prêt.

AR/NWS

Un message AR/NWS lumineux de couleur verte apparaît lorsque la perche de ravitaillement est en position. Le voyant NWS s'allume également lorsque le système d'orientation du train avant est activé. Ce système ne peut être activé que lorsque l'appareil se trouve au sol.

DISC

Un message DISC lumineux de couleur orangée s'allume lorsque la perche de ravitaillement se décroche de l'appareil ou que votre position est incorrecte.

VOYANT MASTER CAUTION

Le voyant Master Caution s'allume généralement dès qu'un voyant d'avertissement s'allume. Il ne s'allumera pas pour un voyant d'avertissement à hauteur des sourcils. Le voyant Master Caution se trouve sur le devant du cockpit. Par conséquent, il est plus visible que les voyants d'avertissement. Lorsque ce voyant s'allume, n'oubliez pas de vérifier le voyant d'avertissement situé sur la console inférieure droite ou le bouton FACK du DED pour déterminer la nature du problème. Le voyant Master Caution s'allume également lorsque vous avez atteint le niveau minimum de carburant prédéfini.



Pour éteindre le voyant Master Caution, cliquez dessus ou appuyez sur **Ctrl** **C**. Il se rallume dès qu'un autre voyant d'avertissement s'allume. Il est préférable d'éteindre le voyant Master Caution dès que la cause du problème a été déterminée, pour mieux contrôler les voyants d'avertissement.

TEMOINS LUMINEUX SOURCIL GAUCHE

Certains voyants des consoles indiquent des événements importants et sont regroupés dans la catégorie des témoins lumineux ou des voyants d'avertissement. Les témoins lumineux signalent des événements graves qui mettent directement en danger la vie du pilote. Les voyants d'avertissement signalent des problèmes moins urgents et moins graves. Le témoin lumineux ci-dessous apparaît sur la console frontale de gauche.



ALT

Le voyant ALT (altitude) s'allume lorsque vous passez au-dessous de l'altitude limite (ALOW) fixée. (Voir le **Chapitre 20 : ICP et DED**, pour de plus amples informations.) Lorsque ce voyant s'allume, le système de messagerie vocale transmet l'avertissement « ALTITUDE-ALTITUDE ».

BOUTON IFF

Tout comme dans la réalité, l'IFF (identification ami-ennemi) n'est pas utilisée dans Falcon 4.0 pour détecter les appareils alliés ou ennemis. Pour identifier un appareil, consultez le **Chapitre 21 : Radar**. L'IFF permet uniquement aux contrôleurs aériens de vous identifier.



SYSTEME DE DETECTION D'ALERTE

Le TWS (système de détection d'alerte) est un système passif qui détecte les émissions radar qui parviennent jusqu'à votre appareil. Ces émissions peuvent provenir d'autres appareils ou d'unités au sol. L'ALR-69 enregistre et analyse ces émissions, et détermine le type de radar, la puissance du signal et son cap. Le TWS regroupe le détecteur d'émissions radar (RWR) et les témoins lumineux signalant un danger.

RWR (detecteur d'émissions radar)

Le RWR (également appelé indicateur d'informations d'azimut) affiche des symboles qui représentent les signaux radars émis par les missiles antiaériens sol-air (SAM), par l'artillerie antiaérienne (AAA) et par les radars des avions. Les 16 principaux dangers sont classés en fonction de leur portée et de la puissance du signal renvoyé par le radar. Plus le signal renvoyé par le radar est puissant, plus il se rapproche du centre de l'affichage. Le RWR vous donne une vue d'ensemble de tout ce qui se trouve à proximité de votre jet. Vous êtes au centre du cercle et les dangers qui vous menacent sont répartis autour de vous.

Symboles (RWR)

Radar de recherche	S
Radar inconnu	U
Missile à guidage radar actif	M
Hawk	H
Patriot	P
Naval	
Appareil moderne	
Appareil ancien	
Artillerie antiaérienne	A
Missiles sol-air	2, 3, 4, 5, 6, 8, 15
Chaparral	C
Avertissement de lancement	②
Cible top priorité	
Nike / Hercules	N



Lorsque votre F-16 est en position inversée, les symboles du RWR s'inversent également de gauche à droite. Leur affichage redevient normal lorsque l'avion revient à sa position normale.

La section Référence tactique de *Falcon 4.0* répertorie tous les symboles du RWR pour les différents radars que vous risquez de rencontrer, ainsi que les signaux sonores qui leur sont associés.

Remarque: si vous aviez sélectionné Avionique Facile lors de la configuration de la simulation, vous ne verrez pas les cibles ennemies sur le RWR.

Témoins lumineux signalant un danger

Les principaux témoins lumineux signalant un danger apparaissent à gauche du RWR, tandis que les témoins lumineux secondaires apparaissent sur la console de gauche au-dessus de l'interrupteur de surpassement de tangage manuel.

HANDOFF (TRANSFERT DE CONTROLE)

Appuyez sur le bouton Handoff pour connaître la nature de la menace sélectionnée. Lorsque le bouton est éteint, la menace la plus proche détectée par le RWR est sélectionnée et entourée d'un losange. Appuyez sur le bouton Handoff pour sélectionner la cible la plus proche suivante. Le RWR émet alors le signal sonore correspondant à la cible sélectionnée. Le bouton Handoff s'allume si la cible sélectionnée n'est pas la menace la plus proche.

LAUNCH (LANCEMENT)

Le voyant de lancement clignote si un lancement de missile a été détecté. Parallèlement, un bip aigu retentit. Le système de détection d'alerte détecte uniquement les missiles à guidage radar. Il ne peut détecter les missiles infrarouges.

MODE PRI

Le bouton Priority Mode (mode Priorité) détermine la priorité des informations affichées par le RWR. Lorsqu'il est allumé, le RWR est en mode Priorité et seules les cinq menaces les plus proches apparaissent. Lorsqu'il est éteint, le RWR peut afficher jusqu'à 16 symboles. Appuyez sur ce bouton pour dégager les interférences de l'affichage.

NAVAL

Appuyez sur le bouton Naval pour attribuer un niveau de priorité supérieur aux cibles navales. Si le bouton est éteint, les cibles navales ont un niveau de priorité inférieur par rapport aux cibles au sol.

UNK (INCONNU)

Le bouton UNK (inconnu) contrôle l'affichage des sources d'énergie radar inconnues ou non identifiées. Dans la plupart des cas, le système de détection d'alerte parvient à déterminer le type de radar d'après les signaux captés. Toutefois, s'il n'y parvient pas, il n'affiche pas la source détectée. Par défaut, les radars non identifiés sont ignorés (voyant UNK éteint). Toutefois, si vous appuyez sur le bouton UNK, les sources non identifiées apparaissent sur le RWR sous la forme d'un « U ». Si ce bouton est éteint et qu'un radar non identifié est détecté, le bouton clignote.

TGT SEP

Appuyez sur le bouton Tgt Sep (séparer cibles) pour séparer les symboles qui se chevauchent sur le RWR. Si les cibles ont toutes plus ou moins la même orientation par rapport à votre avion, il arrive qu'elles se superposent à l'écran. Le RWR affiche normalement toutes les cibles en respectant leur azimut par rapport à votre avion. Si vous appuyez sur TGT SEP, les cibles les plus proches restent à leur place et les cibles ayant un niveau de priorité inférieur se décalent par rapport au centre. Ceci vous permet de distinguer plus facilement toutes les menaces.

ICP ET DED

L'ICP (panneau de contrôle intégré) est situé juste au-dessous de la VTH. Il est utilisé pour le largage des armes, l'atterrissage, la navigation et les communications. Le DED (écran d'affichage de données), situé à droite de l'ICP, affiche des informations sur les différents systèmes. La plupart des informations qui apparaissent sur le DED sont définies par le biais de l'ICP. Vous trouverez de plus amples informations sur l'ICP et le DED dans le **Chapitre 20 : ICP et DED**.

INDICATEUR DE DEBIT CARBURANT

Situé sous le DED, l'indicateur de débit carburant indique le débit total de carburant transmis au moteur, postcombustion comprise (en livres/heure). Familiarisez-vous avec le débit de carburant car il sert à contrôler l'utilisation du carburant et le réglage de la puissance ainsi que les dégâts subis par le système de carburant.

TEMOINS LUMINEUX SOURCIL DROIT

Ces témoins lumineux se situent à l'extrémité droite de la console frontale.

FIRE/ENG

Ce témoin lumineux rouge s'allume en cas d'incendie moteur. Dans ce cas, il ne vous reste plus qu'à vous éjecter.

HYD/OIL

Ce voyant s'allume en cas de faible pression à l'intérieur du circuit hydraulique ou lorsque la pression d'huile à l'intérieur du moteur est basse. Si ce voyant s'allume, la situation est critique car votre moteur refroidit progressivement. Si vous pensez pouvoir effectuer un atterrissage à moteur éteint, n'hésitez pas. Dans le cas contraire, rapprochez-vous le plus possible d'un territoire allié. Si aucune de ces deux solutions n'est adaptée à votre situation, il ne vous reste plus qu'à vous éjecter.

DUAL/CAN

Ce voyant signale une anomalie du système de contrôle de vol en double commande ou de la verrière. Si votre système de contrôle de vol en double commande est défectueux, au moins deux de vos





commandes de vol sont hors service. Par conséquent, la fiabilité de votre système de contrôle de vol s'en trouve considérablement réduite. Regagnez la base au plus vite.

T/L CFG

Ce voyant s'allume lorsque votre configuration de décollage ou d'atterrissage, et plus précisément la position du train d'atterrissage, est incorrecte. Vérifiez que votre train d'atterrissage est abaissé et verrouillé. Si le train d'atterrissage de votre jet est endommagé au cours d'un combat et qu'il ne se verrouille plus totalement, vous devez vous éjecter, à moins que vous ne soyez un expert de l'atterrissage train rentré. Le voyant T/L CFG peut également s'allumer lorsque vous effectuez un virage lent et serré, car le calculateur de vol (qui se fonde sur l'AOA et la vitesse) pense que vous tentez un atterrissage.

INDICATEUR DE PRESSION D'HUILE

L'indicateur de pression d'huile indique la pression d'huile à l'intérieur du moteur, de 0 à 100 psi (livres par pouce carré). Une pression inférieure à 15 psi révèle une fuite importante. Consultez le paragraphe ci-dessus sur le témoin lumineux du circuit hydraulique et de la pression d'huile pour de plus amples détails.

INDICATEUR DE POSITION DE LA TUYERE

Il indique la position de la tuyère moteur. Cet indicateur est aux trois quarts ouvert au ralenti, fermé à la puissance militaire (Mil) et entièrement ouvert en postcombustion maximale.

INDICATEUR RPM

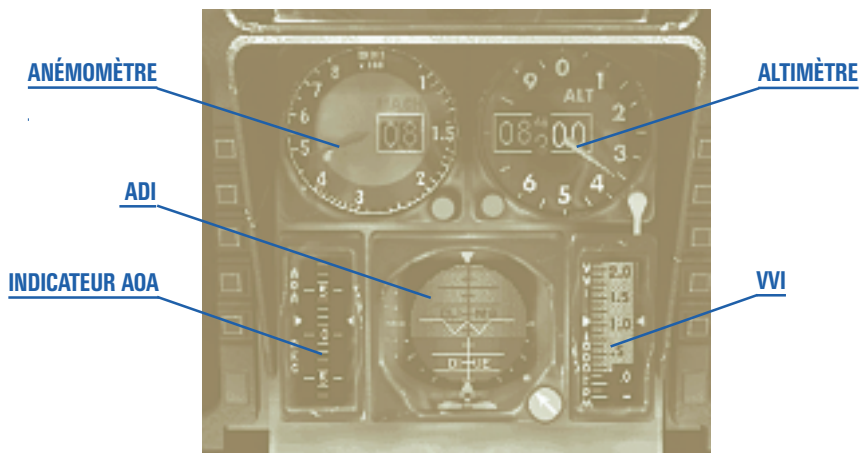
L'indicateur RPM affiche le nombre de tours/minute du moteur. Il est exprimé en pourcentage de 0 % à 100 %. 100 % correspond à la puissance militaire maximale (position maximale de la manette des gaz, avant la postcombustion).

ECRANS MULTIFONCTIONS (EMF)

Les écrans multifonctions sont deux écrans de visualisation situés à l'avant du cockpit, de part et d'autre de la console centrale. Consultez le **Chapitre 19 : Les écrans multifonctions (EMF)** pour de plus amples informations.

INDICATEUR DE MACH / ANEMOMETRE

Cet indicateur, situé sous l'ICP, indique la vitesse de l'appareil, de 80 à 800 nœuds. La vitesse est indiquée sur le cadran extérieur. Le cadran situé à l'intérieur de la fenêtre indique votre vitesse en pourcentage de Mach (la vitesse du son). Mach varie en fonction de l'altitude. Par conséquent,



une valeur Mach de 1.0 ne correspond pas toujours à la même vitesse calibrée. En cas de panne de l'anémomètre de la VTH, consultez cet indicateur pour connaître votre vitesse.

ALTIMÈTRE

L'altimètre vous indique votre altitude par rapport au niveau de la mer (barométrique). Celle-ci peut différer de l'altitude par rapport au niveau du sol. En cas de panne de l'altimètre de la VTH, utilisez cet indicateur.

INDICATEUR D'ANGLE D'ATTAQUE (AOA)

L'indicateur d'angle d'attaque (AOA) est un indicateur ruban qui affiche votre angle d'attaque sous forme de données numériques. Votre angle d'attaque peut être de $\pm 32^\circ$. De 9° à 17° , l'indicateur ruban utilise le même code de couleurs que les symboles de réglage de l'angle d'attaque.

HORIZON DIRECTEUR DE VOL

L'ADI (horizon directeur de vol) indique le tangage et le roulis de votre jet. Il est divisé au milieu par une ligne d'horizon. La moitié supérieure de l'ADI est de couleur bleue et représente le ciel. La moitié inférieure est de couleur marron et représente le sol. La ligne qui divise le cadran en deux correspond à la ligne d'horizon. L'ADI affiche également une ligne de flottaison qui indique l'attitude de votre jet.

En outre, deux barres blanches se superposent sur l'ADI. Ces barres correspondent aux paramètres de la pente de descente et de la déviation sur l'ILS (système d'atterrissage aux instruments). En cas de panne du mode ILS sur la VTH, référez-vous à ces barres. Si vous êtes en dehors des limites de la pente de descente et de la déviation, les barres se fixent sur l'un des côtés de l'ADI. Le côté sur lequel la barre de déviation du localizer (barre verticale) se fixe indique la direction du localizer. Les barres de l'ILS ne s'activent que dans un périmètre de 10 nm de la piste.



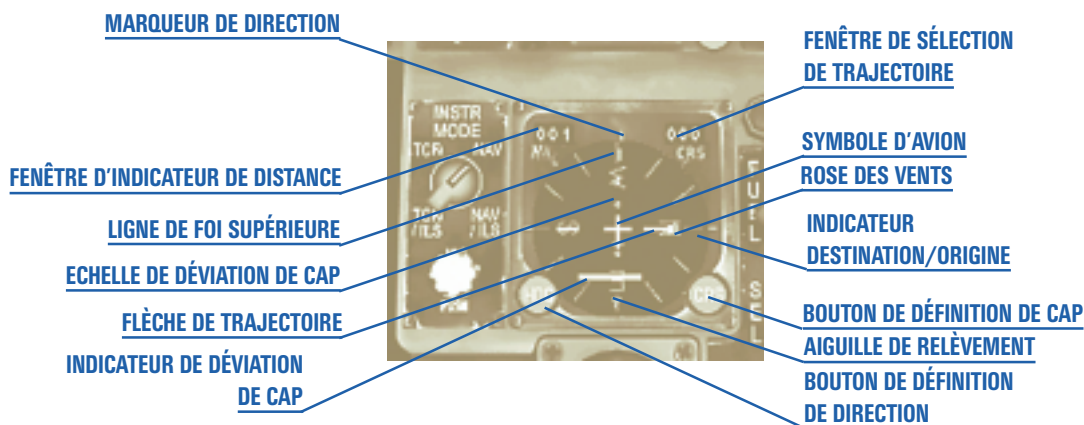
Pour de plus amples détails sur la configuration des barres de l'ILS, consultez la section « Système de navigation » ci-dessous.

INDICATEUR DE VITESSE VERTICALE

Le VVI (indicateur de vitesse verticale) est un indicateur ruban qui se déroule verticalement et indique votre taux de montée ou de descente en pieds par minute. Si l'indicateur ruban est dans la zone noire, vous descendez et s'il est dans la zone rouge, vous montez. La portée du VVI est de 6 000 pieds par minute. Vous pouvez également afficher votre vitesse verticale sur la VTH en sélectionnant le mode NAV, si l'indicateur d'altitude ruban est affiché et que l'indicateur d'échelle est réglé sur « VV » dans le panneau de contrôle de la VTH.

INDICATEUR DE SITUATION HORIZONTALE

Le HSI est un instrument de navigation qui sert essentiellement en cas de panne des autres systèmes de navigation, tels que le HSD (indicateur de situation horizontale) et les symboles des points de passage sur la VTH. Le HSI donne la trajectoire, la direction, le cap et la distance par rapport à un TACAN (navigation aérienne tactique), à un point de passage, à une piste, à un avion-ravitailleur ou à un point de marquage.



Il donne une orientation de haut en bas. Il est orienté par rapport à votre position (toujours au centre), comme si vous observiez le sol depuis le ciel. Les informations de position et de direction sont fondées sur la rose des vents du HSI.

Le HSI regroupe les éléments suivants :

- ✦ Une rose des vents graduée en degrés de 0 à 359. Elle représente votre direction.
- ✦ Un symbole d'avion au centre qui représente la position de votre jet.
- ✦ Une flèche représentant votre trajectoire, composée d'une pointe et d'une base jaune. Elle correspond à votre trajectoire telle qu'elle a été définie. Une fois réglé, il tourne avec la rose des vents.
- ✦ Un indicateur To-From formé d'un triangle orangé. Si cet indicateur est proche de la pointe de la flèche représentant votre trajectoire, vous approchez du point de passage. S'il pointe vers l'autre extrémité de la flèche, vous vous éloignez du point de passage.
- ✦ Un bouton de définition de cap. Utilisez ce bouton pour entrer la route voulue. Elle détermine l'orientation de la flèche représentant votre route.
- ✦ La fenêtre de sélection de route. Cette fenêtre indique la route entrée en degrés.
- ✦ L'indicateur de déviation de cap. Il indique, sous forme graphique, l'ampleur et la direction de la déviation par rapport à la route fixée.
- ✦ L'échelle de déviation de cap. Ces points représentent chacun une déviation de $2,5^\circ$ et indiquent l'ampleur de la déviation d'après la valeur donnée par l'indicateur de déviation de cap.
- ✦ Un indicateur de distance qui donne la distance en milles nautiques par rapport au point de passage ou au TACAN sélectionné. Si les informations données par cet indicateur sont incorrectes, un drapeau rouge apparaît.
- ✦ Un indicateur de cap vert. Ce repère visuel statique indique le cap sélectionné.
- ✦ Un bouton de définition de cap. Il fait pivoter l'indicateur de cap dans la direction souhaitée. Une fois réglé, il tourne avec la rose des vents.
- ✦ L'aiguille de relèvement formée d'une pointe et d'une base rouge. Elle indique l'angle de relèvement entre le point où vous vous trouvez et votre destination. L'aiguille se règle automatiquement lorsque vous sélectionnez un point de passage ou un canal TACAN.
- ✦ La ligne de foi supérieure. Elle sert de repère de référence sur la rose des vents et pointe dans la direction que vous suivez actuellement.
- ✦ Un drapeau d'alerte au cas où la route suivie est incorrecte (carré jaune). Le drapeau d'alerte de trajectoire incorrect apparaît sur l'échelle de déviation de cap si votre cap n'est pas correct (en général un ravitailleur en mouvement ou un signal ILS).



Le HSI est utilisé conjointement avec le bouton Instr Mode. Ce bouton permet de passer du mode TACAN au mode NAV. Les données TACAN concernent les signaux produits par les balises TACAN sur les bases aériennes et les ravitailleurs. En mode NAV, les données font référence à des points de passage, de marquage et de transmission de données programmés dans votre système de navigation.

Comment se diriger à l'aide du HSI

Pour mieux comprendre le fonctionnement du HSI, examinons un exemple. Dirigeons-nous vers le point de passage 1 en admettant qu'il est déjà programmé dans votre système de navigation. Réglez tout d'abord le bouton Instr Mode sur NAV. Sélectionnez ensuite le point de passage 1 à l'aide des touches **[S]** et **MAJ[S]**. Lorsque vous sélectionnez un point de passage, l'aiguille de relèvement se règle automatiquement sur la rose des vents. Pour atteindre le point de passage courant, dirigez l'avion de manière à ce que l'aiguille de relèvement se place sur la ligne de foi supérieure (le repère sur la position 12 heures). Réglez la flèche jaune de la trajectoire sur l'aiguille de relèvement. Lorsque vous tournez le bouton de définition de cap (CRS), la flèche jaune pivote sur la rose des vents. Elle vous aide à approcher un point de passage à partir du cap de votre choix. L'indicateur de déviation de cap vous permet de vérifier si votre cap est correct. Si l'indicateur dévie vers l'un des côtés de la flèche, dirigez le jet dans cette direction jusqu'à ce que l'indicateur s'aligne parfaitement sur la flèche.

Si le point de passage sélectionné est une piste, appuyez sur le bouton STPT de l'ICP et réglez le bouton Instr Mode sur NAV/ILS pour que les barres de l'ILS apparaissent sur l'ADI dès que vous parvenez à 10 nm de la piste. Les barres ILS sont bloquées de chaque côté de l'ADI si vous n'êtes pas en approche.

Pour de plus amples détails sur l'utilisation du système de navigation, consultez la section « Système de navigation » ci-dessous.

MANETTE D'EJECTION

Dans les situations désespérées, lorsque vous êtes certain que vous allez vous écraser, utilisez la manette d'éjection jaune. Pour vous éjecter, tirez sur la manette ou appuyez sur **[Ctrl][E]** pendant au moins une seconde.

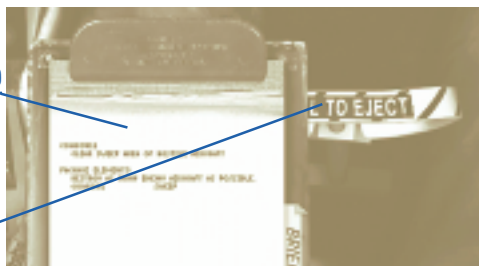
PLANCHETTE DE VOL

Attachée à la jambe du pilote, la vol contient soit une carte, soit le briefing. Pour passer de l'un à l'autre, cliquez sur correspondant ou appuyez sur **[Alt][K]**.

La carte est automatiquement redimensionnée pour afficher tous les passage et votre position. Si la carte ne agrandie suffisamment, l'affichage est votre position. Si vous quittez la zone délimitée par la carte, le repère représentant votre position clignote. Changez simplement de vue pour recentrer la carte. Outre vos points de passage et votre position, la carte indique la zone des cibles de diversion (le cas échéant).

KNEEBOARD

MANETTE D'ÉJECTION



Le briefing de la mission affiche votre indicatif, l'objectif de la mission, l'objectif de la formation, les éléments de la formation et leurs objectifs.

SYSTEME DE MESSAGERIE VOCALE

Le VMS (système de messagerie vocale) n'est pas à proprement parler une console, mais il regroupe des messages et des signaux sonores souvent associés aux voyants des consoles.

Si l'un des voyants d'avertissement montés à l'avant s'allume, vous entendrez le message « ATTENTION-ATTENTION (pause) ATTENTION-ATTENTION » et le mot « WARN » clignotera sur la VTH. Le message « PRUDENCE-PRUDENCE » est automatiquement activé chaque fois qu'un témoin lumineux s'allume. Pour désactiver ces deux messages, appuyez sur le voyant Master Caution ou essayez de résoudre le problème.

Dans certaines conditions particulières, vous entendrez d'autres messages sonores.

« REMONTE-REMONTE »

Si vous entendez ce message, vous avez intérêt à remonter rapidement car vous foncez droit vers le sol. De plus, vous verrez un Break-X dans votre VTH.

« ALTITUDE-ALTITUDE »

Ce message retentit lorsque vous passez au-dessous de l'altitude limite (ALOW) définie. Par défaut, l'altitude limite est fixée à 3 000 pieds, mais vous pouvez la modifier à votre convenance (consultez le **Chapitre 20 : ICP et DED** pour de plus amples informations).

« BINGO-BINGO »

Ce message sera répété et les mots « WARN FUEL » (Niveau carburant bas) clignoteront sur la VTH lorsque vos réserves de carburant atteignent le niveau bingo. Il ne vous reste plus que 1 400 livres de carburant. La valeur du niveau minimum de carburant est réduite de moitié chaque fois que vous l'atteignez. C'est-à-dire qu'elle passe à 700 livres la première fois que vous



l'atteignez, puis à 350 livres et ainsi de suite. Le voyant Fuel Low (alerte carburant) du panneau auxiliaire de droite s'allume lorsqu'il ne vous reste plus que 750 livres de carburant.

« VERROUILLAGE-VERROUILLAGE »

vous entendrez le message « VERROUILLAGE-VERROUILLAGE » lorsque l'un des sous-modes radar ACM acquiert une cible. De plus, la VTH affichera une zone de désignation de cible.

Signal d'alerte de perte de vitesse

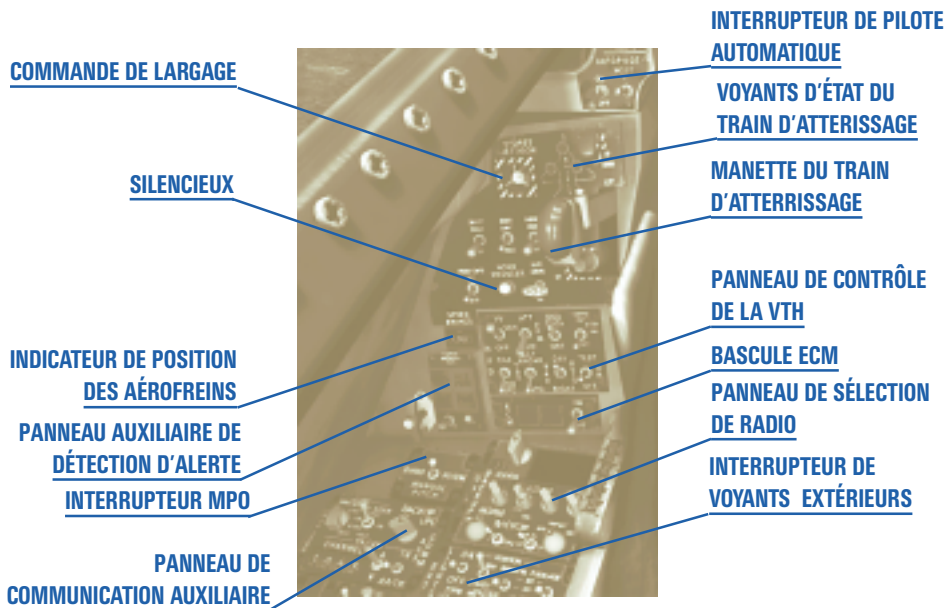
Vous entendez ce signal lorsque votre vitesse et votre angle d'inclinaison longitudinale vous placent dans une situation critique. Il retentit également lorsque votre AOA est supérieur à 15° au moment du décollage ou de l'atterrissage. Pour ne plus entendre ce signal, appuyez sur le silencieux de la console du train d'atterrissage ou sur **Alt G**.

Priorités des messages sonores


Plusieurs messages ou signaux peuvent retentir simultanément. Par conséquent, ils ont chacun un niveau de priorité différent. Voici l'ordre de priorité des différents messages :

- ✦ REMONTE
- ✦ ALTITUDE
- ✦ ATTENTION
- ✦ BINGO
- ✦ PRUDENCE
- ✦ VERROUILLAGE
- ✦ Signal d'alerte de perte de vitesse

CONSOLE AUXILIAIRE DE GAUCHE



BOUTON DU PILOTE AUTOMATIQUE

Ce bouton permet d'activer ou de désactiver le pilote automatique. Vous pouvez également appuyer sur . Pour sélectionner le mode de pilotage automatique, utilisez l'écran de configuration. *Falcon 4.0* vous donne le choix entre trois modes : 3 axes, Point de passage et Combat.

Lorsque vous sélectionnez 3 axes, le pilote automatique maintient l'avion en vol droit et en palier et conserve le même cap et la même altitude. C'est le mode le plus réaliste. Si vous sélectionnez Point de passage, votre F-16 se dirige automatiquement vers le point de passage courant. Si le pilote automatique est réglé sur Combat, votre F-16 vole et combat de son propre chef. Il évite les attaquants, tente de placer l'appareil en position pour abattre les avions ennemis et tire. Le pilote automatique en mode Combat permet à votre avion d'être automatiquement ravitaillé si vous en faites la demande.

BOUTON DE LARGAGE D'EQUIPEMENT


Appuyez sur ce bouton pour larguer tout votre équipement, à l'exception des missiles AIM-9 placés à l'extrémité des ailes. Toutes vos armes seront larguées sans être amorcées. Par conséquent, elles n'exploseront pas en atteignant le sol. Cette option n'est utilisable qu'en cas d'urgence.



VOYANTS DES TRAINS D'ATERRISSAGE

Ces trois voyants verts représentent le train avant et les deux trains principaux. Lorsque le train d'atterrissage est sorti, ces voyants verts s'allument. Lorsqu'il est rentré, ces voyants s'éteignent. Il arrive parfois qu'un ou plusieurs trains d'atterrissage soient endommagés pendant le combat. Dans ce cas, le voyant associé à ce train disparaît.

MANETTE DU TRAIN D'ATERRISSAGE

La manette du train d'atterrissage détermine la position du train d'atterrissage. Lorsque la manette est levée, le train d'atterrissage est rentré. Lorsque la manette est baissée, le train d'atterrissage est abaissé. Vous pouvez changer manuellement la position de la manette dans la vue du cockpit en 2D ou en appuyant sur . Lorsque vous relevez ou abaissez le train d'atterrissage, le voyant rouge s'allume sur la manette. Lorsque le train d'atterrissage est abaissé, les trois voyants verts s'allument. Ils s'éteignent lorsque le train d'atterrissage est rentré.

Ne sortez jamais le train d'atterrissage lorsque votre vitesse est supérieure à 300 nœuds ou vous risquez de l'endommager. Si le train d'atterrissage est endommagé, les voyants verts clignotent.

BOUTON DU SILENCIEUX

Le bouton du silencieux sert à désactiver le signal d'alerte de perte de vitesse. Consultez la section « Système de messagerie vocale » ci-dessus pour de plus amples informations.

INDICATEUR DE POSITION DES AEROFREINS

Cet indicateur reflète la position des aérofreins. Il peut afficher les valeurs Closed (fermé), Open (ouvert) ou un chiffre de 0,1 à 0,9, indiquant le pourcentage d'ouverture des aérofreins. 0,1 correspond à la valeur la plus faible et 0,9 à la valeur la plus élevée (presque entièrement ouverts).

Lorsque les aérofreins sont ouverts, leur résistance au vent produit un bruit que vous percevez facilement. Utilisez cet indice sonore pour déterminer si vos aérofreins sont ouverts ou fermés.

PANNEAU DE CONTROLE DE LA VTH

Le panneau de contrôle de la VTH détermine le mode d'affichage des informations sur la VTH.



Interrupteur d'altitude

Cet interrupteur détermine le type d'échelle d'altitude utilisé. Lorsqu'il est réglé sur Radar, la VTH affiche une échelle d'altitude radar qui correspond à l'altitude par rapport au niveau du sol (AGL). Lorsqu'il est réglé sur Bar, la VTH utilise une échelle d'altitude barométrique qui indique l'altitude moyenne au-dessus du niveau de la mer. Auto utilise une échelle d'altitude automatique qui passe directement sur radar lorsque vous descendez au-dessous de 1 500 pieds par rapport au niveau du sol.

L'échelle d'altitude barométrique vous donne, à vous et à votre ailier, une valeur de référence commune. 15 000 pieds au-dessus du niveau de la mer signifie la même chose pour tous. L'altitude radar vous permet de connaître votre altitude par rapport au niveau du sol. Même si vous volez à 2 000 pieds au-dessus du niveau de la mer, il se peut que votre altitude par rapport au niveau du sol ne soit que de 600 pieds.

Dans la plupart des cas, nous vous recommandons de régler l'interrupteur d'altitude sur Auto. Votre altitude moyenne au-dessus du niveau de la mer sera ainsi affichée en permanence, sauf lorsque vous vous rapprocherez du sol, auquel cas votre altitude par rapport au niveau du sol sera automatiquement affichée.

Bouton de controle de la luminosité

Ce bouton règle la luminosité sur la VTH en fonction des conditions de vol : vol de nuit ou de jour. La position Day (jour) donne une luminosité maximale. La position Night (nuit) donne une luminosité de 50 pour cent. La position Auto règle automatiquement la luminosité en fonction des conditions.

PANNEAU D'ALERTE SECONDAIRE

SRCH

Appuyez sur le bouton SRCH pour afficher les radars détectés sur le RWR. Lorsque ce bouton est enclenché, le TWS détecte les émetteurs radar en mode recherche et affiche la lettre « S » sur le RWR pour indiquer la portée et la proximité. Si un radar est détecté, mais que ce bouton est éteint, il clignote.



ACT

Le voyant ACT indique qu'une activité radar a été détectée.

LOW (BAS)

Appuyez sur le bouton LOW pour donner la priorité aux menaces les plus sérieuses telles que les batteries de la DCA et les SMA de basse altitude lorsque vous êtes à basse altitude. Lorsque ce voyant n'est pas allumé, il donne la priorité aux menaces les plus sérieuses telles que les radars air-air et les SAM de haute altitude lorsque vous êtes à haute altitude. Si vous sélectionnez Avionique Facile, ce voyant est automatisé.

PWR

Ce bouton contrôle l'alimentation du système RWR. Il est activé par défaut, ce qui signifie que le RWR fonctionne. Si vous réglez ce bouton sur Off (désactivé), le RWR ne fonctionne plus.



INTERRUPTEUR DE L'ECM

L'interrupteur de l'ECM active ou désactive le pod de contre-mesures électroniques (si votre F-16 est équipé de ce système). Pour activer ou désactiver le système de contre-mesures électroniques (ECM), vous pouvez également appuyer sur .

Lorsque le système de contre-mesures électroniques est activé, le voyant de gauche (PWR) s'allume. Le voyant de droite (FAIL) s'allume uniquement en cas d'anomalie de l'ECM, auquel cas celui-ci perd de sa fiabilité.

INTERRUPTEUR DE SURPASSEMENT DU TANGAGE MANUEL

Cet interrupteur règle le contrôle du tangage manuel sur normal ou surpassement. Il permet de rétablir un appareil lors d'un super décrochage à plat. Vous trouverez d'autres informations sur les super décrochages et la manière de rétablir votre appareil dans le **Chapitre 2: Apprendre à tourner** et dans le **Chapitre 25: Aérodynamique et facteurs de charge**. Vous pouvez également appuyer sur pour activer ou désactiver le surpassement du tangage manuel (MPO).

CANAL RADIO

Ce sélecteur permet de sélectionner un canal de communication. La portée maximum de la radio est de 300 nm. Le premier chiffre indique la radio active : COM1 ou COM2. Le second chiffre indique le canal de communication sélectionné. Votre F-16 dispose de huit canaux radio :

- 0 Arrêt
- 1 Vers et depuis votre patrouille
- 2 Vers votre formation
- 3 Vers et depuis votre formation
- 4 Proximité (tout ce qui est transmis à et par votre équipe dans un rayon de 40 nm)
- 5 Garde (tout ce qui est transmis à et par votre équipe)
- 6 Diffusion (tout ce qui est transmis au monde)
- 7 Vers et depuis la tour de contrôle sur laquelle est réglé votre TACAN

Lorsque la radio est réglée sur le canal 0, elle s'éteint.

Si la radio est réglée sur le canal 1, vous n'entendez que les messages transmis à et par votre patrouille. Ces messages sont toujours inclus sur les autres canaux.



Si la radio est réglée sur le canal 2, vous entendez les messages transmis à votre formation. Si la radio est réglée sur le canal 3, vous entendez les messages transmis à et par votre formation. Le canal 2 est un canal de communication filtré. Seules les communications des membres de votre formation sont transmises sur ce canal. Sur le canal 3, vous entendez les messages transmis à votre formation, ainsi que les messages transmis par votre formation à d'autres avions.

Si la radio est réglée sur le canal 4, le filtre de proximité capte tous les messages transmis à votre équipe dans un rayon de 40 nm. Si elle est réglée sur le canal 5, vous entendez tous les messages transmis à et par votre équipe.

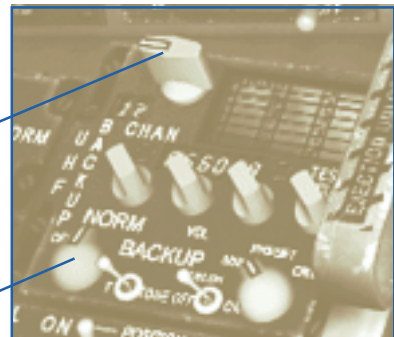
Lorsque la radio est réglée sur le canal 6, vous entendez tous les messages transmis. Ce canal est particulièrement utile lors des combats de chasse multijoueurs. Toutefois, tous les joueurs doivent être branchés sur le canal 6 pour entendre les messages transmis.

Lorsque la radio est réglée sur le canal 7, vous entendez les appels transmis à et par la tour sur laquelle votre TACAN est réglé.

Quel que soit le canal sélectionné, l'AWACS et l'avion-ravitailleur captent toujours les messages que vous leur transmettez et inversement. Vous entendrez toujours l'AWACS, la tour et le ravitailleur lorsqu'ils s'adressent à vous. Pour envoyer un message à la tour, ou au ravitailleur, vous devez régler votre radio sur le canal TACAN approprié. Les informations du canal TACAN concernant la tour se trouvent sur la carte de la Corée incluse ou sur le DED si vous êtes dérouté vers un nouvel aéroport. Les informations du canal TACAN concernant le ravitailleur sont envoyées par AWACS.

**SÉLECTEUR DE
CANAL RADIO**

**BOUTON DE
FONCTION RADIO**



BOUTON DE FONCTION RADIO

Réglez le bouton de fonction radio sur Backup si vous voulez changer de canal radio à l'aide du sélecteur. Réglez le bouton sur Norm si vous voulez utiliser les flèches augmenter et diminuer de l'ICP.

PANNEAU DE COMMUNICATION AUXILIAIRE

Pour plus de détails concernant l'utilisation du bouton CNI, du sélecteur de canal TACAN et du bouton de fonction TACAN, consultez « Système de navigation » ci-dessous.

Bouton CNI

Le bouton CNI (Communications, Navigation, IFF) indique la source des données de navigation. Lorsqu'il est réglé sur UFC (commandes avant), le système de navigation utilise l'ICP. Les données sont extraites de points de passage, de marquage ou de transmission de données programmés. Lorsqu'il est réglé sur Backup, les données de navigation proviennent du canal TACAN programmé dans le sélecteur de canal TACAN.

Sélecteur de canal TACAN

Le système de navigation aérienne tactique (TACAN) fournit, en permanence, des informations de cap et de distance à partir d'un canal TACAN sélectionné dans un périmètre d'environ 390 miles. En fonction des réglages sélectionnés pour le HSI et le bouton Instr Mode, les informations affichées sont : cap, trajectoire sélectionnée, distance ou déviation de cap.

Le TACAN utilise deux bandes. La bande X sert uniquement pour les stations au sol, tandis que la bande Y peut être utilisée à la fois pour les stations au sol et les opérations aériennes (avions-ravitailleurs par exemple).

Bouton de fonction TACAN

Réglez le bouton de fonction TACAN sur AA-TR (Air-Air/Transmission-Réception) pour recevoir le signal TACAN d'un ravitailleur. Réglez ce bouton sur TR (Transmission-Réception) pour recevoir le signal d'une base aérienne.

Bouton des lumières extérieures de l'avion

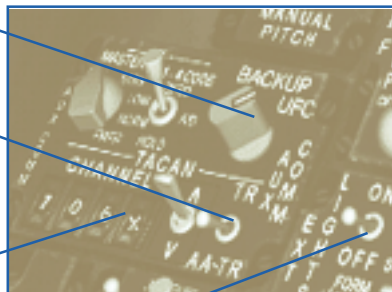
Ce bouton contrôle toutes les lumières extérieures de l'appareil. Lorsqu'il est réglé sur Off (désactivé), toutes les lumières sont éteintes. Vous pouvez également activer ou désactiver les lumières extérieures de l'appareil en appuyant sur ARRET DEFIL.

INTERRUPTEUR
CNI

BOUTON DE
FONCTION TACAN

SÉLECTEUR DE
STATION TACAN

INTERRUPTEUR DE
VOYANT EXTÉRIEUR



CONSOLE AUXILIAIRE DE DROITE

COMPAS MAGNETIQUE

Le compas magnétique indique votre cap actuel par rapport au nord magnétique. Il porte les inscriptions N, E, S et W qui désignent les quatre points cardinaux, ainsi que des repères tous les 30°. Le compas n'étant pas relié au système électrique de l'avion, il fonctionne même si la VTH ou le HSI est endommagé.

JAUGE DE CARBURANT

La jauge de carburant indique la quantité de carburant restante dans les réservoirs de l'appareil. Elle est exprimée en livres et apparaît sur l'affichage numérique en bas de la jauge. L'indicateur rouge désigne votre réservoir interne et l'indicateur gris vous donne la quantité de carburant disponible dans les réservoirs externes.

INDICATEUR DE
CARBURANT
BOUSSOLE

HORLOGE

PANNEAU CAUTION
LIGHT

BASCULE AVTR

PANNEAU PAILLETTE /
LEURRE



PANNEAU DES VOYANTS D'AVERTISSEMENT

Le panneau des voyants d'avertissement comprend 12 voyants qui, lorsqu'ils sont allumés, signalent la présence de problèmes dans les systèmes de bord. Chaque fois que l'une de ces lumières s'allume, le voyant Master Caution s'allume aussi. Pour éteindre le voyant Master Caution, cliquez dessus ou appuyez sur **Ctrl** **C**.

FLT CONT SYS

Ce voyant s'allume en cas de panne générale du système de commandes de vol. Si ce type de panne se produit, vos commandes réagiront très lentement et vous aurez du mal à contrôler votre jet. Larguez tout l'équipement superflu et atterrissez au plus vite.

FUEL LOW	Ce voyant vous indique que vous avez atteint le niveau minimum de carburant prédéfini. Il s'allume lorsque vous ne disposez plus que de 750 livres de carburant. Vérifiez que ce problème n'est pas dû à une fuite de carburant et que votre avion n'est pas endommagé. Si c'est le cas, réduisez le débit de carburant au minimum nécessaire pour voler et rejoignez un avion de ravitaillement ou atterrissez au plus vite. Dans le cas contraire, vous devrez regagner la base. Ce voyant reste allumé même après le ravitaillement.
ECM	Ce voyant indique que l'ECM est hors service. Vous ne pouvez alors plus brouiller les radars ennemis.
LE FLAPS	Ce voyant s'allume en cas d'anomalie des commandes de vol au niveau des volets de bord d'attaque. Vu que les volets ne sont pas en position, votre contrôle de l'avion à vitesse réduite en souffrira et vous atterrirez à une vitesse supérieure à la normale.
AVIONICS	Ce voyant s'allume en cas de panne générale de l'avionique ou des commandes de vol. Pour connaître la nature exacte du problème, examinez les autres voyants ou témoins lumineux.
HOOK	Votre F-16 est équipé d'une crosse qui sert uniquement en cas d'atterrissage en urgence. Normalement, cette crosse est toujours relevée. Lorsque ce voyant s'allume, la crosse est abaissée et verrouillée. Toutefois, vous ne serez probablement pas confronté à cette situation.
ENGINE FAULT	Ce voyant indique une perte de données Mach au niveau du moteur. Dans ce cas de figure, une partie ou la totalité des fonctions du moteur sont hors service.
RADAR ALT	Ce voyant indique une anomalie de l'altimètre radar. S'il s'allume, l'altimètre radar (y compris l'indicateur AL sur la VTH) ne fonctionnera pas. Vous pourrez toujours utiliser l'altimètre barométrique pour connaître votre altitude.
NWS FAIL	Ce voyant s'allume en cas de panne du système d'orientation du train avant. Vous ne pourrez pas diriger votre avion au sol.
OVERHEAT	Ce voyant s'allume en cas de surchauffe du moteur. Réduisez les gaz au minimum et atterrissez dès que possible. Votre moteur risque d'exploser si la surchauffe persiste.
IFF FAULT	En cas de panne de l'IFF (identification ami-ennemi), vous risquez de ne pas être identifié par les autres appareils de manière électronique.



CABIN PRESS

Ce voyant indique une baisse de pression cabine. Puisque vous portez un masque à oxygène, cette baisse de pression aura peu d'effet sur vous.

HORLOGE

L'horloge est une horloge à temps réel qui indique l'heure dans le monde de *Falcon 4.0*. La petite aiguille grise indique les heures, la grande, les minutes et l'aiguille rouge, les secondes.

En modes Action instantanée et Combat de chasse, l'horloge indique l'heure définie dans l'interface utilisateur. En Campagne et en Engagement tactique, l'heure est définie par le jeu.

BOUTON AVTR

L'AVTR (magnétoscope aéroporté) enregistre l'action grâce à la caméra de la VTH. Tous les événements qui se déroulent à proximité de votre jet (y compris votre F-16, les autres appareils et les unités au sol) sont enregistrés et peuvent être visualisés ultérieurement grâce à l'IMCA (instrumentation de manœuvres de combat aérien). Lorsque l'AVTR est activé, le mot « Recording » (enregistrement) apparaît à l'écran. Pour activer ou désactiver l'AVTR, appuyez sur F. Pour plus d'informations, consultez le **Chapitre 14: IMCA**.

PANNEAU DE CONTROLE PAILLETES/LEURRES MAGNETIQUES

Le panneau paillettes/leurres contrôle le largage des paillettes et des leurres chargés dans l'ALE-40. Les paillettes et les leurres sont utilisés comme contre-mesures pour dérouter respectivement les missiles infrarouges et les missiles à guidage radar.

Compteur de paillettes

Cet indicateur affiche le nombre de cartouches de paillettes disponibles. Au départ, le F-16 est équipé de 60 cartouches de paillettes.

Bouton de largage de paillettes

Ce bouton permet d'éjecter une cartouche de paillettes de l'appareil. Vous pouvez également appuyer sur **[X]** pour larguer des paillettes.

Compteur de leurres

Ce compteur affiche le nombre de cartouches de leurres disponibles. Votre F-16 dispose d'un chargement initial de 30 cartouches de leurres.

Bouton de largage de leurres

Ce bouton permet d'éjecter une cartouche de leurres de l'appareil. Vous pouvez également appuyer sur **[W]** pour larguer des leurres.

Interrupteur auto/man

L'interrupteur paillettes/leurres auto/man a deux positions. Lorsqu'il est réglé sur MAN, le pilote doit cliquer sur le bouton de largage pour éjecter des paillettes et des leurres. Lorsqu'il est réglé sur AUTO, trois cartouches de paillettes et trois cartouches de leurres sont automatiquement larguées dès que le RWR détecte le lancement d'un missile. Vous pouvez également appuyer sur **[Alt] [W]** pour passer du mode automatique au mode manuel.

SYSTEME DE NAVIGATION

Le tableau ci-dessous indique comment utiliser le système de navigation. La première colonne indique votre objectif (ce que vous voulez faire). La deuxième colonne indique les réglages de différents boutons et commandes. La troisième colonne indique l'effet de ces réglages sur le HSI (le cas échéant). La quatrième colonne indique l'effet de ces mêmes réglages sur l'ADI (le cas échéant).

Le système de navigation de votre F-16 est composé de plusieurs instruments connectés entre eux : les commandes de vol, le sélecteur de canal TACAN, le HSI, l'ADI, etc. Les données de navigation sont fournies essentiellement par les commandes de vol ou par le système TACAN. La source des données dépend d'un certain nombre de commandes et de réglages. Les données de navigation apparaissent sur le HSI et l'ADI.

Dans le tableau ci-dessous, les quatre premiers exemples utilisent le mode NAV pour la navigation. Le système Nav fait partie des commandes de vol qui gardent en mémoire les points de passage et le marquage. Utilisez l'ICP pour sélectionner votre destination et réglez le sélecteur Instr Mode sur NAV ou NAV/ILS.

Dans les exemples qui suivent, le système TACAN est utilisé pour la navigation. Le système TACAN se compose du sélecteur de canal TACAN, du bouton de fonction TACAN et d'une partie des commandes de vol. Au début de chaque mission en modes Campagne et Engagement tactique, les commandes de vol extraient et mémorisent les canaux TACAN de tous les points de passage pour l'atterrissage et le ravitaillement.

Le sélecteur de canal TACAN permet au pilote d'entrer manuellement les données de navigation.

Le bouton de fonction TACAN détermine si le signal TACAN provient d'un ravitailleur (AA-TR) ou d'une base aérienne (TR).

Le bouton CNI détermine si le signal TACAN provient des commandes de vol (UFC) ou du sélecteur de canal TACAN (Backup).

Les barres de l'ILS qui apparaissent sur l'ADI sont activées uniquement lorsque le bouton Instr Mode est réglé sur NAV/ILS ou TCN/ILS.



Objectif	Réglages	HSI	ADI
Aller à un point de passage	Régler ICP sur STPT Régler bouton CNI sur UFC Régler sélecteur Instr Mode sur NAV		
Atterrir sur une piste de base aérienne(point d'atterrissage)	Régler ICP sur STPT Régler bouton CNI sur UFC Régler sélecteur Instr Mode sur NAV/ILS		Barres ILS sur ADI en vue
Aller à un point de marquage	Régler ICP sur MARK Régler bouton CNI sur UFC Régler sélecteur Instr Mode sur NAV		
Aller à un ravitailleur en TACAN manuel	Régler bouton fonction TACAN sur AA-TR Régler le bouton CNI sur Backup Régler le sélecteur Instr Mode sur TCN	Le drapeau d'alerte de trajectoire incorrect est réglé Indicateur To-From en vue	
Aller à une base aérienne en TACAN manuel	Régler le bouton de fonction TACAN sur TR Régler bouton CNI sur Backup Régler le sélecteur Instr Mode sur TCN	Indicateur To-From en vue	
Atterrir sur une sur base aérienne en TACAN manuel	Régler le bouton de fonction TACAN sur TR Régler le bouton CNI sur Backup Régler sélecteur Instr Mode sur TCN/ILS		Barres ILS bars ADI en vue
Aller à une base définie à l'avance en TACAN	Régler ICP sur T-ILS Régler le bouton CNI sur UFC Régler sélecteur Instr Mode sur TCN	Indicateur To-From en vue	
Atterrir sur une sur base aérienne en TACAN	Régler l'ICP sur T-ILS Régler le bouton CNI sur UFC Régler le sélecteur Instr Mode sur TCN/ILS		Barres ILS bars ADI en vue
Aller à un ravitailleur défini à l'avance	Régler l'ICP sur T-ILS Régler le bouton CNI sur UFC Régler le sélecteur Instr Mode sur TCN	Indicateur To-From en vue Le drapeau de déviation de cap est réglé	

Naviguons vers une base définie à l'avance en TACAN (le huitième exemple du tableau ci-dessus). Les missions en Campagne et Engagement tactique ont des canaux TACAN programmés à l'avance (pour vos bases aériennes). D'abord, sélectionnez le canal TACAN channel prédéfini de la base aérienne en appuyant sur le bouton T-ILS de l'ICP. Ensuite, réglez le bouton CNI sur UFC et le sélecteur Instr Mode sur TCN/ILS. Si la piste se trouve, par exemple, à 270°, « Piste 27 » apparaît sur le DED. Entrez ce cap à l'aide du bouton de sélection de cap du HSI.

A présent, essayons de rejoindre une base aérienne donnée en TACAN manuel (le sixième exemple du tableau ci-dessus). Recherchez le canal TACAN sur la carte de la Corée (par exemple, « 105X » pour la base de Séoul). Réglez le bouton de fonction TACAN sur TR, le bouton CNI sur Backup et le sélecteur Instr Mode sur TCN/ILS. Entrez ensuite les coordonnées du canal TACAN « 105X » en cliquant sur les chiffres correspondants. L'aiguille de relèvement pointe alors dans la direction de l'emplacement défini par le canal TACAN entré, dans ce cas précis, la base de Séoul.

Utilisez le cap et la distance pour vous amarrer à l'avion-ravitailleur, mais ignorez toutes les autres informations de trajectoire car un avion-ravitailleur est continuellement en mouvement.