



## Démarrage des moteurs

1. Verrière	Ouverte	CTL c
2. Eclairage Cockpit	Si besoin	I
3. Radio	Indicatif.Demarrage Moteurs	
4. Feux de nav	Allumés (regarder à gauche pour vérifier)	CTL I
5. Gaz	Ralenti	
6. Moteur droit (#2)	Démarrage	SHF PgUp
6a. RPM Check	régime 70%	
6b. EGT Check	à 300° à 40% rég. mot.	
7. Moteur gauche (#1)	Démarrage	ALT PgUp
7a. RPM Check	régime 70%	
7b. EGT Check	à 300° à 40% rég. mot.	
8. Trim	Reset	CTL t
9. Verrière	Fermée	CTL c

## Taxi

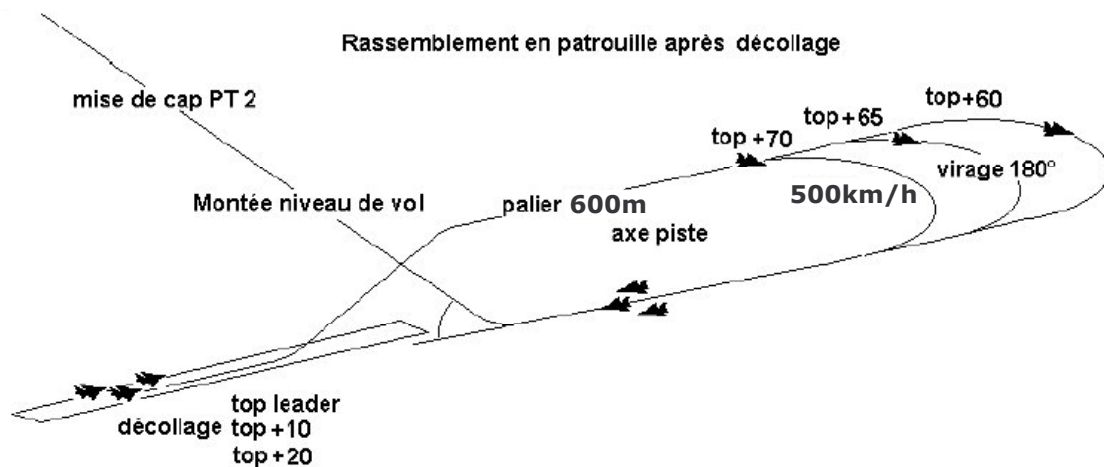
1. Phares Taxi	Allumés	ALT I
2. Radio	Tour.αleader.Demande Autorisation pour roulage	radio/F6/F1
3. Trim	Position décollage	
4. Volets	Position décollage	
5. Freins	Test - Gaz 70/80% - statique	
6. Aérofreins	Check Fermés	
7. Radio	αleader.Roulage au point d'arrêt piste un zero	
8. Roulage	50km/h – 30km/h en virage	
9. Gouvernes	Check (regarder en vue ext pour vérifier)	

**NE CONVIENT PAS A DES OPERATIONS REELLES**  
Utilisation dans Lock-On seulement.



## Alignement et décollage

- |  |   |  |
|--|---|--|
| 1. Radio                                     | Tour.Ind.demande autorisation pour alignement piste un zero | radio/F6/F1                                  |
| 2a. Alignement au milieu de la piste en solo |   |  |
| 2b. Alignement du côté briefé en formation   |   |  |
| 3. Radio                                     | $\alpha$ X.en position                                      | si en formation et pour tous                 |
| 4. Radio                                     | Tour. $\alpha$ .demande autorisation pour décollage         | radio/F6/F2                                  |
| 5a. Radio                                    | $\alpha$ . $\alpha$ leader.regroupement par la droite       |  |
| 5b. Radio                                    | $\alpha$ X.copy   |  |
| 6. Radio                                     | $\alpha$ . $\alpha$ leader.décollage                        | si en formation                              |
| 7. Phares atterrissages                      | Allumés   | ALT I  |
| 8. Freins                                    | engagés et maintenus  | w  |
| 9. Gaz                                       | 90% tpm   |  |
| 10a. Radio                                   | $\alpha$ leader.freins lâchés                               | si en formation                              |
| 10b. Freins                                  | dégagés   | w  |
| 10c. Gaz                                     | 100% tpm  |  |
| 10d. Chrono                                  | reset   | (si regroup. dans l'axe inverse de la piste) |
| 11. à 260 km/h                               | rotation 10°  |  |



**NE CONVIENT PAS A DES OPERATIONS REELLES**  
Utilisation dans Lock-On seulement.



## Après décollage

1. Phares atterrissages	Eteints	ALT I	
2. Train	Relevé (vario positif)		g
3. Radio	$\alpha$ x. En vol		
4. Volets	Relevés à 100m	CTL f	
5. Trim	Pour 10° pendant la montée		
6. Gaz	selon besoin pour 500km/h		
7. éléments	contrôler rentrés avec voyants éteints (train & volets)		
8. Stabilisation	à 600m et 500km/h	H J	
9. Nav	Mode route		1
10. regroupement	Suivant briefing		

## Décollage AVORTE

1. Gaz	Ralenti		
2. Aérofreins	Enclenchés		b
3. Radio	$\alpha$ x. Décollage avorté		
4. Parachute	Sorti	CTL p	
5. Freins	Appliqués		w
6. Piste	Dégagée		
7. Avion	Stoppé		

**Note:**

Passé V1, continuer le décollage et traiter le problème en vol

**NE CONVIENT PAS A DES OPERATIONS REELLES**  
Utilisation dans Lock-On seulement.



## Entrée en Zone HOSTILE

1. Feux de nav	Eteints	CTL I
2. Awacs	Check si en vol	
3. Radio	αX.Fence in	
4. Carburant	Check et estimé	
5. Altitude	Suivant briefing mission	
6. Formation	Suivant briefing mission	
7. Armement A/S	Sélectionné à 15km cible	
8. Laser	Allumé et vérifié	
9. ECM	Allumé et vérifié	

## Rentrée en Zone AMIE

1. Feux de nav	Allumés	CTL I
2. Awacs	Check si en vol	
3. Radio	αX.Fence out	
4. Carburant	Check et estimé	
5. Altitude	Suivant briefing mission	
6. Formation	Suivant briefing mission	
7. Nav	Mode route	1
8. Laser	Eteint et vérifié	
9. ECM	Eteint et vérifié	

NE CONVIENT PAS A DES OPERATIONS REELLES  
Utilisation dans Lock-On seulement.



## RTB

1. Nav	Mode RTB	1
2. Radio	$\alpha$ x.RTB	radio/F6/F3
3. Carburant	Check et estimé	
4. Altitude	Réduite à 500m	
5. Formation	Echelon gauche	
6. Vitesse	Réduite à 500 km/h	
7. Laser	Eteint et vérifié	
8. ECM	Eteint et vérifié	

## Approche au BREAK à droite

### Point 1= IAF

1. Nav	Mode ILS	1
2. Radio	$\alpha$ x.RTB	
3. Formation	Echelon Gauche (leader à droite)	
4. Altitude	500m	
5. Vitesse	500 km/h	
6. Configuration	Lisse vérifiée	
7. Orientation	Axe de la piste	
8. Radio	$\alpha$ . $\alpha$ leader.app. au break à droite	

### Point 2= TOP Break à droite

1. Radio	$\alpha$ leader.break. TOP
2. Radio	$\alpha$ 2.break à TOP + 5s
3. Radio	$\alpha$ 3.break à TOP + 10s
4. Radio	$\alpha$ 4.break à TOP + 15s

NE CONVIENT PAS A DES OPERATIONS REELLES  
Utilisation dans Lock-On seulement.



### Point 3= Virage du Break à droite

- |             |                    |
|-------------|--------------------|
| 1. Virage   | 60° 2,5g constant  |
| 2. Altitude | 500m maintenue     |
| 3. Vitesse  | Réduire à 400 km/h |

### Point 4= Sortie du Virage du Break à droite

- |                |                              |
|----------------|------------------------------|
| 1. Orientation | inverse de l'axe de la piste |
| 2. Altitude    | 500m maintenue               |
| 3. Vitesse     | 400 km/h                     |
| 4. Volets      | Position 1er cran            |

### Point 5= Vent arrière

- |                         |                                 |       |
|-------------------------|---------------------------------|-------|
| 1. Orientation          | inverse de l'axe de la piste    |       |
| 2. Altitude             | 500m maintenue                  |       |
| 3. Vitesse              | Réduire à 340 km/h              |       |
| 3a. Train               | Sortie                          | g     |
| 3b. Volets              | Position atterrissage           | CTL f |
| 4. Radio                | $\alpha$ x. Sortie des éléments |       |
| 5. Phares atterrissages | Allumées                        | ALT I |

### Point 6= Amorce Dernier Virage

- |             |                          |
|-------------|--------------------------|
| 1. Top      | à 5 km du seuil de piste |
| 2. Virage   | 30° 1,4g constant        |
| 3. Altitude | 500m                     |
| 4. Vitesse  | 340 km/h                 |

NE CONVIENT PAS A DES OPERATIONS REELLES  
Utilisation dans Lock-On seulement.

**Point 7= Dernier Virage**

- |             |                    |
|-------------|--------------------|
| 1. Virage   | 30° 1,4g constant  |
| 2. Altitude | En descente à 5m/s |
| 3. Vitesse  | Réduire à 280 km/h |

**Point 8= Flare**

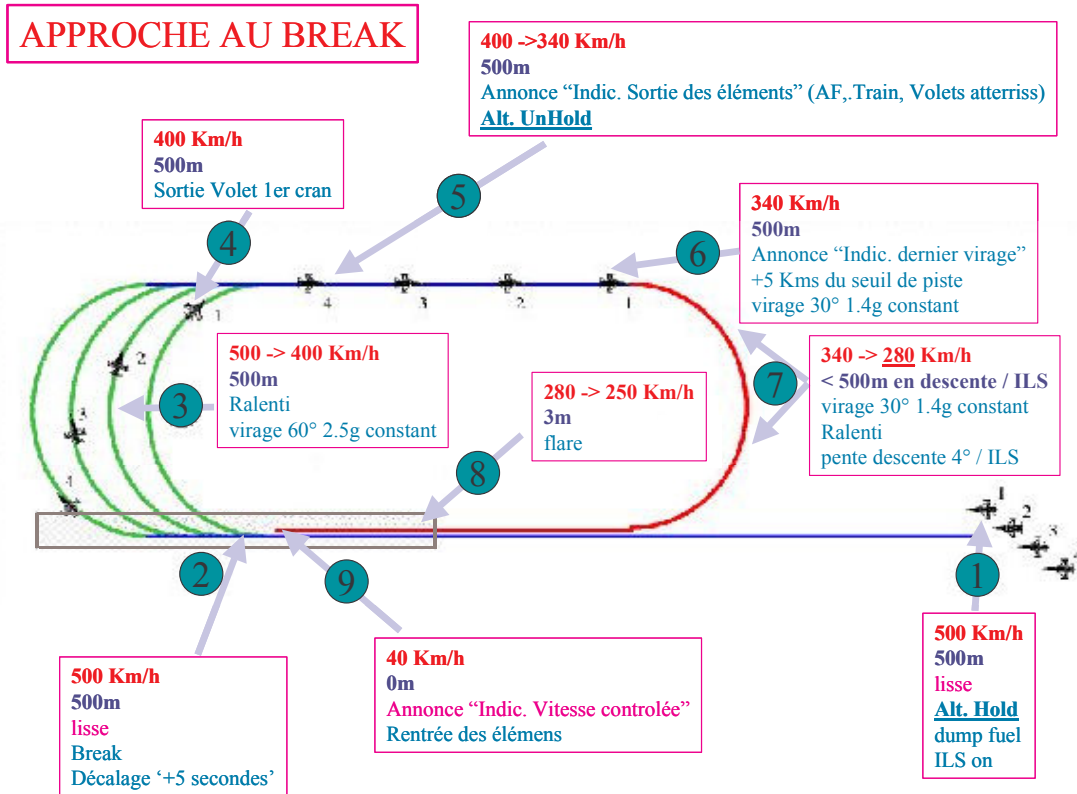
- |            |                          |
|------------|--------------------------|
| 1. Gaz     | Ralenti à 3m du sol      |
| 2. Vitesse | environ 250 km/h         |
| 3. Avion   | Posé sur train principal |

**Point 9= Contrôle de l'avion au sol**

- |               |                               |
|---------------|-------------------------------|
| 1. Gaz        | Ralenti                       |
| 2. Aérofreins | Sortie                        |
| 3. Parachute  | Sortie                        |
| 4. Freins     | Appliquer à partir de 90 km/h |
| 5. Vitesse    | 50 km/h                       |
| 6. Radio      | $\alpha$ x.Vitesse contrôlée  |

b

NE CONVIENT PAS A DES OPERATIONS REELLES  
Utilisation dans Lock-On seulement.



Note : Cette procédure est utilisée dans de nombreux pays dont les Etats Unis et la France. C'est la procédure d'approche la plus couramment utilisée par tous les avions de chasse ou bombardiers. Ces données proviennent de pilotes de l'armée de l'air française. Ce schéma peut être réalisé par le flight complet, par l'élément ou par un seul avion. Il peut aussi être effectué en formation serrée de 2 avions jusqu'à l'atterrissage, bien que l'on privilégie la longue finale pour ce type d'atterrissage, généralement réservé aux cas d'urgences (panne d'avionique d'un ailier ...).

Cette procédure a été adoptée car elle permet l'atterrissage qu'une grande quantité d'avions dans un laps de temps très réduit.

Un 2<sup>e</sup> Flight qui arrive pendant le dernier virage du 1<sup>er</sup> flight ne sera pas gêné grâce à la différence d'altitude.

Les deux virages ne doivent pas être influencés par l'avion précédent, ce sont des manœuvres individuelles.

Le fait d'utiliser un virage à g constant permet de faire abstraction des différences de configurations des avions en retour de missions (masses différentes).

**NE CONVIENT PAS A DES OPERATIONS REELLES**  
Utilisation dans Lock-On seulement.





## Approche manquée

1. Phares atterrissages	Eteints	ALT I
2. Train	Relevé (vario positif)	g
3. Radio	$\alpha$ x. missed approach	
4. Volets	Relevés à 100m	CTL f
5. Trim	Pour 10° pendant la montée	
6. Gaz	selon besoin pour 500km/h	
7. éléments	contrôler rentrés avec voyants éteints (train & volets)	
8. Stabilisation	à 600m et 500km/h	H J
9. Nav	Mode RTB	

Recommencer la procédure RTB

## Après Atterrissage

1. Piste	Libérée ASAP	
2. Radio	Ind. Piste dégagée	
3. Avion	Stoppé	
Attente de regroupement du Flight		
4. Phares atterrissages	Eteints	ALT I
5. Phares Taxi	Allumés	ALT I
6. Trim	Position neutre	
7. Volets	Rentrés	
8. Aérofrenes	Rentrés	
9. Radio	$\alpha$ . $\alpha$ leader. roulage parking	
10. Roulage	50km/h – 30km/h en virage	

NE CONVIENT PAS A DES OPERATIONS REELLES  
Utilisation dans Lock-On seulement.



## Arrêt des moteurs

1. Gaz	Ralenti	
2. Freins	Appliquer	
3. Avion	Stoppé	
4. Phares Taxi	Eteints	ALT I
5. Moteur droit (#2)	Eteindre	SHF PgDn
5a. RPM Check	régime diminue	
5b. EGT Check	Temp diminue	
6. Moteur gauche (#1)	Eteindre	ALT PgDn
6a. RPM Check	régime diminue	
6b. EGT Check	Temp diminue	
7. Feux de nav	Eteindre	CTL I
8. Verrière	Ouverte	CTL c
9. Eclairage Cockpit	Eteindre	I



@ <http://www.3rd-wing.com/>

**NE CONVIENT PAS A DES OPERATIONS REELLES**  
Utilisation dans Lock-On seulement.