

# Ecole de Chasse C6

---

Détail des modules V1.3

## Table des matières

|                     |           |
|---------------------|-----------|
| <b>Introduction</b> | <b>3</b>  |
| <b>Niveau 1</b>     | <b>5</b>  |
| <b>Niveau 2</b>     | <b>8</b>  |
| <b>Niveau 3</b>     | <b>11</b> |
| <b>Niveau 4</b>     | <b>14</b> |
| <b>Niveau 5</b>     | <b>15</b> |

## INTRODUCTION

S'il peut sans doute se révéler de quelque utilité pour les élèves de l'École de Chasse également, ce document s'adresse d'abord aux moniteurs. Il s'agit d'un guide dans l'appréciation des savoirs impliqués par chacun des modules qu'ils ont à enseigner. Il n'a pas pour but d'être un document définitif, définissant pour toujours quels sont les savoirs contenus dans chaque module, mais une base de travail pour chaque moniteur, l'aidant à orienter son action de formation. Rien n'est gravé dans la pierre, c'est-à-dire que si des moniteurs pensaient que le contenu de certains modules est inadapté, limité ou restrictif, alors nous le ferions évoluer en conséquence.

De même, si ce document veut détailler quels sont les savoirs minimaux à enseigner pour chaque module, rien n'empêche un moniteur d'aller au-delà de ces savoirs minimaux. La méthode d'enseignement est en outre laissée au choix du moniteur. Le cadre offert par ce document se veut une aide, mais non un carcan contraignant.

J'aimerais rappeler, pour ce qui est des niveaux 1 à 3 du moins, que deux qualités me semblent primordiales pour un moniteur: le sérieux et la bienveillance.

Par sérieux, j'entends qu'un moniteur doit veiller à rester affûté dans les savoirs qu'il enseigne, naturellement, et qu'il doit également veiller à ce qu'un module ne soit jamais validé qu'à la condition que l'élève ait au moins fait la démonstration qu'il a parfaitement compris l'essence de l'exercice, et que même si sa réalisation est encore empreinte d'un peu de maladresse un peu de répétition en solo saura assurer à l'élève la maîtrise requise. Si l'élève n'a pas saisi, ou bien n'est pas capable de réaliser l'exercice, même avec encore un peu d'hésitation, alors le module ne doit pas être validé.

Par bienveillance, j'entends que chaque moniteur doit tâcher de se comporter vis-à-vis de ses élèves de la façon dont il aimerait, s'il était élève, qu'un moniteur se comporte avec lui-même. Le but premier de l'EDC est de faire en sorte que les élèves prennent du plaisir à voler dans notre simulation préférée, c'est donc d'abord ce plaisir que nous cherchons à partager au sein de l'EDC. Qui plus est, il est important que chaque vol vise non pas la validation d'un module, mais bien l'enseignement d'un savoir. Les vols (à l'exception du vol de validation Pilote Opérationnel) ne doivent pas sembler être des examens, mais bien des vols d'instruction. En outre, il ne faut pas hésiter, tout au long de la formation d'un élève jusqu'à sa validation PO, à le conseiller ou le corriger dans des exercices qui ont déjà été vus ou validés, s'ils comportent quelques approximations, lui permettant de continuer de parfaire sa maîtrise du vol virtuel. Ainsi, jusqu'à la validation PO, si un élève réalise un break hésitant, par exemple, il ne faut pas hésiter à le lui faire remarquer, et à le conseiller en conséquence,

En revanche, pour ce qui est des niveaux 4 et 5, il s'agit bien davantage d'examen que de formation, et ces examens doivent être conduits avec rigueur, peu de marge doit être laissée aux erreurs possibles des prétendants à ces niveaux. L'obtention de ces niveaux équivaut en effet à être un moniteur de haut rang de l'École de Chasse. Il est donc absolument primordial pour la perpétuation de l'ambition de l'École que ces niveaux ne soient obtenus par les élèves qu'après qu'ils aient montré des connaissances – et une mise en pratique de celles-ci – qui soient sans faille. Il sera sans doute en conséquence très rare que ces niveaux soient obtenus au premier essai. Naturellement, à l'issue d'un essai non concluant, le moniteur doit avoir à cœur de donner à l'élève les conseils qui lui permettront d'être mieux préparé pour l'essai suivant, le cas échéant.

*Un dernier point à l'attention des élèves qui liraient ce document:* un vol avec un moniteur sera d'autant plus fructueux que vous l'aurez préparé en parcourant les documents disponibles sur le sujet du vol auparavant. Ainsi, vous pourrez poser au moniteur les bonnes questions, et lui-même pourra passer davantage de temps à vous expliquer les choses les plus délicates à comprendre pour vous. De même, chaque cours sera d'autant plus facile que vous aurez pris le temps de vous exercer en solo sur les notions vues dans les cours précédents, pour en parfaire la maîtrise, de telle sorte que vous ne serez pas gêné dans l'apprentissage de nouvelles notions parce que vous êtes encore mal à l'aise dans les notions précédemment vues. Par exemple, si vous n'avez pas pris le temps de bien vous exercer à larguer des bombes lisses, vous allez vous ajouter artificiellement une difficulté supplémentaire pour le moment d'apprendre à larguer des bombes guidées par laser. Ce serait dommage, parce que cela empêcherait que vous tiriez le meilleur du cours que vous aurez sur le sujet.

En outre, on ne saurait trop conseiller aux débutants de ne pas hésiter à se munir de check-lists écrites, même de simples notes éventuellement, pour s'aider à exécuter les procédures un peu complexes, s'ils ne sont pas dotés d'une mémoire excellente (ce qui est le cas de la plupart des gens, si l'on veut bien être honnête). Cela peut épargner pendant un vol de perdre beaucoup de temps à remettre les choses en ordre après une procédure imparfaite, et de la même manière cela permet de mettre au mieux à profit le temps offert par le moniteur.

## NIVEAU 1

### Mise en route – arrêt moteur

L'élève doit être capable de réaliser un rampstart de bout en bout. Idéalement, il doit comprendre à quoi correspond la manipulation de chacun des commutateurs actionnés. Il doit également être capable de réaliser l'opération à l'inverse, pour éteindre tous les systèmes de l'appareil.

### Roulage – tour de piste

L'élève doit savoir à quelle vitesse on peut rouler, que l'on roule au milieu en aviation, doit comprendre que l'on désigne une piste par son orientation, et doit pouvoir choisir lui-même quelle est la piste à utiliser en fonction du vent.

Il doit comprendre les unités utilisées en aviation (pieds et milles nautiques), doit comprendre à quoi correspondent la *vitesse corrigée* (*calibrated airspeed*, en anglais) et l'incidence (*angle of attack* en anglais), doit savoir lire son cap et son altitude. Il doit enfin être évidemment capable de réaliser l'exercice du tour de piste proprement dit, et saisir quels sont les paramètres ou repères à respecter pour ce faire.

A noter qu'il sera souvent utile, pour les élèves les plus débutants, de leur faire réaliser quelques atterrissages en longue finale avant de passer au tour de piste proprement dit, de façon à ce qu'en premier lieu ils saisissent bien quels sont les paramètres à maintenir pour poser l'avion sans jamais casser.

### Comms radio ailier

L'élève doit être capable de maintenir des communications sobres et claires, et de collationner tout ordre ou message lui étant adressé. A ce stade, il n'est pas nécessaire d'avoir une connaissance approfondie des brevity words.

### ICP de base

L'élève doit être capable de se servir des principales fonctions de l'ICP. En conséquence, il doit pouvoir changer de canal TACAN, manipuler ses postes VHF et UHF, modifier le waypoint affiché, changer la valeur de bingo de CARA FLOOR et MSL FLOOR, pouvoir afficher la direction et la force du vent, et comprendre le fonctionnement général de l'ensemble ICP-DED.

### Décollage et atterrissage en PS

L'élève doit savoir réaliser ces deux exercices.

### Tenue formation – descente - montée -virage

L'élève doit être capable de suivre son leader dans des évolutions « douces » non annoncées, ou des évolutions moins souples mais annoncées. Il doit acquérir l'attention nécessaire pour y parvenir sans trop d'effort.

Qui plus est, l'élève doit pouvoir au moins distinguer entre PS, FMO et FMD. Enfin, il doit être capable de rassembler sur son leader dans un laps de temps assez court, et avoir pris l'habitude de toujours prévenir en cas de perte de visuel, de même qu'il doit savoir s'aider du radar, de la vue et du datalink pour reprendre sa place dans la formation.

A ce sujet, on n'oubliera pas d'éveiller les élèves au fait qu'il est particulièrement difficile de tenir une formation en vue 2D, et que la vue 3D sera la plus appropriée à cette fin.

### **Procédure d'arrivée au break**

L'élève doit être capable de réaliser un atterrissage au break en solo, ou bien en position d'ailier. Il doit comprendre quelle est l'utilité tactique (reconnaissance des installations avant atterrissage et moindre temps passé en position vulnérable) et pratique du break (atterrissage d'une patrouille en temps limité).

### **Respect des waypoints**

L'élève doit être capable de suivre un parcours défini par plusieurs waypoints, en y parvenant à chaque fois selon l'altitude et le TOS prévus. On pourra en profiter pour expliquer quel est grossièrement le fonctionnement de l'INS. Qui plus est, ce sera l'occasion de détailler l'utilité de chacune des pages CRUS sur le DED.

### **Méthodes de navigation**

L'élève doit comprendre que suivre des waypoints n'est pas la seule manière de naviguer. Il doit être au moins capable de s'orienter grossièrement à vue par temps clair, et doit pouvoir naviguer en suivant cap et montre. Les moniteurs qui le souhaitent pourront approfondir ces sujets à leur convenance.

### **Orientation au TACAN**

L'élève doit comprendre en quoi consiste le système TACAN. Il doit pouvoir lire sur son HSI son cap, le relèvement d'une balise et la distance à laquelle il se trouve de la balise. Il doit comprendre que ce relèvement est le QDM sur lequel il se trouve par rapport à la balise TACAN sélectionnée.

### **Navigation au TACAN**

L'élève doit comprendre le principe d'une orientation polaire (relèvement et distance), et doit pouvoir se placer selon des coordonnées polaires indiquées. Concrètement, cela signifie que si l'on dit à l'élève « passe sur tel QDR ou QDM, et à telle distance de la balise, pour telle altitude », il doit en être capable sans difficulté. Ce sera le moment de décrire l'utilité du poignard au centre du HSI pour se placer plus précisément selon un QDM ou un QDR donné. Ce sera également le moment de décrire comment opérer un arc autour d'une balise.

L'élève doit comprendre que les balises TACAN ne servent pas uniquement à rejoindre une base pour y atterrir, mais constituent bien une aide à la navigation d'une manière générale.

### **Déroutement TACAN**

L'élève doit pouvoir sans difficulté passer d'une balise à une autre, qu'elle soit une balise terrestre ou aérienne, en utilisant l'ICP ou bien les commandes de secours sur la banquette gauche.

### **Percée IFR – RdG – Att final**

A présent l'élève doit savoir utiliser les connaissances déjà vues pour se placer à l'aide du TACAN précisément sur un faisceau ILS, pour un atterrissage en longue finale sur n'importe quelle base équipée.

On doit donc apprendre à l'élève ce qu'est l'ILS et comment il fonctionne, et de quelle manière il faut s'y prendre pour suivre ses indications. En outre, on doit apprendre à l'élève à savoir répartir son attention de manière optimale entre les différents instruments, de telle façon qu'il soit capable de naviguer aux instruments sans aucun repère visuel extérieur.

### **Utilisation Bull's Eye**

L'élève doit comprendre quel est le principe du Bull's Eye et son utilité tactique (donner un repère commun à tout le monde). Il doit savoir comment activer son affichage à l'aide de l'ICP, et doit pouvoir, si on lui donne des coordonnées Bull's Eye, soit y porter ses curseurs radars, soit s'y porter lui-même. D'une façon générale, il doit pouvoir recevoir des informations de positionnement par rapport au Bull's Eye sans avoir à trop réfléchir pour les comprendre.

### **Procédure de ravitaillement**

L'élève doit être capable de rejoindre un ravitailleur sans aide, et doit connaître la procédure mise en oeuvre. Il doit également être capable de se positionner de manière à peu près stable derrière le ravitailleur. A ce stade, on n'exigera pas de lui qu'il soit capable de réaliser un ravitaillement complet sans décrocher, être capable d'accrocher la perche pour prendre un peu de carburant sera suffisant.

### **Navigation NVG**

L'élève doit être capable de voler de nuit en utilisant les NVG sans être gêné par elles.

### **Atterrissage de nuit sans NVG**

L'élève doit être capable d'atterrir de nuit sur n'importe quelle base équipée pour ce faire, sans coup férir.

## NIVEAU 2

### Utilisation des modes radar air-air ACM

L'élève doit comprendre l'inutilité des modes radar de recherche (RWS, TWS, RLS, VS) pour le combat à portée visuelle, et doit connaître les quatre sous-mode ACM qui sont, eux, adaptés à ce combat. Il doit savoir ce qui différencie ces quatre modes, et leurs utilités respectives.

On en profitera pour expliquer l'intérêt du mode de surpassement Dogfight, et l'intérêt qu'il peut y avoir à ne pas allumer son radar tant que la cible choisie n'a pas conscience de notre présence.

### Utilisation du HMCS

L'élève doit savoir utiliser lire les informations présentées par le HMCS, ainsi que sélectionner le mode d'affichage du HMCS à l'aide de l'UFC. Il doit également savoir utiliser le HMCS en lien avec les sous-modes ACM pour verrouiller le radar sur une cible, ainsi que saisir l'intérêt des vue Padlock et Elargie (Expanded FOV) pour conserver une cible en visuel.

### Tir canon

L'élève doit connaître la manière d'utiliser les quatre types de visée: visée fixe (le réticule canon), l'EEGS, le LCOS et le SNAP. Il doit connaître leurs utilités respectives, et savoir lire tous les indices de visée donnés. On éveillera son attention sur les limites d'un viseur prédictif, et on lui donnera les distances de tir usuelles et efficaces, pour repères.

L'élève doit montrer qu'il est capable, en s'aidant des systèmes de visée, de détruire au moins un appareil ne manœuvrant pas trop agressivement.

Les moniteurs qui le souhaitent pourront en profiter naturellement pour donner quelques rudiments de manœuvres de dogfight.

### Utilisation du mode air-air RWS

A ce stade, l'élève, en sus des modes radar ACM, doit être capable de chercher, désigner, verrouiller et déverrouiller une cible en RWS, via les sous-mode SAM et STT. Il doit comprendre le principe de l'affichage type B présenté sur la page FCR du MFD (relèvement en abscisse, distance en ordonnée), en particulier en opposition avec l'affichage présenté par la page HSD (affichage « naturel »). Il doit aussi être capable de régler le calage de l'antenne en élévation et l'ouverture de balayage, et en comprendre l'intérêt.

### Tir Sidewinder

L'élève doit être capable de tirer efficacement une cible dans les paramètres du missile avec ou sans verrouillage radar, et avec ou sans le viseur de casque. Il doit aussi connaître les fonctions affichées sur la page SMS du MFD relative aux Sidewinders: SPOT/SCAN, BORE/SLAV, TD/BP, WARM/HOT.

On éveillera l'attention de l'élève sur le fait qu'il est très difficile, voire impossible, de tirer au Sidewinder sur une cible qui joue de son rayon de virage pour rester toujours à faible distance, et donc qu'un combat aux missiles IR n'exclut aucunement l'utilisation du canon en même temps, et qu'on ne doit pas manoeuvrer pour un combat aux missiles de la même façon que pour un combat au canon uniquement, dans la mesure où il faut toujours ménager au missile une distance minimale à la cible pour qu'il soit utilisable.



### **Tir AIM-120**

L'élève doit être capable d'un tir simple sur cible avec un verrouillage en SAM ou STT. Il doit donc être capable de lire les informations de ciblage présentées sur la page FCR et sur le HUD, et comprendre le principe global de guidage d'un missile « Fox 3 » comme l'AIM-120, à savoir guidage inertiel avec recalage par l'avion tireur à longue distance, puis guidage par le radar embarqué du missile une fois à distance plus courte de la cible.

Il n'est pas nécessaire à ce stade que l'élève en sache davantage sur la cinématique d'un missile, l'évitement ou les manœuvres aidant le tir, toutes choses qui seront vues au niveau 3 du cursus.

### **Utilisation radar mode air-sol**

L'élève doit savoir utiliser son radar en mode GM pour chercher des cibles fixes. Il doit connaître les trois types de magnification (EXP, DBS1 et DBS2), et doit pouvoir s'en servir pour trouver au radar des objectifs préétablis. Il doit également savoir jouer du gain (Shift F3 et Shift F4) pour mieux comprendre ce que « voit » le radar, éventuellement.

Ce sera également le moment d'apprendre à l'élève à réaliser un point MARK (marquage du point survolé ou du point désigné par les curseurs radar).

### **Recherche et acquisition de cible en CCIP**

L'élève doit être à l'aise dans la recherche visuelle de cibles au sol, qu'elles soient préétablies ou d'opportunité.

### **Tir CCIP**

L'élève doit comprendre le fonctionnement du mode CCIP, et doit pouvoir l'utiliser pour toucher les cibles qu'on lui assigne. Il doit comprendre les avantages de ce mode (précision à basse altitude, réactivité) et ses inconvénients (survol de la cible et visuel obligatoire de la cible).

Ce sera également l'occasion de lui parler des réglages possibles pour l'armement air-sol (détonateurs, ripple, espacement et burst altitude).

### **Recherche et acquisition de cible en CCRP**

Quel que soit les conditions météo, l'élève doit être capable d'utiliser son radar en mode air-sol pour trouver un objectif préétabli à une distance qui soit suffisante pour préparer une passe efficace sur cet objectif. Ce sera le moment de lui apprendre à changer manuellement les coordonnées GPS d'un steerpoint, entre autres de façon à savoir faire coïncider parfaitement le point-cible avec la cible effectivement assignée.

### **Tir CCRP**

L'élève doit comprendre le fonctionnement du mode CCRP, et doit être capable de l'utiliser pour larguer en palier (deuxième solution de tir) ou bien en palier-ressource (première solution de tir). On parlera à cette occasion du réglage Angle of Delivery.

On évoquera également la nécessité dans ce mode de respecter une vitesse stable avant tir.

### **Recherche et acquisition de cible en DTOS**

L'élève doit être capable de trouver sans trop de difficulté des cibles en visuel avant piqué ou pendant piqué, en s'aidant éventuellement du padlock et du zoom. Le principe est proche de

l'acquisition en CCIP, à la différence qu'il faudra pouvoir le faire en général d'une altitude plus élevée qu'en CCIP.

### **Tir DTOS**

L'élève doit comprendre le fonctionnement du mode DTOS, et doit être capable de l'utiliser pour bombarder en piqué-ressource.

Il doit comprendre les avantages de ce mode (exposition aux menaces de basse altitude plus courte qu'en CCIP, seulement le temps de piquer et de remonter ; réactivité d'un mode qui permet de larguer rapidement) et ses inconvénients (difficulté d'acquisition des cibles, moindre précision qu'en CCIP, visuel obligatoire de la cible).

### **Recherche et acquisition de cibles en mouvement**

L'élève doit pouvoir trouver des cibles en mouvement, tant visuellement qu'en utilisant son radar en mode GMT.

### **Tir Maverick**

L'élève doit pouvoir utiliser les missiles Mavericks tant en mode PRE qu'en mode VIS. Idéalement, il devrait être capable de délivrer au moins deux missiles sur cible mobile ou fixe dans une même passe. L'élève doit connaître les différences de fonctionnement et d'emploi des différentes variantes disponibles de l'AGM-65.

## NIVEAU 3

### Utilisation AWACS

L'élève doit être capable d'utiliser l'AWACS pour parfaire sa SA. Pour ce faire, il doit savoir utiliser de manière appropriée les menus Picture (A-1), Identification (A-2) et Nearest Threat (A-A-1).

### Lecture du RWR

L'élève doit être capable de comprendre l'information présentée par le RWR. Il doit savoir utiliser toutes les options offertes par ce système, et comprendre que le RWR peut, avec un peu d'expérience, faire office de véritable senseur plutôt que de simple système d'alerte.

### Utilisation radar BVR

L'élève doit connaître les quatre modes radar air-air de recherche (RWS, TWS, VS, LRS) en détail. Il doit savoir manier avec aisance les commandes HOTAS qui concernent ces modes, et il doit comprendre les défauts et intérêts *tactiques* de chacun de ces modes et de leurs sous-modes (SAM, STT et TTS).

L'élève devra également comprendre l'intérêt d'utiliser le TGP en mode air-air pour aider à l'identification lointaine des cibles, le NCTR offert par le radar étant plus limité d'emploi.

### Manœuvres offensives BVR

L'élève doit être en mesure de mettre en œuvre la procédure de tir « classique » d'un AIM-120 : accélération en moyenne ou haute altitude jusqu'au tir, crank tout en ralentissant durant la phase de vol inertielle avec recalage du missile, puis pump lorsque le missile devient autonome. Il doit comprendre la raison d'être de cette procédure, et comprendre quels paramètres favorisent ou défavorisent le tir. À l'issue, l'élève doit être capable de prendre à tout coup l'ascendant sur un adversaire équipé de missiles inférieurs, c'est-à-dire « Fox 1 » (guidage radar semi-actif), ou « Fox 2 » courte portée (guidage infrarouge).

NB : Le moniteur est libre d'enseigner toutes tactiques offensives supplémentaires à un élève intéressé.

### Manœuvres défensives air-air

On expliquera à l'élève les trois possibilités de défense vis-à-vis des missiles.

- 1) Perturbation du senseur de l'avion-tireur (beam, vol à basse altitude, leurrage).
- 2) Négation du domaine de tir (en jouant en BVR sur l'aspect, la vitesse, l'altitude, pour réduire la portée des missiles ennemis, et en jouant sur le rayon de virage pour empêcher à très courte distance le tir des missiles IR de dogfight)
- 3) Evitement du missile lui-même (barrique tout en leurrant, break tout en leurrant pour obliger le missile à dépasser sa cible)

### Recherche et acquisition de cible pour le laser

L'élève doit être capable de pointer précisément le TGP, et donc le laser, sur une cible préétablie ou d'opportunité, et cela à distance suffisante pour qu'il ait le temps de préparer efficacement sa passe sur la cible.

### **Tir laser**

L'élève doit être capable de toucher précisément une cible préétablie ou d'opportunité en utilisant des armements guidés par laser. On insistera sur le fait que les bombes guidées ne disposent que de peu d'énergie pour corriger leur trajectoire, et qu'il est donc nécessaire de les tirer aussi « proprement » que des bombes lisses. On expliquera également de quelle façon il est souvent contre-productif d'augmenter le temps d'illumination de la cible par le laser, par défaut fixé à huit secondes avant impact.

### **Identification menaces sol-air**

L'élève doit savoir différencier les menaces sol-air selon les principaux types (DCA assistée par radar, DCA à vue, SAM guidés par radar, SAM guidés par IR, SAM longue, moyenne et courte portée).

### **Manoeuvres défensives sol-air**

L'élève doit savoir mettre en oeuvre les techniques utiles à l'évitement des menaces sol-air, selon la même pratique en trois points que pour les menaces air-air: perturbation du lanceur, négation du domaine de tir et évitement du missile lui-même.

### **Recherche et acquisition de cible SEAD**

L'élève doit être capable de trouver des cibles en SEAD à l'aide de sa vue (flashes, traçantes et colonnes de fumée), de son RWR et de sa nacelle HTS.

### **Tir HARM**

L'élève doit être capable de pratiquer la séquence de tir du HARM. Il doit pouvoir lire tous les indices de visée associés.

Il doit être capable de pratiquer le tir du HARM selon ces trois modalités: tir à haute altitude et haute vitesse, hors ZLD (par exemple 38.000ft/Mach 1/38 nautiques, pour détruire un SA-5), tir à moyenne altitude « classique » et tir rapide lorsqu'il se trouve être le tireur dans une combinaison chèvre-tireur avec un autre appareil, pour traiter un système SAM ne s'allumant que par intermittence.

### **Coms radios en vol**

Le pilote doit comprendre tous les ordres donnés, et doit communiquer de façon claire et efficace. Il doit signaler sans faillir toute chose importante, et être ainsi un auxiliaire efficace de son leader.

### **Mission PO online**

Dans cette mission, le pilote doit montrer qu'il comprend un briefing, qu'il est capable d'utiliser lorsque c'est nécessaire en mission tous les savoirs vus dans les modules précédents, et d'une manière générale qu'il est simplement capable de tenir une place d'ailier dans une mission opérationnelle.

## **Débriefing**

A l'issue de l'examen PO, le prétendant à cette validation doit pouvoir restituer globalement le déroulement de la mission, et montrer ainsi qu'il en a compris les différentes séquences. S'il a réalisé quelques erreurs, il doit pouvoir les décrire.

## Niveau 4

### **Gestion connexion Falcon 4.0**

Le pilote doit savoir hoster une partie, lancer une partie et diriger son ailier dans la connexion à Falcon 4.0 si nécessaire. Le processus de connexion et de lancement d'une partie ne doit plus avoir de secret pour lui.

### **Briefing de l'équipier**

Le pilote doit pouvoir briefier de façon complète un ailier pour un vol dont lui-même aura préparé le plan de vol et les emports. L'ailier doit pouvoir trouver dans ce briefing toutes les informations qui lui seront nécessaires pour la mission. Une place minimale doit être ainsi laissée à l'improvisation durant l'exécution de la mission.

### **Gestion équipier en arrivée et départ de terrain**

Le pilote doit être capable de prendre en charge son ailier durant toutes ces opérations. Il ne doit pas considérer que c'est à son ailier de « se débrouiller ». C'est le SCP qui dans ces phases donnera toutes les consignes adéquates, et il devra s'assurer qu'elles sont exécutées telles qu'ordonnées.

### **Mission pop-up**

Le pilote doit être capable de préparer et d'exécuter l'attaque d'un objectif au sol en pop-up.

### **Gestion de l'équipier au combat**

Le pilote doit être capable de diriger efficacement son ailier au combat, afin que lui et son ailier agissent de manière coordonnée. En outre, le pilote doit avoir le souci constant de son ailier, dont il doit connaître la situation et le statut à tout moment.

### **Débriefing de l'équipier**

Le pilote doit pouvoir restituer le déroulement de la mission, et en particulier restituer les actions de son ailier au cours de celle-ci, en plus des siennes, en analysant ce qui était juste ou non.

### **Vol de Certification**

Ce module correspond à la vérification en vol de la capacité globale du pilote à agir en tant que Sous-Chef de Patrouille.

## Niveau 5

Les modules du niveau 5 sont tous en correspondance directe avec les modules du niveau 4. La différence majeure réside dans le fait que le pilote doit non plus satisfaire à la gestion d'un ailer, mais à la gestion d'un ailer et d'un élément de deux appareils, avec la même attention que s'il volait encore avec un seul ailer. Les critères d'appréciation, à cette différence près, sont les mêmes que pour le niveau 4.

Tout comme pour le niveau 4, aucun module ne devra être validé s'il n'a pas été démontré par l'élève qu'il en avait la parfaite maîtrise.