



# AVM Carrier Qualifications

Bonjour à tous,

Ces sessions de « Carrier qualifications » (CQ) s'adressent aux élèves du Coursus AVM ayant validé ou étant en passe de valider les niveaux Case I, Case II, Case III. Elles s'effectuent sur le module Supercarrier et les communications sont gérées via SRS<sup>1</sup>.

Les pilotes s'inscrivent sur une « CQ » correspondant à leur niveau.

Le propos de ces sessions n'est en aucun cas de donner un cours ni de noter ou d'établir un quelconque classement, mais plutôt de plonger les pilotes dans un environnement aéronaval peuplé et contrôlé où il leur sera donné de mettre en œuvre les compétences acquises lors de leur Coursus. Il est donc demandé aux participants une maîtrise des procédures qui permettra un déroulé le plus fluide possible.

Dans la réalité les opérations aéronavales Américaines se distinguent en deux Types. Les Operations Cycliques et les Carrier Qualifications.

Dans le premier cas le bateau délivre le plein potentiel de sa mission : il lance et récupère des aéronefs qui effectuent des missions de combat ou d'entraînement.

Dans le second cas le bateau se consacre exclusivement à la qualification, la mise à jour, le recyclage et la formation professionnelle des personnels.

Faire la distinction est importante car les procédures diffèrent énormément que vous soyez en « Cyclique » ou en « CQ ». Beaucoup d'incompréhensions naissent du fait que le module Supercarrier de DCS mélange un peu les deux procédures<sup>2</sup>.

Ces sessions sont volées dans le cadre d'une Carrier Qualification (CQ). Vous serez donc pris en charge par un Air Boss et dans la mesure du possible le poste LSO sera également occupé lors de ces vols.

Notre propos, au travers de ce doc, n'est pas de reprendre ce qui a été vu et appris lors du cursus mais de venir compléter vos compétences et de déterminer un cadre qui vous permettra d'aborder ces vols le plus sereinement possible.

Il vous appartient donc de vous référer aux documentations et vidéos que vous avez consulté lors de votre Coursus pour ce qui est de la base et d'y intégrer ce qui suit.

---

<sup>1</sup> <http://dcssimpleradio.com/> N'hésitez pas à demander de l'aide sur teamspeak pour le téléchargement et l'installation du module.

<sup>2</sup> Par exemple, en « Cyclique » la procédure Case I (Marshal Stack + Pattern) est une procédure quasiment silencieuse et sous la responsabilité du pilote alors qu'en « CQ » ce dernier est pris en charge par le bateau au travers de nombreux échanges radios et de directives.

## Case I, II et III.

La procédure Case I est décrite dans la documentation 1.4.1 *Catapultage et appontage* du Coursus F/A-18 de l'AVM.

Les procédures Case II et III sont décrites dans la documentation 2.2.1 *Catapultage de nuit* et 2.2.3 *Appontage de nuit* du Coursus F/A-18 de l'AVM.

Votre prise de cockpit s'effectue sur le bateau à bord d'un avion Cold.

Ne perdez donc pas de vue que les Case I, II et III ne sont pas que des procédures de retour, ce sont aussi des profils de départ qui diffèrent en fonction des conditions rencontrées.

De même, les Pattern de Wave Off/Bolter des Case I et II ne sont pas identiques à celle du Case III. Consultez-les avec la même assiduité que la procédure de rentrée.

Notez enfin que le Case I peut intégrer une mise en Stack (document AVM 1.4.1, page 16) dont il vous faut maîtriser les finesses.

Dès le début de mission vous êtes pris en charge par le contrôle. Il vous assigne une catapulte et le profil du vol que vous réalisez. Vous pouvez être en vol individuel ou avoir sous votre contrôle un ou plusieurs ailiers. Vous pouvez être éloignés à plusieurs dizaines de nautiques du bateau ou rester dans son voisinage immédiat. Le Boss va communiquer avec vous et vous allez communiquer avec lui.

### Communications.

Les CQ autorisent les communications. Notre propos n'est pas de mettre en œuvre l'intégralité ni la forme réelle de celles utilisées par les pilotes de F/A-18 mais de développer un canevas efficace qui ne sera pas vécu comme un frein au plaisir des vols « *AVM Carrier qualification* ».

A la prise de rôle, notez votre Modex « Side Number », il s'agit du numéro sur le nez de l'appareil (vous trouverez ce Modex dans la colonne # à la prise de rôle en multiplayer). C'est ce numéro qui vous sert lors de communication avec le Boss.

Le bateau est contrôlé par des instances différentes en fonction de votre éloignement. Quand vous approchez les 50 Nautiques (ou en dehors des 10 Nautiques) vous parlez avec « Marshal », à 10 Nautiques vous contactez « Tower ». Dans notre cas le Boss endossera les deux rôles, il vous faudra juste parler sur des radios différentes en fonction que vous adressez à l'une ou l'autre des entités.

**Profil type d'une communication Case I où votre avion est « 201 »** (On prononcera « two zero one ») :

#### Avant de passer 50 Nautiques :

-201 - "Marshal, 201, en approche dans le 250 pour 52, 9000 pieds, fuel 7.2".

-Marshal - "201, les conditions sont VFR, altimètre 29.93, Case I. BRC 015, Rappelez à 10 Nautiques"

-201 - " 201 "

*Vous êtes donc sur le retour dans le 250° du bateau, à 52 Nautiques et à 9000 pieds, avec 7200 livres de carburant<sup>3</sup>.*

#### A 10 Nautiques :

-201 - "201, Visuel".

-Marshal - "201, Confirmez pétrole, switch sur Uniform 1".

-201 - "201, 5.6".

-201 - " Tower 201, 9000 pieds, fuel 5.6".

-Tower - "Roger, intégrez le Stack à 3000 pieds ".

*Vous avez maintenant le visuel sur le bateau, vous communiquez votre nouveau statut fuel (5600 livres) et prenez contact avec la tour sur Canal 1. « Tower » répond et vous donnera une altitude de Stack ou une directive de cap ou encore un Charlie pour un retour direct...*

<sup>3</sup> Dans les cas d'une patrouille, c'est le fuel le plus bas qui est annoncé.



Une fois le pattern commencé,

- 201 - "201, initiale".
- 201 - "201, point 180".
- 201 - "201, Hornet Ball, 4.3".
- Paddles - "Roger Ball".

Vous annoncez votre entrée dans le pattern le point 180 puis vous entrez sur le groove et vous voyez la Meat Ball, vous donnez également le type d'avion que vous pilotez et votre state fuel, 4300 livres. Les LSO confirment votre appel et vous prennent en charge (on ne parle pas sur les Coms des LSO).

**Profil type d'une communication Case III où votre avion est « 201 »** (On prononcera « Two zéro one »).

A l'approche du bateau :

- 201- "Marshal, 201, en approche dans le 250 pour 42, 14000 pieds, fuel 6.4".
- Marshal - "201, 600 overcast, visibilité 3 Nautiques, altimètre 29.87, Procédure Case III. Final bearing 015".
- Marshal - "201, Marshal 215, 22 Nautiques, 7000 pieds, début descente 28".
- 201- "201, Marshal 215, 22, 7000 pieds, début descente 28".

Vous êtes sur le retour dans le 250° du bateau, à 42 Nautiques et à 14000 pieds, avec 6400 livres de carburant. En cas de patrouille tous les avions s'annoncent et c'est l'avion qui a le moins de carburant qui fait son annonce en premier. Les paramètres vous sont communiqués par Marshall (notez que c'est une radiale qui vous est communiquée pour le point Marshall). Vous faites le Read Back.

Une fois dans le Stack d'attente :

- 201- "Établi 7000 pieds, fuel 5.9".

Exemple de communication en « 99 » :

- Marshal - "99, nouveau final bearing 020".

Vous êtes à votre altitude d'attente et dans le circuit, vous annoncez votre altitude et le fuel. Marshall fait une communication à tous les avions sur la fréquence en annonçant un indicatif « 99 ».

Vous commencez votre descente :

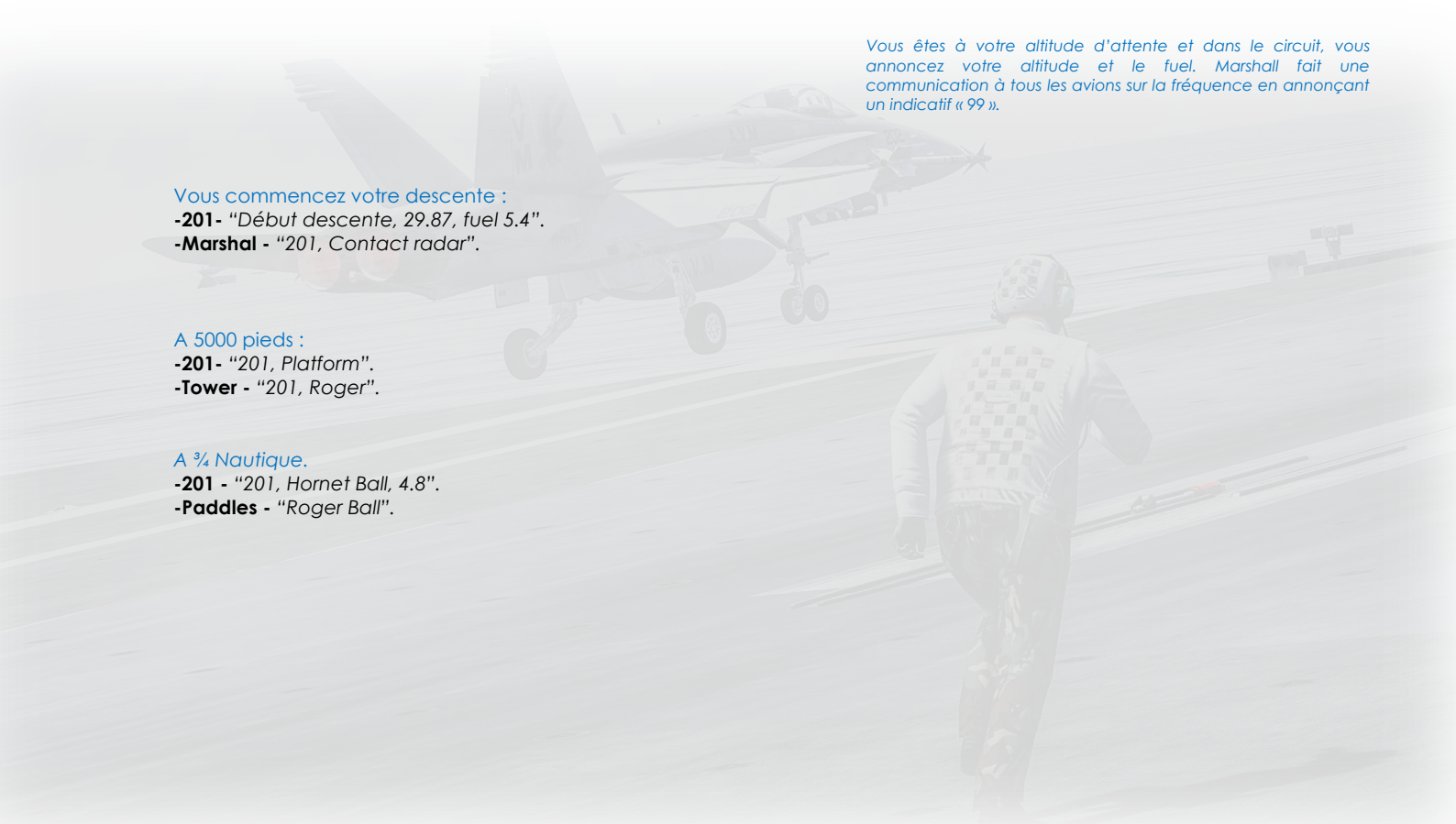
- 201- "Début descente, 29.87, fuel 5.4".
- Marshal - "201, Contact radar".

A 5000 pieds :

- 201- "201, Platform".
- Tower - "201, Roger".

A ¾ Nautique.

- 201 - "201, Hornet Ball, 4.8".
- Paddles - "Roger Ball".



## **Profil type d'une communication Case II où votre avion est « 201 »** (On prononcera « Two zéro one »).

### A l'approche du bateau :

- 201**- "Marshal, 201 avec 203, en approche dans le 250 pour 42, 14000 pieds, fuel 6.4".
- Marshal** - "201 and flight, 900 overcast, visibilité 11 Nautiques, altimètre 29.87, Procédure Case II. BRC 090".
- Marshal** - "201 and flight, Marshal 270, 22 Nautiques, 7000 pieds, début descente 28".
- **201**- "201, Marshal 270, 22, 7000 pieds, début descente 28".

Vous êtes sur le retour dans le 250° du bateau, à 42 Nautiques et à 14000 pieds, avec 6400 livres de carburant<sup>4</sup>. Les paramètres vous sont communiqués par Marshall (notez que c'est une radiale qui vous est communiquée pour le point Marshall). Vous faites le Read Back.

### Une fois dans le Stack d'attente :

- 201**- "Établi 7000 pieds, fuel 5.9".

Vous êtes à votre altitude d'attente et dans le circuit, vous annoncez votre altitude et le fuel.

### Vous commencez votre descente :

- 201**- " Début descente, 29.87, fuel 5.4".
- Marshal** - "201 and flight, Contact radar".

### A 5000 pieds :

- 201**- "201, Platform".
- Tower** - "201, Roger".

### A 10 Nautiques :

- 201** - "201, Visuel".

### Une fois le pattern commencé,

- 201** - "201, initiale".
- 201** - "201, point 180".
- 201** - "201, Hornet Ball, 4.3".
- Paddles** - "Roger Ball".

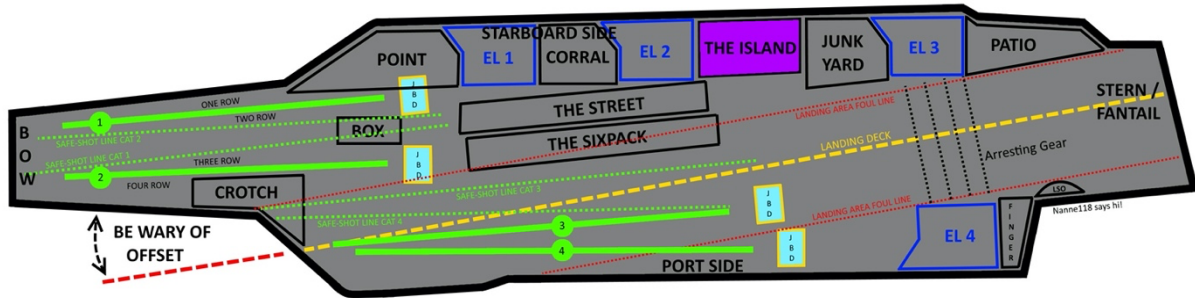
A 10 nautiques vous êtes normalement à 1200 pieds si vous n'avez pas visuel sur la mer descendez à 800 pieds. La transition vers le Case I s'effectue à 10 Nautiques (transition de 250 Nœuds vers 350).

<sup>4</sup> Dans les cas d'une patrouille, c'est le fuel le plus bas qui est annoncé.



## Informations additionnelles et rappels.

A votre prise de cockpit, ou une fois que vous aurez apporté il vous faut vous diriger sur le bateau. Il est donc nécessaire de connaître la « géographie » du pont. Reférez-vous à la documentation AVM « Catapultage/appontage » pages 5 et 6, ou au schéma ci-dessous.



Les mouvements sur le pont, sauf autorisation, se font à 75% Rpm et les virages IDLE. Vous n'êtes plus seul sur le pont, entraînez-vous à des roulages précis. Malheureusement DCS ne permet pas de pousser les avions en marche arrière, lors de vos stationnements gardez toujours à l'esprit la nécessité de gêner le moins possible la circulation sur le pont et de permettre aux autres comme à vous-même de repartir depuis le point de stationnement.

Sur Porte-avions la discipline d'utilisation des feux extérieurs est la suivante (sauf autorisation) :

**De jour**, les feux extérieurs sont On, les feux de formation sont Off, le Landing/Taxi Light est Off et le master Light est Off (donc tous les feux sont éteints). Le master Light est passé On si nécessaire après le catapultage.

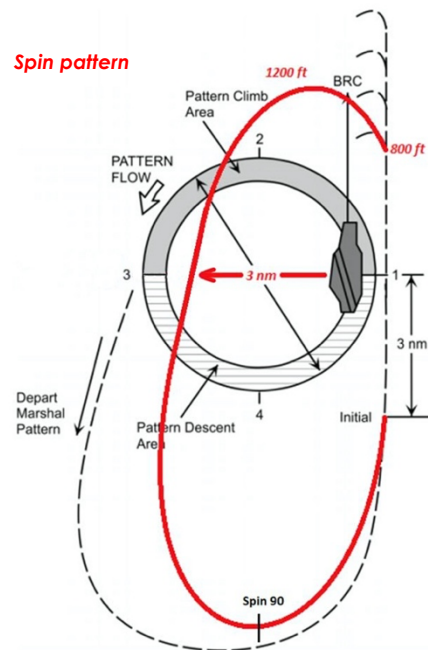
**De nuit**, les feux extérieurs sont On, les feux de formation sont On, le Landing/Taxi Light est Off et le master Light est Off (donc tous les feux sont éteints). Le master Light est passé On sur la catapulte au moment du salut. Au retour le master light est passé Off alors que l'avion est encore dans les brins.

Le pattern de Case I autorise jusqu'à six avions. Bien que le Boss veille à ce que les situations suivantes ne se présentent pas, il est intéressant d'évoquer quelques cas particuliers :

Un break n'est engagé que si l'avion qui vous précède a visuellement dépassé le niveau de vos gouvernes de profondeur. Si ce n'est pas le cas, il vous appartient de retarder votre break pour construire le bon espacement.

En tant que leader de patrouille, vous devez veiller à ce que le dernier élément ne break pas au-delà de 4 Nautiques (le timing au break est de 17 secondes),

Vous pouvez scinder la patrouille au moment du break et envoyer une partie de vos éléments en Spin. Dans le cas des CQ le Boss prendra cette décision pour vous si nécessaire. La manœuvre s'effectue à 350 Nœuds. Les avions qui manœuvrent en Spin ont la priorité sur ceux qui descendent du Stack.



Lors de votre départ du Stack d'attente veillez à ce que votre Tear Drop (Ci-dessus : la figure en pointillés qui va jusqu'à l'initial) ne vous emmène pas à plus de 7 Nautique du bateau.

Au point 180 du pattern Case I commencez votre virage au bon endroit. Allonger une vent arrière mettra tout ceux qui vous suivent en difficulté. Pour rappel on tourne **dès** que l'on aperçoit la bande blanche sur l'arrondi de la rampe du pont. Ce qui doit normalement donner un temps de Groove de 15 à 18 secondes.

La procédure de « Départ et retour » signifie partir et revenir à l'initial. Un avion peut être amené à partir et à revenir de n'importe quelle position et aucune procédure spécifique n'est fournie pour décrire comment il doit être piloté. Le pilote veillera à rester en dehors du pattern et du Stack, et parfois même au-delà de la bulle de 10 Nautiques autour du porte-avions. Cette procédure peut être utilisée pour une mise au poids de l'avion, ou pour réintroduire des avions dans le pattern quand une Spin ne peut être réalisée. Des instructions spécifiques peuvent être données sur un Départ/Retour, mais si ce n'est pas le cas il vous appartient d'informer la tour de vos intentions.