

# **Briefing mission IFR1**



Objectif de la mission: effectuer un décollage au trail en conditions IMC, rejointe du leader de la patrouille, entraînement aux "break and rejoin", puis percée autonome en IMC sur le terrain de destination, suivie d'une finale ILS.

Plan de vol: T/O Mineralnyye RWY 12, SID KW1, transit à 7500m, STAR MALUD 2, Anapa ILS RWY 04.

## Météo:

URMM RWY 12	Vw 090°/5m.s <sup>-1</sup>	T°15°C	AMBER	QHN 760
URKA RWY 04	Vw 090°/5m.s <sup>-1</sup>	T°15°C	YELLOW	QHN 760

## Déroulement de la mission:

Décollage buster assiette 10°, au trail à 30", dès que l'appareil est lisse, passage à Nhp 95%, poursuite de la montée dans l'axe assiette à 10°. Passant le point KW 1 (wp 2 sur le MFD), virage à AoB 30° vers KISLOVODSK NDB (wp 3 sur le MFD).

Le SU-27 n'étant pas un hélicoptère, il ne vire pas sur place, et son rayon de virage à AoB 30° n'est pas négligeable. Il faut donc en tenir compte pour nos trajectoires.

Deux méthodes sont possibles pour le virage:

- en suivant la procédure publiée: virer à la verticale du point KW1, le virage à 30° d'AoB (requis pour le vol IFR) nous fait bien virer sur la route 249° vers Kislovodsk. Le MDF nous donne à côté de la route car il relie directement wp2 à wp3, ce qui n'est pas la trajectoire publiée.
- virer au moment où le MFD switch de wp2 à wp3: dans ce cas on se trouve en route directe vers Kislovodsk en fin de virage, le MDF prévoyant une anticipation pour le virage, mais on n'est pas sur la trajectoire publiée.

**ATTENTION:** la rentrée dans la couche s'effectue vers 1300m, il est donc impératif d'être le plus précis possible sur la tenue des paramètres de vol. La sortie de couche intervient vers 2500m, dès que VMC vous cherchez le visuel de votre leader, et l'annoncez dès qu'il est effectif.

## Rappels:

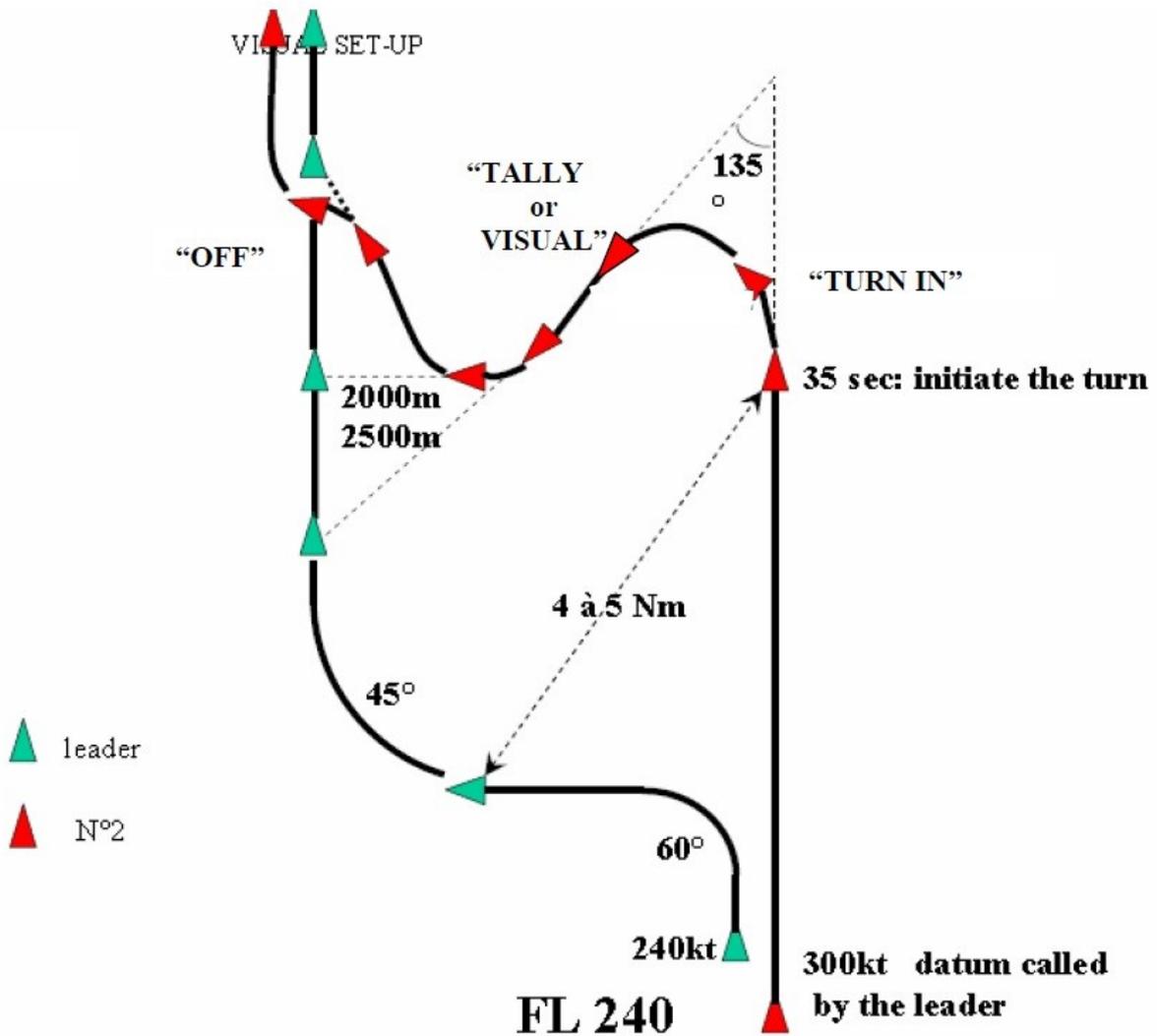
- Une fois VMC, le leader affiche une puissance légèrement inférieure aux 95% pour éviter de distancer l'ailier.
- Une fois en palier, l'ailier peut demander une shackle au leader afin de regrouper plus facilement, sans avoir à passer pleine PC
- En IMC les virages s'effectuent TOUS à AoB 30° MAX.

Une fois la patrouille rassemblée, et en route entre Kislovodsk et FINEX, début des exercices à la diligence des chefs de patrouilles.



**EXERCICE 2: "Visual Setup"**

Début de manoeuvre à M 0.6, au top du leader, l'ailier accélère à M 0.75. Lorsqu'il dépasse le leader, ce dernier vire de 90° sur la gauche à AoB 60°, Nhp 100% puis réaffiche Nhp 85% dès la fin de virage. 30" plus tard, l'ailier annonce "Turn In". A ce signal, le leader reprend le cap initial à AoB 45°, Nhp 90%. Dans le même temps, l'ailier vire de 135° vers le leader, Nhp 100%, max rate. A l'issue du virage, le leader devrait se situer dans les 12h de l'ailier. Dès que ce dernier le repère, il annonce "Tally" ou "Visual". Il gère alors, sont énergie et son virage pour reprendre sa position sur le leader. L'ensemble du dispositif reprend alors la vitesse de référence M 0.6 Nhp 85%.



**FINEX:** passant le point FINEX, fin des exercices, il est temps de préparer l'arrivée sur ANAPA.

Les descentes initiales sont prévues avec une pente de 4° à partir de 200Km/13000m, puis avec une pente de 6° à partir de 120Km/11000m. La descente s'effectue à une IAS constante de 600Km/h, ce qui donne un taux variomètre maximal de 50 m/s.

Descente initiale gaz idle, assiette -2°

En partant de 7500m, on perd 5000m en 1'40", de ce fait, la descente devra se débiter au plus tard 30Km avant NALUD pour le rejoindre à 2400m au plus haut (on se garde une marge de 10Km pour absorber les imprécisions de pilotage).

Il serait possible de planifier une descente en vue d'une traversée de couche et un rassemblement de la patrouille sous la couche (OVC 1300m), mais la trajectoire impose une hauteur minimale de vol de 1500m jusqu'à 33,3Km d'Anapa.

Le mieux est donc d'effectuer une descente en patrouille serrée, tant que l'ailier garde le visuel sur le leader (NB: en cas de perte de visuel, l'ailier passe rapidement en mode CAC pour locker son leader et maintenir une séparation suffisante). Il n'est pas nécessaire de se stabiliser à 2400m sur NALUD, on peut donc effectuer une descente continue jusqu'à 1500m.

A d<33,3Km d'Anapa, (ce qui donne d<15Km du wp 5) descente vers le dernier palier à 500m (attention à la hauteur VTH en virage!) en direction de l'IP.

A l'IP, réduction de vitesse et virage pour intercepter le LLZ. Dès que IAS<500Km/h, sortie des éléments et stabilisation à l'IAS retenue pour la finale.

**ATTENTION:** à 500m, hauteur publiée, nous sommes sous le G/S. Veillez donc à bien maintenir le palier jusqu'au croisement du G/S pour débiter votre finale.

Maintenir une IAS de 310-320Km/h jusqu'à l'OM que l'on doit passer à 200m, puis réduire pour passer le MM à 290-300Km/h pour 60m et réduire ensuite à la vitesse de poser retenue en fonction de la masse de l'appareil.