

# Formation de base 1.2.1

---

Coms radio ailier



**Introduction** ..... 3

**La radio** ..... 4

    Utilisation de la banquette latérale .....4

    La radio via l'ICP.....5

**Communications Ailier** ..... 7

**INTRODUCTION**.....7

    La pertinence.....8

    La clarté .....9

    La concision .....11

## **Introduction**

Cette documentation (qui regroupe les 2 docs mise en référence) abordera 2 points:

- L'utilisation en détail de la radio.
- Une introduction aux communications en vol.

La lecture de la doc EDC concernant l'ICP est fortement conseillée (principe de fonctionnement).

## La radio

### Utilisation de la banquette latérale



En 1 le sélecteur CNI en mode backup fonction de secours avec choix des canaux via la banquette. (le mode backup peut fonctionner sur la batterie contrairement à l'UFC qui n'est fonctionnelle qu'une fois le moteur mis en marche).

En mode UFC les réglages radio s'effectueront via l'ICP.

En 2 potentiomètre pour régler le volume de comm 1 (UHF) et 2 (VHF) et le mode SQL (squelch) transmission/réception classique ou passer en GD (guard) pour une transmission/réception forcée sur le canal guard.

En 3 réglage du mode de **réception** de l'UHF (en mode backup):

Sur main en plus de recevoir l'UHF nous recevons également le guard.

Sur Both seul l'UHF est reçu.

En 4 Ce sélecteur permet en mode backup de:

- Passer en mode garde
- Passer en mode preset
- Passer en mode manuel (non implémenté)

En 5 sélecteur de canal préenregistrer. Ne fonctionne qu'en mode backup sur le CNI et ne concerne que l'UHF. Attention il n'est pour le moment pas possible de rentrer manuellement une fréquence en backup, seul un canal préenregistré peut être choisi.

## La radio via l'ICP

La première ligne permet de choisir le canal présélectionné (preset de 1 à 20 ) ou d'entrer directement la fréquence (xxx.yyy) le système faisant automatiquement la différence.



La ligne PRE et en dessous permet d'éditer le canal présélectionné. Ce changement se fait en 2 temps:

Choix du preset.



Edition de la fréquence associée au preset.



NB: Le fonctionnement est identique en VHF.

Uniquement en UHF un SEQ permet de passer de both à main (Cf page 4).

Si le CNI est en mode backup la page de garde du DED sera différente:



Mode normal



Mode backup



## **Communications Ailier**

### **INTRODUCTION**

La bonne tenue des communications audiophoniques est absolument essentielle pour la réussite du vol, et doit être assimilée aussitôt que possible dans l'apprentissage du pilote virtuel. Cette tenue des communications participe du réalisme du vol, mais surtout garantit la Sécurité des Vols, la coordination en vol, et la survie et l'efficacité au combat.

Un seul membre d'une patrouille qui communique mal peut suffire à mettre en danger toute la patrouille, tant au combat qu'en dehors.

La phraséologie variant d'une escadrille à l'autre Il faudra dans un premier temps faire attention au quand parler et les sujets abordé.  
Avec un minimum d'attention et sans beaucoup d'efforts, vous saurez très rapidement maintenir des communications idéales.

Trois critères primordiaux doivent être pris en compte pour une bonne communication en vol, par ordre de priorité:

- La pertinence
- La clarté
- La concision



## La pertinence

La pertinence, signifie tout bêtement que vous ne devez parler que lorsque c'est nécessaire.

Exemple de ce qu'il ne faut pas faire: « Alors, j'lui dis que si elle veut, on peut aller se boire un coup au bar. J'y crois pas trop, mais bon elle accepte, alors, forcément, moi j'suis aux anges, t'vois, au fait, il est bizarre ce bâtiment, là, tu trouves pas? Ou alors c'est l'anti-aliasing, je sais pas... Bref, on va au bar, et là... »

Ainsi, votre récit de votre week-end à la Baule est sans doute passionnant, mais si ça empêche votre leader d'entendre ce que dit l'AWACS, la tour, ou que cela empêche les autres membres de la patrouille de partager les informations essentielles, il y a des chances que ce beau weekend ne vous conduise à finir le vol sous votre parachute sans même avoir rencontré l'ennemi...

Un bon ailier se doit de communiquer à la radio dans trois cas principaux:

**-Pour confirmer la réception d'un ordre, ou son exécution.** Tous les ordres reçus doivent être collationnés, c'est-à-dire que le leader qui donne l'ordre doit toujours savoir si cet ordre a été compris, et s'il a été exécuté. Il est primordial qu'un ailier collationne tous les ordres, car tant qu'il ne l'a pas fait, le leader ne peut se concentrer sur les tâches suivantes, ce qui peut être une perte de temps précieux. De même, lorsqu'une tâche qui demandait un certain temps pour être effectuée a été finalement exécutée, il est de bon ton d'annoncer cette réalisation à la radio.

**-Pour annoncer quelque chose qui n'est pas prévu et peut changer le cours du vol.** Ainsi, la perte de visuel sur le leader, l'apparition d'une menace au radar ou au RWR, un appareil surgissant dans le circuit d'atterrissage, une panne, une difficulté de maniement de l'avionique doivent être immédiatement annoncées à la radio. Ce sont là des exemples parmi d'autres : retenez simplement que les autres membres de la patrouille ne voient pas avec vos yeux, ni ne sont dans votre cockpit, et ne possèdent aucune capacité de divination. Si vous ne les informez pas des événements non prévisibles, ils ne les devineront pas tout seuls.

**-Pour garantir la sécurité des vols.** Dès que vous vous apprêtez à faire quelque chose susceptible de mettre en danger les autres membres de la patrouille, il vous faut l'annoncer. Ainsi, quand vous allez tirer une arme ou pénétrer dans un espace partagée avec les autres (typiquement, arriver sur un hippodrome de rassemblement, rentrer sur une piste, ou rentrer dans un circuit d'atterrissage), vous vous devez de l'annoncer aux autres.



## La clarté

La clarté signifie que non seulement il faut éviter de parler à tort et à travers sur la radio, mais qu'en outre ce que vous dites doit être facilement compris par les autres.

Exemple de ce qu'il ne faut pas faire: « Oula, les gars, euh... J'veux dire, c'est Chouchou27, là. J'me demandais: c'est quoi déjà, parce que je sais plus, pour le TACAN, euh pas le CRS, mais la distance, c'est comment? »

Pour cela, la première des choses est déjà de respecter le format usuel des communications.

**Pour interpeller quelqu'un**, le format habituel est:

« Destinaire du message - émetteur du message - message »

Exemple: « Fury Leader, Panther Leader, donnez position » Dans cette phrase, Panther Leader demande ainsi à Fury Leader de lui communiquer sa position.

**Pour répondre à un ordre**, le format habituel est:

« Indicatif du répondant – confirmation de réception ou d'exécution de l'ordre »

Ainsi, si votre leader, Fury Leader, vient de vous ordonner d'allumer vos feux de navigation, vous répondrez quelque chose comme: « Fury 2, feux allumés ».

Pour confirmer la réception d'un ordre, on pourra utiliser les expressions « roger », « copy », ou « wilco » (qui signifie littéralement « vais exécuter »).

On utilisera plutôt « roger » pour collationner un ordre immédiatement exécuté ou une information, « wilco » pour un ordre à exécuter de façon différée, et enfin « copy » pour marquer le bon enregistrement d'une information à noter (comme la prise de coordonnées GPS ou le canal TACAN d'une base, par exemple).

On évitera des expressions comme « ça roule », « ça gaze », « tout de suite, ma poule! », ou « dacodac ».

Pour confirmer l'exécution d'un ordre, le plus simple sera en général d'en résumer le résultat.

Par exemple: « Fury 2, feux allumés », pour signifier que vous avez allumé vos feux comme ordonné, ou « Fury 2, au cap 230 », pour confirmer que vous avez pris le cap que l'on vous a ordonné de suivre.



### **Ordre de réponse:**

Si la patrouille comporte plusieurs membres, les membres doivent répondre à un ordre qui les concerne dans l'ordre de leurs places respectives de la patrouille.

Ainsi, si la patrouille comporte quatre membres, et que le leader annonce: « Fury, vérifiez master arm on », c'est d'abord le numéro 2 qui doit annoncer « Fury 2, master arm on », puis le numéro 3 annoncera « Fury 3, master arm on », suivi du numéro quatre.

Tant que les membres de la patrouille qui arrivent avant vous dans l'ordre n'ont pas répondu, vous ne devez pas le faire. Vous devez attendre qu'ils aient répondu, et parler seulement à votre tour.

### **Vocabulaire:**

En aviation militaire, il est d'usage de communiquer en utilisant tout un tas d'abréviations codées, les Brevity Words. Ces abréviations peuvent être très utiles, et très efficaces, afin de donner une information de façon claire et très courte.

Néanmoins, des Brevity Words mal maîtrisés et utilisés à mauvais escient sont une plaie! Ils induiront un bazar total dans le vol.

Pour cette raison, il est bien plus important d'être clair et compris que de se la jouer en utilisant du vocabulaire bien classieux. Vous n'êtes pas dans Topgun, et vous la donner ne vous permettra pas de sortir avec Nicole Kidman, alors oubliez.

Si vous ne connaissez pas le BrevityWord adapté à la situation, ou que les autres membres de la patrouille ne le connaissent pas, eux, alors recourez plutôt à une expression que tout le monde saisira sans difficulté.

## La concision

A vos débuts, vous ne serez sans doute que très peu nombreux sur le canal radio, mais dès que vous volerez en patrouille, voire en mission à plusieurs patrouilles, vous vous rendrez compte que les canaux radios sont vite encombrés de multiples communications.

C'est pourquoi il vous faut toujours veiller à ce que vos messages restent le plus courts qu'il vous est possible, sans pour autant abandonner la clarté de ceux-ci. N'en dites jamais plus que nécessaire, mais cependant veillez à ne pas oublier de délivrer toute l'information que vous souhaitez faire passer!

Une fois que vous aurez bien assimilé les impératifs de pertinence et de clarté dans vos messages, et seulement à ce moment-là, vous pourrez vous livrer à quelques raccourcis dans votre façon de communiquer par rapport au format standard des communications. Ainsi, si une partie du message standard est absolument évidente, en vertu du contexte, elle peut alors être omise dans la communication.

Voilà deux exemples où une partie du message standard peut être omise :

« Fury, virez droite, pour le 330

2, vire droite

3

4 »

Dans cet échange, Fury Leader ne s'est pas précisé comme émetteur du message, parce qu'il est, dans ce contexte, le seul à pouvoir donner un ordre à toute la patrouille. L'identité de l'émetteur est donc évidente, et il n'est pas besoin de la préciser.

Ensuite, le numéro 2 n'a pas donné le destinataire de sa réponse, car il est évident qu'il répond à l'ordre de Fury Leader, toujours dans ce contexte. Il ne précise pas non plus son propre indicatif complet, car il est également évident que c'est un élément de la patrouille Fury qui répond à l'ordre de Fury Leader. Enfin, en confirmant l'exécution de l'ordre, il n'a pas non plus repris l'ordre en entier, puisqu'il est assez logique qu'il ne va pas n'en accomplir qu'une partie.

Puis les numéros 3 et 4 ont confirmé dans l'ordre la réception du message. Ils auraient pu répondre chacun quelque chose comme « Fury Leader, Fury 3, copy », mais dans ce contexte, « 3 » suffit à informer que le numéro 3 de la patrouille a bien reçu l'ordre. On se doute que si le numéro 3 répond derrière le numéro 2, c'est pour reprendre la même confirmation.

« Fury 2, au point d'arrêt de la 04 droite »

Là, Fury 2 informe tous ceux qui pourraient être à l'écoute sur le même canal qu'il se place au point d'arrêt de la piste 04 droite. En conséquence, il n'est pas besoin de préciser le destinataire du message.

## Référence

Post d'Amraam sur la radio <http://www.checksix-forums.com/viewtopic.php?f=313&t=132963>

Ancienne doc EDC communication ailier (la nouvelle doc ayant tout recopié).

