

1 vSQN “Stingers”

Présentation

Ce document présente la 1er Escadrille « Stingers » du 2e Wing tactique de la composante air de l’armée belge basée à Florennes.

Pour des raisons opérationnelles de maintien de la paix, cette escadrille est détachée à la très grande 3rd Wing en tant que 1 vSQN “Stingers” (Escadron). Le 1 vSQN “Stingers” est équipé de dix F-16C Block 50 équipés de la mise à jour CCIP (Common Configuration Implementation Program) et du moteur F-110-GE-129.

Afin d’assurer son entraînement, le 1 vSQN, utilisera en accord avec l’USAF, les installations de la base aérienne de Nellis dans le Nevada et le non moins célèbre NTTR.

Le 1 vSQN maintiendra un haut niveau de formation, afin d’assurer ses missions, tant dans la région de la mer noire, en ce compris, la Géorgie, le sud de la Russie, le golfe persique, et la Syrie.

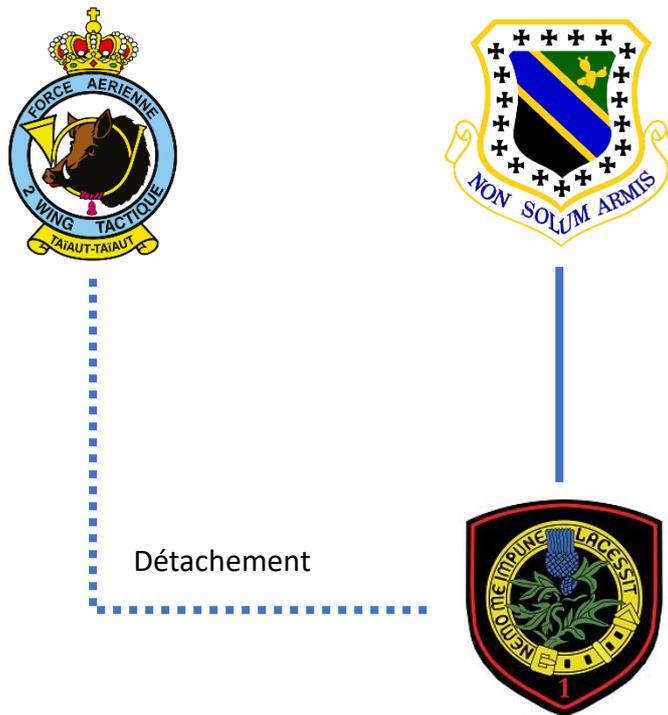
Les missions assurées par ordre de priorité sont les suivantes :

- SEAD
- SWEEP
- CAP
- AR
- SCAR
- RECCE
- CAS

Afin de maintenir une cohérence tant au niveau tactique que stratégique, la formation sera très proche, voir similaire dans bien des points aux cursus des autres escadrons de la 3rd Wing.



Hiérarchie du 1 vSQN "Stingers"



L'escadron est composé d'un commandant (CO), de son second (XO), et de huit pilotes (PIL). Si nécessaire l'effectif pourra être étendu à 16, si bien sûr le budget nous permet d'obtenir d'autre F-16C...

L'effectif du 1 vSQN est réparti comme ceci :

- CO : Esequiel
- XO : Red Daron
- PIL : Voir sur post du bureau

Callsigns

Le 1 vSQN "Stinger" utilisera dans un le callsign "Stinger". Seront également utilisés les callsigns, "Cobra", "Mamba", "Chardon", et "Jedi". Les callsigns ne sont pas attribués à une mission spécifique.

A l'image de l'escadrille réelle, où chaque avion est numéroté FA-XXX, FA signifiant F-16A, selon leur ordre d'entrée en service. Les pilotes du 1 vSQN seront numérotés FC-XX, dans leur ordre de validation du brevet PCO. A la différence d'autres escadrons, ce numéro ne changera pas dans le temps. Si un pilote quitte l'escadron, son numéro ne sera pas récupéré.

Pour les aspirants et dans le cas d'un détachement opérationnel, le pilote se verra attribué un numéro temporaire du type FC-9XX. Au terme de sa période d'essai et/ou à la suite de son test intermédiaire, le pilote se verra attribuer un autre numéro temporaire du type FC-8XX. Marquant ainsi sa progression.

Le commandant d'escadron et son adjoint porteront respectivement les numéros 1 et 2, dès leur entrée en fonction. En cas de démission de leur poste, ils retrouveront leur numéro précédent.

Philosophie

L'escadron se veut "immersif", tout en restant dans le cadre d'une simulation à raison de 2 vols par semaine dans un rythme normal.

Des SOP (standard operating procedure / procédure opérationnelle permanente) et autres seront donc mises en place et enseignées, et devront être respectées lors des vols. Comme par exemple : les communications radios, la navigation, les circuits d'attentes, les patrouilles, les techniques d'engagement, etc.

Toutes ces procédures seront enseignées aux pilotes (et commandants) de l'escadron au rythme de chacun, lors des différentes séances d'entraînement, afin d'assurer l'opérationnalité de l'escadron.

Bien qu'un temps de vol minimum ne soit pas imposé, il est demandé aux membres d'assurer un minimum de présence s'ils veulent progresser de manière uniforme avec le reste de l'escadron. Il sera également demandé à tout membre un minimum d'implication au niveau de la création de mission, dans le but de disposer d'une mission opérationnelle non complexe au moins une fois toute les 2 semaines. Sur une base de 6 membres, chaque membre doit donc produire au minimum une mission toute les 12 (2x6) semaines. Des séances d'édition seront dispensées sur demande.

Tout cela bien évidemment dans une ambiance sérieuse mais détendue, DCS reste un simulateur, un hobby et un réalisme à outrance n'est pas compatible avec.

Modalités pratiques

L'escadron étant virtuel, dans la pratique les logiciels suivants seront utilisés.

DCS World dans sa version release. Hormis des séances de test exceptionnelles, tout les vols officiels se dérouleront sur la stable.

Dans le même esprit, Teamspeak dans sa dernière version sera utilisé.

Le plugin Simple Radio sera utilisé lors de chaque vol. Tant opérationnel que d'entraînement et conformément au plan de fréquences en vigueur à la 3rd Wing.

Lors des vols des livrées personnalisées seront utilisées, ainsi que de temps à autre des mods ajoutant des unités, par exemple le 476 range target. L'utilisation de mods, modifiant les fichiers de DCS sera cependant fortement déconseillé. Afin de garantir une homogénéité dans les MODS et leur version. Le gestionnaire de mods OVGME sera utilisé conjointement avec les repositories de la 3rd Wing.

En tant qu'escadrille belge détachée, un goût prononcé pour la bière pression à 3° de température est demandé.

Fonctionnement

Comme tous les autres escadrons composant l'escadre 3rd Wing, le 1 vSQN adoptera un mode de fonctionnement, qui est le suivant.

Intégration et progression dans l'escadron

Toute personne interne ou externe peut postuler au 1 vSQN, quand ce dernier ouvre des places. Le postulant sera alors invité à une discussion avec le leader de l'escadron ou à défaut son adjoint, afin de programmer un vol de prise de contact. Le but de ce vol sera de mettre le postulant dans l'ambiance de l'escadron, en effectuant en tant qu'aillier un vol simple avec le leader de l'escadron ou son adjoint, qui « évaluera » ses compétences. Si besoin est, le postulant se verra programmer un deuxième vol de prise de contact afin d'éventuellement procéder à de l'installation/configuration de nos outils.

À la suite du vol de prise de contact, si le postulant désire continuer et vice versa. Un vol test sera programmé. Le postulant se verra alors remettre des consignes écrites afin de pouvoir se préparer au vol. Afin de réaliser ce vol le postulant devra disposer des outils et applications utilisées au sein de la 3rd, comme par exemple Simple Radio. Par suite de ce vol, et si ce dernier est concluant le postulant se verra intégré, lors d'un vol d'intégration, au sein de l'escadron et de la 3rd, au grade d'Aspirant et en qualité de PIM (Pilote en instruction militaire). Et ce pour une durée de minimum 20h de vol dans l'escadron et 3 mois au sein de la 3rd. Cette période pourra être adaptée en fonction des capacités de chacun. L'aspirant se verra attribuer un numéro temporaire du type FC-9XX.

Les postulants interne à la 3rd quant à eux, conserveront leur grade, mais seront également intégrés en tant que PIM.

Il ne sera généralement pas autorisé aux PIM de s'inscrire aux missions inter-escadron.

Durant la période d'intégration, l'aspirant se verra dispenser, par les instructeurs, des séances d'entraînement ciblées, lui permettant d'acquérir les compétences nécessaires à la validation de ses tests de pilote. Bien que les instructeurs fassent tout pour préparer ces séances, c'est à l'aspirant de prendre son instruction en main, et de prendre l'initiative envers l'escadron de vouloir être formé. L'aspirant pourra à tout moment consulter sa progression sur le site de la 3rd. Ce n'est qu'une fois les tests validés que l'aspirant sortira de sa période d'intégration. Il sera alors promu au grade de Sous-Lieutenant. Il lui sera également demandé de s'acquitter de la cotisation annuelle afin de s'inscrire en tant que membres actif et cotisant de l'association.

Son instruction ne sera pas finie pour autant. Le sous-lieutenant continuera d'évoluer, il lui sera demandé au même titre que les autres pilotes, de proposer à intervalle régulier une mission de routine, et de participer au rôle de contrôleur aérien.

Quand les instructeurs estimeront que le pilote est prêt, ils lui proposeront de passer le ou les tests PCO (Pilote de combat opérationnel). Ce test marque la fin de l'instruction (mais pas de l'entraînement) du pilote. Suite à la réussite de ce test et donc de l'implication du pilote, celui-ci se voit attribué la qualité de PCO et le grade de Lieutenant. Il lui sera alors attribué un numéro fixe et définitif dans l'escadron, ainsi qu'une livrée personnelle. Lui ouvrant par la même occasion le droit de s'inscrire à toute missions inter-escadrons. Le pilote est alors considéré comme apte à mener toutes les missions sur F-16C, en tant qu'aillier.

La suite logique d'un pilote PCO est de devenir sous-chef de patrouille. Ce qui signifie que le pilote sera de plus en plus invité à prendre le leadership d'une patrouille. Cela ne se fera pas naturellement et une dose de motivation sera la bienvenue, afin de gérer correctement son aillier.

Enfin la dernière étape sera de devenir chef de patrouille. Ce qui implique de diriger tout un package, composé de plusieurs patrouilles.

Instruction

Les séances d'instruction, sont exclusivement données par les instructeurs. Bien que tout un chacun est libre de voler et de donner des conseils quand bon lui semble, seuls les instructeurs auront la tâche d'enseigner les diverses procédures et techniques en vigueur dans l'escadron. Néanmoins la fonction d'instructeur est ouverte à tout pilote motivé minimum PCO, si ce dernier possède les capacités nécessaires à l'instruction.

Les procédures et autres techniques enseignées par les instructeurs, sont établies par le collège des instructeurs, composés de tous les instructeurs. Les procédures seront, autant que faire se peut, similaires aux procédures des autres escadrons. Le collège des instructeurs est toutefois très ouvert aux remarques, et étudiera toute proposition de modifications, adaptations, ou évolutions des procédures.

En accord avec les instructeurs, il n'est pas exclu pour les autres pilotes de donner un coup de main, même s'ils ne sont pas instructeurs.

Bien que d'autres techniques et procédures existent, les membres du 1 vSQN, s'en tiennent aux techniques enseignées par les instructeurs. Comme cité plus haut, toute proposition constructive sera analysée.

Grades

Comme cité dans le chapitre « Intégration et progression dans l'escadron » les grades ASP, SLT et LTT, sont liés aux statuts de PIM et de PCO, faisant état de l'investissement du pilote à devenir PCO. Au-delà de Lieutenant les grades sont « désynchronisés » des compétences et se gagnent à l'implication au sein de la 3rd (missions proposées, projets mis en place, organisation des LAN, etc).

Un lieutenant peut parfaitement être instructeur, et un capitaine simple pilote. Néanmoins être instructeur demande généralement une certaine implication, et va en règle générale de pair avec le grade de capitaine et/ou la qualité de sous-chef de patrouille.

Les différents grades octroient, en plus d'une certaine reconnaissance à l'investissement, différents droits d'accès sur le forum de 3rd Wing.

Devoirs d'un pilote

Tout membre se doit de respecter les autres membres, peu importe leurs compétences et/ou grade. Les insultes et autres ne seront pas tolérées. Les blagues et autres taquineries sont presque encouragées...

Afin de ne pas « foutre une mission en l'air » les membres s'attellent à maintenir leur niveau de compétences. Soit seul, soit en demandant aux instructeurs de prévoir des séances d'entraînement. Leur qualité de PCO pourrait leur être enlevée si, par exemple, le pilote n'était plus apte à assurer une mission inter-escadron après une longue période d'absence. Les missions inter-escadrons impliquent un grand nombre de pilotes et il est bon ton de ne pas s'y présenter sans connaître son appareil, au risque de mettre à mal la mission, de frustrer tout le monde et de casser l'ambiance.

Lorsqu'un pilote s'inscrit à un vol, il prend connaissance préalablement de l'ordre d'opération et/ou autres. Les missions maker, ont passer du temps à rédiger les ordres d'opération, éditer la mission, préparer des cartes, etc. Le minimum est d'en prendre connaissance AVANT la mission, et pas 5 minutes avant le décollage.

Le pilote fait en sorte d'assurer le bon fonctionnement de son ordinateur, de son installation de DCS, de simple radio, des MODS, etc. Bien que des problèmes techniques peuvent survenir, ce n'est pas 30 minutes avant un vol qu'il faut découvrir que DCS doit être mis à jour.

Les MODS et les outils utilisés par l'escadron ne sont pas optionnels, leur installation est obligatoire. Les pilotes ne disposant pas des bons outils / MODS / versions, ne seront pas admis au vol de l'escadron.

Esequiel pour l'EM du 1 vSQN "Stingers"