



## TRAINING 75th vFS

3rd-Wing.net / 75th vFS

Réf. : 3.75.034

Auteur(s) : Tacno

Date du document : 30/12/2022

Version du document : 1.0.2

# *Training Zone : Cyprus*

## *All Weather*

Ce document présente un rappel des limitations et des dangers des vols All-Weather, puis le départ IFR et l'arrivée IFR pour la training zone Cyprus



# Training Zone : Cyprus - All Weather

## Cape Kormakiti

Sommaire :

|  |          |
|--|----------|
| <b>1- Procédures All Weather</b>               | <b>3</b> |
| 1-1 Vol normal                                 | 3        |
| VMC  | 3        |
| VMC Nuit                                       | 3        |
| IMC  | 3        |
| 1-2 Vol en combat en condition VMC Nuit ou IMC | 3        |
| Autodéfense Air-Air                            | 3        |
| ISR, AR, STRIKE, AI, AFAC                      | 3        |
| CAS, CSAR                                      | 4        |
| <b>2- Training Zone</b>                        | <b>5</b> |
| <b>3- Départ / Arrivée ECRAN (TR)</b>          | <b>6</b> |
| 3-1 Cartes                                     | 6        |
| 3-2 Points de navigations                      | 7        |
| 3-3 Routes                                     | 7        |
| <b>ANNEXES AI</b>                              | <b>8</b> |

# 1- Limitations des attitudes de l'aéronef

## 1-1 Vol normal

### VMC

|   |   |
|---|---|
| Limitation inclinaison : <b>facteur de charge <math>\leq 4G</math></b>            | Limitation altitude : <b>libre, à vue</b><br><b>⚠ Danger obstacles verticaux au sol</b> |
| Limitation assiette :<br>< 5000 AGL : $\leq \pm 5\%$<br>> 5000 AGL : <b>libre</b> |   |

### VMC Nuit

|  |  |
|--|--|
| Limitation inclinaison : $\leq 30^\circ$ | Limitation altitude : <b>&gt; 5000 AGL</b> |
| Limitation assiette : $\leq \pm 5\%$     |  |

### IMC

|  |  |
|--|--|
| Limitation inclinaison : $\leq 30^\circ$ | Limitation altitude : <b>&gt; 5000 AGL</b> ou <i>selon routes départ ou approche AIP</i> |
| Limitation assiette : $\leq \pm 5\%$     |  |

## 1-2 Vol en combat en condition VMC Nuit ou IMC

### Autodéfense Air-Air

- **⚠ Incapacité, hors domaine d'emploi**

### ISR, AR, STRIKE, AI, AFAC

|  |   |
|--|---|
| Limitation inclinaison : $\leq 30^\circ$ | Limitation altitude : <b>&gt; 12000 AGL</b> ( <i>hors de portée IR SAM</i> ) alarme UFC : MSL FLOOR 12000<br><b>(corrigé avec l'altitude terrain)</b> |
| Limitation assiette : $\leq \pm 5\%$     |   |

→ **Maximiser** les délais, les distances des points initiaux. L'objectif est d'avoir le temps nécessaire pour les contrôles des instruments et de l'attitude de l'avion avant chaque phase. Ce temps de contrôle est plus long qu'en condition VMC jour.

## CAS, CSAR

Ces missions sont destinées [aux pilotes qualifiés CAS-AW](#) car les phases de vol se feront sous JVN et en dessous de 5000 AGL.

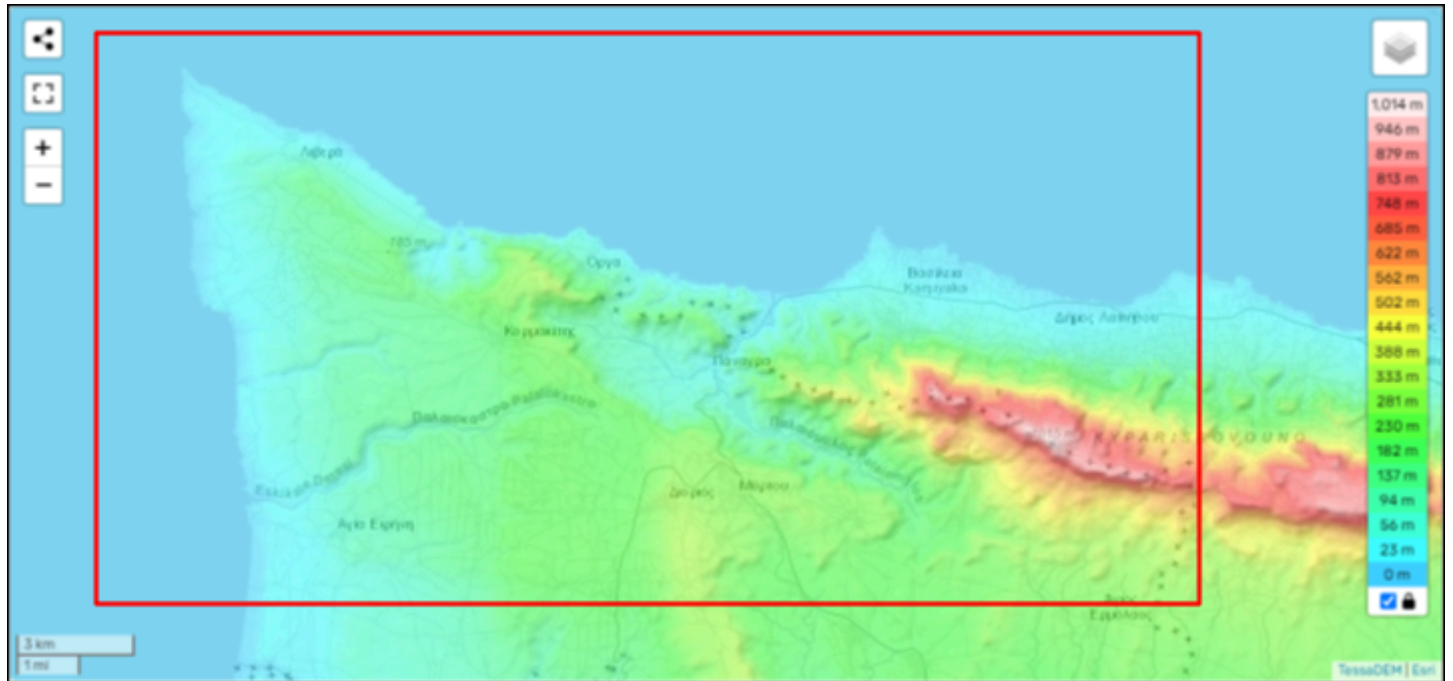
**Sous DCS, les ennemis IA détectent aussi bien de jour comme de nuit, en VMC comme en IMC on top.**  
*Par conséquent, les stratégies comme de voler haut > 5000 AGL pour ne pas être entendu, de voler au-dessus d'un plafond nuageux pour ne pas être vu, ne sont pas pertinentes ni de jour, ni de nuit, ni en IMC.*

- **Attaques** : Danger de la collision avec le sol
    - ⚠ **perte partielle ou totale du contrôle de l'avion** en inclinaison importante (>30°)
      - compensateurs
    - ⚠ **perte altimétrique importante**, due à une vitesse verticale négative
      - UFC : ALT ALRT / AGL FLOOR 5000
      - IFFCC HUD : DISPLAY MODES/ RDRALT TAPE Y
    - ⚠ **perte partielle ou totale des repères terrain**, due à la non visibilité partielle ou totale lié aux conditions IMC ou sous JVN
  - **Esquives** : Danger de ne pas voir les départs de coup, et danger de la collision avec le sol lors ces évolutions engagées
    - ⚠ **perte partielle ou totale du contrôle de l'avion, collision avec le sol, dommage partiel ou total de l'aéronef par les coups ennemis.**
- **Maximiser** les délais, les distances des points initiaux. L'objectif est d'avoir le temps nécessaire pour les contrôles des instruments et de l'attitude de l'avion avant chaque phase. Ce temps de contrôle est plus long qu'en condition VMC jour.

## 2- Training Zone

<https://en-gb.topographic-map.com/map-htt6/Cyprus/?center=35.33249%2C33.08258&zoom=12&base=4&lock=12%2C0%2C1014>

NP TZ CYPRUS : N35 34.2 E032 55.2



### 3- Départ / Arrivée ECRAN (TR)

**Itinéraire Nord :**

Departure : (29) GIRNE 1N

Approach : (29) GIRNE 2A

**Itinéraire Sud :**

Departure : (29) KLURF 3W

Approach : (29) KLURF 4B

### 3-1 LCEN AD

AD : ECRAN LCEN (2750x45) 310FT /// TWR-DCS 120.200 /// ILS-DCS 108.30 (29)



## 3-2 Points de navigations

NP TZ CYPRUS : N35 34.2 E032 55.2

IPN1 : 360/05 (NP TZ CYPRUS) - 5000 AGL

IPN2 : 360/10 (NP TZ CYPRUS) - 10000 AGL

IPW1 : 270/05 (NP TZ CYPRUS) - 5000 AGL

IPW2 : 270/10 (NP TZ CYPRUS) - 10000 AGL

IPS2 : 180/15 (NP TZ CYPRUS) - 10000 AGL

## 3-3 Routes

ROUTE IP N1 : GIRNE 1S > GIRNE > IPN1

ROUTE IP N2 : GIRNE 1S > GIRNE > IPN2

ROUTE IP W1 : GIRNE 1S > GIRNE > IPN1 > IPW1

ROUTE IP W2 : GIRNE 1S > GIRNE > IPN2 > IPW2

ROUTE IP S2 : KLURF 3W > KLURF > IPS2



# ANNEXES AI

DEPART LCEN (<http://ardakosedag.com.tr/charts/LCEN%20Ercan%20Int.pdf>)

Attention le QFU sous DCS est 290

