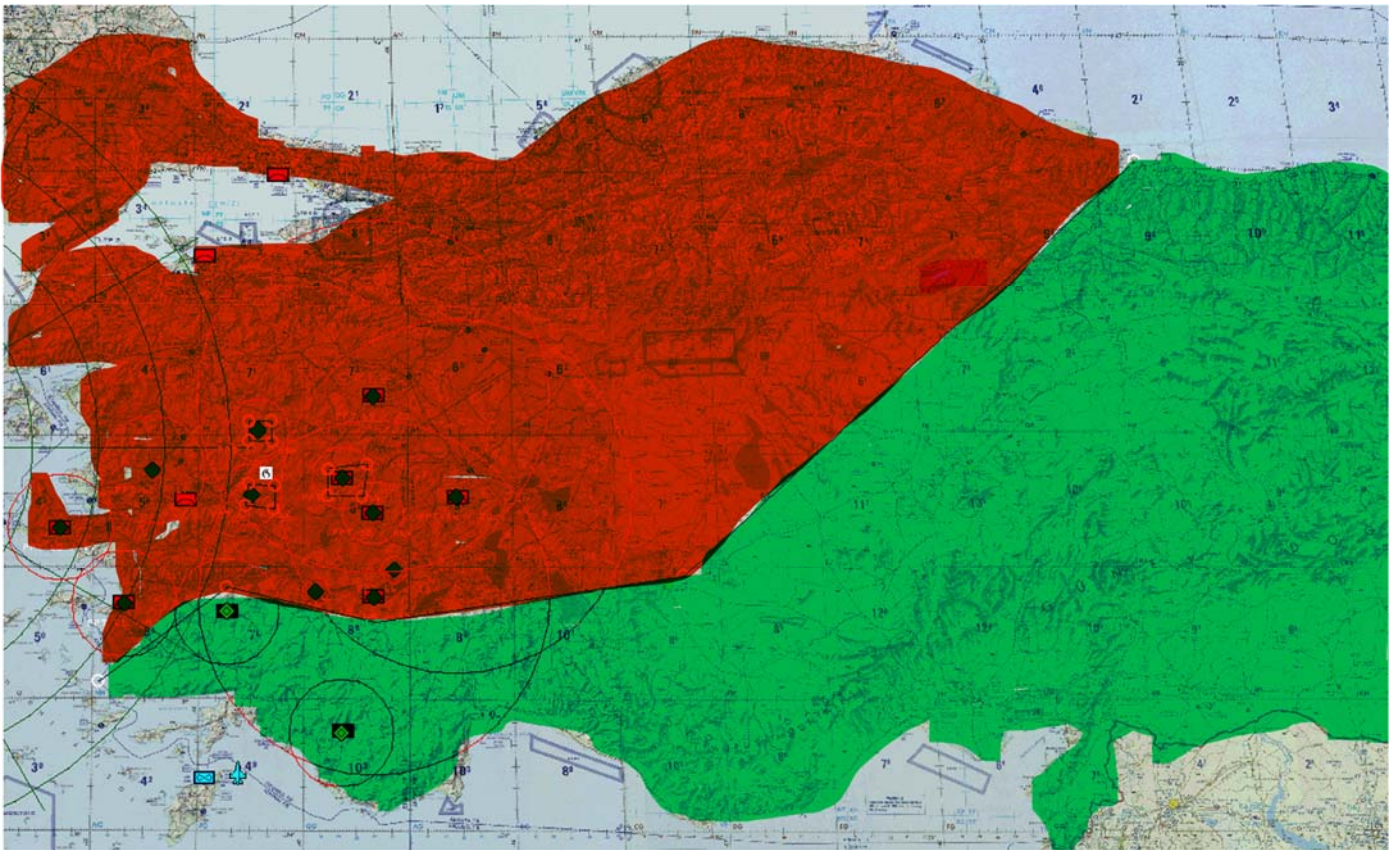


# SITUATION

## I – Situation générale.

Après la guerre civile, l'État Tango s'est scindé en deux entités : l'une, au nord, sous idéologie islamique et l'autre, au sud, sur des principes de laïcité. Un fragile cessez-le-feu officialise cette répartition territoriale.

Leurs opinions publiques ont un point commun : une détestation partagée pour l'État Golf à leur ouest (notre pays) ; même si l'entité nord, de par ses fondements politiques, représente la plus grande menace, d'autant qu'elle a entrepris de mettre en service actif des lanceurs balistiques qui représenteraient pour nous une menace existentielle.



Après plusieurs mois d'affrontements, les capacités militaires des deux belligérants Tango ont été fortement réduites, ce qui est l'une des raisons de la fin des combats, aucune partie ne pouvant l'emporter militairement sur l'autre à court terme.

Les moyens aériens militaires Golf autrefois présents sur les aérodromes à proximité de Tango ont été, durant la période d'affrontement entre les deux entités Tango, regroupés dans la partie occidentale de Golf.

## 1.1 - ENI

Pour cette mission, l'ennemi considéré est l'entité Tango du nord.

### 1.1.1 - Objectifs politiques

Consolidation du régime et tentative d'affaiblissement de la légitimité de l'entité sud en se posant comme l'adversaire principal de Golf.

### 1.1.2 – Objectifs militaires

L'objectif militaire immédiat est la mise sous menace balistique de Golf.

## 1.2 – AMI (dont alliés)

### 2.1.1 - Objectifs politiques

Reprise de la confrontation entre les deux entités Tango afin que cela réduise encore leurs capacités militaires.

### 2.1.2 – Objectifs stratégiques

Détruire la capacité balistique naissante de l'entité nord en faisant croire que cette action a été réalisée par l'entité sud.

### 2.1.3 - Objectifs tactiques

Destruction des quatre usines produisant les composants nécessaires à la fabrication des missiles balistiques.

## II – Situation particulière

L'objectif est la destruction des usines précitées en faisant croire à l'entité nord que l'attaque a été réalisée par l'entité sud.

L'attaque des usines devra donc être réalisée après traversée du territoire de l'entité sud.

Cette croyance sera rendue possible par le fait que l'entité sud dispose d'une partie des F16 de l'ancienne armée de l'air Tango « unie » et que nous disposons des numéros de série des armes anciennement détenues par Tango. La modification des armes qui vont être utilisées par nos chasseurs afin qu'il y ait correspondance de numéros devrait permettre d'accréditer cette version.

Un pré requis à cette attaque est une très mauvaise météo sur la Méditerranée afin de camoufler le regroupement ponctuel et le ravitaillement en carburant de nos chasseurs à proximité des côtes sud de l'ex-Tango.

De même, l'ensemble du vol devra être réalisé à très basse altitude afin que la trajectoire des moyens d'attaque ne puisse être suivie.

Enfin, le plus grand secret devra couvrir la totalité de l'opération.

Parce que nous jouons, on tronque ici un peu beaucoup la contrainte du secret. Le brief aurait dû se résumer à « décollage d'ici pour aller là, et prenez vos ordres sur place ». Mais ce brief écrit en amont du décollage, même s'il ne contient pas tout pour votre plaisir à venir.

# Operation Order FFW36

## Appréciation du commandement de la FFW36

L'entrée sera réalisée par le sud de et la sortie devra s'effectuer par l'ouest, sous contrainte de carburant et d'un poser sur une base éloignée de Tango et également sous mauvaise météo.

Le but de la mission et les objectifs ne seront révélés (**en théorie donc**) aux pilotes que sur la base intermédiaire sur laquelle le ravitaillement des avions devra être réalisé.

Cette révélation tardive aura pour conséquence une coordination réduite au niveau du package : aussi chaque flight devra réaliser en autonomie la destruction de l'objectif qui lui aura été fixé.

Les plans de vol ne seront pas insérés dans les centrales des appareils (cf. secret amont). Les flights devront donc trouver leur chemin au sein des systèmes de SAM.

Les appareils chargés de la frappe ne pourront effectuer qu'une seule passe.

Un effort particulier devra être réalisé pour la sélection des pilotes : le poser sur la base intermédiaire comme sur la base d'arrivée seront réalisés sans l'assistance de moyens de goniométrie avec une météo exécrable au sein d'un collectif de 16 appareils. Une fois la sélection réalisée, un entraînement ad hoc devra être entrepris.

En outre, tous les avions devront avoir été munis de moyens en radio à évasions de fréquence afin d'interdire leur écoute tout en conservant la capacité « IDM ». Par ailleurs, les communications intra flight et inter flight devront être réduites au maximum SURTOUT sur Uniform.

L'affrontement avec des vecteurs aériens adverses devra être évité.

Les phases de poser, de ravitaillement puis de décollage de la base intermédiaire devront être préparées et réalisées avec la plus grande rigueur.

## 1 – Articulation du package

PACKAGE #:		418 (Other)		
CALLSIGN:	FLT #:	ROLE:	AIRCRAFT:	TASK:
Cyborg2	419 (x ) T/O: 08:50:17z	TRAINING Push: 09:09:59z	4 F-16CM-52 Tgt: N/Az	TRAINING (Follow Instructions) IFF: M1234CS/161/24704-7/36304-7
Cajun6	420 T/O: 08:49:50z	TRAINING Push: 09:04:59z	4 F-16CM-52 Tgt: N/Az	TRAINING (Follow Instructions) IFF: M1234CS/161/24710-3/36310-3
Warhawk3	421 T/O: 08:45:53z	TRAINING Push: 09:00:00z	4 F-16CM-52 Tgt: N/Az	TRAINING (Follow Instructions) IFF: M1234CS/161/24714-7/36314-7
Bulldog3	422 T/O: 08:41:52z	TRAINING Push: 08:55:00z	4 F-16CM-52 Tgt: N/Az	TRAINING (Follow Instructions) IFF: M1234CS/113/24720-3/32420-3

## 2 – Affectations

Fera l'objet d'un document complémentaire.

## 3 - Forces en présence intéressant la FFW6 pour la phase considérée

### 3.1 – Ennemi dans la 3D

Ni l'entité Sud, ni l'entité Nord n'ont, suite aux affrontements, la capacité de maintenir en permanence des caps préventives.

En outre, l'accord de cessez-le-feu entre les deux entités les a contraints à regrouper leurs moyens aériens sur les bases les plus éloignées de la ligne de confrontation.

Au regard de ces points et de la météo du jour de l'attaque, le potentiel en opposition à notre action devrait réduit à de l'ennemi en réaction par l'entité Nord, très probablement des F4 décollant des bases du nord de l'ex-Etat Tango.

### 3.1.1 – Rapport de force aérien global

Sans objet

### 3.1.2 – Système d’alerte

Réduit suite à la guerre civile aux radars d’alerte des systèmes SAM.

### 3.1.3 - Déploiement de la Force aérienne adverse

Bases aériennes au nord de l’entité Nord.

### 3.1.4 – Mode d’action probable de la défense aérienne adverse face à l’action de la FFW36.

Action en réaction (décollage à 10/15 mn) :

- soit après le début des frappes,
- soit après le tir d’un SAM de l’entité Nord si nous avons mal jugé de leur dispositif ou si nous leur avons permis de nous engager. (pas assez TTBA☺) en amont de la zone de l’objectif.

Dans le premier cas, l’éventuelle interception se produirait sur l’ingress vers l’ouest. Dans le second, elle pourrait au pire se produire sur la zone des objectifs.

## 3.2 - Défense sol-air

Cf. croquis joint en annexe 3. Il est évidemment à considérer que nous pouvons être engagés tant par les SAM de l’entité Sud que par ceux de l’entité Nord.

## 3.3 – Amis dans la 3D intervenant dans notre zone d’action, en soutien direct ou indirect

Un AWACS dont l’équipage sera informé de la mission du package lors du poser des avions de celui-ci sur la base intermédiaire.

L’appel à l’appui de cet AWACS ne devra répondre que de l’extrême urgence (pas de « picture », sauf pour faciliter une esquivé sur des chasseurs nous ayant déjà détecté).

## 3.4 - Corps de bataille terrestre

Situation terrestre sans objet.

### 3.4.1 – Ennemi terrestre

Sans objet.

### 3.4.2 –Nos forces terrestres ou alliées

Sans objet.

## **4 – Mission de la FFW36 (du ou des packages)**

La mission ne sera révélée (**en théorie**) aux pilotes qu’après le posé sur la base intermédiaire (mais vous devez déjà en avoir une idée ☺ )

## **5 – Idée de manœuvre.**

### 5.1 – Intention.

Ben secret, je vous avais écrit que je ferais court.

### 5.2 – Temps.

#### **Temps préliminaire**

Décollage de quatre bases, **TRANSIT A TTBA** (jusqu’à 1000 pieds parce que je suis gentil ☺), poser en suivant scrupuleusement les mesures de coordination ci-dessous, ravitaillement au sol, décollage dans l’ordre donné dans les mesures de coordination.

#### **Temps principaux**

En l’état, réduit à : action par flights indépendants.

### 5.3 – Missions des éléments subordonnés (des flights)

1 flight = 1 objectif.



## **6 – Éléments de coordination tactique**

### 6.0 – Mesures de coordination pour le transit, le poser et le décollage de la base intermédiaire.

#### 6.0.0 -Données de vol pour l’atterrissage sur la piste intermédiaire

- Piste au 080°,
- Début de piste sur WPT81,
- Altitude du début de piste : 17 feet.
- Vent de face.

#### 6.0.1 – Carburant

Tous les avions seront munis de 3 bidons. Le contenu de ceux-ci sera indispensable pour l’ingress TTBA après le ravitaillement intermédiaire puis l’egress.

Cependant la longueur réduite de la piste intermédiaire et le chargement en munitions des avions contraignent à se poser sur celle-ci avec moins de 2000 de carburant. Aussi :

- les flights partiront avec 7000 à 9000 sur les 14 400 d’emport théorique,
- le trop plein (cf. < à 2000) devra être évacué avant le poser par le vide-vite (ALT + D). Chaque pression sur ces deux touches allège l’avion de 400.

L’ATC de départ n’a pas d’importance. Plus vous décollerez tôt, moins vite vous devrez aller pour être à l’heure au push, et plus vous aurez de carburant dans la zone de poser (il est plus facile de vidanger en vol que de faire le plein ☺).

La durée de ravitaillement pour passer d’environ 1000 à 14400 est de 7 mn.

#### 6.0.2 – Décollage et formation de transit.

Le leader de chaque flight sera libre de choisir une autre option (sous condition qu’il ait fait poser son flight avant l’arrivée du flight suivant, cf. ci-dessous), mais il est recommandé de faire décoller chaque avion du flight avec une minute d’intervalle, puis de faire l’ingress jusqu’au push en formation trail en conservant cet intervalle.

#### 6.0.3 - Passage au push

En théorie package à 16 avions. Il est nécessaire d’ordonner le poser sur la base intermédiaire.

Il a été créé un différentiel de 5 mn entre chaque flight au push point qui se trouve sur la radiale 260 de l’entrée de la piste.

Soit :

Bulldog3	08:55:00	1
Warhawk3	09:00:00	2
Cajun6	09:05:00	3
Cyborg2	09:10:00	4

Le leader devra pusher à l’heure Falcon, le n° 2 pushera à push leader + 1 mn, le n° 3 pushera à push leader + 2 mn etc.

#### 6.0.4 – Vitesse au point push et au point 5

Le point push se trouve à 20 nm de l’entrée de piste et le point 5 se trouve à 10 nm de l’entrée de piste.

Le passage au push devra se faire à plus ou moins la vitesse de transit.

Entre le point push et le point 5 moins 4 nautiques, les pilotes devront maintenir une vitesse au moins égale à 450 kcas.

Le passage au point 5 devra se faire à la vitesse de 350 kts puis la vitesse de 250 kts devra être maintenu jusqu’au plus près de l’entrée de piste.

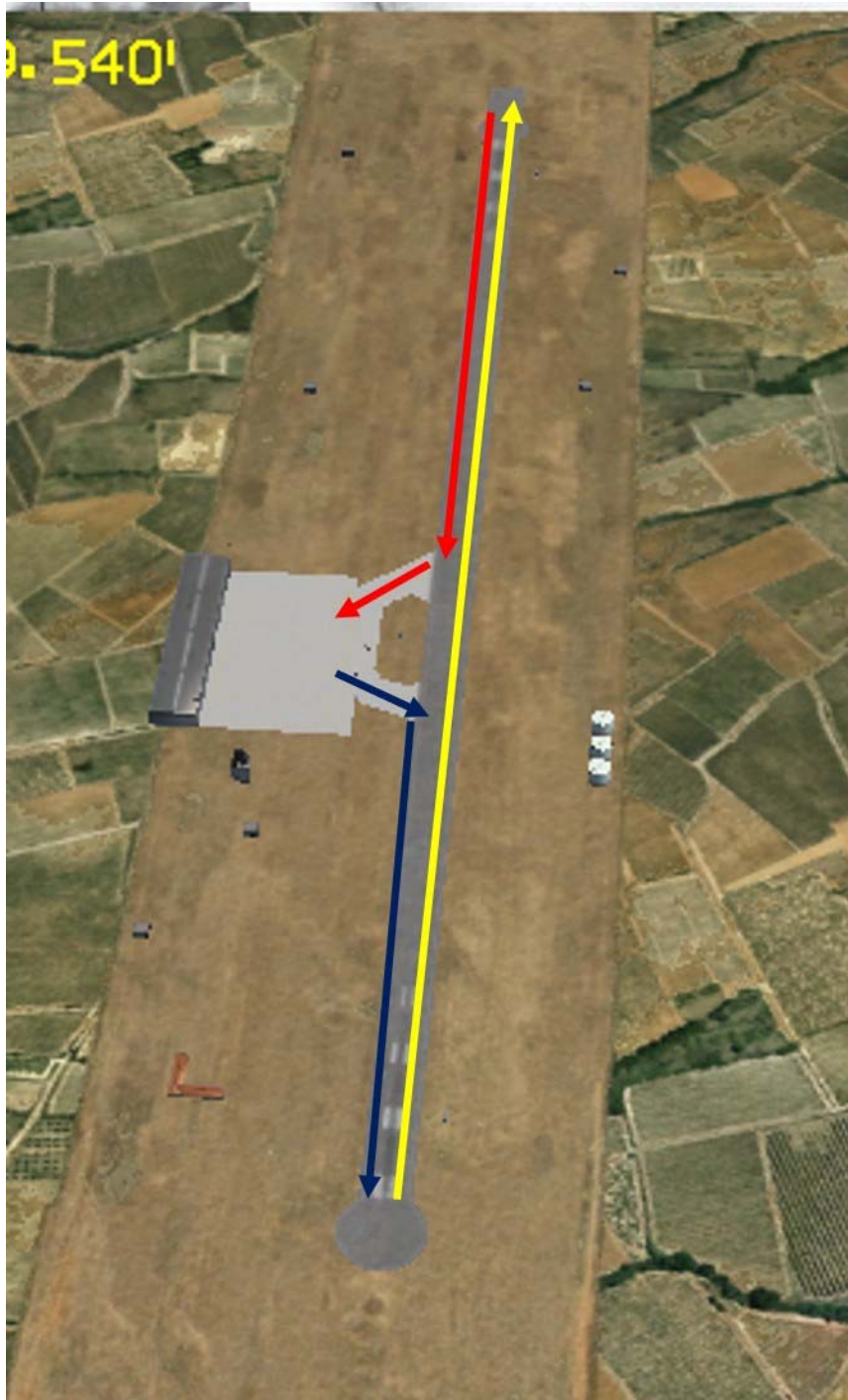
L’atterrissage se fait évidemment dans le même ordre que celui du passage au push.

#### 6.0.5 – Éclairage de reconnaissance

Tous les avions d'un même flight devront utiliser le même nombre de flashes pour la lampe présente sur l'empennage des F16 soit :

- Bulldog3 : (flight qui atterrit en premier et qui redécollé en premier) = 1 flash
- Warhawk3 : (flight qui atterrit en second et qui redécollé en second) = 2 flashes
- Cajun6 : (flight qui atterrit en troisième et qui redécollé en troisième) = 3 flashes
- Cyborg 2 : (flight qui atterrit en quatrième et qui redécollé en quatrième) = 4 flashes.

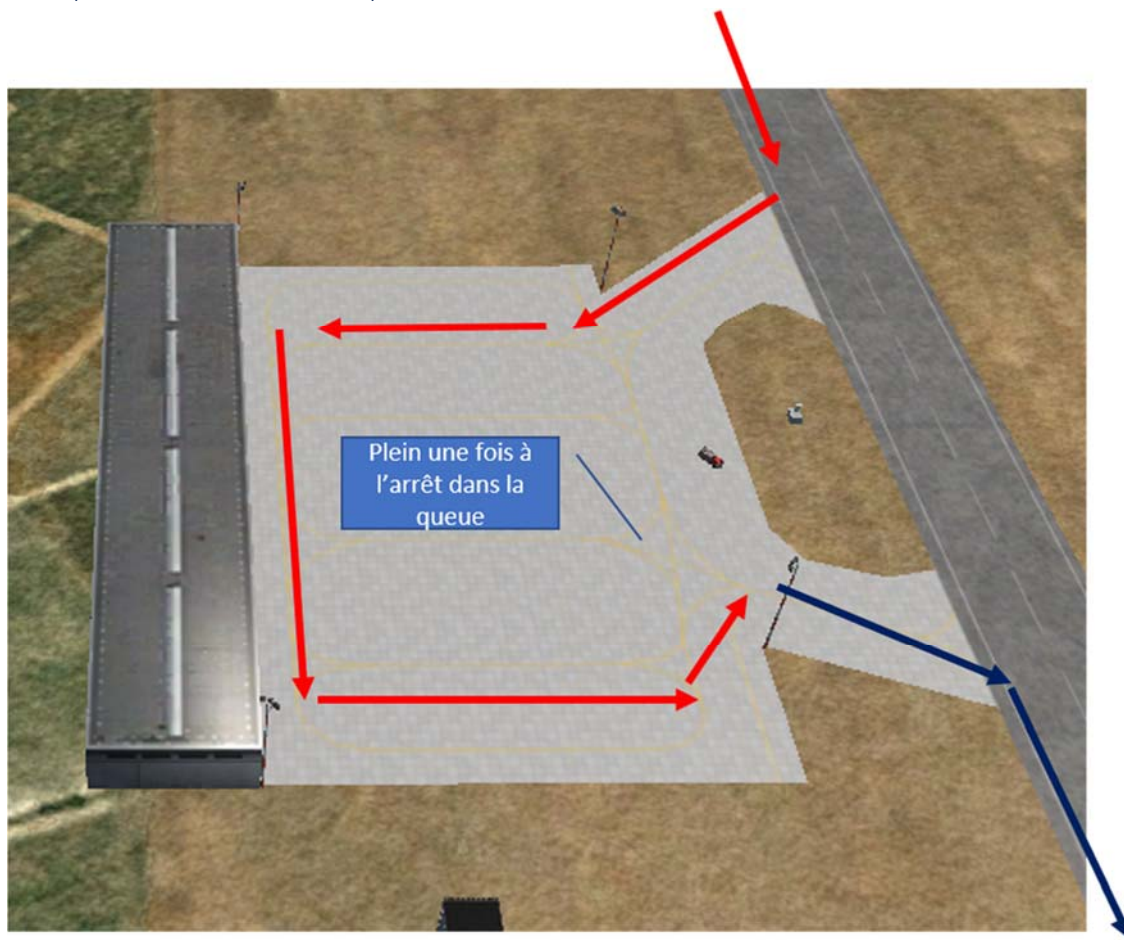
#### 6.0.6 – Circuit à parcourir sur l'aérodrome intermédiaire



**En jaune :** axe d'atterrissage.

**En rouge :** itinéraire d'accès au Tarmac.

**En bleu :** itinéraire de taxi pour redécollage après pleins.



1) que tout le monde (des 4 flights) ait posé avant de reprendre la piste pour redé

- 600 0 1 12

### 6.0.8 – Quoi si?

Si vous avez pris du retard et que vous êtes en dehors du créneau de 5 mn au push attribué à votre vol, cercelez au nord

Si vous ratez la piste, cercelez au nord de celle-ci, posez-vous en dernier (attendez l'autorisation de votre leader). Si vous

Si vous ratez l'atterrissage et que vous ne percutez aucun copain et que vous n'empêchez pas ceux qui suivent de se

Si vous ratez l'atterrissage, que vous ne percutez aucun copain, mais que vous n'empêchez ceux qui suivent de se poser.

Si vous ratez l'atterrissage et que vous faites un « strike » sur les copains, venez percevoir votre boulet d'or au retour du

La mission sera interrompue :

- si strike des copains,
- si 3 avions ne peuvent atterrir.

## 6.1 – Différents top ou green

Sans objet au niveau package : chaque flight exécutera sa mission de manière indépendante.

## 6.2 - ROE/ouverture du feu.

L'ouverture du feu sur un aéronef est une dernière extrémité. S'il est possible de fuir sans engager alors c'est l'option qui s'impose.

Les 4 flights manœuvreront en étant proches de l'un de l'autre. Attention au frat-kills.

## 6.3 - WPT Targets

**SUR LE TARMAC, LES LEADERS DE FLIGHTS DEVRONT AVOIR ACCES A LEUR MP SOUS DISCORD.**

## 6.4 – Support

1 AWACS (cf. 3.3 pour les conditions d'emploi).

## 6.5 – Points géographiques de coordination

Sans objet.

## **7 – Commandement – Radio - Radar**

7.1 – LP : Rouge jusqu'au décollage de la piste intermédiaire.

**7.2 – Silence radio sauf sur la piste intermédiaire**, ou engagement air-air, ou appel à l'AWACS (cf. conditions)

7.3 – Le radar est (malheureusement) conservé pour les IDM et l'IFF

## **8 – Logistique**

Plusieurs boulets d'or, d'argent et de bronze ont été commandés.



## ANNEXE 1 – Affectations

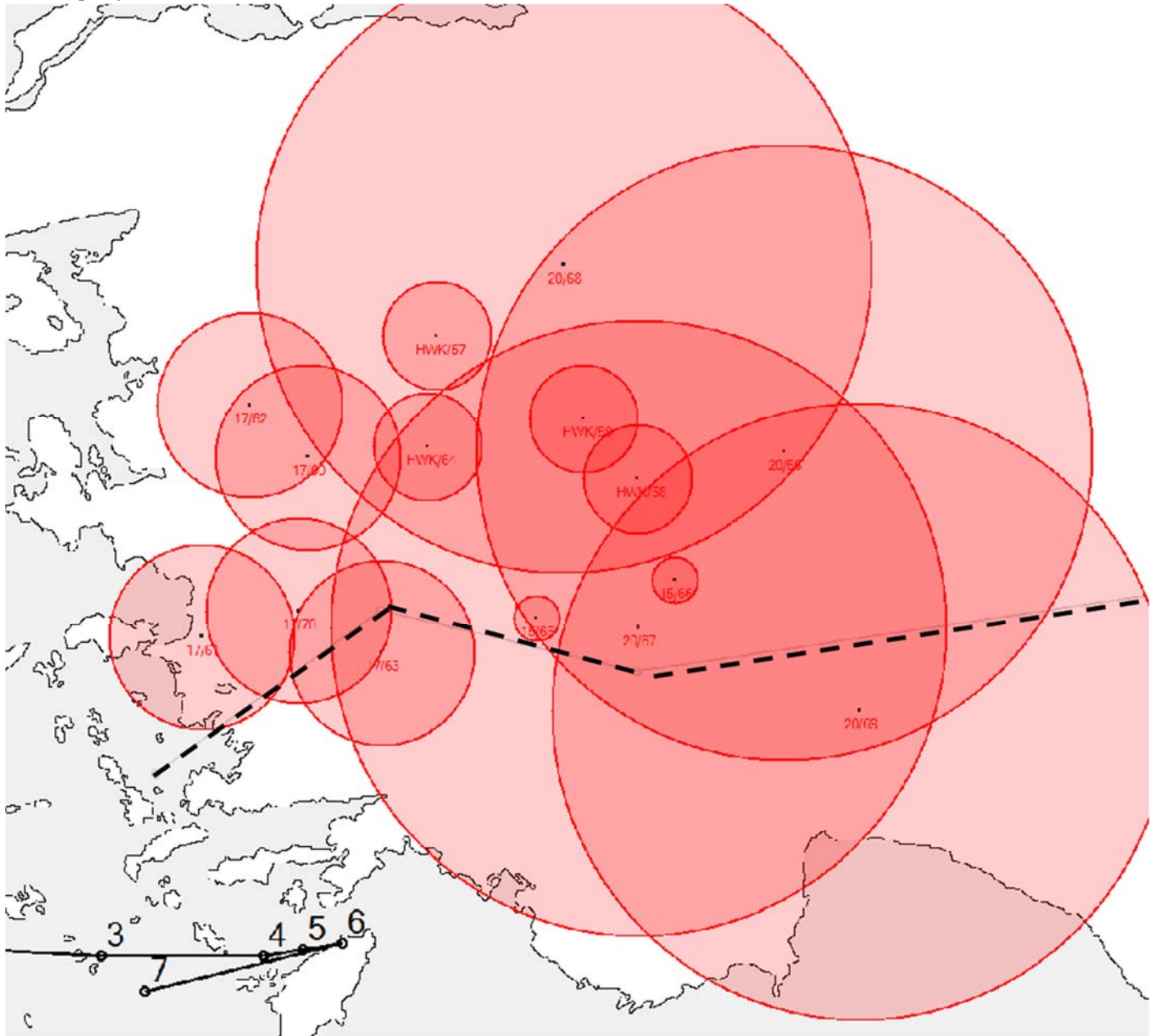
Cf. Discord avant vol/

## ANNEXE 2 - Photos des objectifs

Sans objet – Top secret.

## ANNEXE 3 - Menaces Sol Air

Cf. croquis joint



## ANNEXE 5 - Éléments de coordinations (croquis) (ZAOR, Lima, etc.)

Sans objet