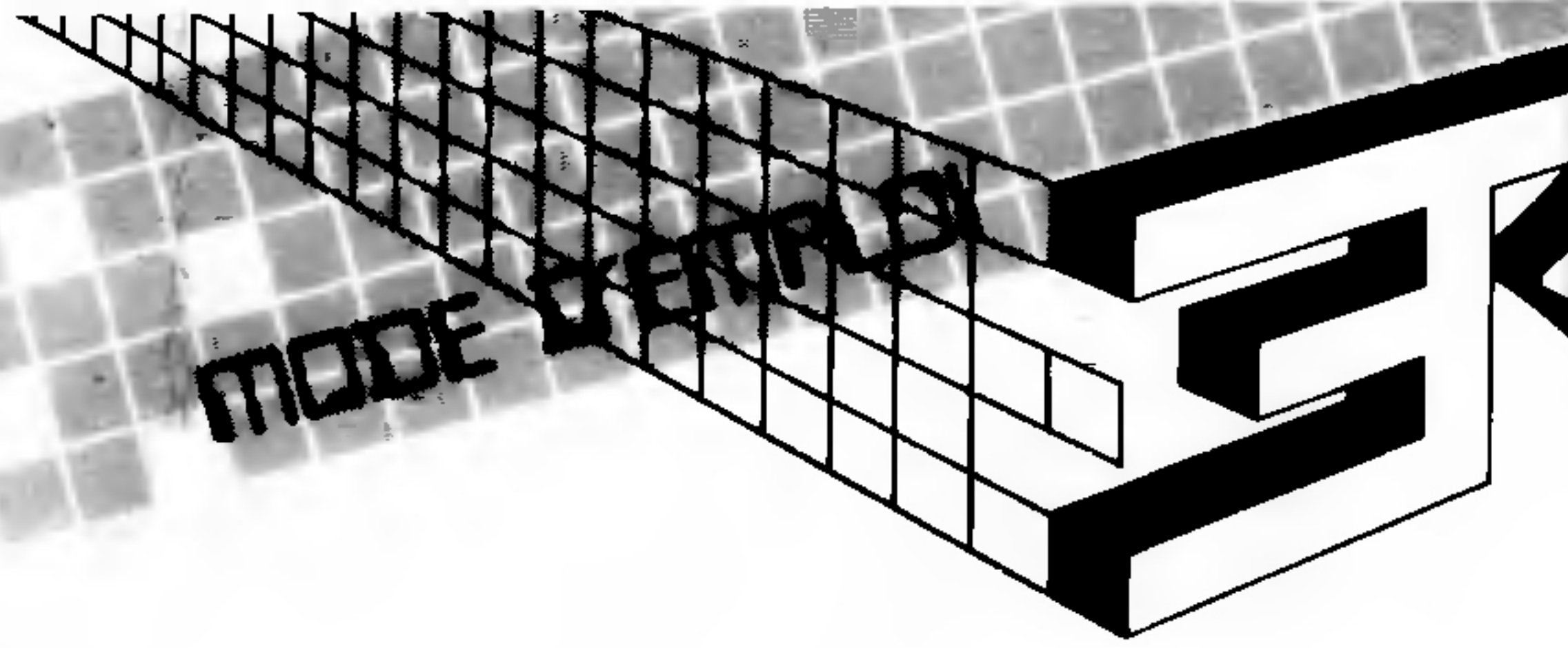




MODE D'EMPLOI

INTERCEPTEUR COBALT

Auteur : M.A. RAMPON

ERE INFORMATIQUE
27, rue de Leningrad 75008 PARIS
Tél. : (1) 387.27.27 +

ERE
ERE INFORMATIQUE

DANS UN FUTUR TRES PROCHE, UNE MISSION AUX FRONTIERES DU POSSIBLE

L'intercepteur avait décollé un quart d'heure plus tôt. Là-haut, le commandant de bord contemplait d'un air morose le banc de nuages voisin; il songeait aux cigares sud-américains qui l'attendaient au mess et à la jeune femme brune qui les lui avait silencieusement offerts dans ce bar sombre de la veille. Il s'apprêtait à prendre contact avec la tour pour demander l'autorisation d'atterrissage lorsqu'un message laconique apparut sur le panneau de contrôle : "ECHO RADAR". Cette fois, les satellites de détection ne s'étaient pas trompés. Calmement il afficha la fréquence du centre de contrôle numéro 7 et attendit les instructions.

"COBALT / Cdc 7. Altitude ennemi 21 000 m Cap 355
Temps sur objectif 6 minutes".

Un coup d'oeil au compas, un autre sur l'horizon artificiel puis il inclina légèrement l'appareil pour rejoindre le 355.

"temps sur objectif 5 minutes".

En quelques gestes précis, il ajusta la portée du radar d'attaque, activa le calculateur de tir, puis il reprit un peu d'altitude et rappela le centre de contrôle :

"altitude 30 000 m Cap. 350. TSO 3 minutes".

Sur l'écran du radar d'attaque, un point vert venait d'apparaître. Aussitôt, distance, altitude et vitesse de l'objectif s'inscrivirent sur la grille du calculateur.

D'un coup sec le pilote enclencha la pleine post combustion. L'appareil bondit vers l'avant tandis que la distance objectif diminuait à vue d'oeil.

A 45 km il passa en portée numéro 1 et changea brusquement de cap en surveillant l'indicateur de g qui frôlait la limite permise. Tout à coup l'alarme retentit :

"missile détecté. Distance 10 km".

Sur l'écran radar, l'ennemi était maintenant tout proche. Il descendait à une vitesse ahurissante vers le sol.

"distance missile 3 km".

Une explosion jaunâtre secoua le cockpit. Le système anti-missiles avait été efficace, mais de justesse !

L'officier entama alors un piqué à la poursuite de l'assaillant.

L'altitude dégringolait rapidement. Un regard rapide sur les témoins

surchauffe réacteurs : rouge.

vitesse limite : rouge.

Deux alertes : "température totale"

Une rupture de canalisation kérosène

Et l'ennemi filait toujours vers la base à plus d'un km par seconde. Les mâchoires crispées, il accentua encore son piqué.

Troisième alerte température.

A 12 000 m., il stabilisa l'appareil et lâcha une salve de deux missiles mais en pure perte. La différence d'altitude était trop importante. Pour un guidage efficace, il examina à nouveau le radar. La trajectoire de l'adversaire demeurait incompréhensible : il venait de changer brusquement de cap et s'éloignait à présent de la base aérienne. Puis, d'un seul coup, le point vert s'évanouit. Sur le calculateur, plus rien n'était affiché. Pourtant, il n'y avait pas de doute, la distance, l'instant précédent, était bien inférieure à la portée radar.

Le pilote rappela alors le centre de contrôle : un brouillage étrange couvrait sa conversation. Saisi d'une angoisse soudaine, il connecta le système de navigation à inertie et vit alors, avec un frisson sur l'échine, se dessiner autour de sa position les traits rouges qu'il avait souvent étudiés au cours des exercices et qu'il espérait bien ne jamais voir apparaître au cours d'un vol.

Il venait d'entrer dans une zone DELTA.

Extraits du rapport concernant la mission du commandant G...

(...) Le contact avec l'appareil fut définitivement perdu quatre minutes après son entrée dans la zone.

Depuis lors, nous avons pu amasser des renseignements supplémentaires sur ce type de phénomènes, en particulier, grâce à l'examen des débris des différents avions qui ont tenté d'y pénétrer (...)

(...) Il semblerait qu'à l'intérieur, il n'existe plus rien des conditions atmosphériques traditionnelles.

D'autre part, les paramètres internes varieraient de manière cyclique, par séquences de durée variable. (...)

(...) Ces contractions de la zone delta, qui peut ainsi varier d'une largeur de 250 à 1000 km, seraient liées à son déplacement EST-OUEST (...)

(...) Un point est définitivement admis : les forces aériennes ennemies ne sont pas affectées par la présence des zones. Nous avons même noté une forte corrélation entre l'apparition des zones et les attaques ennemies. (...)

(...) L'hypothèse d'une zone delta phénomène artificiel et non pas naturel nous conduit à penser qu'il doit exister une sorte de générateur de zone.

Depuis la date de rédaction de ce rapport, des éléments nouveaux ont permis la mise au point d'un système analyseur de zone qui a été rapidement adapté sur l'intercepteur COBALT de deuxième génération dont vous disposez maintenant.

Aussi, avant de vous précipiter aux commandes, **lisez attentivement** ce recueil et dans quarante minutes, vous pourrez tenter votre premier décollage.

Une fois habitué au tableau de bord, vous vous rendrez compte que le pilotage de l'avion est en fait une chose simple. Vous devrez alors affronter les angoisses d'une mission aérienne au déroulement imprévisible.

Vous aurez à votre disposition

- un émetteur-récepteur radio
- un radar d'atterrissage
- un système d'aide à l'atterrissage. (ILS)
- un système de navigation par inertie, doté d'un analyseur de zone.
- un système anti-missiles.
- un radar d'attaque
- un calculateur de tir.
- un calculateur de bord
- ainsi que les instruments habituels (témoins d'allumage et de température des réacteurs, altimètre, variomètre.

badin, indicateur de vitesse de décrochage, de vitesse limite, jauge carburant et témoins de fonctionnement des pompes, horizon artificiel, horloge digitale, compas, volets, freins, train d'atterrissage, parachute de freinage et... siège éjectable).

Cette cassette contient quatre programmes (3 en 16 K et 1 en 48 K).

FACE 1 :

1 - Programme de démonstration 16K/48K

2 - Programme "COBALT" Ecole de pilotage, 16K

Il vous permettra d'apprendre à maîtriser votre appareil.

FACE 2 :

3 - Programme "COBALT" lois de la chasse, 16 K

Il testera le niveau que vous avez atteint en sortie d'école de pilotage et décidera de votre aptitude à entrer dans la chasse.

Il vous apportera alors des informations complémentaires sur les possibilités de votre appareil et sur les dangers que vous aurez à affronter avec "COBALT" Interception.

4- Programme "COBALT" Interception 48K :

Vous êtes devenu opérationnel. Votre mission est de protéger la base aérienne 83 d'une attaque éventuelle.

Vous disposez d'un intercepteur de deuxième génération et des indications du centre de contrôle aérien. Quelques échecs vous donneront, peut-être, l'expérience nécessaire pour déjouer les pièges des escadrilles adverses... mais prenez garde à la zone Delta.

POUR UTILISER LES PROGRAMMES, LE MODE CURSEUR "C" (majuscules) EST INDISPENSABLE.

LOAD "DEMO" chargera le programme de démonstration. (majuscules) (UN SPECTRUM 48K EST NECESSAIRE POUR L'AFICHAGE DE LA CARTE)

LOAD "COBALT" (majuscules indispensables) chargera n'importe lequel des autres programmes.

Toutefois, pour pouvoir charger le quatrième, vous devrez avoir réussi les tests du programme n.3 : la mission est trop dangereuse pour y précipiter un débutant. Afin de vous familiariser avec votre appareil chargez le programme 2 "COBALT" Ecole de pilotage et passez à l'unité d'instruction n. 1.

UNITE D'INSTRUCTION N.1

NB : Les paragraphes contenant l'astérisque concernent des commandes non accessibles en version 16K

Lorsque le tableau de bord apparaît à l'écran, appuyez sur <M> (pour marche).

La check-list automatique est lancée. Elle s'interrompt avec l'apparition du message "VFR-OK-IFR".

"Commandes OK" en haut et à droite.

Entrez <Y>, la check-list se termine.

Entrez <C> (pour correct).

Ne touchez plus à rien et passez à la ligne suivante.

ATTENTION : pour le programme école, n'appuyez rien sur <M>, ni sur <Y>, ni sur <C>!

Le tableau de bord est composé de commandes et de cadrans. Pour actionner une commande, il suffit de taper la lettre (ou le chiffre) la précédant (à l'exception de la commande "tir" qui n'a pas de lettre), ou la lettre seule s'il s'agit d'une commande sans nom (exemple "L").

Lorsque la commande est activée, en général, elle s'éclaire. Vous pouvez alors entrer les modifications désirées.

De gauche à droite et de haut en bas, vous trouverez successivement :

- 1) La commande "L" : elle actionne le leurre; son fonctionnement est décrit dans l'unité d'instruction n.3 (Patience, vous le lirez tout à l'heure...)
- 2) La commande "Y" : elle vous fait passer alternativement du vol à vue (VFR) au vol aux instruments (IFR). Essayez-la et remettez-vous en IFR.
- 3) La commande "X" : elle actionne le siège éjectable. Malheureusement les fusées de mise à feu ne fonctionnent que 9 fois sur 10
- 4) La commande F/FREQ : elle vous permet de régler la radio aux fréquences requises pour dialoguer soit avec la tour de contrôle.

soit avec le centre de contrôle aérien (CDC) La fréquence affichée ici est 133. Pour la modifier, entrez <F> Le F s'éclaire. Vous pouvez alors entrer les trois chiffres successivement. Remettez la fréquence à 133 avant de continuer.

•5) La commande E - Emission : elle actionne le micro et vous transmet sur le panneau noir à sa droite les réponses de la tour ou du CDC, si vous êtes sur la bonne fréquence et s'il y a effectivement une réponse. Le curseur se repositionne en R (réception) dès que l'échange est terminé.

•6) A gauche, l'écran du radar d'attaque. Son fonctionnement est décrit dans l'unité d'instruction no 3

•7) La commande P / : réglage de la portée du radar d'attaque. Son fonctionnement est décrit dans l'unité d'instruction no 3

•8) La commande TIR : Son fonctionnement est décrit dans l'U.I. n. 3

9) La commande O/OBJ : Elle sélectionne l'objectif à suivre : Curseur sur B → Votre ordinateur de bord calcule la distance de l'avion à la balise dont la fréquence est affichée sous la commande et la fait apparaître à droite dans le cadran distance (DIST).

Ici la fréquence de fréquence 114 se trouve à 2000m de l'avion.

Fonctionnement

a) entrez 0

b) entrez

c) entrez la fréquence comme décrit au paragraphe 3. Si la fréquence n'existe pas, la distance est 0.

•Curseur sur A → L'objectif est l'avion ennemi. Son fonctionnement est décrit dans l'unité d'instruction numéro 3

•10) Le calculateur de bord. Il affiche l'altitude, la vitesse et la distance de l'objectif choisi par O/OBJ. Dans le cas de la balise, l'altitude et la vitesse sont toujours nulles.

•11) L'écran du calculateur de tir : Son fonctionnement est décrit dans l'unité d'instruction numéro 3

12) Au centre, la commande I/ILS (Instrument Landing System) : Cette commande d'aide à l'atterrissage doit être actionnée lorsque vous voulez atterrir. (Vous ne pouvez l'actionner que lorsque la distance balise est inférieure à 100 km et que votre altitude est inférieure à 3000 m. Son fonctionnement précis est décrit à l'unité d'instruction numéro 2, paragraphe atterrissage.

13) le cadran COMP (compas) : Il vous donne en degré (deg.) la route suivie en R (ici 270°) et le cap mémorisé en C (ici 270°). Lors-

que vous montez en chandelle ou lorsque vous piquez à la verticale la valeur en R devient "999" mais la valeur en C demeure celle de votre cap précédent.

14) L'horloge digitale : Rien à dire, n'est-ce pas ?

15) L'altimètre : Ce cadran affiche votre altitude en mètres

16) Le variomètre : ce cadran affiche votre vitesse de montée (signe +) ou de descente (signe -) en mètre/seconde. Cette vitesse est notée Vz dans le reste du manuel

17) Le badin : ce cadran affiche votre vitesse par rapport à l'air en kilomètre/heure. La lettre D (et le témoin au-dessous) représente l'indicateur de décrochage. La lettre L (et son témoin), l'indicateur de vitesse limite. Leurs fonctionnements précis sont décrits dans l'unité d'instruction numéro 2

18) A gauche, la commande 1 Vo : elle actionne les volets.

Fonctionnement :

a) entrez <1> ; le 1 clignote

b) entrez le nombre de degrés de volets choisis (entre 0 et 60)

Ses particularités sont décrites dans l'unité d'instruction numéro 2.

19) La commande 3 Pa : elle actionne le parachute de freinage utilisé à l'atterrissage. F pour "fermé", O pour "ouvert", L pour "largué".

Fonctionnement : entrez <3> ; le curseur se déplace automatiquement à chaque fois.

20) Le cadran horizon : les commandes 5,6,7,8 y sont associées.

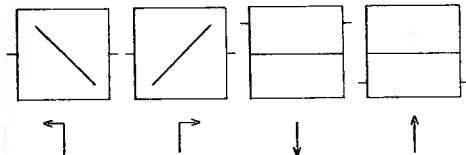
5 pour virer dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

8 pour virer dans l'autre sens.

6 pour descendre.

7 pour monter.

Exemple :



Chaque utilisation d'une de ces commandes entraîne une variation correspondante du nombre de g situé à droite, dans le cadran "D". A surveiller lors de vos évolutions (unité d'instruction numéro 2).

21) La commande n.9 Réact. : Elle actionne les réacteurs.

- Chaque réacteur (gauche "G"; droit "D") voit sa puissance varier entre 0 et 9.

Lorsque les deux réacteurs sont à 9, la post-combustion "P" peut être enclenchée (valeur 0.1.2).

- fonctionnement :

1) entrez <9> : la commande clignote

2) entrez une valeur. Elle va au réacteur gauche. Le témoin de fonctionnement s'allume.

La seconde va au réacteur droit. Si l'une des deux valeurs est inférieure à 9, la commande s'éteint. Sinon elle attend la valeur de la post-combustion.

- TMP vous donne la température des réacteurs :

- correcte

+ : dangereuse. Les particularités de ce cadran sont décrites dans l'unité d'instruction numéro 2.

22) Le cadran Carb. : il affiche la quantité de carburant restant. Les pompes P 1, 2, 3 sont les pompes à kérosène. Le témoin bleu sous chacune indique leur bon fonctionnement (particularités décrites dans l'unité d'instruction numéro 2).

23) A gauche, la commande 3 Fr. : elle actionne les treins. L : "lâchés"; S : "serrés". Le curseur change automatiquement de direction à chaque fois que vous appelez cette commande.

24) La commande D/Incl(naison) : elle vous autorise de très fines variations de cap (1 à 9°).

Fonctionnement :

1) entrez <D> : le cadran clignote.

2) entrez le nombre de degrés dont vous souhaitez tourner (1 à 9).

3) appuyez sur 5 ou 8 selon le sens de rotation choisi.

• 26) La commande 0 Ins. : elle active le système de navigation à inertie. Actionnez-la.

Le panneau qui apparaît comporte à gauche, le rappel des fréquences balises et fréquences tours des deux bases aériennes. Au centre, votre vitesse et votre cap actuels. A droite, vos coordonnées X Y et un carré qui représente l'agrandissement du pixel de coordonnées Int (X), Int (Y). Vous êtes le point à l'intérieur.

Pour demander la carte, entrez alors <C>

Les bases aériennes sont indiquées en bleu (ou blanc si votre appareil se trouve dans leur périmètre). Votre appareil est dans le point clignotant blanc, de coordonnées Int (X), Int (Y).

Pour accéder à l'analyseur de zone, il suffit de presser "A" (fonctionnement décrit dans l'unité d'instruction numéro 3). Pour revenir au tableau de bord, entrez <0> à nouveau.

Echelle carte = 1 Pixel = 16 km

Echelle agrandissement = 1 pixel = 1 km.

En résumé, une règle simple :

Pour activer une commande, **appuyez** sur la lettre ou le chiffre qui la désigne. **Jusqu'à ce qu'elle clignote ou s'éclaire**.

Bien entendu, des exceptions :

E ne clignote pas mais entraîne un simple déplacement du curseur.

2 Fr et 3 Pa clignent très brièvement

UNITE D'INSTRUCTION N. 2

2-1 Caractéristiques techniques de votre appareil :

2-1-1 Vitesse de décrochage :

Elle est à peu près de 600 km/heure à 100 m. d'altitude. Elle augmente avec l'altitude (puisque la densité de l'air diminue). Lorsque la vitesse réelle n'est supérieure que de 10 % à la vitesse de décrochage, l'avertisseur de décrochage clignote.

Lorsqu'elle tombe **sous** la vitesse de décrochage, vous commencez à piquer et le témoin de décrochage (D) clignote à son tour. Auparavant, l'altitude diminue doucement.

Pour éviter cette situation, il faut augmenter la portance de l'avion : soit en augmentant la vitesse, soit en sortant les volets. Attention, à partir d'une vitesse équivalente à 900 km/h (variable selon l'angle de volets), ceux-ci peuvent être faussés (H.S.).

2-1-2 Vitesse limite de structure :

Elle est à peu près de 2500 km/h à 100 m. d'altitude. Elle augmente avec l'altitude. Lorsque la vitesse réelle n'est inférieure que de 10 % à la vitesse limite, l'avertisseur correspondant clignote.

Lorsque la vitesse limite est **dépassée**, le message "Alerte température totale" apparaît. La résistance des métaux ne permet pas d'endurer beaucoup d'alertes. Après, l'avion devient incontrôlable.

2-1-3 Température d'utilisation des réacteurs :

a) lorsque la vitesse est trop basse, les témoins passent en "—" (refroidissement insuffisant).

b) lorsque les réacteurs fonctionnent trop longtemps avec Post Combustion, les témoins de température passent "+", puis, si la surchauffe continue, les témoins de bon fonctionnement clignent.

Si vous ne réduisez pas les réacteurs à 8 (ou 9 sans PC), il y aura extinction automatique.

Vous pouvez les rallumer après.

c) les réacteurs perdent de leur puissance avec l'altitude.

2-1-4 Nombre de G :

En virage ou lors d'une variation d'assiette (commandes 5 à 8), votre avion encaisse une accélération supérieure à celle de la

pesanteur, mesurée en nombre de G.

A partir de 8 G encaissés, il y a risque de rupture des pompes à kérosène (cadran CARB). Dans le cas d'une rupture, le témoin bleu concerné devient "-" et la quantité de carburant disponible diminue de 60 HL. A partir de 10G, la structure des ailes ne résiste plus: l'avion devient alors incontrôlable.

Dans tous les cas (virage ou variation d'assiette) plus votre vitesse est importante, plus le nombre de G augmente rapidement. Ce qui veut dire qu'à 3500 km/h, votre maniabilité est très réduite. D'autre part, un virage vous fait perdre de la vitesse.

2-1-5 Limites diverses :

- Il existe une vitesse limite de roulage. N'atterrissez pas à 1000 km/h !

- Vitesse de descente au toucher des roues : maxi 15 m/s. Pensez à vos amortisseurs.

- Limite de portée radio, environ 100 km.

- Pas de limite pour les liaisons radio avec le CDC.

- Pas de limite pour les portées balise.

2-2 Procédures diverses :

2-2-1 Décollage :

- Un peu de volets, réacteurs en PC, lâchez les freins (il n'est pas recommandé de décoller sans autorisation de la tour.)

- Au départ vous êtes sur la BA 83. Fréq. tour 133.

- La balise est située en bout de piste. Fréq. balise 114.

- Rappelez la tour après le décollage. Elle vous donnera la fréquence du CDC.

2-2-2 Vol :

- Suivez les indications du CDC ou de la tour.

- Ou bien, faites ce qu'il vous plaît.

2-2-3 Atterrissage :

- a) Affichez la fréquence balise de la base concernée.

- b) Lorsque la distance balise est inférieure à 100 km et votre altitude inférieure à 3000 m, actionnez I/ILS.

- c) Prenez contact avec la tour et demandez l'autorisation d'atterrissage.

d) La tour vous donnera alors la fréquence de l'ILS :

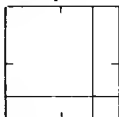
entrez-la à la place de la fréquence balise.

Lorsque l'ILS est activé, si vous vous trouvez à moins de 25 km de la base, votre avion apparaît sur l'écran gauche, radar d'atterrissage; la piste étant les deux points centraux. (échelle : 1 pixel = 1 km).

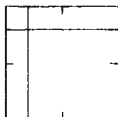
Si, en plus, la fréquence ILS est affichée, l'écran droit vous donne votre position p/r à l'axe de la piste et p/r à la pente idéale de descente.

e) Il est essentiel de vous aligner et lorsque vous êtes aligné de conserver le cap de la piste (BA 83 : 270; BA 46 : 090). (Le calculateur de bord corrigera automatiquement les déviations latérales sauf si vous inclinez l'avion).

Exemples :



vous êtes trop
haut et trop
à gauche



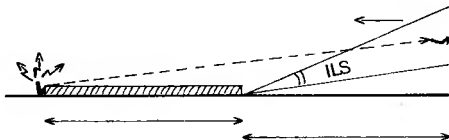
vous êtes trop bas
et trop
à droite



parfait

La correction se fait toujours du côté des aiguilles.

f) La pente du faisceau ILS est réglée sur le début de piste alors que la distance balise est réglée sur la fin. Il faut donc retrancher la longueur de la piste (2000 m) à la distance affichée pour connaître la distance p/r entrée de piste.



UNITE D'INSTRUCTION N. 3

Commandes et procédures utilisables lors d'une interception (version 48 k)

3-1 Commandes :

3-1-1 Commande L :

Le leurre est l'un de vos moyens de défense contre les missiles adverses. Vous disposerez de peu de temps lorsqu'un missile est détecté par vos radars de veille. Il peut être nécessaire d'y associer d'autres parades pour augmenter son efficacité. Il est indispensable de réfléchir...

3-1-2 Ecran gauche : radar d'attaque :

Contrairement au radar d'atterrissage, ici le point central représente votre avion.

A vous de déterminer le cap à suivre pour attendre l'ennemi en fonction de vos positions relatives.

3-1-3 Commandes P/Portée :

3 portées possibles pour le radar d'attaque

Fonctionnement :

- 1) entrez "P" - P clignote.
- 2) entrez 1 pour 48 km,
2 pour 96 km,
3 pour 144 km.

Le changement de portée modifie l'échelle du radar :

Portée 1 1 pixel = 2 km,

Portée 2 1 pixel = 4 km,

Portée 3 1 pixel = 6 km.

3-1-4 Commande Tir :

Appuyez sur T jusqu'à ce que les témoins de mise à feu s'allument.

3-1-5 Commande O/objectif :

Lorsque vous sélectionnez A, le calculateur de tir et le radar d'attaque sont activés. Dès que l'objectif entre dans la portée choisie, son altitude, sa vitesse et sa distance sont affichées.

3-1-6 L'écran du calculateur de tir :

Opérationnel quand O/Obj est sur A

Si un ennemi existe, quelle que soit la distance à laquelle il se trouve, le système fait apparaître un point toujours centré.

C'est aussi sur cet écran que sont visualisées les éventuelles destructions.

3-1-7 Commande Ø/INS :

Lorsqu'un ennemi a été détecté par le centre de contrôle, sa position est donnée sur la carte par un point clignotant rouge.

3-2 Procédures particulières :

3-2-1 Après le décollage :

Rappelez la tour pour connaître la fréquence du centre de contrôle.

3-2-2 Liaisons avec la CDC :

• Si un ennemi a été détecté, le CDC vous donnera :

- 1) le cap à suivre pour atteindre l'objectif.
- 2) l'altitude de l'objectif et le T.S.O. (temps sur objectif).

Le T.S.O. représente le temps nécessaire pour atteindre la position actuelle de l'objectif à **votre vitesse actuelle**.

• Il faut attendre l'autorisation de retour du CDC pour terminer votre mission. (vous pouvez toujours vous poser pour refaire le plein.)

3-3 Zone DELTA :

L'analyseur (commande Ø/INS puis A) vous transmet les informations suivantes :

- les altitudes maxi et mini de la zone.
- les distances entre votre position et les bords ouest et est de la zone.
- son cap et sa vitesse de déplacement
- sa force.
- la description de la séquence en cours lorsque vous êtes dans la zone (et s'il se passe effectivement quelque chose).

CARNET DE VOL

Utilisez ces pages pour noter au fur et à mesure de votre progression, des éléments indispensables :

1 - SPECIFICATIONS TECHNIQUES :

1-1 Décollage :

vitesse : _____ Pente de montée : _____

volets : _____ vitesse
ascensionnelle : _____

réacteur : _____ vitesse limite
de roulage : _____
PGD

1-2 Vol :

	vitesse maxi	inclinaison maxi	vitesse décrochage sans volets
à 1000 m			
à 10 000 m			
à 30000m			

vitesse limite de sortie des volets :

consommation en hl/mn

pleine PC :
réacteurs à 9 sans PC :
réacteurs à 5 :

1-3 Atterrissage :

Altitudes idéales à

début de piste + 15 km :	- pente d'approche :
début de piste + 10 km :	- Vz :
début de piste + 5 km :	- Vitesse avant :
début de piste + 1000 m :	toucher des roues

Vitesse de décrochage à moins de 1000 m :

volets 10° :

volets 35° :

volets 60° :

- Chasse :

-altitude idéales de patrouille :

-vitesse idéale de patrouille :

-distance idéale de patrouille p/r base :

Tactiques observées :

3 - Zone DELTA :

conditions de formation :

conditions de pénétration :

altitude moyenne du générateur de zone :

latitude moyenne du générateur de zone :

événements observés : effets -- durée moyenne :

4- Points acquis par mission :

Programme, son et graphisme



© 1984 ERE INFORMATIQUE.

Ce produit est vendu à la condition expresse qu'il ne soit pas copié, joué ou vendu sans l'autorisation écrite de ERE INFORMATIQUE. ERE INFORMATIQUE ne saurait en aucun cas être tenue responsable des dommages moraux ou corporels qui pourraient intervenir suite à l'utilisation de ce programme.

1. Connectez le lecteur de cassette à votre MO 5 comme indiqué dans le manuel d'utilisation.
2. Rembobinez la cassette au début du programme à charger.
3. Tapez l'instruction de chargement indiquée sur l'étiquette de la cassette.
4. Mettez en route le lecteur de cassette.
5. Appuyez sur la touche ENTREE de votre MO 5 et patientez quelques minutes.
6. Si des problèmes survenaient, recommencez l'opération. Les ordres de chargement sont développés à la page 210 de votre manuel.