



Gedachter Verlauf Flight-Training 1st GW 14.08.2018



Schwerpunkte

1. Waffeneinsatz (Wdhlg.)

- Einsatz GBU-54/B: 2x GPS gegen stationäre Ziele, 2x Laser gegen mobile Ziele, dabei: Eingabe Laser-Code

2. Navigation/Standards

- Abflugkoordination KUNSAN - Ground/Tower/SID
- Pattern Anflug* auf CHONGWOON AB gem. Hilfestellung „Pattern NAV“ by Sparrow (ANNEX)
- Pattern Anflug* auf YECHON AB (026X) gem. Hilfestellung „Pattern TACAN“ by Sparrow,
- ILS-Anflug* auf TAEGU AB

*kein T&G, „low pass“. Ziel, den KI-Tower möglichst außen vor zu lassen!

3. Basics

- Formationen: SP s. Anlage, dabei Einsatz AA-TACAN
- ggf. AAR

4. Emergencys

- Inflight-Engine Restart
- Anflug KUNSAN AB nach Ausfall der Funkanlage. Stichwort: Backup-Radio

Roster

- Flight1: Dro16, Yankee
- Flight2: Paladin, Anvil
- Flight3: Frosty, Bluebird
- Flight4: Cupra, TheWitch
- Flight5: Ice, Toschi
- Flight6: **Opasi, Slick**

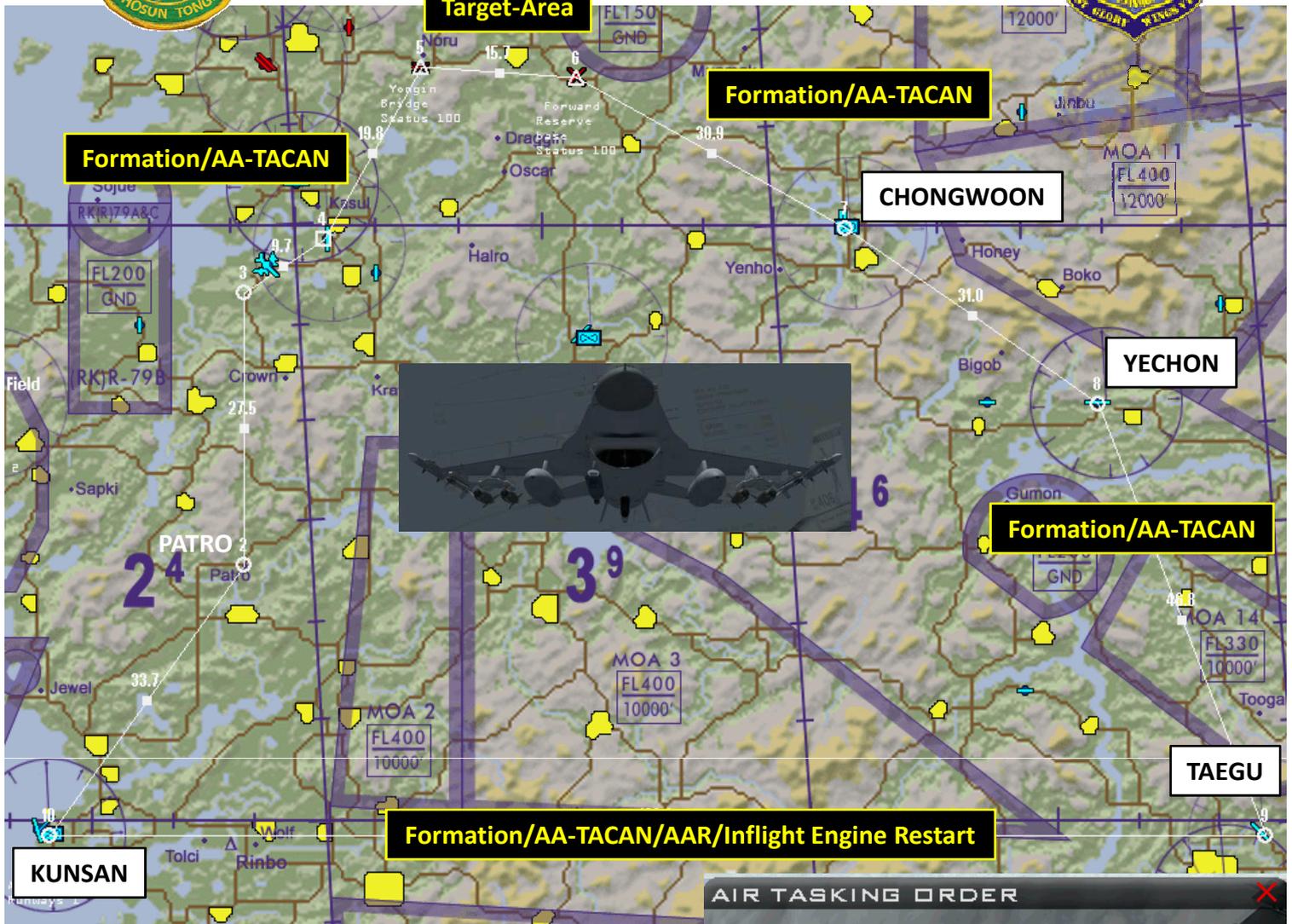
ATC by LtCol Caruso**



**Mit Ausnahme der Base KUNSAN (Channel 16/17) werden die anzufliegenden Plätze (CHONGWOON, YECHON und TAEGU) über die entsprechende Platzfrequenz gerufen. Frequenzmanagement ist angesagt!



Flightpath



T/O KUNSAN AB: 1840LT
 ARR KUNSAN AB: 2000LT
 Alternate: SEOSAN

Sunset: 1920LT, Aviation Night +30 min

Weather-Forecast

Westküste und Target-Area melden „sunny“.
 Nur im äußersten Südosten, hier auf Höhe TEAGU, sind
 Witterungsbedingungen mit „RED“ (inclement) gemeldet.

Wind aus Norden mit 5-10 kts, im Schlechtwettergebiet
 auffrischend mit 15-20 kts.!

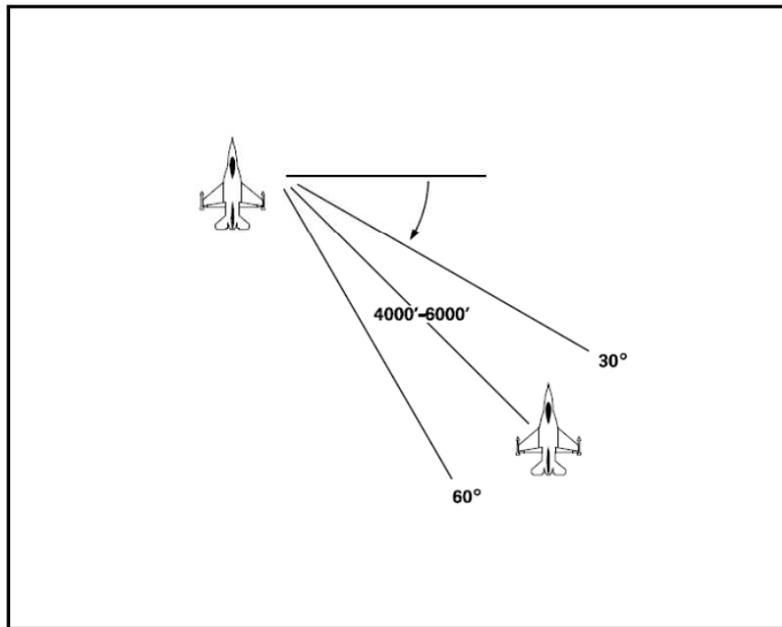
AIR TASKING ORDER			
USA			
Airstrike			
6.	PKG 1031 - STRIKE	TOT 18:01	
	STRIKE Python1	T/O 17:31	
	2 F-16CM-42	"1027th Fighter Squadron"	
	Kunsan Airbase		
1.	PKG 495B - STRIKE	TOT 18:52	
	STRIKE Cowboy1	T/O 18:40	
	2 F-16CM-42	"1027th Fighter Squadron"	
	Kunsan Airbase		
2.	STRIKE Falcon1	T/O 18:41	
	2 F-16CM-42	"1027th Fighter Squadron"	
	Kunsan Airbase		
3.	STRIKE Fury1	T/O 18:41	
	2 F-16CM-42	"1027th Fighter Squadron"	
	Kunsan Airbase		
4.	STRIKE Lobol	T/O 18:41	
	4 F-16CM-42	"1027th Fighter Squadron"	
	Kunsan Airbase		
5.	STRIKE Panther1	T/O 18:41	
	4 F-16CM-42	"1027th Fighter Squadron"	
	Kunsan Airbase		

Loadout	INV	QTY	LOAD TRP	LOAD HTS	
AIM-120C	HIGH	2			
AIM-9M	HIGH	2			
GBU-54/B	HIGH	4			
370 Gal Tank	HIGH	2			
AN/ALQ-184	HIGH	1			

Clean Wt :	19000
Munitions :	7449
Fuel :	12194
Gross Wt :	38643
Max Wt :	48000
Drag Factor :	200.0
Max G Limit :	5.5
Min G Limit :	-2.0
MAX KIAS :	550
MAX Mach :	0.95
Load CAT :	III
LCR Laser Code :	1000

2.2.1 Wedge Formation / Fighting Wing

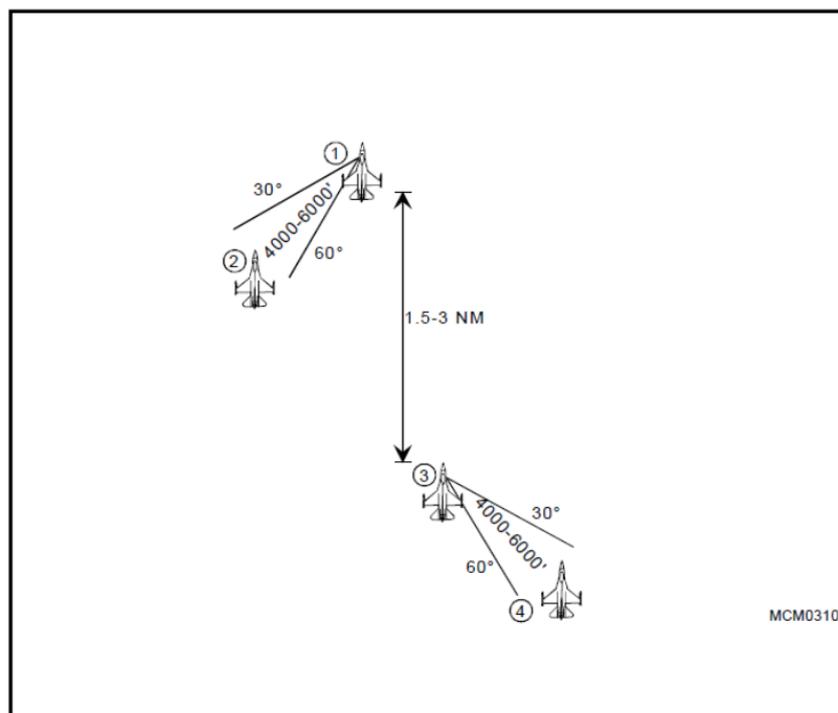
Beim **Wedge** fliegt man im 30-60° Grad Winkel hinter seinem Lead (Lead liegt zwischen Eyebrowlights und Throttle/ Stick), und auch mit einem Abstand von mehr als einer halben Meile.



Der Close Wedge LEFT (Abstand maximal 0.5NM=3000ft) ist Staffelstandard im Navigationsflug.

Ab Fence In sollten die Abstände aufgeweitet werden auf ca. 1NM = 6000ft.

Im 4-ship gelten ähnliche Bedingungen für die Wingmen, nur dass sie jeweils auf der anderen Seite wie der korrespondierende Wingman fliegen. Befindet sich die zwei links, fliegt die vier rechts und umgekehrt. Der Winglead fliegt selbst keinen Wedge, sondern einen leicht nach außen versetzten Trail. Die Abstände sollten alle bei 3000ft, also 0.5NM liegen, wobei tendenziell mehr Abstand zwischen der 1 und der 3 vorhanden sein sollte.



Hier gezeigt ist der Wedge right, auch Finger Four genannt, da die Position der einzelnen Flugzeuge in etwa den Fingerspitzen der rechten Hand entsprechen. Natürlich kann man dies auch spiegelverkehrt fliegen, allerdings ist die obig abgebildete Variante der Standard im 4-ship bei den 1st GloryWings.

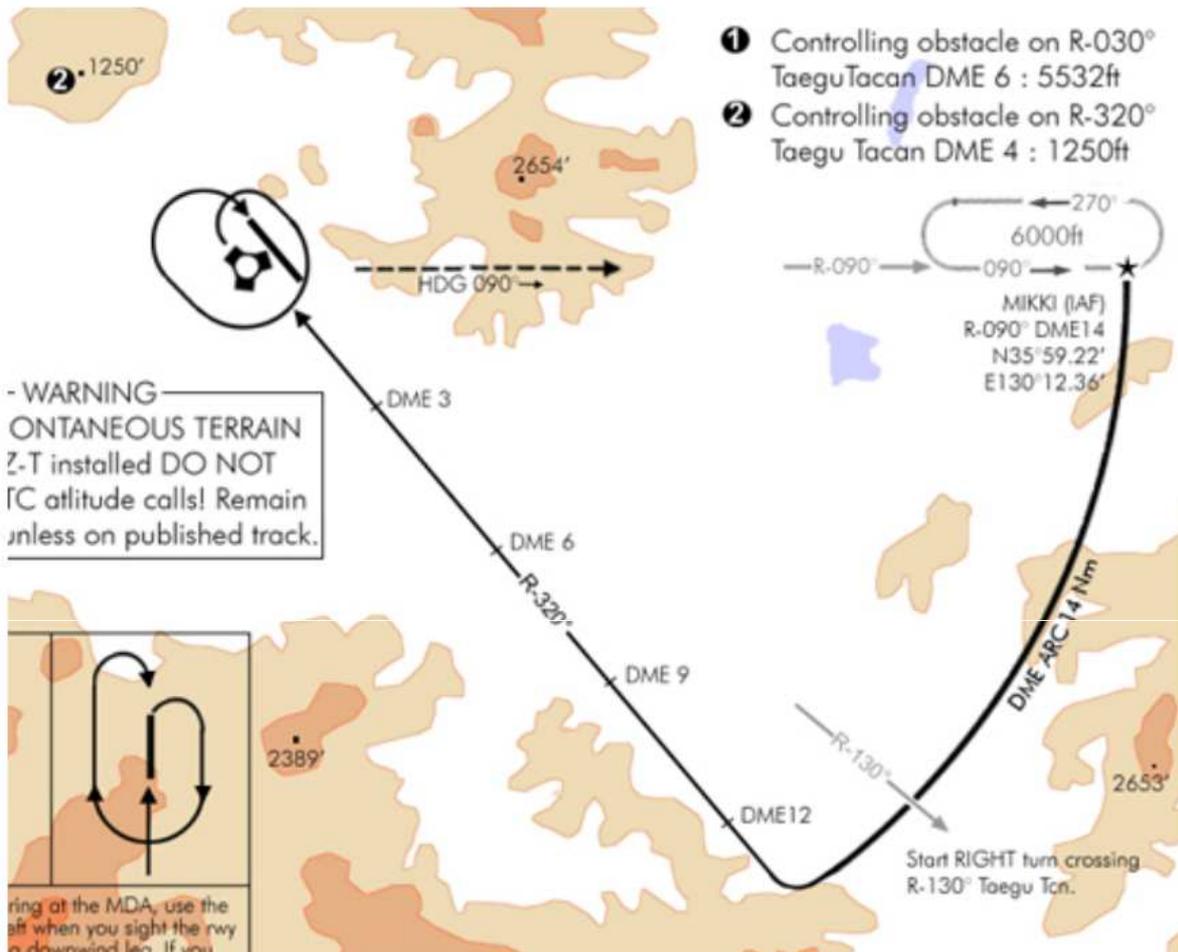
ILS RWY 32

Date: 13 Aug 2014

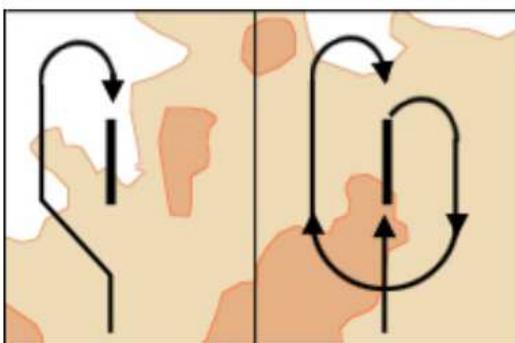
TACAN: 125X	TWR: 365.0/126.2	ILS: 108.7	ILS DH: 553' (200' AGL)	LOC: 320°	GPS: N35°57.999' E129°55.962'	ELEV: 353'	
MISSED APPROACH: Climb on runway heading to DME 2, then climbing LEFT turn to 6000ft heading 090° to intercept R-090° outbound TAG tacan. Hold as published at MIKKI DME 14.						ALSF-1 PAPI	

3.5. Circle to land

On some airbases, the approach track on one runway can't be flown because of elevated terrain or other restricted airspace. In the Falcon charts, it is the case with Taegu which is surrounded by high mountains and the glideslope to runway 14 would be too steep to ensure flight safety.



The difficult part of the approach is the non precision final approach that is done visually. Basically, you need to fly the ILS 32 approach, get the airport in sight above the minima and circle the airport at slow speed and remaining at or above the decision height to get on the opposed runway heading. You cannot leave the decision height as long as an unobstructed descent to the runway is possible. In the Taegu example above, there are



mountainous terrains all around the airport so it is critical that you stay very close to the airport while performing the circle to land. On many occasion a pilot thought he was safe because he had the runway lights in sight but couldn't see the mountain he crashed into. You don't have necessarily to wait for the minima to fly the circle. You can do it as soon as you have acquired the runway visually for good. The sooner you have it in sight, the easier the circle will be because you can then enter the downwind leg earlier (the drawing on the left

on the above picture). If you get a late visual you will need to fly the pattern on the right, which is longer and more difficult.

Traffic Pattern Entry ... allgemein

Hier ein paar grundsätzliche Überlegungen zum TP entry an einem Platz der KEIN speziell veröffentlichtes VISUAL hat:

- 1) TP Höhe + 1500 ft AGL - aufgerundet auf den nächsten 100-er => geflogen in lokalem QNH !!! (also MSL)
- 2) normale Platzrunde ist LEFT HAND PATTERN (d.h. immer LINKE KURVEN um vom downwind ins base und vom base aufs final zu kommen)
- 3) normaler Abstand vom downwind zur Landebahn ist ca 1,25 bis max 2 NM
- 4) normaler Einflug in das downwind ist auf einem 45 Grad Winkel
- 5) im pattern fliegende LFZ haben grundsätzlich Vorrang vor neu Einfliegenden (d.h. man muss SCHAUEN/HOEREN wo die Anderen sind und sich entsprechend EINREIHEN !!)

WIE KOMME ICH NUN IN DEN 45 Grad EINFLUGSWINKEL

Bild 1

Ausgangslage... irgendwo da draussen Heading 330 Kurs steht noch auf 040

Ich hole die Info über den Platz / QNH und Landerichtung ein

Der Schalter steht auf NAV - wenn ein Wegpunkt über dem Platz ist

Der Schalter steht auf TAC - wenn ich ein Tacan am Platz habe und keinen Wegpunkt gesetzt habe...

Bild 2

Ich höre: RWY in use ist 01

Ich drehe am CRS selector diesen Kurs ein (hellblau)

Bild 3

Ich stelle fest WO ICH BIN - und WO WILL ICH HIN....

Ich bin am Ende des aktiven Pointers (gelb)

Ich will zum Punkt/Tacan (hellblau)

ich hoffe jeder sieht, dass ich noch 19 NM weg bin

Bild 4

Ich drehe in Richtung Platz (Kurs 240 = hellblau)

Bild 5

Der CDI (Hellblau umrandet) zeigt mir die RWY, der CRS Pfeil (Gelb) zeigt mir die Landerichtung

Bild 6a

ein RIGHT HAND PATTERN (hier gelb) ist hier einfach einzudenken....

ich komme vom ENDE des aktiven pointers - fliege schon genau im 45 Grad Winkel in das downwind und muss dann einen RECHTS TURN machen um von dort aus ins base und aufs final zu kommen

Bild 6b

Ein LEFT HAND PATTERN kann ich von dieser Position (Ende des aktiven Pointers = magenta Kreis) nur erreichen, wenn ich UEBER DEN PLATZ fliege und dann in einer RECHTSSCHLEIFE in den 45 Grad Einflug eindrehe (Magenta gestrichelter Flugweg)
Der ROT UMRANDETE FLUGWEG muss dabei mindestens 500 ft UEBER DER PLATZHOEHE sein - der Sinkflug auf Platzhoehe findet NACH UEBERFLUG ausserhalb des patterns statt

Bild 7

ideal waere, wenn jeder sich in Gedanken DIESES BILD machen koennte

(magenta = right pattern, rot = left pattern, gruen = Flugweg ueber den Platz hinweg ...)

Man nennt das auch "raemliches Vorstellungsvermoegen" und das ist nicht einfach zu erlernen - UEBEN, UEBEN, UEBEN

