



# Gedachter Verlauf Flight-Training 1st GW 21.08.2018



## 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 (ANNEX1)
- 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

### 5. Einsatz: Heater gegen „rote Striker“! (N)

- Flight1: Dro16, Bluebird Roster
- Flight2: Keule, Caesar
- Flight3: Paladin, **Opasi, Slick**
- Flight4: TheWitch, Ghostrider
- Flight5: Sparrow, Toschi

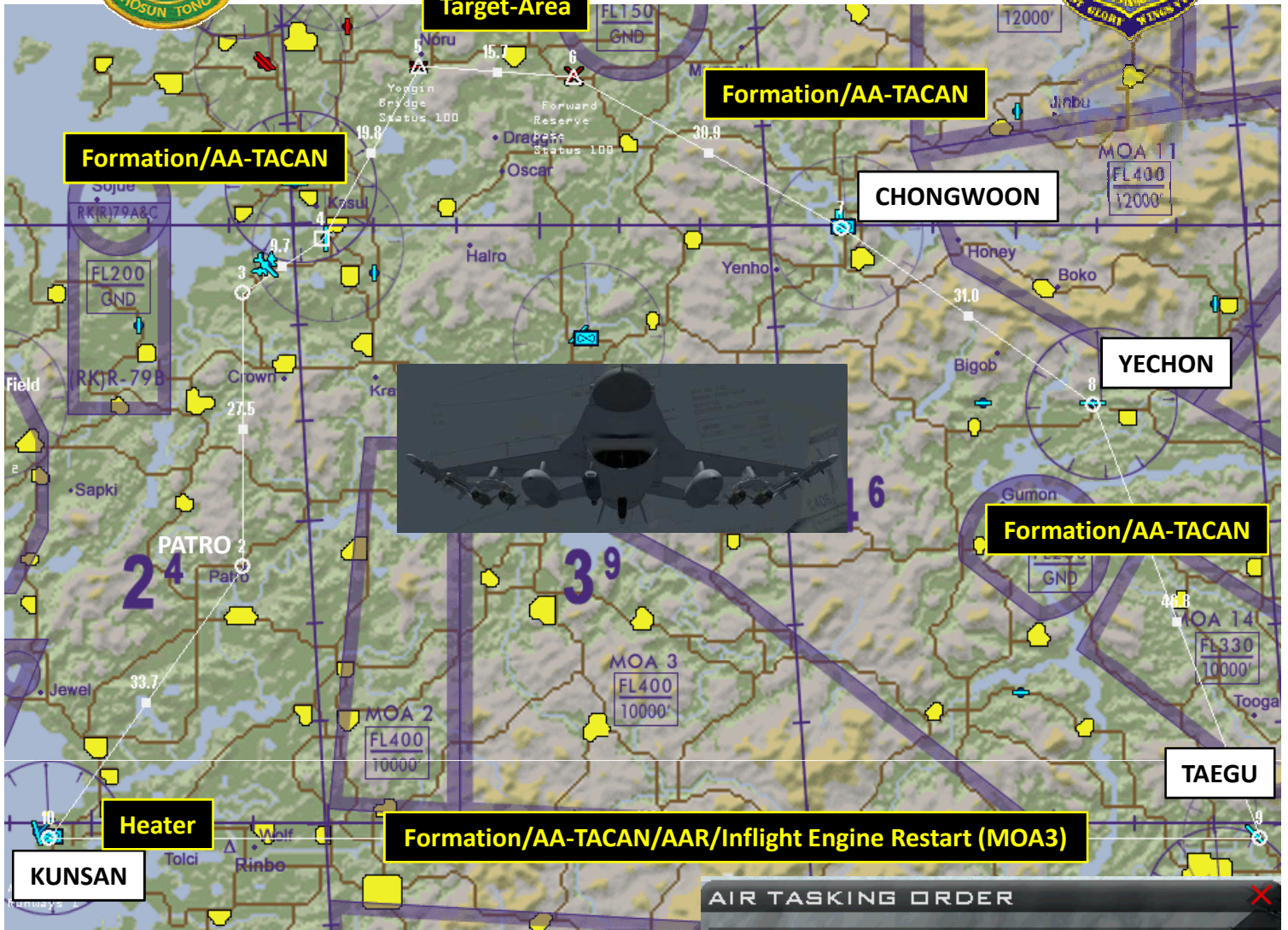


ATC by Maj Ziri\*\*

\*\*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.  
**Bedeutet: Instrument Meteorological Conditions (IMC)**

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

### AIR TASKING ORDER

- USA
  - Airstrike
    - PKG 1031 - STRIKE TOT 18:01
      - 6. STRIKE Python1 T/O 17:31
        - 2 F-16CM-42 "1027th Fighter Squadron"
        - Kunsan Airbase
    - PKG 4958 - STRIKE TOT 18:52
      - 1. 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 Lobol1 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		

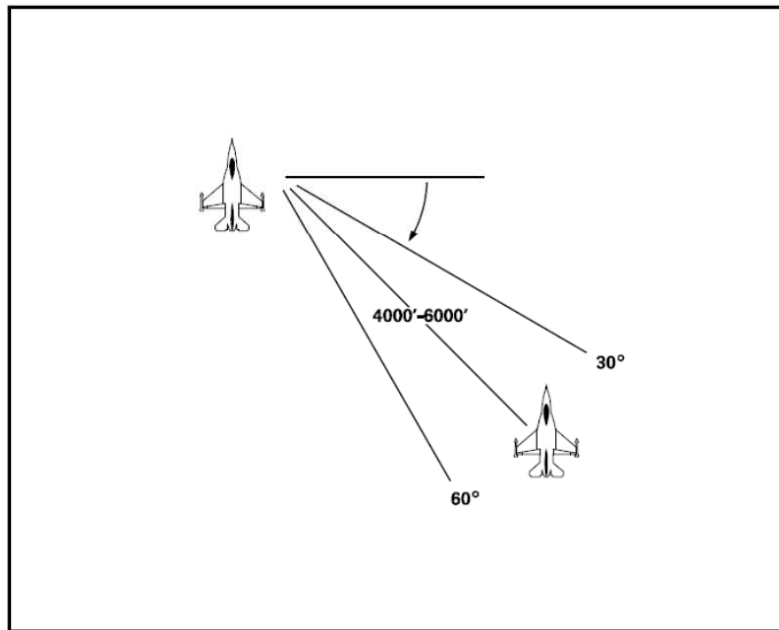
Clean Wt : 19000  
 Munitions : 7449  
 Fuel : 12194  
 Gross Wt : 38643  
 Max Wt : 48000  
 Drag Factor : 200.0  
 Max G Limit : 5.5  
 Min G Limit : -2.0  
 MAX KIAS : 550  
 MAX Mach : 0.95  
 Load CAT : III  
 LCP Laser Code : 0000

**Achtung!**  
 Restart des „General Electric F110  
 Mantelstromtriebwerk“ nur in der  
 Nähe einer Base/Airstrip!

„Dead Stick Landing“

### 2.2.1 Wedge Formation / Fighting Wing

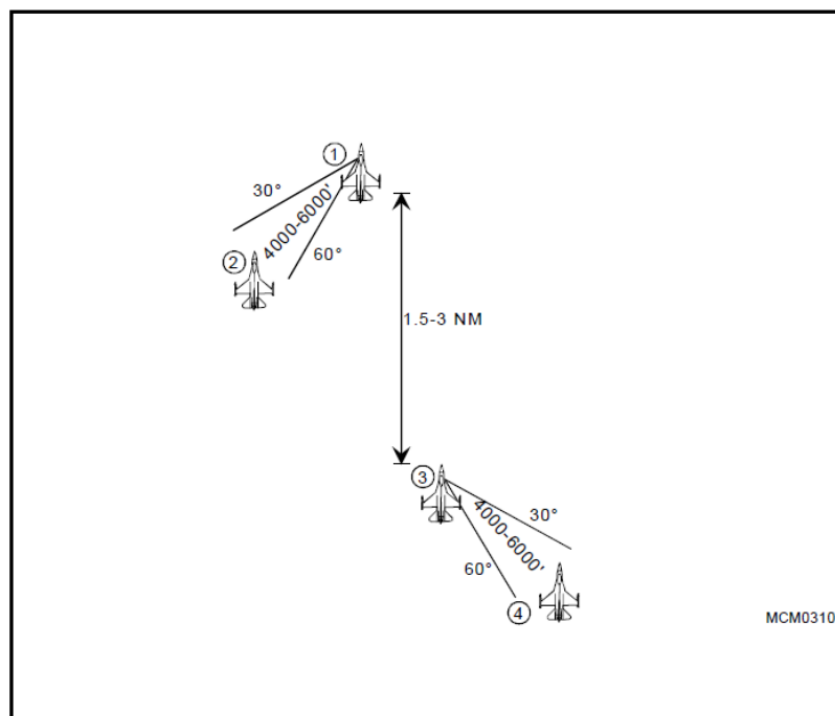
Beim **Wedge** fliegt man im 30-60° Grad Winkel hinter seinem Lead (Lead liegt zwischen Eyebrowlights und Throttle/ Stick), und auch mit einem Abstand von mehr als einer halben Meile.



**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 1<sup>st</sup> GloryWings.

ILS RWY 32

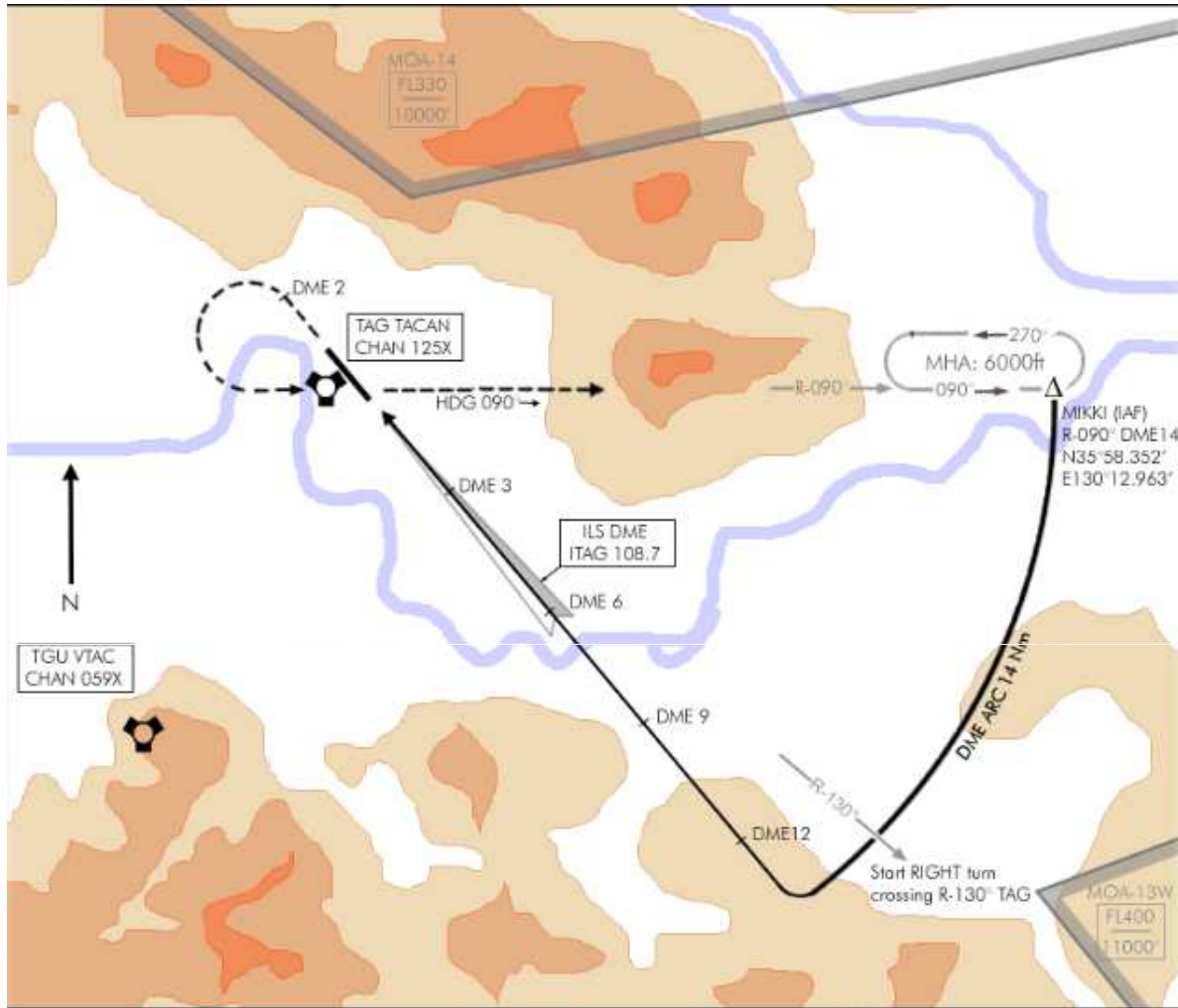
Date: 13 Aug 2014

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	

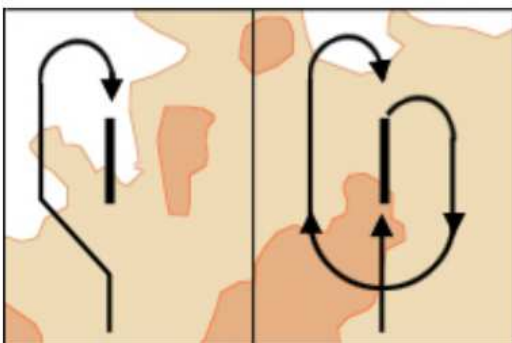
### 3.5. Circle to land

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.

(N)



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)

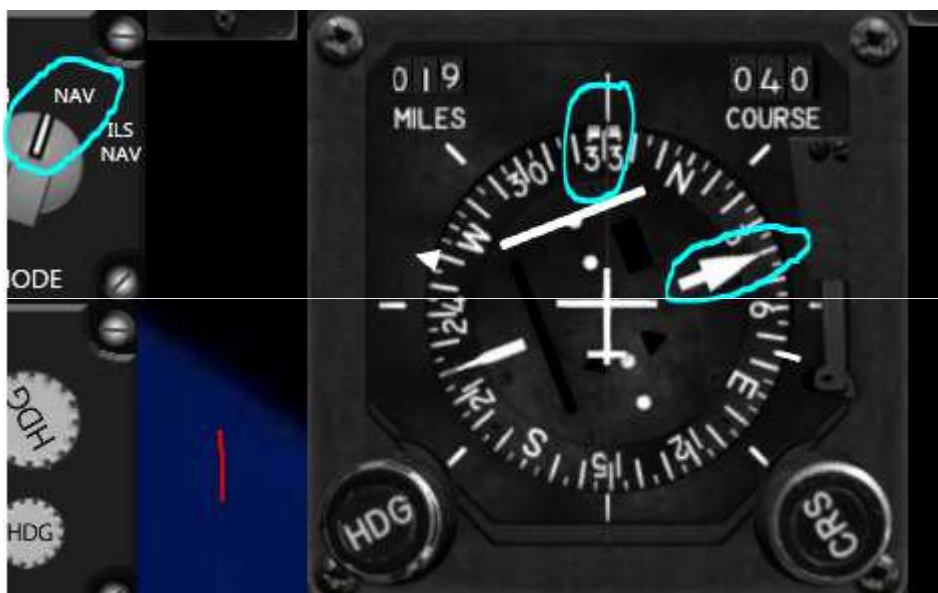
Der ROT UMRANDETE FLUGWEG muss dabei mindestens 500 ft UEBER DER PLATZHOEHE sein - der Sinkflug auf Platzhoehe findet NACH UEBERFLUG ausserhalb des patterns statt

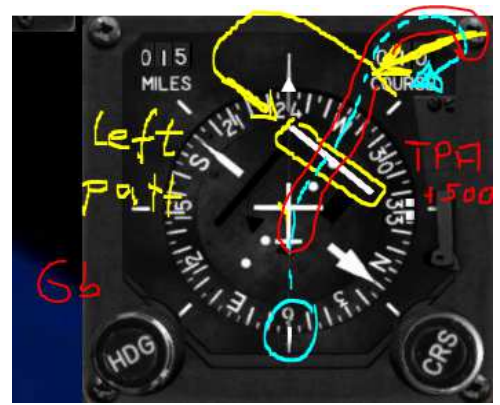
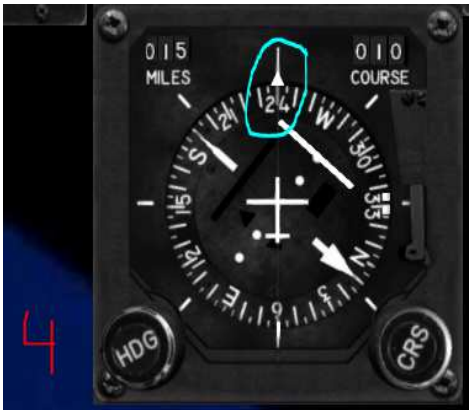
Bild 7

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







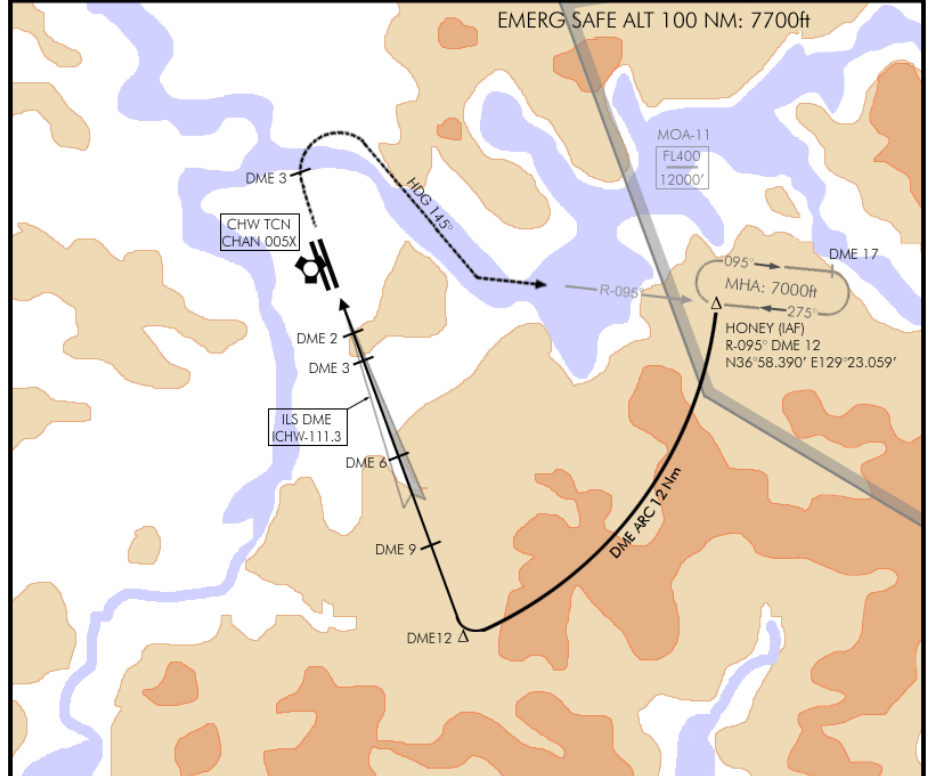
# CHOONGWON (WP7)

„Pattern“

## ILS RWY 34R

Date: 24 July 2014

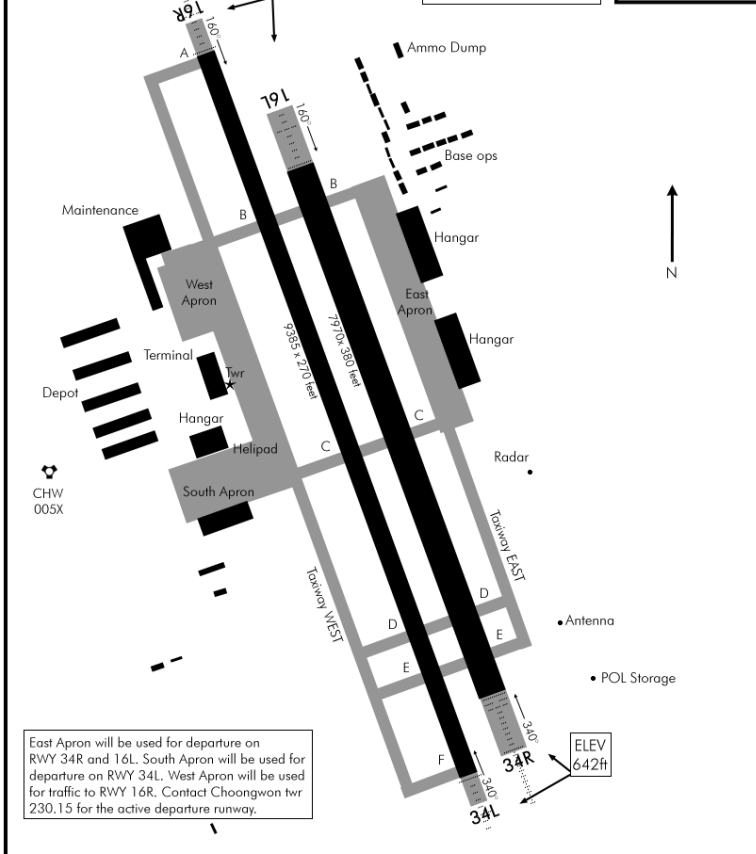
TACAN: 005X	TWR: 230.15/126.2	ILS: 111.3	ILS DA(H): 842' (200')	LOC: 340°	GPS: N36°59.565' E129°08.769'	ELEV: 642'	
MISSED APPROACH: Climb straight ahead until DME 3, then RIGHT climbing turn heading 145° to intercept R-095° outbound to HONEY Fix at DME 12. Hold as published at 7000.						ALSF-1 PAPI PAPI	



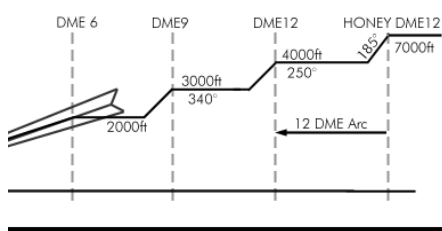
## AIRPORT DIAGRAM

Date: 24 July 2014

TACAN: 005X	TWR: 230.15/126.2	TRANS LEVEL: FL140	TRANS ALT: 14000ft	GPS: N36°59.565' E129°08.769'	ELEV: 642'	
Note: Contact tower to activate RL, REIL, ALS & PAPI.						



: FL 140 - Transition Altitude : 14000ft



### MINIMA:

ILS: 842'(200'AGL)* Vis: 200-800m
LOC: 1142'(500' AGL)** Vis: 300-1600m
Circling: 1342'(700'AGL) Vis: 600-2000m

\*When ALS inop, increase vis to 1200m  
\*\*When ALS inop, increase vis to 2000m

© COMBATSIM CHECKLISTS 2014

NOT FOR REAL NAVIGATION - FALCON 4 BMS ONLY

## AIRPORT DIAGRAM

© COMBATSIM CHECKLISTS 2014

NOT FOR REAL NAVIGATION - FALCON 4 BMS ONLY





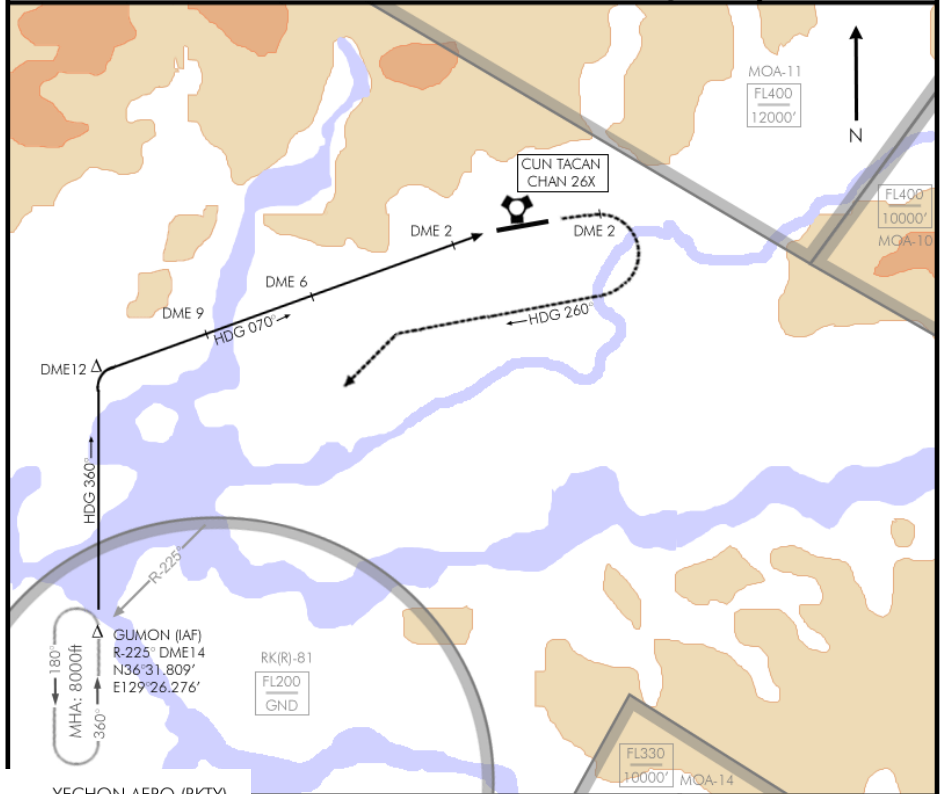
TCN RWY 08

Date: 14 Aug 2014

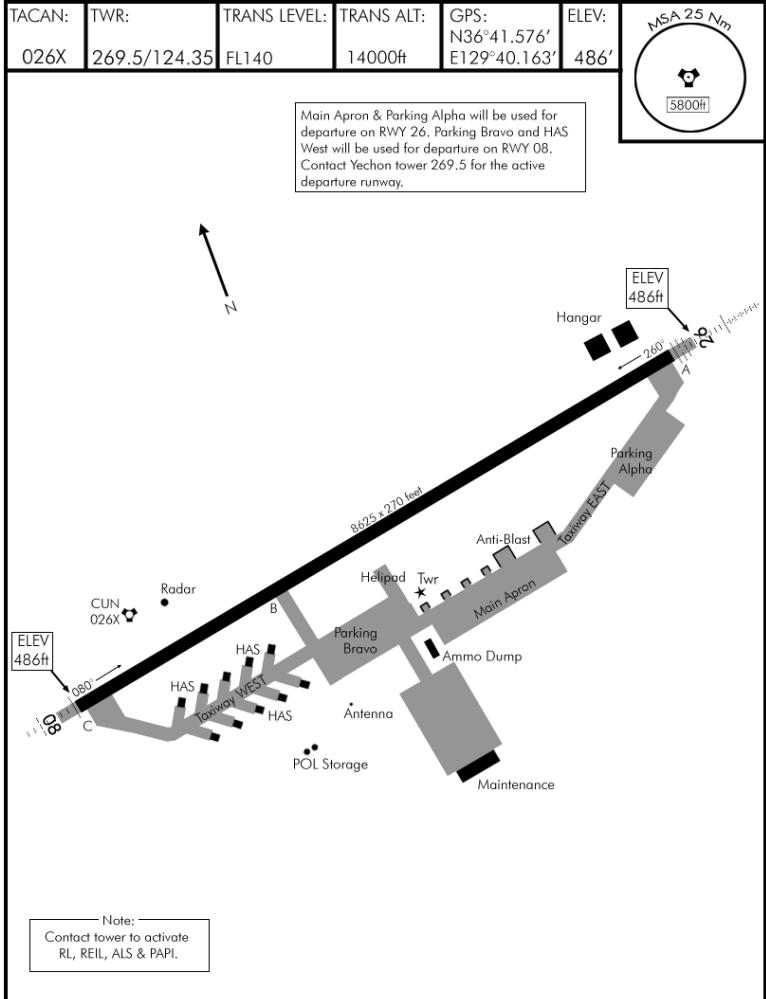
TACAN: 026X	TWR: 269.5/124.35	TCN RAD: 070°	TACAN DA(H): 986' (500' AGL)	GPS: N36°41.576' E129°40.163'	ELEV: 486'	
MISSED APPROACH: Climb on runway heading to DME 2, then climbing RIGHT turn to 8000ft heading 260° to intercept R-225° outbound Yechon tacan. Hold as published at GUMON DME 14.					MALSR PAPI	

YECHON Air Base  
(TACAN-Navigation)

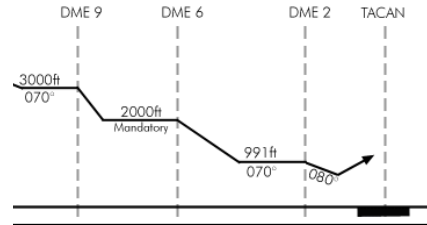
„Pattern“



AIRPORT DIAGRAM  
KOREAN NAVIGATION VOLUME  
Date: 14 Aug 2014  
YECHON AERO (RKTY)  
SOUTH KOREA



el : FL 140 - Transition Altitude : 14000ft



<b>MINIMA:</b>	
TACAN: 986'(500'AGL)*	Vis: 300-1600m
Circling: 1136'(650'AGL)**	Vis: 600-2000m
*When ALS inop, increase vis to 1200m	
**When ALS inop, increase vis to 2400m	

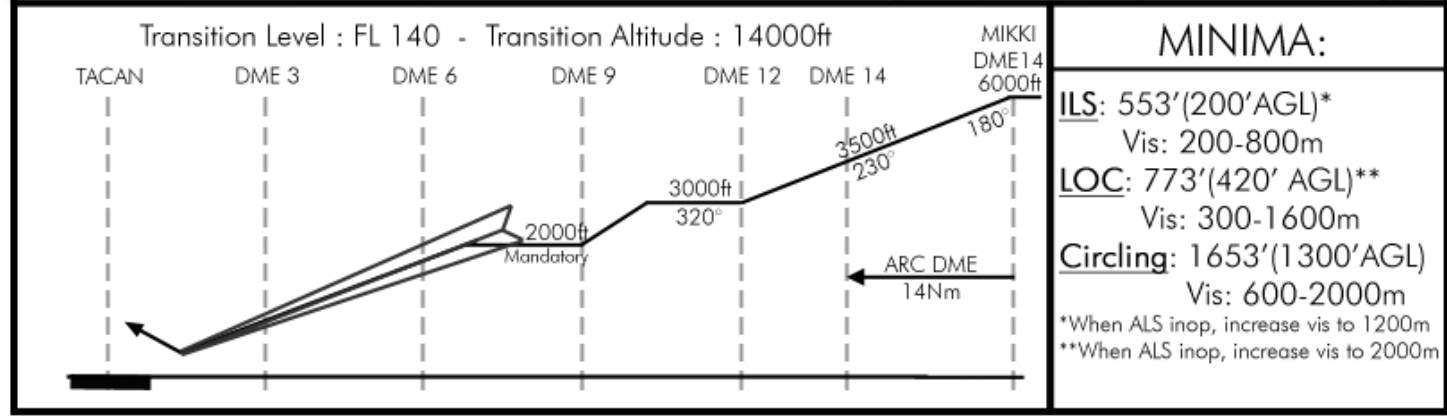
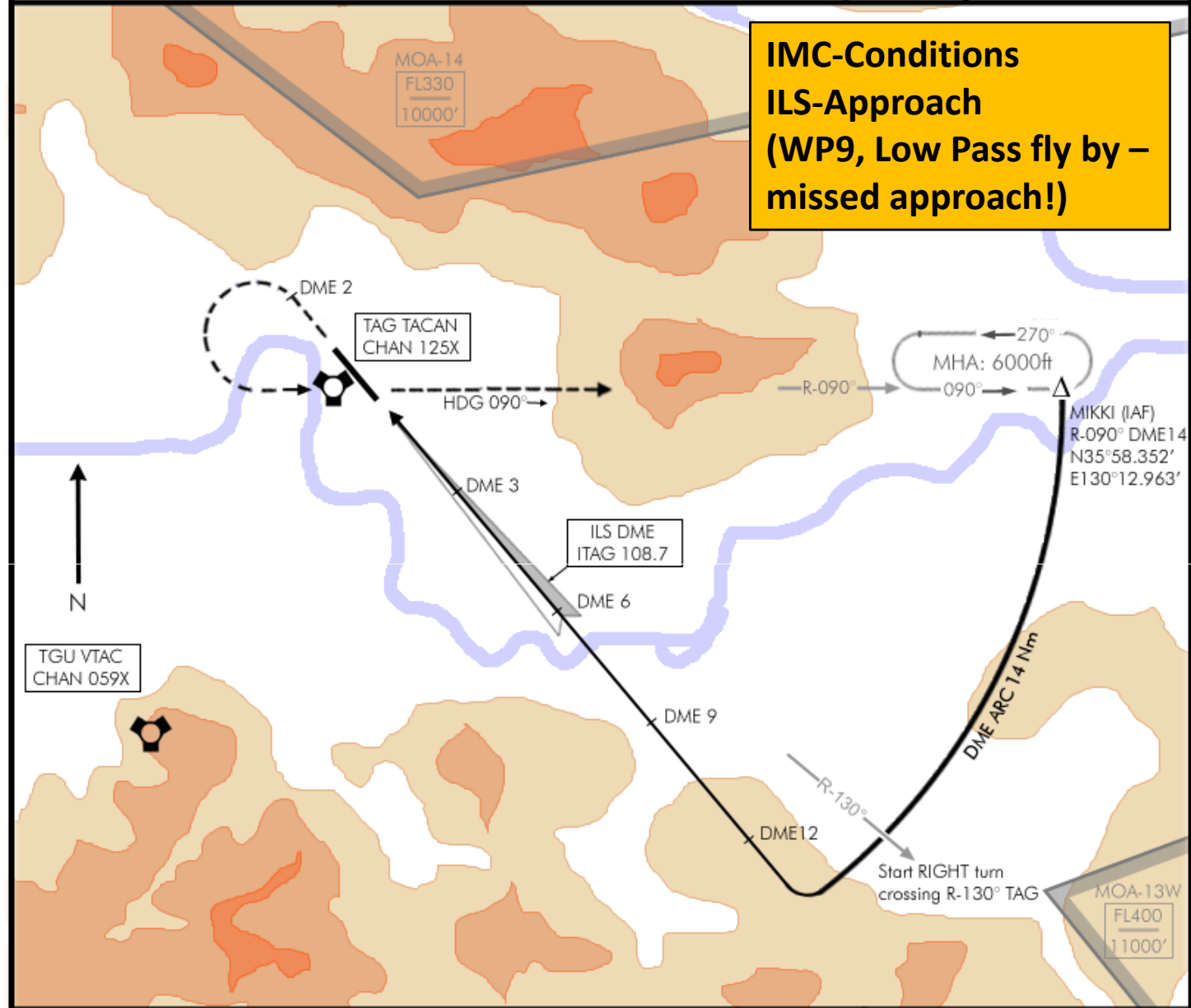
© COMBATSIM CHECKLISTS 2014

- FALCON 4 BMS ONLY

ILS RWY 32

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 	

**IMC-Conditions  
ILS-Approach  
(WP9, Low Pass fly by –  
missed approach!)**



# CHOSUN TONGIL

## Flight-Training 21. August 2018

COM-DATA - ROSTER

BENCHMARK SIMS



Flight Package: <b>4958 Strike</b>	VHF (Default)	IDM	TACAN	ROSTER
Cowboy1 (Strike1): 1840LT	1	XMT1	12Y	Dro16, Bluebird
Falcon1 (Strike1): <b>shortly thereafter</b>	2	XMT2	13Y	Keule, Caesar
Fury1 (Strike 3): "	3	XMT3	14Y	Paladin, <b>Opasi, Slick</b>
Lobo1 (Strike 4): "	4	XMT4	15Y	TheWitch, Ghost rider
Panther1 (Strike 5): "	5	XMT5	16Y	Sparrow, Toschi
	UHF	Rwy.	TACAN	Data Cartridge
KUNSAN (DEP/ARR)	KI = 292.30 Ground = 318.10 Tower = 359.30	18/36	075X 140 nm	15 16 17
CHOONGWON	230.15	16/34 R/L	005X 70 nm	18
YECHON	269.50	08/26	026X 100 nm	19
TAEGU	365.00	14/32	125X 35 nm	20
SEOSAN (ALTERNATE)	353.10	02/20 R/L	052X 50 nm	-
KUNSAN Ground (DEP/ARR) KUNSAN Tower AWACS („Skywalker“)	16 17 6 (Default)	-	-	by Capt Frosty by Maj Ziri by Maj Ziri
CHOONGWON Tower	-	-	-	by Maj Ziri
YECHON Tower	-	-	-	by Capt Frosty
TEAGU Tower	-	-	-	by Maj Ziri
Troubleshooter	-	-	-	by Maj Sparrow