

Trapped ...

"Evacuate 400 "White Helmets" from BUKHAN!"

OP

-M_SSI_G-

-T_PE-



Flight-Training 1st Glory Wings 2018 – 10 – 16

- Preliminary „Missing Type“ – part IV -

BENCHMARK SIMS



TARCAP
FALCON BMS 4.33



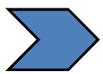
INFANTRY
JTAC
MISSION
SET UP



Preliminary „Missing Type“ part III – 16.10.2018

TARCAP

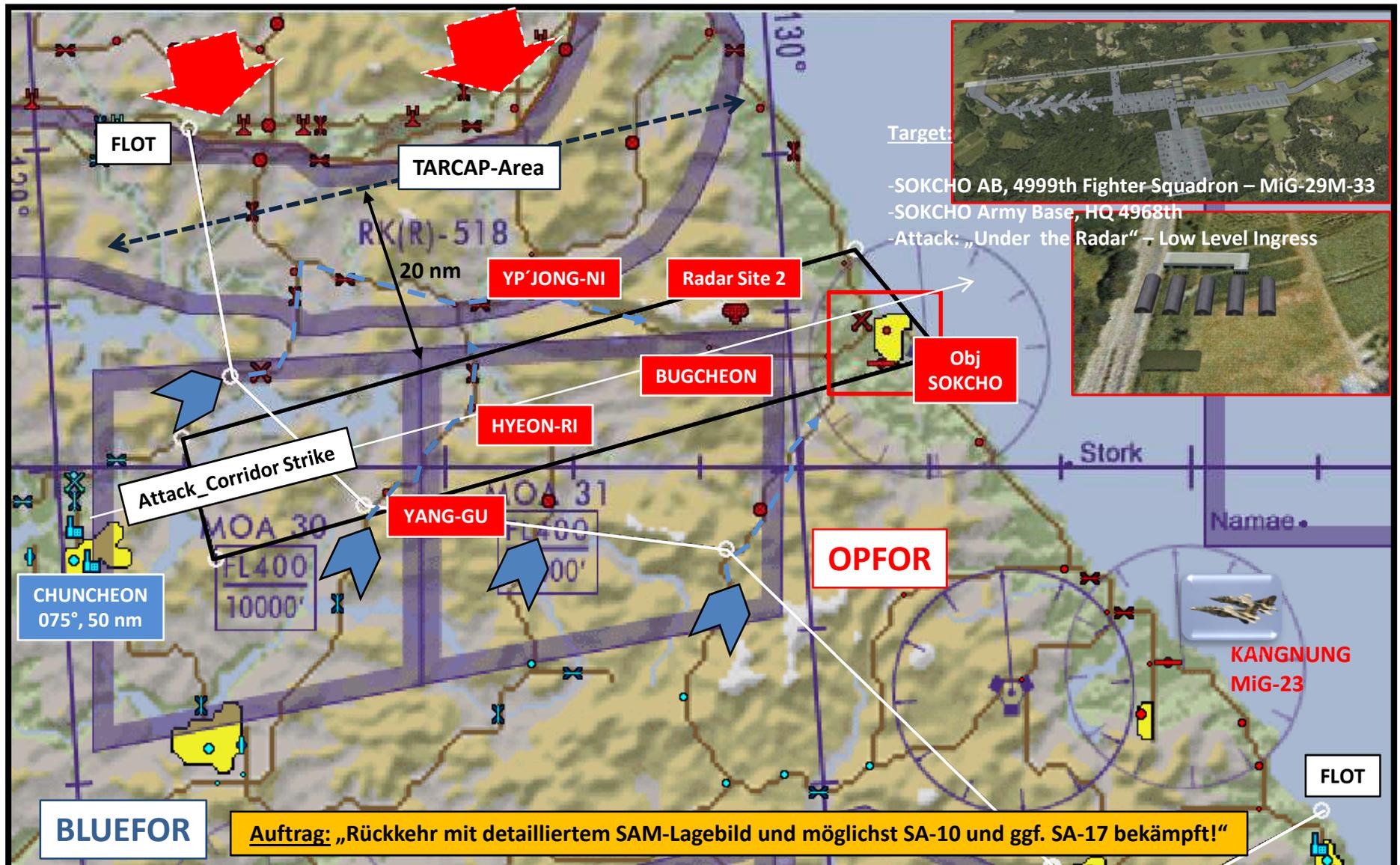
„Kämpft den Einsatzraum SEAD/DEAD frei, verbleibt dann zur Sicherung der Aufklärung nördlich für mind. 25 min! Schwerpunkt der Sicherung gegen KUUM-NI (30 nm N, Su-27) und HYON-NI (40 nm NW, MiG-29S). Ist „Standby“ zur Unterstützung der Teile SEAD gegen SOKCHO AB (MiG-29M-33)!



Blaue Bereitstellungen



Angriffsachse



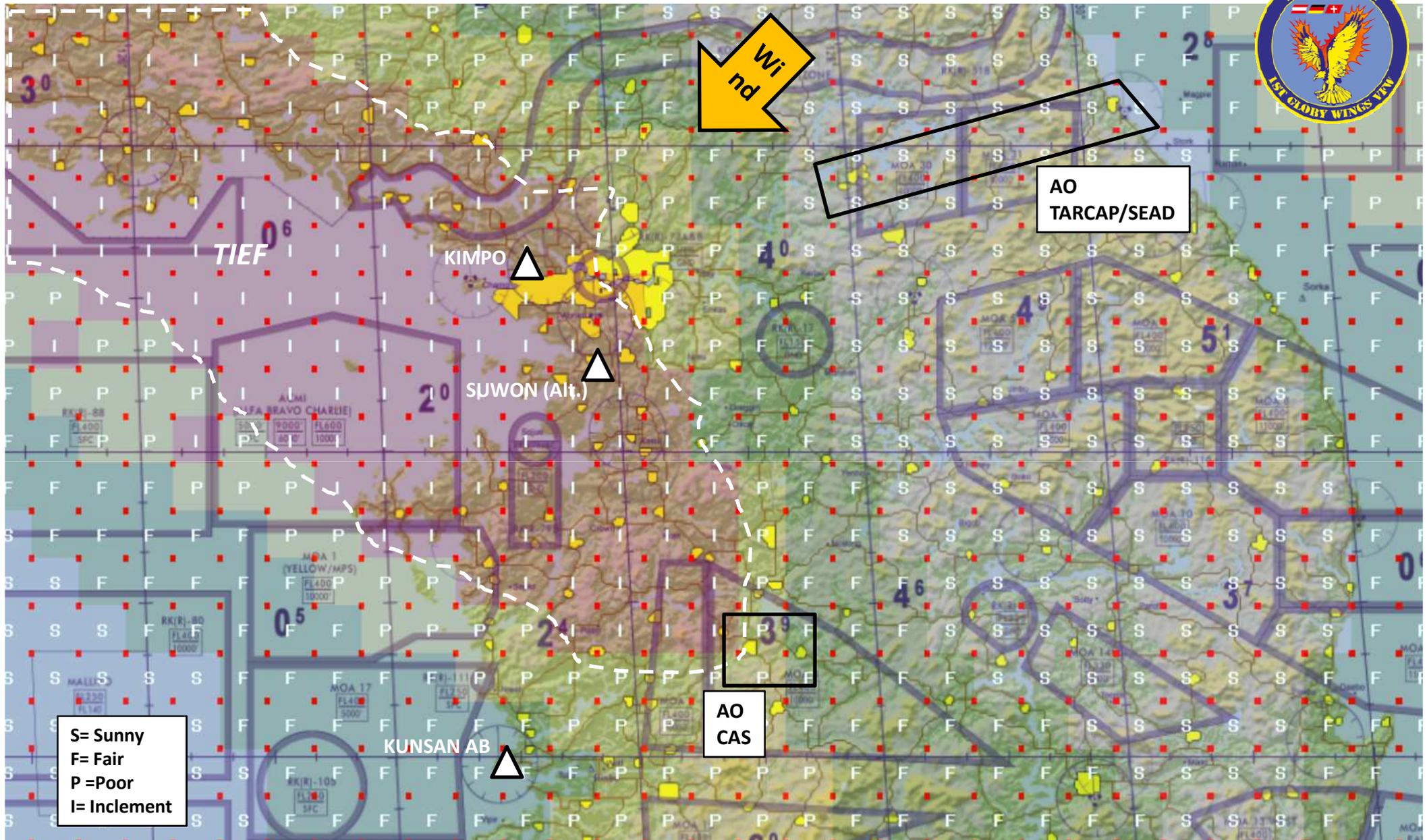
Target:

- SOKCHO AB, 4999th Fighter Squadron – MiG-29M-33
- SOKCHO Army Base, HQ 4968th
- Attack: „Under the Radar“ – Low Level Ingress

Im Zuge der Angriffsvorbereitungen wurden starke BLUEFOR-Kräfte an der FLOT zusammengezogen, Angriffsziel ist die strategisch wichtige Hafenstadt SOKCHO. Der Angriff soll nach intensiver Luftvorbereitung um 1000LT beginnen. Da die SAM-Lage im Angriffskorridor unserer Striker bisher im Status „unknown“ geführt wird, haben Teile der 1st GW den Auftrag zur Erkundung und Bekämpfung.

1. Klären Sie die SAM-Lage im Angriffskorridor und im Bereich des Objektes SOKCHO auf! Ziel: „Kann der Kurs für den Tiefflugangriff eingehalten, oder müssen Feindstellungen ggf. umflogen werden?“
2. Bekämpfen sie weitreichende SAM-Systeme, hier SP „Grumble“, welche sie in ihrem Auftrag gefährden!
3. In 2. Priorität wird der Kampf gegen die System „Gadfly/Grizzly“ geführt! Gibt es SAM-Systeme in der Bewegung? Wenn ja, von – nach, Typ?
4. Klären sie den Zustand der Brücken HYEON-RI und YP'JONG-NI auf? Sind diese für unsere Angriffskräfte passierbar bzw. werden diese gesichert?

Weather-Forecast KIMPO AB, 160500LT Oct 18



Der Großraum SEOUL liegt zurzeit inmitten eines Tiefdruckgebietes (Inclement) mit ergiebigen Regenfällen und „OVC 300 ft“. Der Wind weht kräftig aus/mit 020025KT. Sicht <1000 m - upward, QNH 981 hPa, Colourstate: AMB – TEMPO. Auf dem Weg nach Osten heitert es zunehmend auf, das Zielgebiet wird mit Status „sunny/fair“ gemeldet. MOA3 meldet auflockernd mit teilweise „fair“!

BECMG: Es kündigt sich bereits eine weitere Schlechtwetterfront an. Gegen Mittag sollen erste Ausläufer die Ostküste erreichen und rasch landeinwärts ziehen. Sunrise: 0520LT, Aviation-Day: 0550LT

ROSTER COM-DATA

Flightinfos

TO/ARR: KIMPO AB, erste Teile ab 0530LT

Loadout: Waffenwahl Venus 1 gem. Auswertung Auftrag

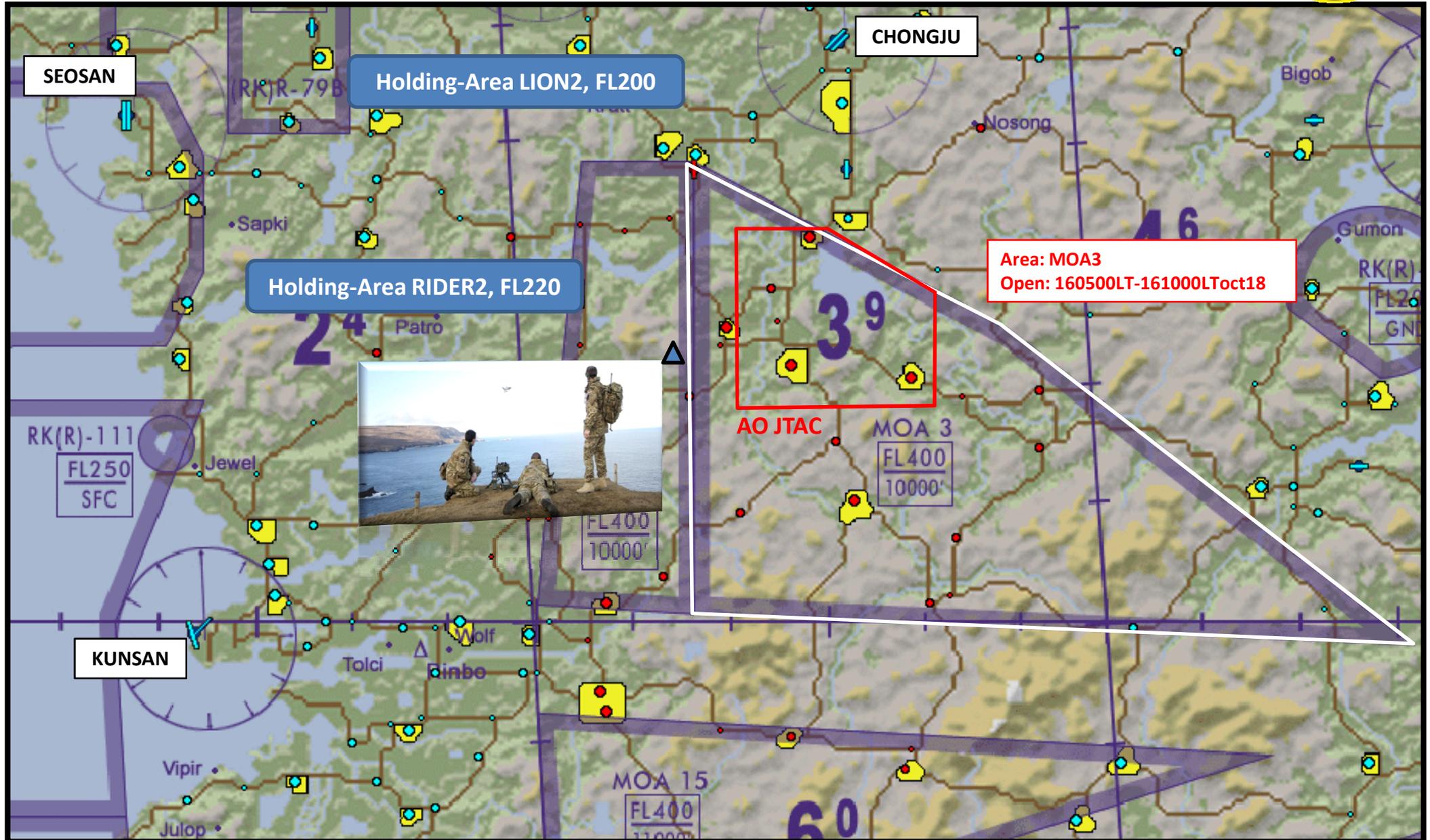
CAS : Schwerpunkt sind Angriffe mittels GBU39/B SDB oder GBU-54B, Heads up: Moving targets?

Teile stellen sich auf einen ILS-Approach ein!

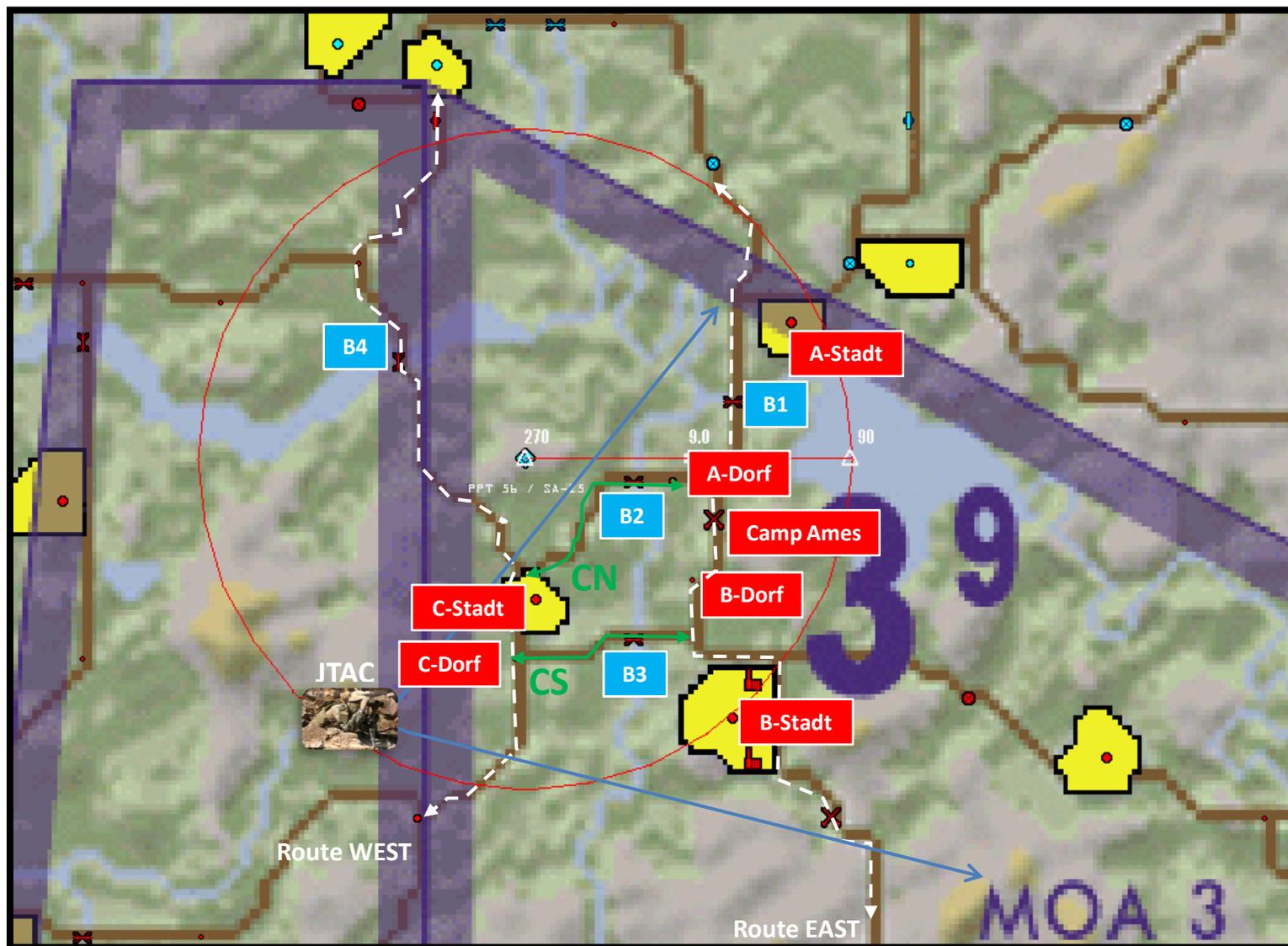


Flight Package: 1027 DEAD	VHF (Default)	IDM	TACAN	ROSTER
Venus1 (SEAD/DEAD):	1	XMT1	12Y	Paladin, Sneakpeek, Ice, Cupra
Tiger1 (TARCAP):	2	XMT2	13Y	Stingray, Frosty, Keule, BadCrow
Rider2 (CAS1):	3	XMT3	14Y	Dro16, Bluebird, TheWitch, Yankee
Lion2 (CAS2):	4	XMT4	15Y	Sparrow, Toschi, Opasi
Ghost2 (ECM – F/A-18G):	5	XMT5	16Y	KI
	UHF	Rwy.	TACAN	Data Cartridge
KIMPO RKSS (DEP/ARR)	KI = 240.90 Ground = 318.10 Tower = 359.30	14/32 L/R	083X 35 nm	15 16 17
SUWON RKSX (ALTERNATE)	366.00	14/32 L/R	022X 70 nm	18
Phoenix (JTAC)	251.20	-	-	19
HOENGSONG (nearest landing field, 50 nm SW of AO)	265.50	02/20	039X n/n	20
KIMPO Ground KIMPO Tower AWACS („Skywalker“)	16 17 6 (Default)	-	-	by Maj Sparrow (out) by LtCol BadCrow (in) n/n

Einsatzraum JTAC



Einsatzraum JTAC
„Geländetaufe“



CN= Connecting North
CS= Connecting South

„Wichtig ist, dass die Piloten die IP's als Wegpunkte abspeichern und nach Verlassen des IP's inbound TGT diese als Steerpoint gesetzt lassen - nur so können sie die Richtung und Entfernung am HSI (Entfernung auch im HUD) ablesen (falls sie keine exakten Koordinaten bekommen sondern eine kurze Lagebeschreibung des TGT's.“

Anmerkung: Gem. Flugplan werden IP WEST und IP SOUTH als Wegpunkte vorgegeben. Ein WP wird zusätzlich als Ziel definiert, dieser kann durch den Piloten jederzeit überschrieben werden.



Teile „ZUS JTAC-CAS“

Lage der BLUEFOR-Kräfte am
230500LToct18

Eigene Kräfte stehen unter
massivem Feinddruck!

Sollte den OPFOR-Kräften der
Durchbruch im Bereich der
Verbindungsstraßen CN und CS
gelingen, droht dem 5002nd HQ-Btl
in C-Stadt die Einkesselung.
Eigene schwache Sicherungskräfte
halten noch die strategisch wichtigen
Brücken B2 und B3.

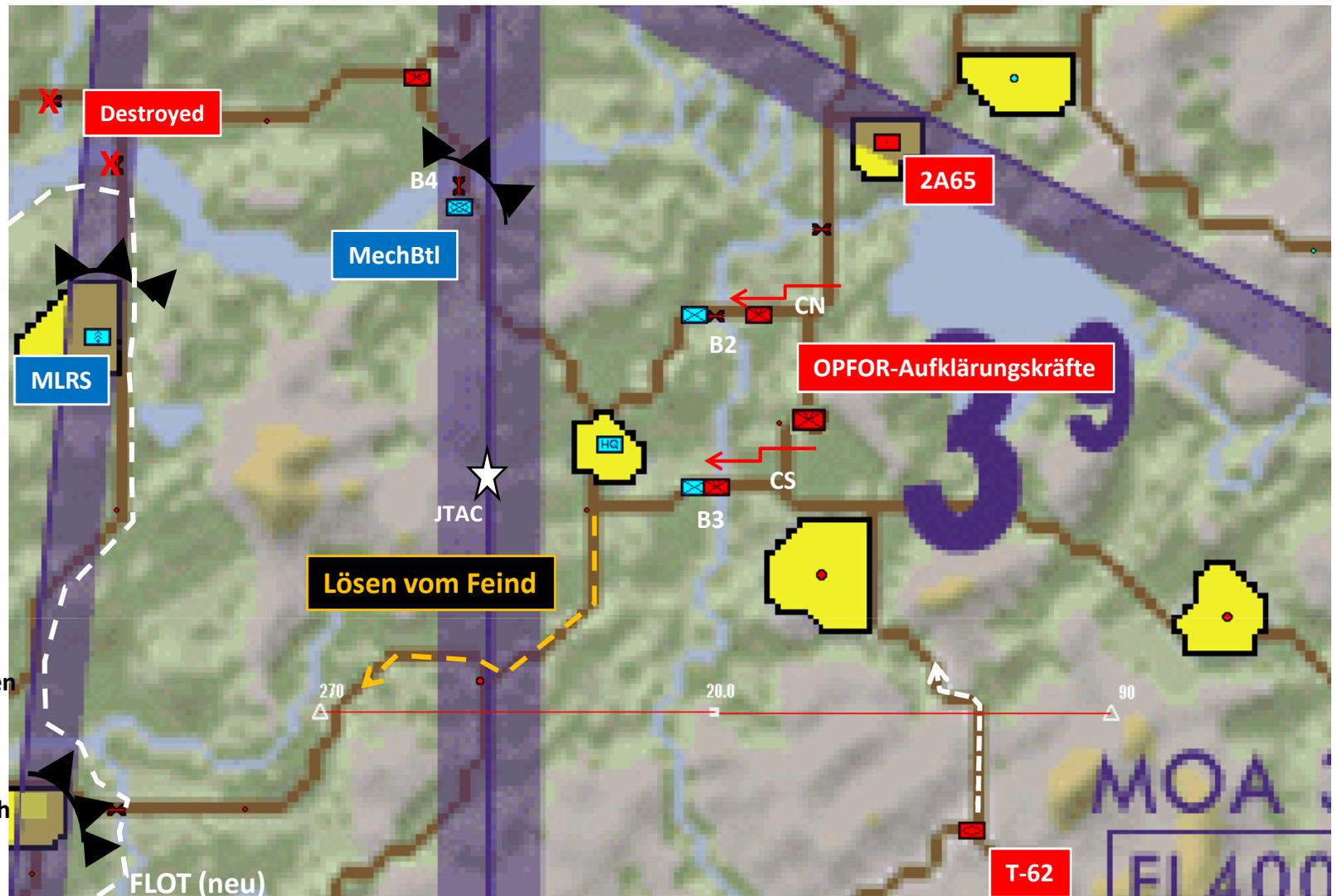
Die Lage im Bereich B4 ist zurzeit
unkritisch, ein MechBtl befindet sich
dort in Stellung, unterstützt durch
weitreichende Artillerie vom Typ
MLRS.

Der Angriffsschwerpunkt der OPFOR-Kräfte wird im Zuge der Route CN und CS erwartet, hier im Bereich der strategisch wichtigen Brücken B2/B3. Es kam bereits zu einem „TIC“ (Troops in Contact) mit ersten roten Aufklärungskräften. Zusätzlich wurde ein PzBtl T-62 auf der Marschstraße „Route EAST“, von Süden kommend, aufgeklärt.

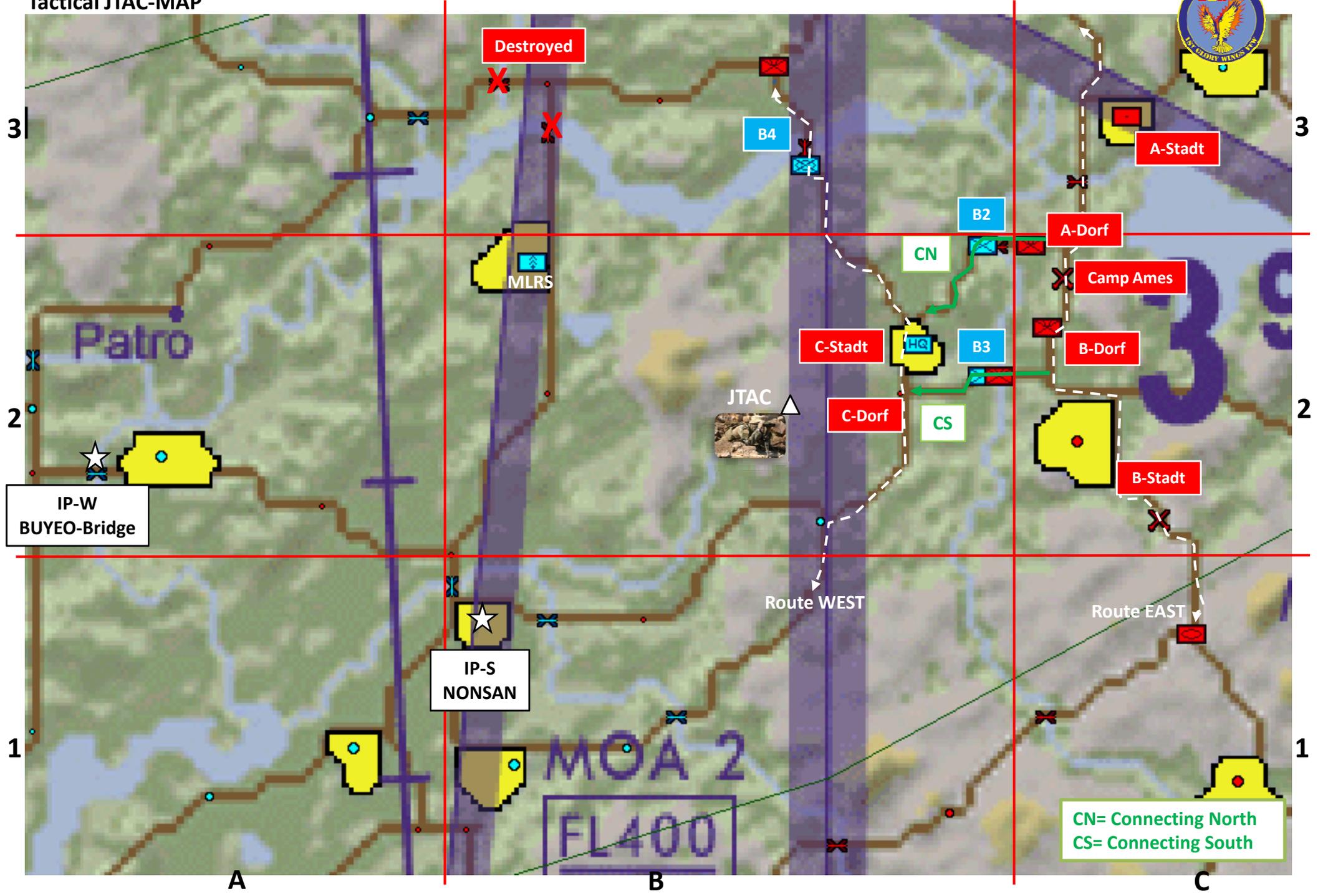
Feindartillerie in Stärke eines Btl 2A65 hat Feuerstellungen südlich von A-Stadt bezogen!

Abicht des HQ ist es, nach Aufnahme eigener Kräfte im Zuge der Brücken diese zu sprengen und ein Verzögerungsgefecht aufzunehmen. Blaue Kräfte sollen dann westl. der MOA3 neue Verteidigungsstellungen beziehen.

Ein JTAC-Team befindet sich auf einem Höhenzug westl. von C-Stadt und unterstützt die eingesetzten Kräfte durch Anforderung von CAS (Close Air Support – Luftnahunterstützung)! Callsign: PHOENIX



Tactical JTAC-MAP



CN= Connecting North
CS= Connecting South

TARGET-MATRIX



Who?	IP	Heading/ Offset/ Distance	Target Location	Elev./Target-Type	Weapon-Type	Mark/ Laser Code	Friendlyes	EP (Exit)	Remarks
				„1st Run“ Der Flight fliegt komplett zum IP und splittet sich dann gem. Zielzuweisung auf!					
Rider2.1	SOUTH	290°, 19 nm	36° 07.690` 128° 17.245`	n/n, GI-DOAG Bridge W	GBU-54/B LJDAM, Pair	none	No Factor	WEST	„Enemy TankBtl heading South, destroy immediately!“
Rider2.2	SOUTH	315°, 15 nm	36° 11.999` 128° 26.226`	n/n, GI-DOAG Bridge E	GBU-54/B LJDAM, Pair	none	No Factor	WEST	„Destroy Bridge asap“
Lion2.1	SOUTH	020°, 18 nm	36° 18.532` 128° 47.415`	n/n, BADEURI-Bridge				WEST	„Enemy TankBtl heading South, destroy immediately!“
Lion2.2	SOUTH	030°, 17 nm	36° 15.839` 128° 49.896`	n/n, YEONGDONG-Bridge				WEST	„Destroy Bridge asap“
Ghost2.1	WEST	70°, 22 nm	36° 22.330` 128° 29.105`	400 ft, Factory	GBU-54/B LJDAM, Pair	none	No Factor	SOUTH	Armory
Gost2.2	WEST	77°, 21 nm	36° 20.194` 128° 28.895`	440 ft, Storage Tank	GBU-54/B LJDAM, Pair	none	No Factor	SOUTH	Military Supply Facility
				„2nd Run“ Der Flight fliegt komplett zum IP und greift dann gemeinsam das gleiche Ziel an!					
Rider2.1	SOUTH	290°, 19 nm	36° 07.690` 128° 17.245`	n/n, GI-DOAG Bridge W	GBU-54/B LJDAM, Pair	none	No Factor	SOUTH	„In Position near Bridge“
Rider2.2	SOUTH	315°, 15 nm	36° 11.999` 128° 26.226`	n/n, GI-DOAG Bridge E	GBU-54/B LJDAM, Pair	none	No Factor	SOUTH	„In Position near Bridge“
Lion2.1	SOUTH	020°, 18 nm	36° 18.532` 128° 47.415`	n/n, BADEURI-Bridge	GBU-54/B LJDAM, Pair	none	No Factor	SOUTH	„Arty in Firing-Position near Army Camp“
Lion2.2	SOUTH	030°, 17 nm	36° 15.839` 128° 49.896`	n/n, YEONGDONG-Bridge	GBU-54/B LJDAM, Pair	none	No Factor	SOUTH	„Arty in Firing-Position near Army Camp“
Ghost2.1	WEST	70°, 22 nm	36° 22.330` 128° 29.105`	400 ft, Factory	GBU-54/B LJDAM, Pair	none	No Factor	WEST	„In Position near Bridge“
Ghost2.2	WEST	77°, 21 nm	36° 20.194` 128° 28.895`	440 ft, Storage Tank	GBU-54/B LJDAM, Pair	none	No Factor	WEST	„In Position near Bridge“

JTAC-Data
- will be recreated -

Identification Procedures



(b) There are two types of tables that might be encountered during MAGTF operations: the full ACEOI (“little book”) and the Airborne Matrix System. It is important to note that you can only encrypt information with the full ACEOI. The Airborne Matrix System only contains what is called the “alpha line authenticators” and simplifies what an aviator carries in the cockpit. If you are going to authenticate a CAS aircraft using the “little book”, all authentication challenges must start with the letter “A”. If you are authenticating a ground unit, only use the “little book”. Below is a notional “Little Book” authentication/encryption table:

	ABC	DEF	GHJ	KL	MN	PQR	ST	UV	WX	YZ
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
A	KSVF	DJE	TPW	RM	BN	YLU	OG	AH	XI	CQ
B	FJNH	ELI	VGR	MS	BA	KDO	UT	WY	CP	QX
C	TCDA	WRL	PKH	IQ	FB	JUV	XY	EN	SG	MO
D	TDUI	HCM	QOP	FX	EK	BLY	RS	VG	JN	WA

(c) The CAS aircraft checking-in should challenge the terminal controller. When challenged, enter the table at the far-left column using the first letter of the challenge. Move right to the second letter of the challenge; **authenticate down (AD)** to the answer the challenge. Example: The station calling challenges “Authenticate BRAVO MIKE”. The station called replies “I authenticate INDIA”. The identities of both stations on the net have been confirmed and the passage of critical information may continue.

(d) The abort code in line six of the check-in brief uses a variation on this same procedure. The aircraft transmits the abort-code “challenge”; the authenticating reply is referenced by the terminal controller but not used until needed for aborting an attack. This practice is designed to keep an enemy with a radio from aborting every CAS attack by transmitting “ABORT, ABORT, ABORT” on an active TAD that may have been compromised. In the example below, the FAC is “B6L”; the CAS attack flight is “Bat 40”.

Check-in Briefing

Zahlenwerte werden ziffernweise übertragen. Wenn nicht ausdrücklich anders angegeben, sind alle Entfernungen in Kilometern. Check-in erfolgt auf Anfrage durch JTAC/FAC.

CAS: _____, hier _____
(Rufzeichen JTAC) (Rufzeichen Pilot)

Identification / Missions-ID „ _____ “
(optional in ArMA, Beispiel: A0815)

Number / Type of Aircraft: „ _____ “
(Beispiel: 1 x AH-64)

Position: „ _____ “
(Beispiel: Flugfeld B oder 04-37)

Ordnance „ _____ “
(Bewaffnung, z.B. GAU-8, 4 x GBU)

Time on station (TOS): „ _____ “
(verfügbare Einsatzzeit abhängig von den Treibstoffreserven in Minuten)

Remarks: „ _____ “
(Relevante Hinweise, z.B. Beschädigungen, Nachsichtfähigkeit etc)

TOT

km/h	m/s
150	40
200	55
250	70
300	85
350	100
400	110
450	125
500	140

Notizen

Brevity Terms

Allgemein

CONTINUE - weiter nach Plan
ABORT - Abbruch
CLEARED HOT - Feuerfreigabe
CLEARED TO ENGAGE - Dauerfeuerfreigabe
SPLASH - Einschlag
HIT - Ziel getroffen
MISS - Gegenteil von HIT
ENGAGEMENT COMPLETE - Typ III beendet
() AWAY - (Waffe) abgefeuert
DANGER CLOSE - Kollateralschaden wahrsch.

Kontaktmeldungen

CONTACT - Referenzpunkt erkannt
LOOKING - Gegenteil von CONTACT
VISUAL - freundliches Flugzeug erkannt
BLIND - Gegenteil von VISUAL
TALLY - Ziel erkannt
NO JOY - Gegenteil von TALLY

Navigation

INBOUND - Einflug
ON STATION - Position erreicht
FEET WET/DRY - Flug über Wasser/Land
OFF () - Abflug Richtung ()

Waffen

GUNS - Hauptkanone
RIFLE - Rakete
PIG(S) - Bombe(n)

CLOSE AIR SUPPORT BRIEFING FORM (9-LINE)

Do not transmit line numbers. Units of measure are standard unless otherwise specified. Lines 4, 6 and any restrictions are mandatory read-back items. JTAC may request read-back of additional items as required.

"JTAC: _____, this is _____
(aircraft call sign) (JTAC)

Type _____ Control _____
(1, 2, or 3)

1. IP/BP: " _____ "
(IP/BP to target)

2. Heading: " _____ " Offset: L/R

3. Distance: " _____ "
(IP-to-target in nautical miles/BP-to-target in meters)

4. Target elevation: " _____ " (in feet MSL)

5. Target description: " _____ "

6. Target location: " _____ "
(latitude/longitude or grid coordinates or offsets or visual)

7. Type mark: " _____ " Code: " _____ "
(WP, laser, IR) (actual code)

8. Location of friendlies: " _____ "
(from target, cardinal directions and distance in meters)
 Position marked by: " _____ "

9. "Egress: _____ "
(cardinal direction and/or control point)

Remarks (As appropriate): " _____ "

Laser to target line: " _____ (degrees) "

Time on Target (TOT): " _____ "

Time-to-Target (TTT): "Stand by _____ Plus _____, Hack."
(Minutes) (Seconds)

○
 = Readback

Sonstige

SCRAMBLE - Alarmstart
NO FACTOR - Keine Bedrohung
PLAYTIME - Time on Station
WILCO - Will comply
WINCHESTER - Munition alle
HOT - Beschuss möglich / wahrsch
COLD - Gegenteil von HOT
SMOKE - Einsatz von Rauch
BANDIT - feindliches Flugzeug
TALK ON - verbale Zielbeschreibung



CLOSE AIR SUPPORT BRIEFING FORM (9-LINE)

Do not transmit line numbers. Units of measure are standard unless otherwise specified. Lines 4, 6 and any restrictions are mandatory read-back items. JTAC may request read-back of additional items as required.

"JTAC: _____, this is _____
(aircraft call sign) (JTAC)

Type _____ Control _____
(1, 2, or 3)

1. IP/BP: " _____ "
(IP/BP to target)

2. Heading: " _____ " Offset: L/R

3. Distance: " _____ "
(IP-to-target in nautical miles/BP-to-target in meters)

4. Target elevation: " _____ " (in feet MSL)

5. Target description: " _____ "

6. Target location: " _____ "
(latitude/longitude or grid coordinates or offsets or visual)

7. Type mark: " _____ " Code: " _____ "
(WP, laser, IR) (actual code)

8. Location of friendlies: " _____ "
(from target, cardinal directions and distance in meters)
Position marked by: " _____ "

9. "Egress: _____ "
(cardinal direction and/or control point)

Remarks (As appropriate): " _____ "

Laser to target line: " _____ (degrees)"

Time on Target (TOT): " _____ "

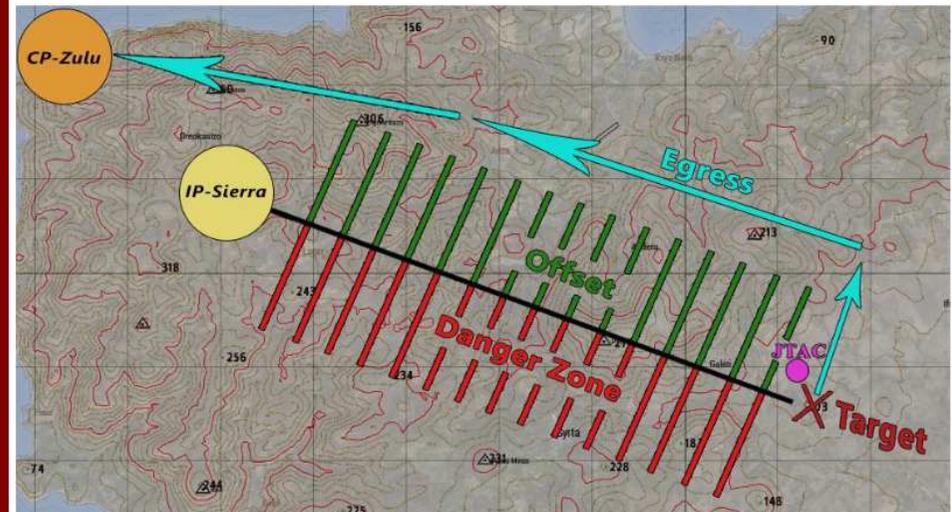
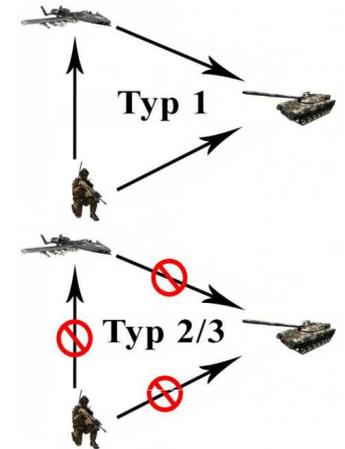
Time-to-Target (TTT): "Stand by _____ Plus _____, Hack."
(Minutes) (Seconds)

ERGÄNZUNGEN

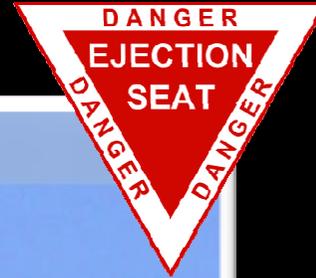
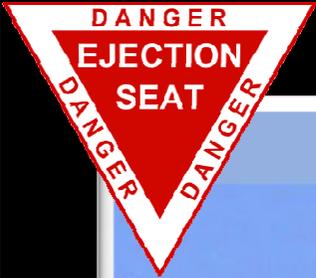
Close Air Support

Angriffstypen

- Typ 1: Es besteht eine direkte Sichtverbindung zwischen Ziel, Flugzeug und JTAC. Ein Standard Angriff wo der JTAC volle Kontrolle hat.
- Type 2: Eine der Sichtverbindung ist unterbrochen, Der JTAC sieht das Ziel nicht und/oder er sieht das Flugzeug nicht und/oder das Flugzeug sieht das Ziel nicht. Ein Standard Angriff mit Einschränkungen.
- Type 3: Die Bedingungen sind wie bei einem Typ 2 Angriff, Bei diesem Angriff hat der Pilot für die vom JTAC angegebene AO eine Dauerfreigabe, entweder für eine bestimmte Zeit oder der befehl vom JTAC gegeben wird.



Good Luck!



Der C/O