

TASK FORCE SENTINEL

KUNSAN AFB/ ROK

HQ 1st Glory Wings

-Commanding Officer-

RESTRICTED



DTG: 251200LT Oct 19

„Combat Readiness Certifications“

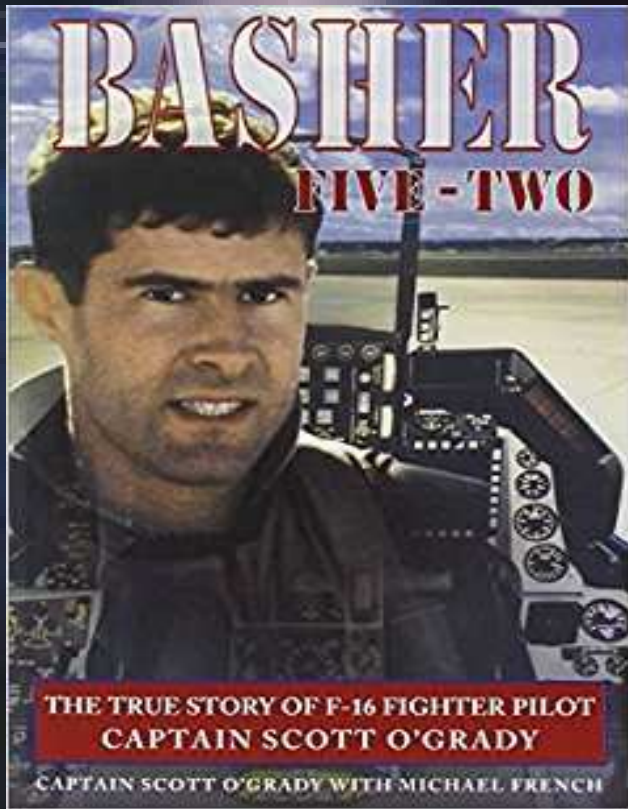
OPERATION „AD VITAM“

„Combat Search and Rescue“ (CSAR)

BMS 4.34 - Korea-Theatre

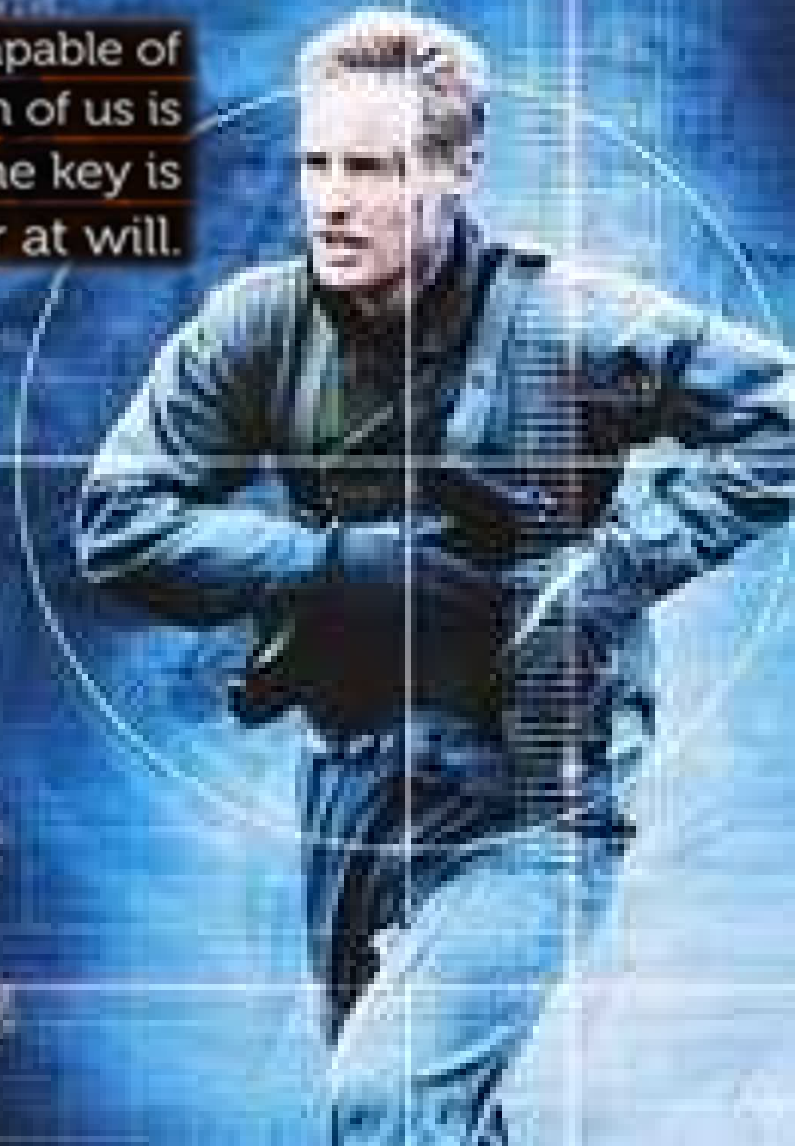


EXACOMPTA



BEHIND ENEMY LINES

We don't know what we're capable of until we have to survive. Each of us is stronger than we know – the key is learning to tap that power at will.



„Good To Go!“



Operation „Ad Vitam“



„Combat Search and Rescue (CSAR)“

Einsatz im Rahmen einer „Personnel Recovery-Task Force“



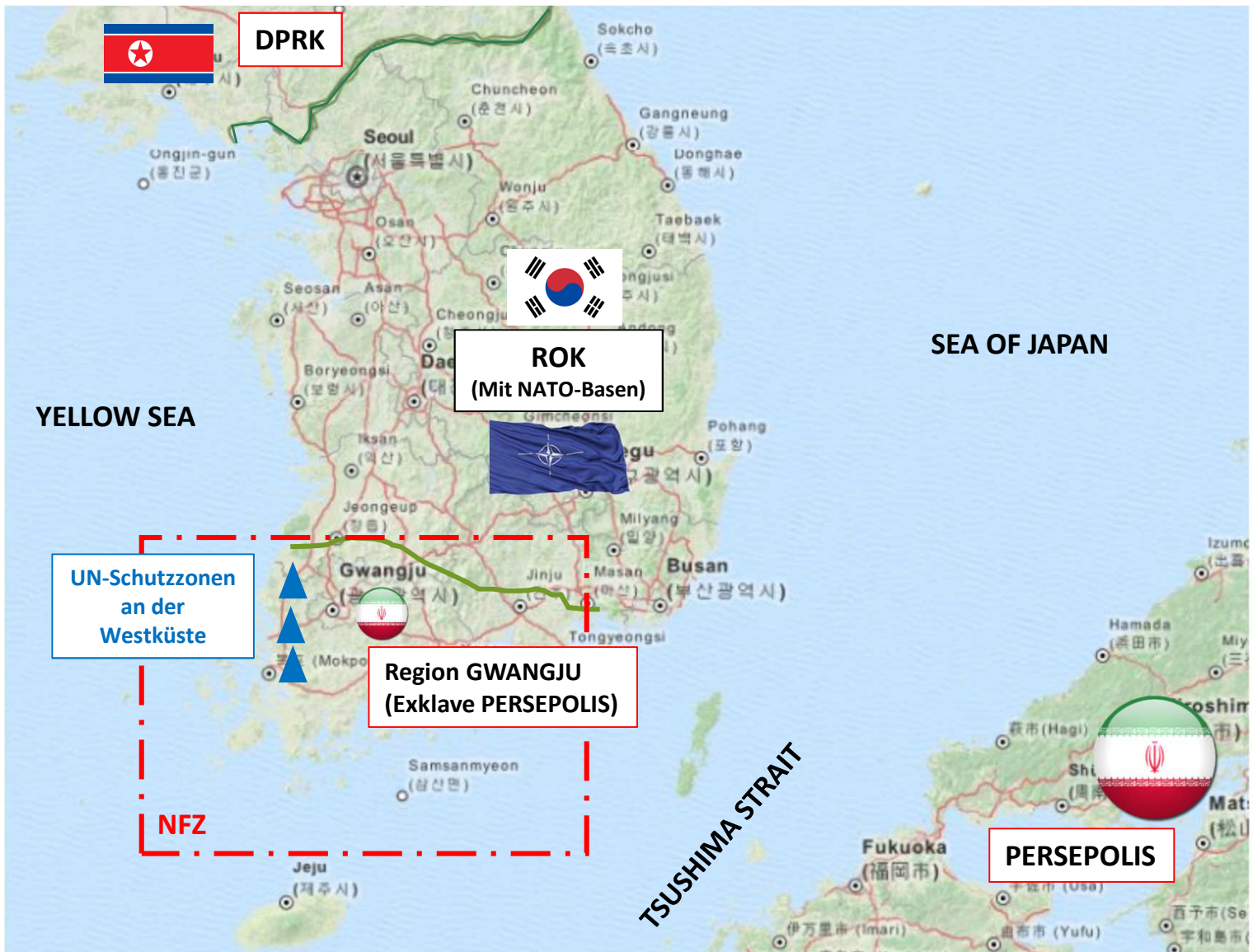
RÜCKBLICK

Politische Spannungen haben in der islamischen Region **Gwangju**, eine Exklave **Persepolis**, zu bürgerkriegsähnlichen Zuständen geführt. Zum Schutz der Zivilbevölkerung wurden gemäß **UN-Resolution 816** sogenannte Schutzzonen unter UN-Aufsicht eingerichtet. Die Blauhelme sollen für ein sicheres Umfeld sorgen und die Rückkehr von Flüchtlingen ermöglichen. Sie waren jedoch unzureichend ausgestattet und nicht zu umfassenden militärischen Operationen befugt.

Um Luftangriffe durch die persepolisische Armee zu verhindern, wurde am **01. September 2019** durch den Sicherheitsrat eine Flugverbotszone für alle militärischen Flüge über dem westlichen Teil der Region Gwangju verhängt. Die NATO wurde beauftragt – unter dem Namen Operation „**Deny Flight**“, die Einhaltung des Flugverbots zu überwachen. Die Kräfte hatte allerdings zu Beginn keine Erlaubnis gegen militärisch Verstöße vorzugehen.

Der Sicherheitsrat weitete im Mitte September die Flugverbotszone auf alle Flüge über dem Gebiet **Gwangju**, Teilen des **Gelben Meeres** und der **Tsushima-Straße** aus.

Mit der Durchsetzung des Flugverbots wurde die NATO beauftragt nun auch militärisch gegen Verletzungen des Flugverbots vorgehen. Zusätzliche Aufgaben sind jetzt die Luftunterstützung für UNPROFOR-Soldaten, sofern diese angegriffen werden und die Verteidigung der Schutzzonen.





LAGE

Seit September des Jahres überwachte die **Task Force „SENTINEL“** die Flugverbotszone über dem westl. Teil der Region **Gwangju** und in Teilen über der **Yellow Sea**. Die Kräfte sind fest entschlossen die UN-Schutzzonen, auch durch das Aufbringen militärischer Mittel, für die Rückkehr von Flüchtlingen offen zu halten und deren Schutz zu gewährleisten.

Im Rahmen der Operation **„Deny Flight“** werden deshalb Kampf-, Aufklärungs- und Überwachungsflüge durchgeführt.

In der vergangenen Nacht starteten die USAF-Piloten Captain **Robert Wright** und Captain **Scott O`Grady** der **555th Fighter Squadron** vom Luftwaffenstützpunkt **KUNSAN**, um einen Luftüberwachungseinsatz (Combat Air Patrol, CAP) über der Flugverbotszone durchzuführen. Beide flogen eine F-16 C Block 50 „Fighting Falcon“. Im Laufe der Patrouille meldete das führende Flugzeug, welches von Wright geflogen wurde, mehrmals, dass er von einem bodengestützten Suchradar erfasst werde.

Beide Piloten wussten nicht, dass Kräfte **PERSEPOLIS** eine ihrer 2K12-Kub-Flugabwehrraketen in die Flugverbotszone verlegt hatten. Da **O`Grady** aber nicht von seinen Instrumenten gewarnt wurde, gab er über Funk mit dem Code **„Basher Five-Two naked“** Entwarnung. Als auch eine AWACS-Abfrage die Daten von **Wright** nicht bestätigen konnte, nahmen beide Piloten an, dass es sich um Geräte handle, die sich außerhalb der Flugverbotszone befinden.

Kurz darauf wurde **O`Grady** von seiner Radarwarnanlage (Radar Warning Receiver (RWR)) gewarnt, dass er von einem Suchradar erfasst worden sei.

Wenig später erhielt er die Warnung, dass eine Flugabwehrrakete auf sein Flugzeug zusteure. Zu diesem Zeitpunkt war jedoch kein Ausweichmanöver mehr möglich, sodass seine Maschine von der Rakete getroffen wurde. Es blieb ihm nichts anderes übrig, als seinen ACES-II-Schleudersitz zu betätigen und sich aus der Maschine zu schießen.

Nach Aussagen eines Leads wurde ein Fallschirm beobachtet, der Pilot landete in der Nähe von **SONG-GOG-RI** im Meer! Ein Schlauchboot wurde gesichtet!

AUFTRAG

Teile 1st GW unterstützen die Suche nach dem Piloten durch eine „Search&Rescue-Operation“. Diese mit dem Ziel, zunächst Funkkontakt mit dem Piloten aufzunehmen und seine Position zu bestimmen.

In einem zweiten Einsatz, asap folgend, soll dann die Rettungsoperation anlaufen. Teile 1st GW werden auch hier unterstützen, dies ggf. auch mit einem konkreten Kampfauftrag versehen.

Lead Falcon1 plant den Einsatz des 2-ship gem. den bekannten Rahmendaten für den ersten Einsatz und legt die Ergebnisse zur Genehmigung dem Commanding Officer bis **X-48** Std. vor.

Lead Falcon1 führt durch den Aufklärungsflug mit den Forderungen gem. **„Aufträge im Flight 1“** und unterstützt die Rettungsoperation gem. Forderungen **„Aufträge im Flight 2“!**

F-16
„Fighting
Falcon“



SA-6 „Gaiful“

Kunsan Air Base

DEFEND THE BASE
ACCEPT FOLLOW ON FORCES
TAKE THE FIGHT NORTH



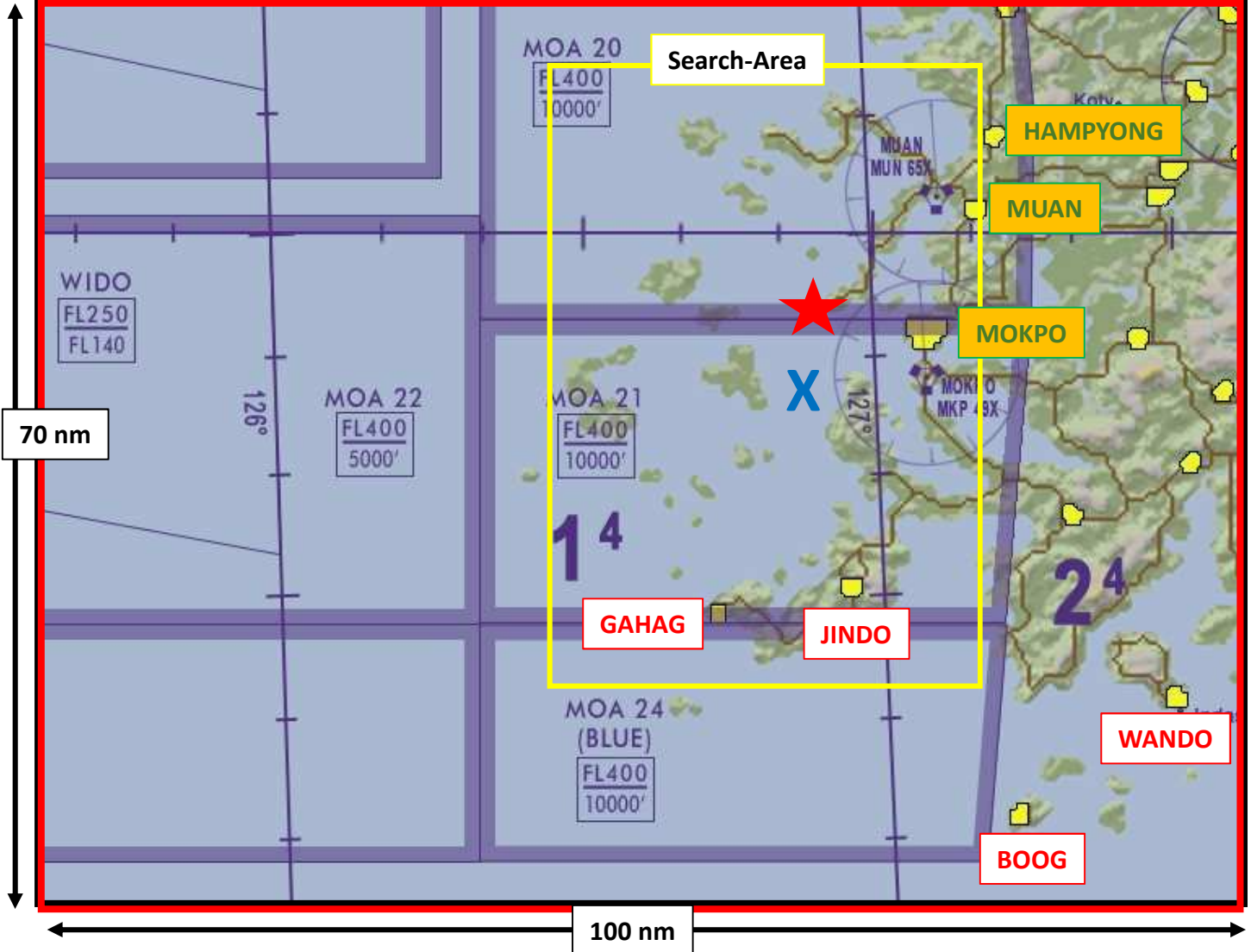
Letzte Positionsmeldung
= SA-6 „Gainful“ bei der Ortschaft SONG-GOG-RI



Absturzstelle „Basher Five-Two“



No-Fly Zone (Flugverbotszone*)



= UN-Schutz-zonen

*Flugverbotszone

Eine Flugverbotszone (englisch *no-fly zone*, kurz *NFZ*) ist ein Luftraum, in dem aus militärischen Gründen sämtliche Flugbewegungen von Luftfahrzeugen verboten sind. Ausnahmen können dabei beispielsweise zur Durchsetzung des Flugverbots und für humanitäre Zwecke vorgesehen werden.



DURCHFÜHRUNG

Absicht der militärischen Führung ist es, „*as soon as possible*“ (asap), den Standort des abgeschossenen Piloten ausfindig zu machen und in einem zweiten Schritt diesen in einer „**Personal Recovery Mission**“ zu retten. Der Absturz blieb nicht unbeobachtet, rote Sucheinheiten sind bereits unterwegs zur Absturzzone. Es ist nur noch eine Frage von Stunden, bis **Captain O`Grady** entdeckt wird. **Eile ist geboten!**

RAHMENDATEN/PLANUNGSGRUNDLAGE (Situation, Kräfte, Bedrohung, Raum/Zeit, Wetter)

Package 1413 – RECCE – S&R

Falcon1, 2-ship

TO: **KUNSAN, 1900LT** via **ALADI**, coordinated by HumanTower

ARR: **KUNSAN**, approx. **2015LT** via **WOLF**

ALTERNATE: **SEOSAN**

Stationtime: max. **30 min**

Weitere Flights „Support“:

- S&R-Einheiten: „stand by“ nördl. der No-Fly-Zone, auf direkte Zusammenarbeit angewiesen, stellen das Rescue-Team - 4-ship MH-60R Seahawk, Callsign: **Blackjack1**,
- weitere Einheiten (Hubschrauber, UH-60), Callsign **Jolly1** im westl. Teil der Search-Area, Einflug erst nach Meldung „Area clear“ by **Falcon1**
- CAP: Absicherung nach Osten, 2-ship F-4 Phantom, Callsign: **Phantom1**, **TO KUNSAN AFB 18:58LT**, near AWACS
- E-3 (AWACS): **Chalice1**, on station, SE of KUNSAN
- KC-10 (Tanker): **Texaco1**, on station, north of the NFZ
- E-8C (ELINT): **Sentry1**, on station, north of the NFZ

Weather-Forecast/Information: ANNEX 2

1. Flug: FAIR, NOSIG, 2. Flug x+5: Wetterverschlechterung (Inclement) vorhergesagt!

Feindinformationen (Threat Analysis – ANNEX 1)

Nach Einrichtung der „NFZ“ wurden den Kräften **Persepolis** nur der Flugverkehr von Transportmaschinen zur Sicherstellung der Versorgung gestattet, diese auch nur nach Anmeldung 24 Std. vorab. Der Platz **SACHON**, gleichzeitig HQ, ist dazu in der Nutzung. Die dort befindlichen Jägerstaffeln sind „gegründet“, bisher verhalten ich diese Kräfte ruhig. In der gesamten Region **GWANGJU** gibt es noch Kasernen, welche mit Kampftruppen bzw. Gefechtsständen belegt sind. Deren Kampfkraft wird mit „gut“ bewertet, Einsatzbereitschaft: 90%

Weiter aufgeklärt wurden:

23 x MiG 29A, ALAMO/ARCHER/APHID/ **SACHON AFB** / READYNESS 50%

18 x Su-25, APHID / **SACHON AFB** / READYNESS 70%

SA-10: **TSUSHIMA ISLAND**

SA-5: **TSUSHIMA ISLAND**

SA-6: LAST POSITION **SONG-GOG-RI**

SA-7/9/13/14, SHILKA: ARMED FORCES, HQ-BTL (**ANNEX1**)

Der Flugplatz **KWANGJU** ist nicht in der Nutzung! **BULLSEYE**: Overhead Target-Area (**SACHON AB**)

ROE

ALL INCOMING A/C IN TARGET AREA ARE DECLARED HOSTILE - AWACS/GCI DECLARING IS RECOMMENDED

Kunsan Air Base

DEFEND THE BASE
ACCEPT FOLLOW ON FORCES
TAKE THE FIGHT NORTH



Search-Area

- AG-Radar
- TGP
- AG-Padlock
- Look with eyes
- Emergency Signal
- Radio-Contact (VHF-Guard)



Positionsdaten (Bullseye)
Lage vor Ort?

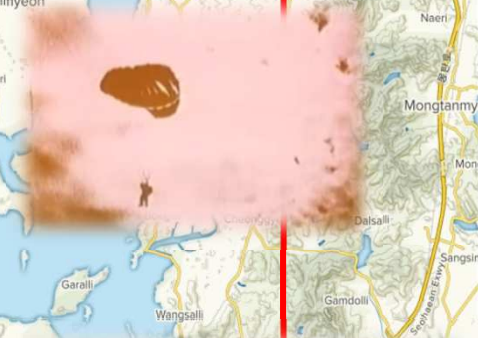
3



No. 1

1

TGP
- VHF-Guard



2

Positionsdaten
via DL



X

Absturzstelle „Basher Five-Two“



ABLAUF Lokalisierung/Verbindungsaufnahme

Lead: „Search“ - Wingman: „Cover“

1. Lokalisierung Capt O`Grady
2. Koordinatenermittlung mittels TGP
3. Verbindungsaufnahme über VHF-Guard
4. Übermittlung der Koordinaten an die No. 2 (DL)
5. No. 2 bestätigt durch Überflug
6. Info AWACS und Durchgabe der Positionsdaten Capt O`G. (Bullseye) und „Lage vor Ort“
7. „RTB“

No. 2





AUFTRAG an den Lead in der Vorbereitung

Auswertung Feindlage/Bedrohungen, Erstellung/Durchführung Flight-Briefing, Auftrag an den Wingman, DTC, Frequenzmanagement COMM-LADDER, IFF, Bewaffnung, Ingress/Egress, AAR, Hot-Pit, ZUS mit AWACS.

- Planung/Festlegung/Ablauf der Mission 1, Wegpunkte, Flugweg = Forderungen zur Umsetzung als Grundlage für die Planungsarbeit (TE-Erststellung in Zusammenarbeit mit dem C/O).
- Der Flugplan für die Rettungsoperation (Flug 2) wird durch das HQ, nach vorliegen der Aufklärungsergebnisse, ausgearbeitet. Briefing folgt!

AUFTRAG in der Durchführung

1. **Flug: „Lokalisierung/Kontaktaufnahme/Koordinatenermittlung“** von Capt O`Grady, dabei: ausschalten möglicher SAM-Bedrohungen vom Typ SA-6, Koordinatentransfer mittels DL an Wingman, feststellen Bullseye und Übermittlung an AWACS, Lokalisierung weiterer SAM-Bedrohungen (Art/Position), Ergänzung der SAM-Lage nach Rückkehr.

Der Flight bezieht zunächst ein Holding im Bereich RK- (R) 105 und wartet auf aktuellste Lageinformationen des HQ. Diese erfolgen im Flug!

2. **Flug x+5 Std., „Sicherung der Rettungsoperation“**, dabei: Einsatz Eisenbomben im CCIP-Mode gegen stationäre Ziele, Kampf gegen MiG-29A „Fulcrum“ (2-ship) und Su-25 „Frogfoot“ mittels AIM-120C, AIM-9X, AAR auf dem Rückflug.



Hinweis

Bei diesem „Check“ handelt es sich nicht um eine Prüfung der Lead-Fähigkeit. Die Nr. 2 ist als Beobachter (IP) eingesetzt, muss geführt werden und unterstützt bei Aufforderung. Der IP gibt Hilfestellungen im Bereich des Briefings bzw. der Leadtätigkeiten in der Auftragsumsetzung! Es gilt die „handwerkliche Umsetzung“ der Aufträge!

Kunsan Air Base

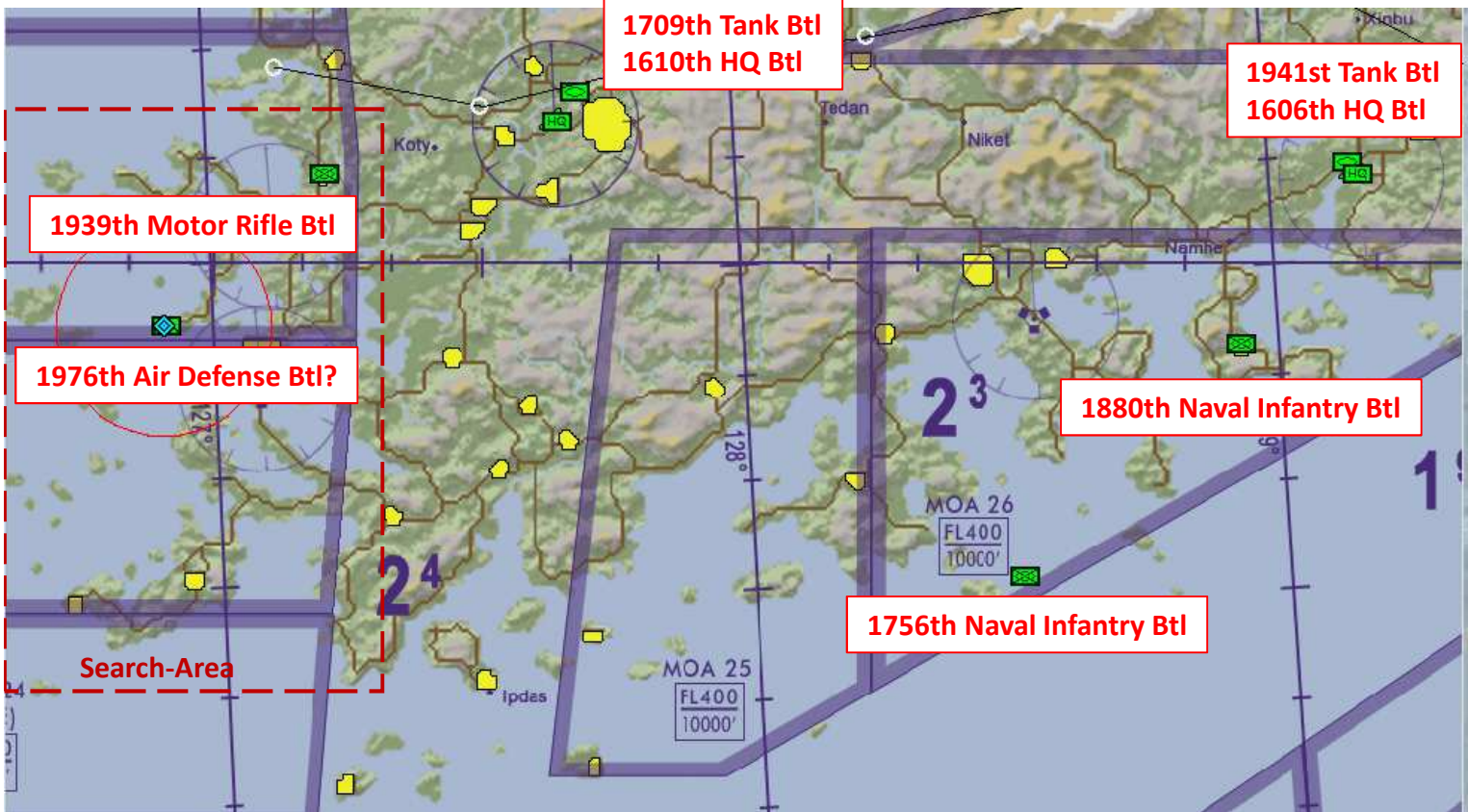
DEFEND THE BASE
ACCEPT FOLLOW ON FORCES
TAKE THE FIGHT NORTH



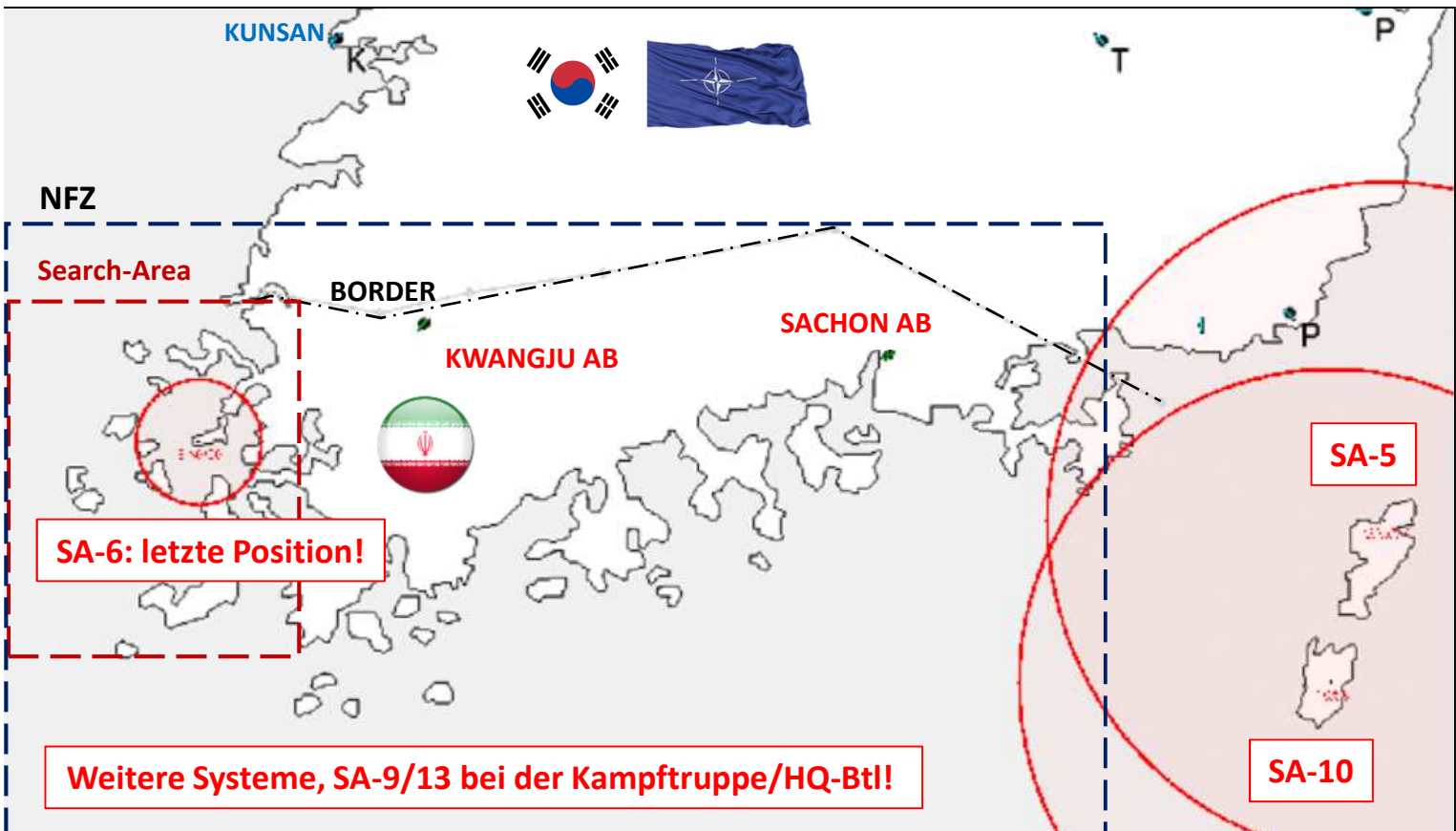
Militärische Einheiten in der Provinz GWANGJU

ANNEX 1

- Auflage, diese dürfen ihren Standort nicht verlassen!



Aufgeklärte SAM-LAGE



Kunsan Air Base

DEFEND THE BASE
ACCEPT FOLLOW ON FORCES
TAKE THE FIGHT NORTH



Funk-/IFF-Parameter

Vor dem Einsatz ist die Unterlage gem. aktuellem Briefing auf Gültigkeit zu prüfen!



ID ... ist machmal nicht ganz einfach !

COMM LADDER:

For my friend LtCol Bluebird!

AGENCY:	CALLSIGN:	UHF [CHNL]:	VHF [CHNL]:	NOTES:
INTRA-FLIGHT:	Falcon1	--	143.550 MHz [15]	Flight Management Comms
GUARD:	None	243.000 MHz	121.500 MHz	Distress / Emergency
COMMON:	None	339.750 MHz [14]	123.500 MHz [14]	Advisory / UNICOM
BASE OPS:	None	304.800 MHz [1]	--	Homeplate Operations
CHECK-IN:	Chalice1	292.450 MHz [5]	--	AWACS: Global Check-In
TACTICAL:	Chalice1	290.600 MHz [6]	--	AWACS: Package Comms
DEP ATIS:	Kunsan ATIS	--	120.225 MHz	Departure Airbase
DEP GROUND:	Kunsan Ground	273.525 MHz [2]	--	Departure Airbase
DEP TOWER:	Kunsan Tower	292.300 MHz [3]	126.500 MHz [3]	Departure Airbase
DEP DEPARTURE:	Kunsan Departure	292.650 MHz [4]	--	Departure Airbase
ARR ATIS:	Kunsan ATIS	--	120.225 MHz	Recovery Airbase
ARR APPROACH:	Kunsan Approach	292.650 MHz [4]	--	Recovery Airbase
ARR TOWER:	Kunsan Tower	292.300 MHz [3]	126.500 MHz [3]	Recovery Airbase
ARR GROUND:	Kunsan Ground	273.525 MHz [2]	--	Recovery Airbase
ALT ATIS:	Seosan ATIS	--	130.300 MHz	Alternate Airbase
ALT APPROACH:	Seosan Approach	253.950 MHz [10]	--	Alternate Airbase
ALT TOWER:	Seosan Tower	353.100 MHz [11]	126.750 MHz [11]	Alternate Airbase
ALT GROUND:	Seosan Ground	275.800 MHz [12]	--	Alternate Airbase

IFF

GENERAL:

Initial STAT Settings: Modes Active: M124 Codes: M1: 73 M2: 4254 M3: 3004
M4 Validity Time (Until): Key A: Day2 00:00 Key B: Day3 00:00
IFF Policy: M1: per team M2: per aircraft M3: per aircraft
Code Change Setting: TIM

TIME EVENTS:

Rot/day:	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	
M1:	24	33	30	03	21	71	31	31	62	71	23	52	32
M3:	24	7104	7454	5430	7104	6154	3354	7630	2454	2730	5604	1154	3554
M4:	1	A	A	A	A	A	B	B	B	B	B	B	B

POS EVENTS:

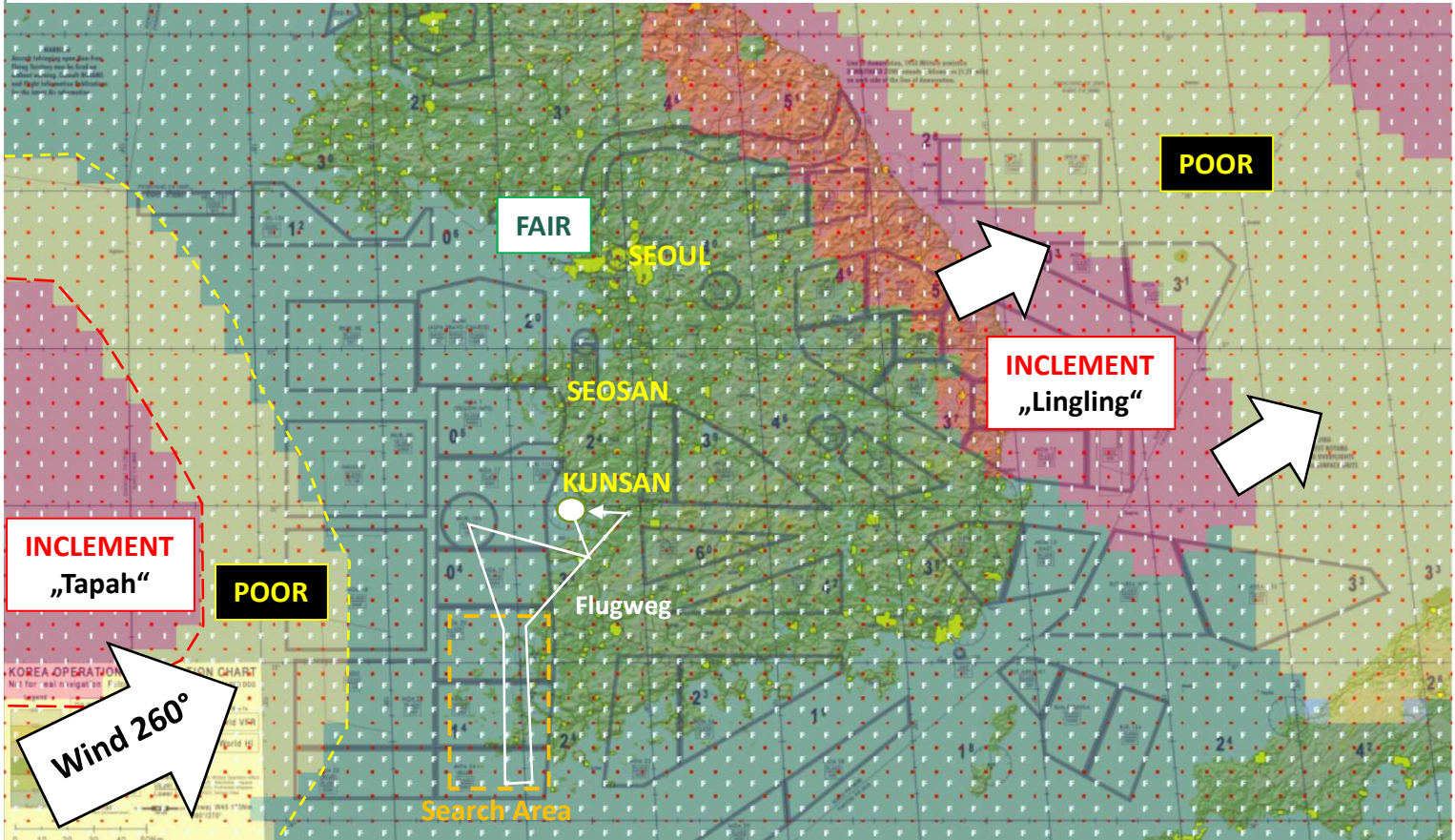
Ingress: M124 / ----- Egress: M124 / -----

Taifun Lingling: Stürme sorgen in Korea und Persepolis für Verwüstung - Drei Tote durch Taifun in Südkorea ANNEX2

Durch den Taifun "Lingling" sind in Südkorea mindestens drei Menschen ums Leben gekommen. Zudem seien Dutzende Menschen verletzt worden, berichtete die nationale Nachrichtenagentur Yonhap. Knapp mehr als 161.000 Haushalte seien zeitweise ohne Strom gewesen. Ganz Südkorea stand unter dem Einfluss des Taifuns, der in Richtung Nordosten über die Halbinsel hinweg zog. Besonders stark betroffen war die Westküste.

Ein neuer Sturm zieht auf Südkorea zu!

Nach Prognosen des nationalen Wetterdienstes erreicht der von Südwesten heranziehende Sturm Tapah am Freitag die Insel Jeju. Am Samstag sollen auch die Hauptstadt Seoul und die Provinzen Gyeonggi und Gangwon betroffen sein. Die südlichen und westlichen Teile der koreanischen Halbinsel müssen mit Windgeschwindigkeiten von bis zu 160 Stundenkilometern rechnen. Starke Regenfälle können schon im Vorfeld für Überschwemmungen und Erdrutsche sorgen! „Gentlemen, es bleibt wenig Zeit für die Rettung von Captain O`Grady, das Zeitfenster lässt uns max. 7 Stunden!“



„Aus Richtung SW nähert sich schnell ein Sturmgebiet, es wir gegen Abend im Bereich der Südküste mit reichlichem Niederschlag erwartet. Der Luftdruck fällt zusehends, Wind frischt aus südliche Richtungen auf, Sturmböen sind angekündigt. Die Flugstrecke in die Suchzone und zurück ist zurzeit noch ohne „Hazards“ (Wettergefahren), dies wird so nicht bleiben!“

ATIS

KUNSAN - INFORMATION SIERRA – 011825LT

- Runway 18, heads up - increased air traffic – expect ALADI-Departure
- Wind 260°, 14 kts, gusts 23 kts
- Visibility 10 km or more, Sky conditions: clouds - few over 5000 ft
- Temperature: 12° C, Altimeter: 1006 millibars

Sunset

Civilian Sunset: 19:20FT
Aviation Night:
begin 30’after: 19:50LT

WEATHER:			
Conditions @	TAKE OFF:	TARGET AREA:	LANDING:
SITUATION:	Fair	Fair	Fair
WIND:	260 deg @ 8 kts.	260 deg @ 8 kts.	260 deg @ 8 kts.
TEMP:	12 deg C.	12 deg C.	12 deg C.
CLOUD BASE:	8,000 ft MSL base	8,000 ft MSL base	8,000 ft MSL base
CON LAYER:	28,000 ft MSL base	28,000 ft MSL base	28,000 ft MSL base

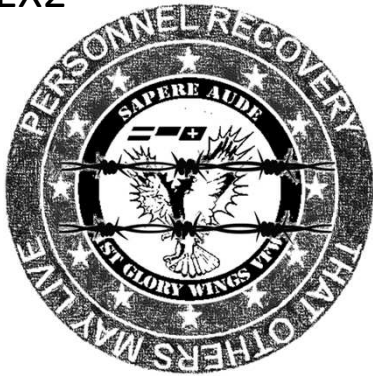
Call ATIS

KUNSAN: 120.225
SEOSAN: 130.300

ATIS Military	RKJK INFO: B 011825LT ILS RWY18 TRL140 260/15KT 12/2 Q1006
------------------	---



ANNEX2



Weather-Briefing

Flight: Falcon1

1st Glory Wings

OP „Ad Vitam“

KUNSAN AFB

TO: 291900LT Oct19

Validity: + 2 Std.

Weather Briefing

Test CR-Check - Callsign Falcon1

Target

SA 011825LT 260/15KT RED 12/2 Q1006
=
FC 011825LT 0118/0206 260/15KT RED

Departure

RKJK / KUV - Kunsan

SA RKJK 011825LT 260/15KT RED 12/2 Q1006
=
FC RKJK 011825LT 0118/0206 260/15KT RED

Alternate

RKTP / KTP - Seosan

SA RKTP 011825LT 260/15KT RED 12/2 Q1006
=
FC RKTP 011825LT 0118/0206 260/15KT RED

Extended around departure

R110 / 110 - R110

SA R110 011825LT 260/15KT RED 12/2 Q1006
=
FC R110 011825LT 0118/0206 260/15KT RED

RKTP / KTP - Seosan

SA RKTP 011825LT 260/15KT RED 12/2 Q1006
=
FC RKTP 011825LT 0118/0206 260/15KT RED

RKTI / KTI - Chongwon

SA RKTI 011825LT 260/15KT RED 12/2 Q1006
=
FC RKTI 011825LT 0118/0206 260/15KT RED

RKUC / KUC - R505

SA RKUC 011825LT 260/15KT RED 12/2 Q1006
=
FC RKUC 011825LT 0118/0206 260/15KT RED

RKSG / KSG - Pyongtaeg

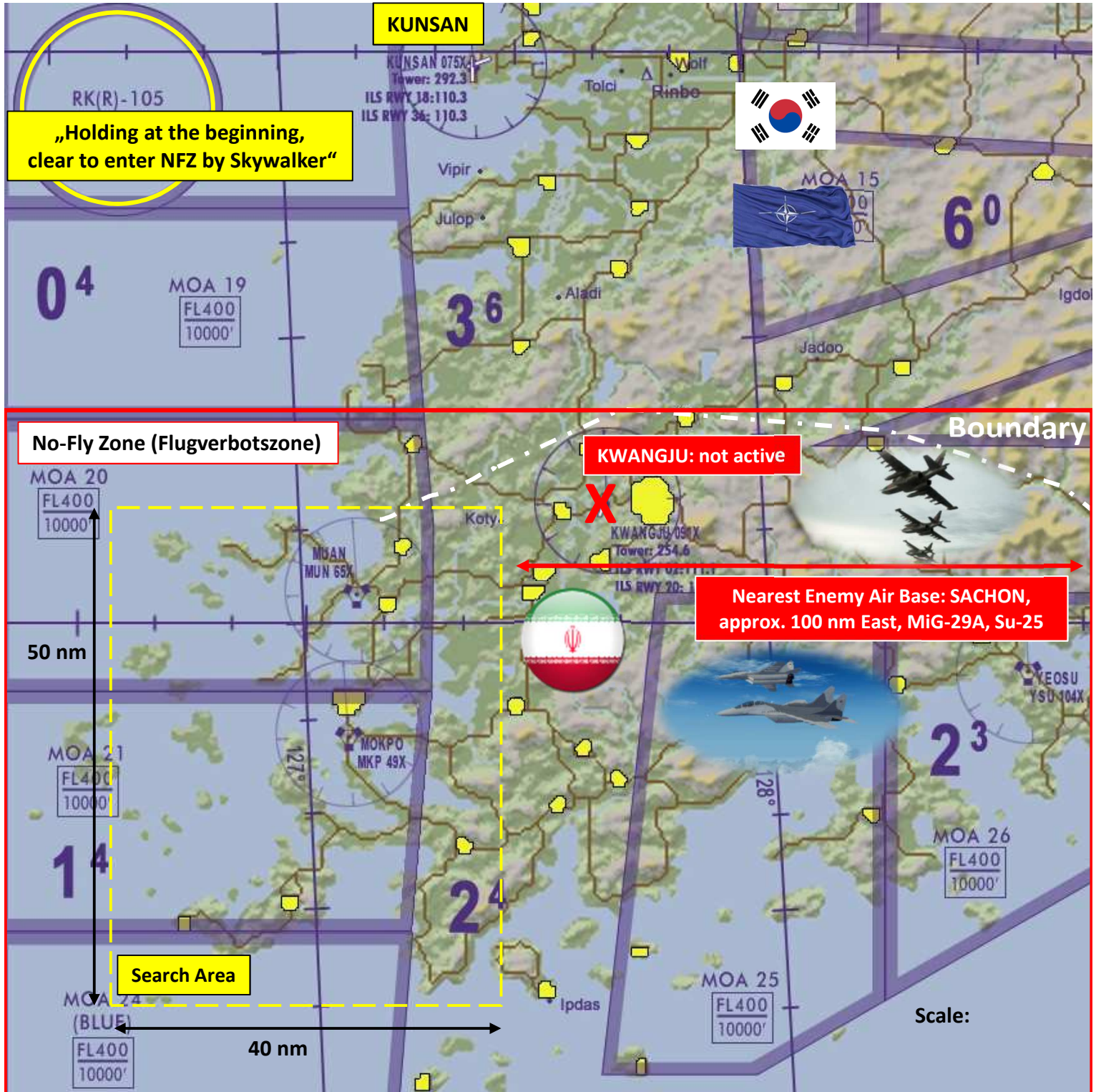
SA RKSG 011825LT 260/15KT RED 12/2 Q1006
=
FC RKSG 011825LT 0118/0206 260/15KT RED

Kunsan Air Base

DEFEND THE BASE
ACCEPT FOLLOW ON FORCES
TAKE THE FIGHT NORTH



Planungskarte für den Lead



NOTES



EXAME - Multiple Choice

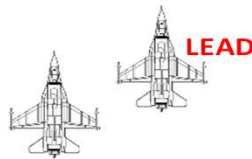
1. **Line Up** - „Falcon1, you can Line up Rwy.36 for element departure, surface wind is 270°, 19 kts. Report ready for take-off! Welche Position hat der Lead einzunehmen?

a. Egal, bis 25 kts

b. Lead auf der windabgewandten Seite (Lee)



c. Lead auf der Windseite (Luv)



2. Welche Zeit im Status „**BATT ON**“ (without engine running) können Sie max. im Pit halten bevor die Batterie leer ist?“

a. 3 min

b. 5 min

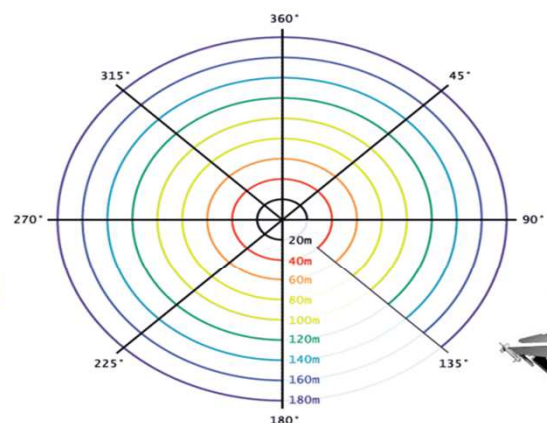
c. 10 min

3. Bullseye

„Ihr aktueller Kurs ist **135°**, die Position bei **Bullseye 90°, 140 nm**. AWACS meldet Bogeys bei Bullseye: **290°, 80 nm, 25000**, hot“! Welchen Kurs zum Gegner müssen Sie einnehmen und in welchem Abstand erwarten Sie den Gegner?



??



4. Data Cartridge

„Die Default EWS-Einstellung 3 wird für welchen Einsatz angewandt?“

a. High – med altitude SAM evasion

b. Popup AG sequence, Chaff only

c. Popup AG sequence, Chaff - Flare



5. Ergänzen Sie die fehlenden **Engine-Norm-Werte!**

..... PSI b.% c. °C

ENGINE CHECK AT IDLE	
1. FUEL FLOW	700 – 1700 PPH
2. OIL pressure	<input type="text"/>
3. NOZ POS	Greater than 94%
4. RPM	<input type="text"/>
5. FTIT	<input type="text"/>
6. HYD PRESS A&B	2850 - 3250psi - around 12 O'clock position
7. Throttle cutoff release	Check – Attempt to retard the throttle to OFF without depressing the cutoff release.

6. a.) **Formationslandungen** sind bei Seitenwind von mehr als,

- a. 5 kts
- b. 10 kts
- c. 15 kts

verboten?

b.) Stimmt die Aussage: „Bei starken Seitenwinden (>15 kts eff) vergrößert das „**Aerobraking**“ die Landedistanz um bis zu 50%“?

- a. Ja!
- b. Nein, es gibt keine Einschränkungen durch den Faktor „Seitenwind“!
- c. Falsch! Erst bei mehr als 20 kts sollten wir auf das Aerobreaking verzichten. Wichtiger ist die Bahnlänge und das Restgewicht der F-16.

7. **Flameout:** „Wie lange reicht der Hydrazinvorrat?“

- a. 5 min
- b. 10 min
- c. 15 min

8. **HYD PRES A&B**

a.) Ausfall des hydraulischen Systems A. Welche Systeme gehören dazu und können nicht mehr verwendet werden?

- a. Bugradsteuerung, Luftbetankung
- b. Treibstoffflussregler, Luftbremse
- c. Fahrwerkshebel, JFS

b.) Ist eine sofortige Landung notwendig?

- a. Ja
- b. Nein
- c. Kann noch an der Mission teilnehmen, eine Luftbetankung ist aber nicht mehr möglich.



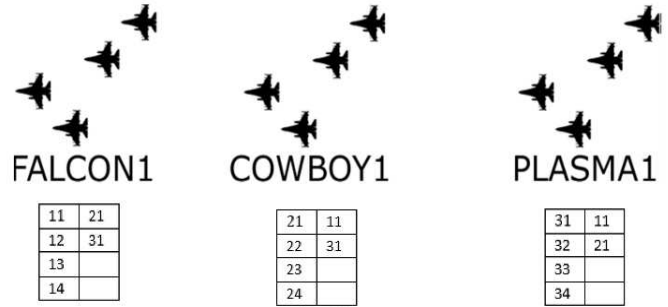
9. Welche Aussage zum **Standardmanöver** im Luftkampf ist richtig?

- a. Cranking=45°, Notching=120°, AB, Gegenkurs
- b. Cranking=60°, Notching=90°, AB, Gegenkurs
- c. Cranking=90°, Notching=120°, Gegenkurs

10. **IDM/LINK11** – Welche Teilnehmer sehe ich?

Welche Teilnehmer sind für Falcon11 (Round-Owner) sichtbar?

- a. Alle Leads
- b. Eigener Flight + Leads Cowboy1 und Plasma1
- c. Alle Piloten des Package



Jeder hat den eigenen Flight im Ownship stehen und die anderen Leads auf den Plätzen #5 und #6. #7-8 sind leer.

11. Flugbetrieb im Frieden. Ab wann ist ein Abflug nach „**IFR**“ Pflicht?

- a. Sichtweite von <5 km, Hauptwolkenuntergrenze 1500 ft AGL, entspricht „WHT“
- b. Sichtweite <8 km, Hauptwolkenuntergrenze 2500 ft AGL, entspricht „BLU“
- c. Sichtweite <5 km, keine Hauptwolkenuntergrenze definiert, entspricht „YLO“

12. **Air-to-Air Refueling (AAR)**: Um einer „Trapped Fuel“ Situation zu entgehen sollte,

- a. Das Refuel-Door vor dem Tankvorgang nicht länger als 3-5 min offenstehen
- b. Eine Innenbelüftung mittels Air-Source „RAM“ vorgenommen werden
- c. Der „ENG FEED“ Schalter muss in die Schalterstellung „Off“ gebracht werden

13. Einsatz der **AGM-65 „Maverick“**. Welche max. Zeit bei „Video-On“ (Full-Power-Mode) steht dem Piloten zum Waffeneinsatz zur Verfügung?

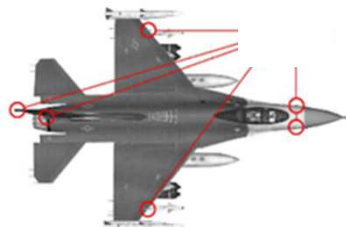
- a. 15 min.
- b. 30 min.
- c. 45 min.

14. **Standard Conventional Loads (SCL)**. Was sagt der Zahlencode „**2AX2SX2WX2**“ aus?

- a. 2x AIM-120, 2x Sidewinder, 2x GPB, ALQ-184 u. Sniper-pod
- b. 2x AIM-120, 2x AIM-7, 2x AIM-9, 2x Außentanks
- c. 2x AIM-9, 2x AIM-7, 2x MK-84, Centerliner

15. Welche „**Stationen**“ werden hier dargestellt?

- a. Lights
- b. Prob Head, Fallschirmsystem
- c. EWS-Sensoren





16. **HARM-Modi** – POS – HAD - ? Welcher Modus zum Einsatz der AGM-88 fehlt?

- a. LDS
- b. HAS
- c. Keiner, es gibt nur zwei HARM-Modi.

17. **AN/APG-68** im Luftkampf. Welche Hauptmodi gibt es?

- a. RWS, TWS
- b. STT, EXP
- c. CRM, ACM

18. Welche Bedeutung hat die „**COAST**“-Anzeige im RWR?

- a. „Catch on a stick“, manuelle Nachregelung des Radars erforderlich
- b. „Coasting“, kein Echo mehr, versuch der Kontakt-Interpolation durch das FCR. Kein Treffer möglich
- c. „COAST -Radar-Mode“ (neu in BMS 4.34), „Target History“ – trotz des Verlustes des Signals kann noch geschossen werden, FCR führt Rakete noch ins Ziel



19. **PAINTS und SPADES** sind Begriffe aus,

- a. der IFF- Anwendung (Abfrageergebnis Friendly – Unknown)
- b. Bezeichnungen für den Interrogator und das antwortsendende Flugzeug
- c. Transponder-Modes im IFF-System

20. Was sagt der **M-Pole** aus?

- a. Abstand zwischen Shooter und Target wenn die Rakete einschlägt
- b. Abstand, in dem der Flugkörper eine hohe Trefferquote aufweist, selbst wenn das Ziel vorgewarnt wurde und Gegenmaßnahmen wie Flares, Chaffs und Ausweichmanöver durchführt.
- c. Der Abstand, den wir zum Gegner haben, wenn unsere Rakete MPRF (Pitbull) gegangen ist.



EXAME - Multiple Choice (Auswertematrix)

Frage	Antwort:	a.	b.	c.	Ergänzung
1					
2					
3		-	-	-	Bearing: Distance:
4					
5		-	-	-	OIL: RPM: FTIT:
6	a.				
6	b.				
7					
8	a.				
8	b.				
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					

Pilot:

Bewertungsmatrix CR-Check

Pilot:

IP:

Vorbereitung/Flight Briefing	j/n	Bemerkung
<ul style="list-style-type: none"> - Military Situation - Mission Overview/Objectives - Package/Element, Loadout - Timeline, Steerpoints, Ordnance - Threat Analysis - Comm Plan, IFF - Weather - Support Assets - Rules of Engagement - Emergency procedures 		<div style="border: 2px solid red; padding: 5px; color: white; text-align: center;"> Die Mission wird mit „Fail“ bewertet, wenn der Pilot nicht zurückkehrt bzw. nicht mind. einen Treffer AA/AG aufweisen kann! </div>
Lage (Eigene/Feind), Auftrag, Absicht, COMM Ladder, IFF, Rollweg, Loadout, Abflugprozedur, Flugweg, Formation, Zeit-/Höhenvorgaben, Verhalten bei Feind, Green Vector, ROE, Wetterdaten, Unterstützung (Tanker, AWACS, JSTAR, Escort...)		
Angriffsverfahren HARM, Rückflug, Approach		

Praxis Teil 1	j/n	Bemerkung
Ramp, Taxi, Arrival, <u>dabei</u> : COM mit Human Tower		
Einhalten Startzeit und Departure-Route, set TIMBER, Formation, Holding, Frequenzmanagement		
Search Zone, Klärung SAM-Lage, Einsatz AGM-88 gegen aufgeklärte Systeme, Treffer?, Lokalisierung Capt M., Koordinatentransfer, RTB, Anflugverfahren visual mit Overhead?, Ergänzung Lagebild „SAM“?		

Praxis Teil 2	j/n	Bemerkung
1. Waffeneinsatz CCIP-Mode: Treffer? Ein Anflug? MK-82 als Vorgabe.		
2. Kampf gegen MiG-29A, Standardmanöver, Einsatz AIM-9X gegen Su-25. Einsatz der No.2?		
3. AAR mit KC-10, finden/anmelden, Checklist AAR, Zeitvorgaben Anmeldung – „Topped off“: max. 10 min		
4. ILS-Approach KUNSAN AFB via WOLF, COM mit Human-Tower.		

Schwerpunkte sind das Handling von NAV/OPS/AG/AA. Abbruch der Mission, sofern die Rahmenbedingungen zur Auftragsdurchführung nicht mehr passen – ist jederzeit möglich - der Pilot entscheidet! Selbsteinschätzung ist gefragt und wird positiv bewertet!

Auswertung			
1. Multiple Choice (10%)	2. Flight-Briefing (10%)	3. Praktischer Teil 1 (40%)	4. Praktischer Teil 2 (40%)

Zuerkennung CR-Status: j/n



Kunsan Air Base

DEFEND THE BASE
ACCEPT FOLLOW ON FORCES
TAKE THE FIGHT NORTH



1st Glory Wings VFW: PILOT LIST

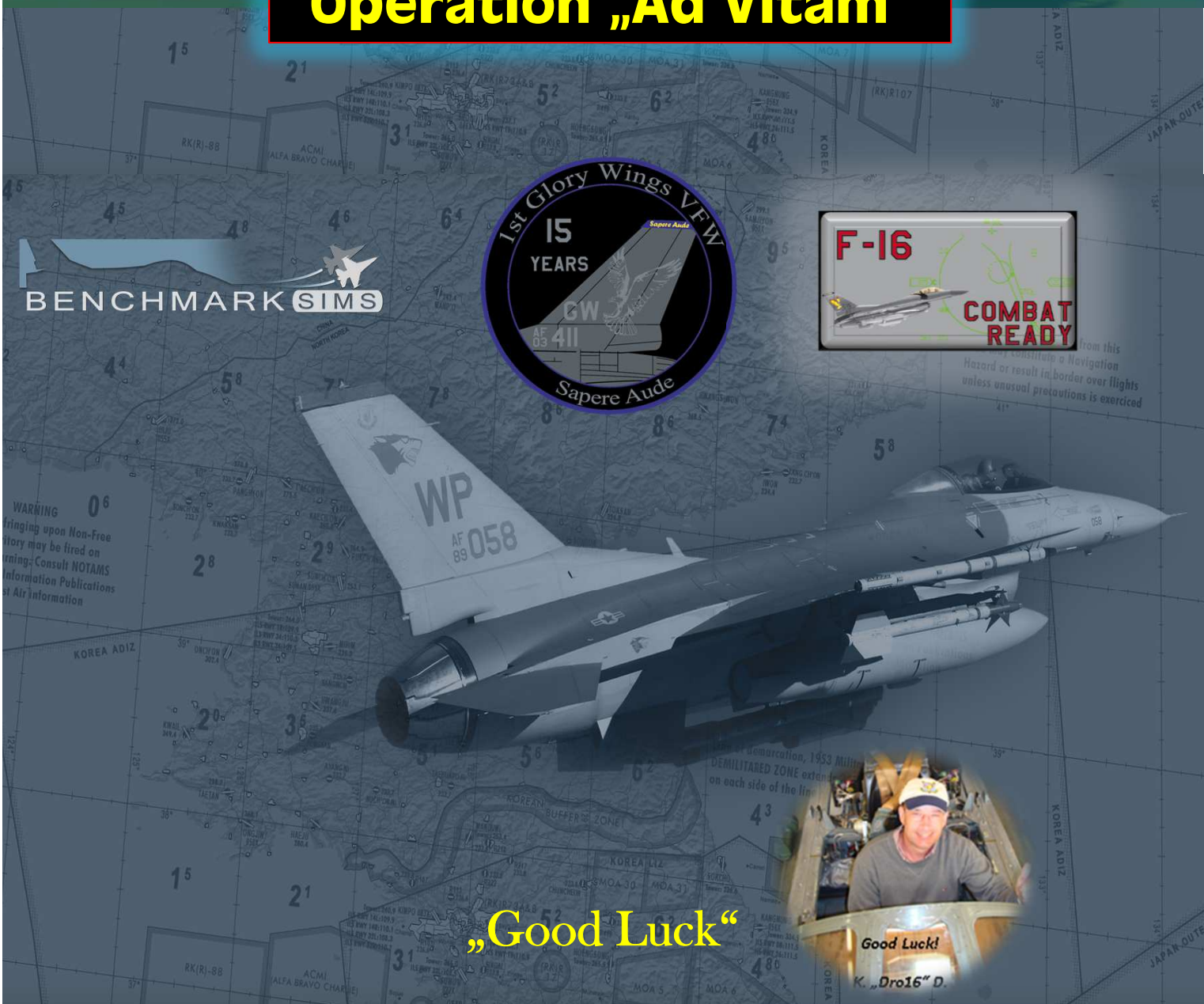


Name	Status	Check: j/n?	Passed?	Notes
Col Dro16	C/O			
LtCol TheWitch	X/O			
Capt Caesar	P/O			
Col Hunter	I/P			
Col Keule	I/P			
Col Stingray	I/P			
Capt Cupra	I/P			
LtCol BadCrow	F/O			
LtCol Bluebird	F/O			
LtCol Caruso	F/O			
LtCol Freelancer	F/O			
LtCol Toschi	F/O			
Maj Joker	F/O			
Maj Numsi	F/O			
Maj Paladin	F/O			
Maj Slick	F/O			
Maj Sneakpeek	F/O			
Maj Yankee	F/O			
Capt Opasi	F/O			
2nd Lt Anvil	F/O			
2nd Lt Dagger	Trainee			Nach Abschluss der Ausbildung!!
2nd Lt Kiwi	Trainee			
2nd Lt paNic	Trainee			Ausbildung abgeschlossen!



Picture by Colonel Hunter

Operation „Ad Vitam“



BENCHMARK SIMS

1st Glory Wings VFW
15 YEARS
Sapere Aude
AF 03 411

F-16
COMBAT READY

„Good Luck“

Good Luck!
K. „Dro16“ D.

DO NOT COPY

• _____
• _____
• _____
• _____



• _____

• _____

• _____
• _____
• _____

DO NOT COPY

MACOMPTA