

Package 1556 – Training
TO/ARR: KALIXFORS AB 05:00Z

Weather Forecast
- sunny, Wind 200°, 2 kts, NOSIG

Gamble1, A2A: Keule, Freelancer, Slick, Caesar

Hawkeye1, SEAD: Sneakpeek, Anvil, Kiwi, Stingray

Plasma1, Strike1 (Basic/Basic Advanced):
BadCrow, TheWitch

Warhawk1, Strike2: Cupra, **Toschi**

Cyborg1, Trainees, (Basic/Basic Advanced):
Dro16, Actros, RoLan, Joe



Ablauf Trainee-Flight 14. April 2020



Schwerpunkte

- DTC (Preplanned Threat Stpt, Preplanned Lines)
- AA-TACAN
- IDM (Datalink), HSD
- Navigation/Formation
- LowLevel (NOE)
- Tacan-Approach

Cyborg1:

- Dro16
- RoLan
- Joe
- Actros

Flight-Path

Cyborg1 (F-16CM-50): TO 0505Z

1. KALIXFORS AB
2. Exit Point KUMU

- Anflüge auf KALIXFORS:

+ Visual via IP N – go around

+ Visual via IP S – go around

3.-5. Low Level (NOE)

6. Nav (nose up – FL200)

7. TACAN-Approach:
LANGNES AB, Rwy. 01

8. Eingabe WP8: N..... E.....

9. Nav n. Bullseye:°, nm
(Push „Sea-Mode“)

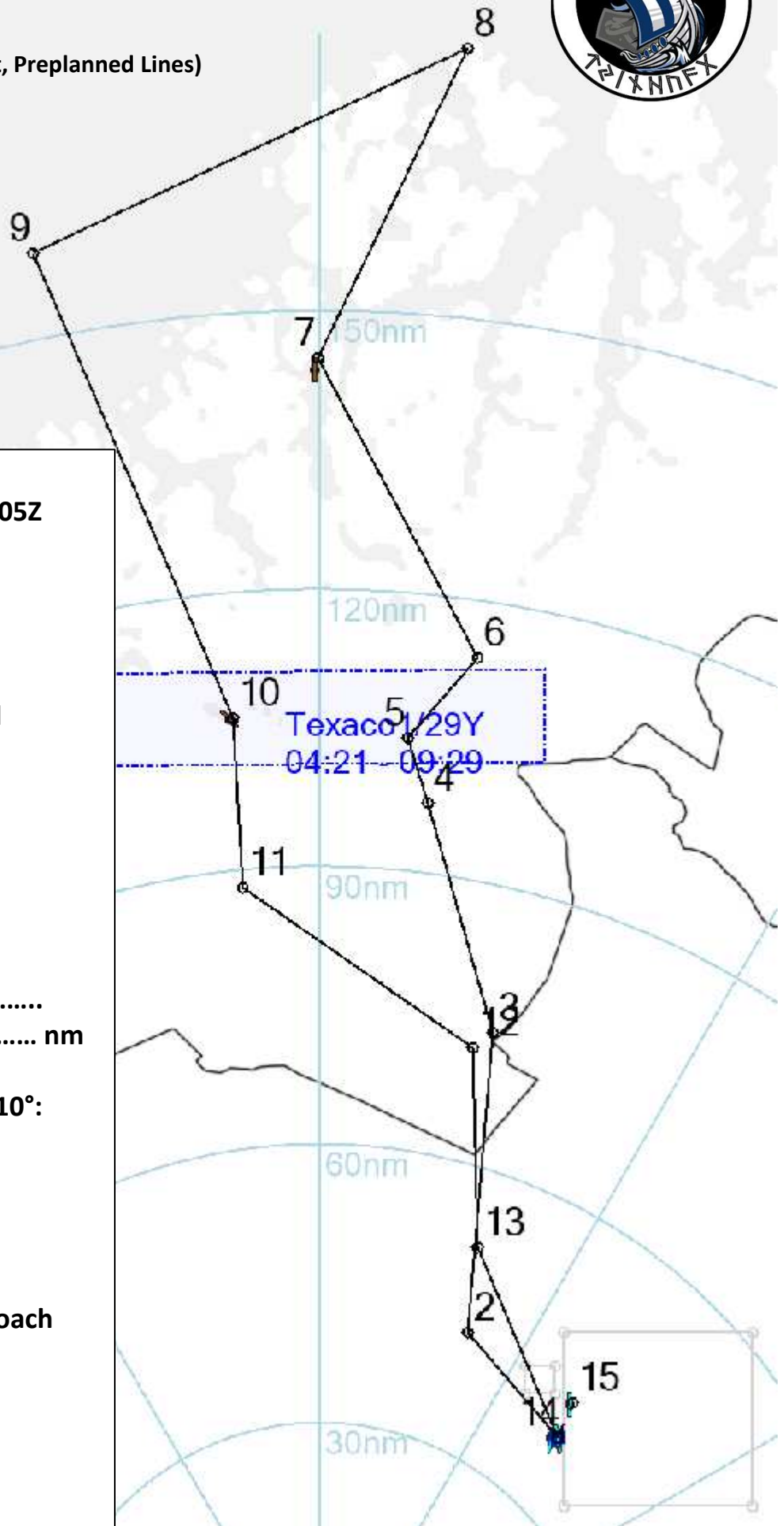
10. Nav – Attack Heading 110°:
BARDUFOSS Rwy. 11
-AAR

11. - 12. Formation

13. IP KUUMU (TACAN Approach
Rwy. 18)

14. KALIXFORS AB

15. ALTERNATE: KIRUNA AB

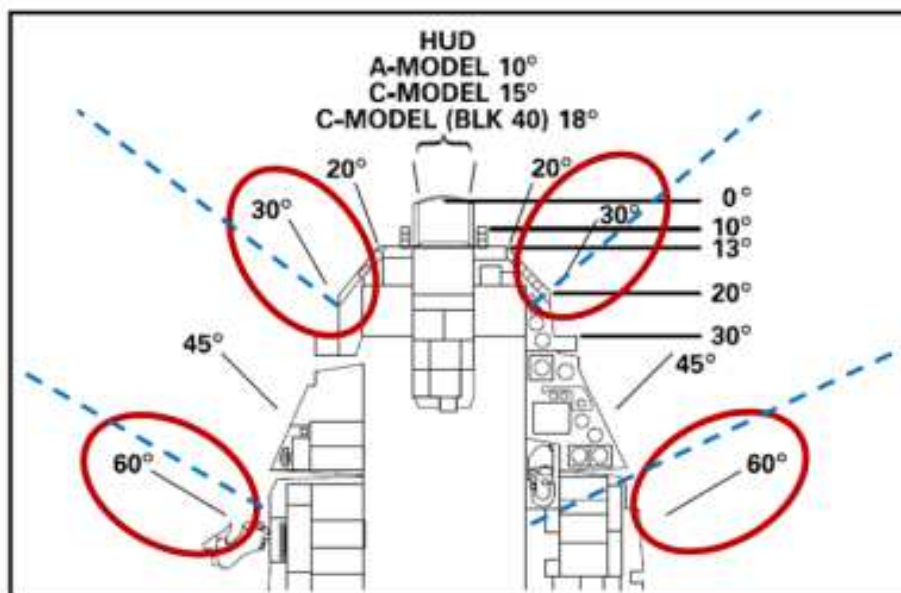




4.4.2 Formationen

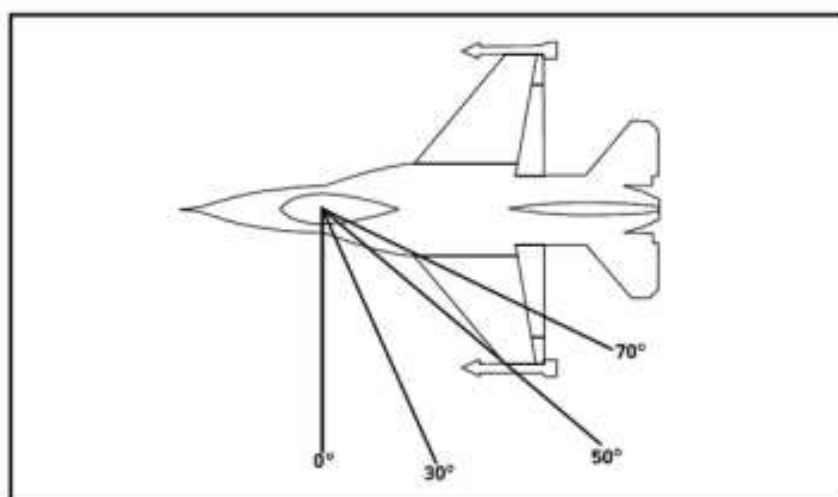
4.4.2.1 Orientierung im Cockpit

Eine Formation korrekt zu halten, heißt 1) den Winkel und 2) den Abstand richtig gewählt zu haben. Zumindest die Winkelerorientierung ist im Pit leicht herzustellen, wenn man folgende Referenzpunkte heranzieht.



Zur Abstandsmessung empfiehlt sich gerade anfangs stark das A/A TACAN, auch Yardstick genannt. Später sollte man sich allerdings darauf einstellen allein mit dem HSD und den A/A Radar zurecht zu kommen. Daher möge man bereits früh versuchen sich nicht nur am A/A TACAN zu orientieren, sondern stets eine Beziehung zwischen A/A TACAN und HSD bzw. Radar herzustellen.

Der Lead erkennt aus dem Cockpit die richtige Position mithilfe der Außenkonturen der F16.

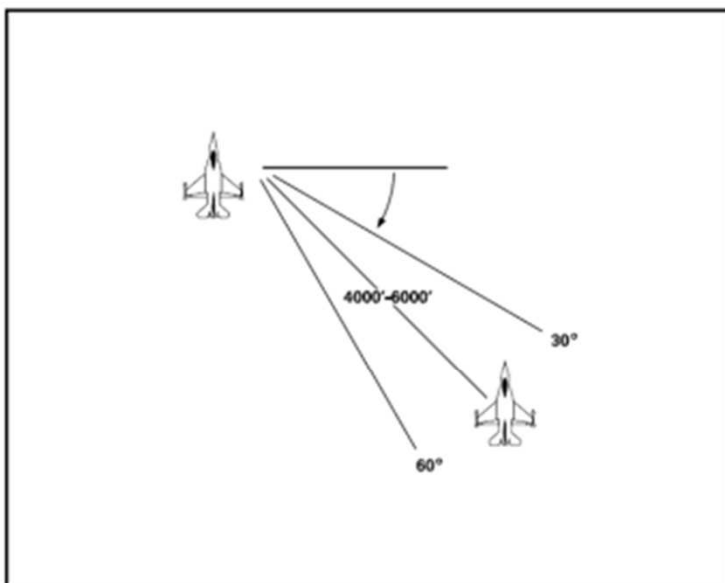


Achtung, Falle! Will der Lead seinen Wingman unter 30°, d.h. in etwa am Ansatz des Flügels erkennen, so muss der Wingman den Lead auf 60° in seinem Pit halten. Es gilt also stets der Komplementärwinkel auf 90°! Genau in der Mitte zwischen 30 und 60 Grad, jener Winkelbereich, der für einen Wegde

angegeben wird und damit der wichtigste Referenzpunkt für den Wingman sind die 45°, d.h. der Throttle oder der Stick, um seinen Lead dort zu halten.

4.4.2.3 Wedge Formation / Fighting Wing

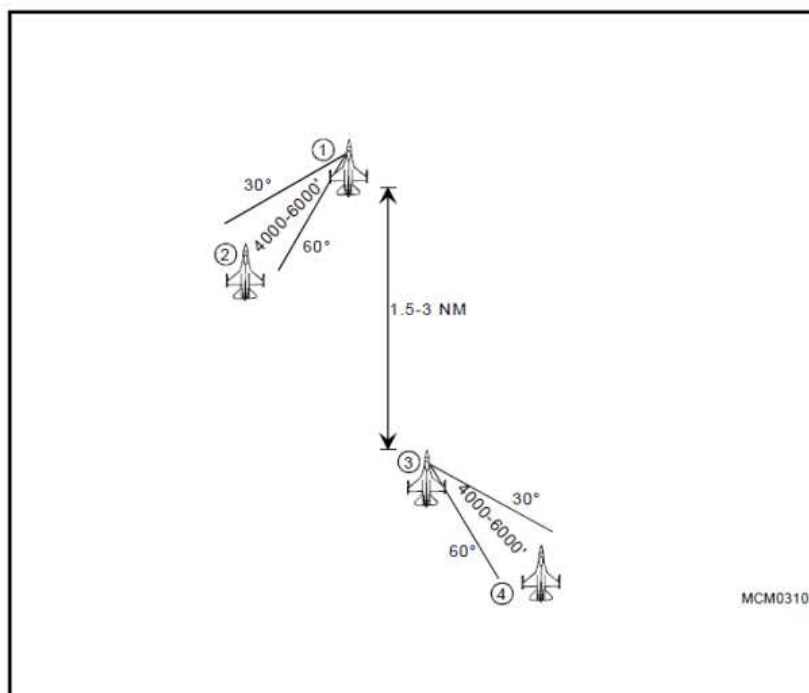
Beim **Wedge** fliegt man im 30-60° Grad Winkel hinter seinem Lead (Lead liegt zwischen Eyebrowlights und Throttle/ Stick), und auch mit einem Abstand von mehr als einer halben Meile.



Der große Vorteil dieser Formation liegt in der guten Manöverfreundlichkeit. Der Wingman sieht nach vorn und erkennt das Gelände bzw. den Luftraum und auch seinen Lead in einem Blick. Er kann auf jede auch unangekündigte Richtungsänderung reagieren. Es ist egal, auf welche Seite der Wedge etabliert wird. Der Nachteil liegt darin, dass der gesamte Flight nach hinten nicht visuell abgedeckt ist.

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.



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.