



Flight-Training
14. April 2020
- Gedachter Verlauf-

Package 1556 – Training

TO/ARR: KALIXFORS AB - 05:00Z

Weather Forecast

- sunny, Wind 200°, 2 kts, NOSIG
- Sunrise: 05:20Z



Gamble1, A2A:

Keule, Freelancer, Slick, Caesar

Hawkeye1, SEAD:

Sneakpeek, Anvil, Kiwi, Stingray

Plasma1, Strike1 (Basic/Basic Advanced):

BadCrow, TheWitch, Opasi

Warhawk1, Strike2:

Cupra, **Toschi, Dagger**

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“)

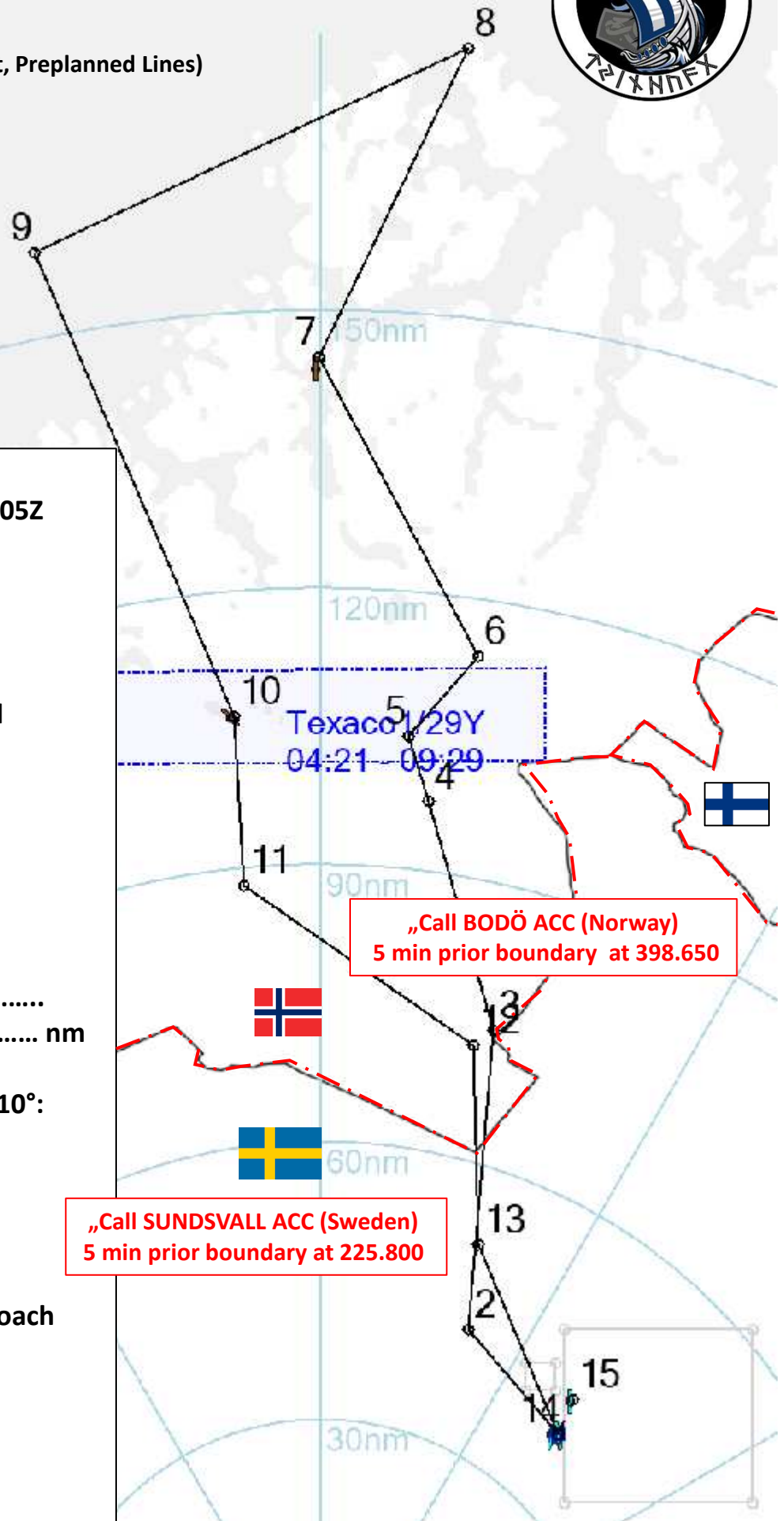
10. Nav – Attack Heading 110°:
BARDUFLOSS Rwy. 11
-AAR

11. - 12. Formation

13. IP KUUMU (TACAN Approach
Rwy. 18)

14. KALIXFORS AB

15. ALTERNATE: KIRUNA AB



Ablauf Trainee-Flight 14. April 2020

Boundary Sweden – Norway

Flight Information Region, FIR



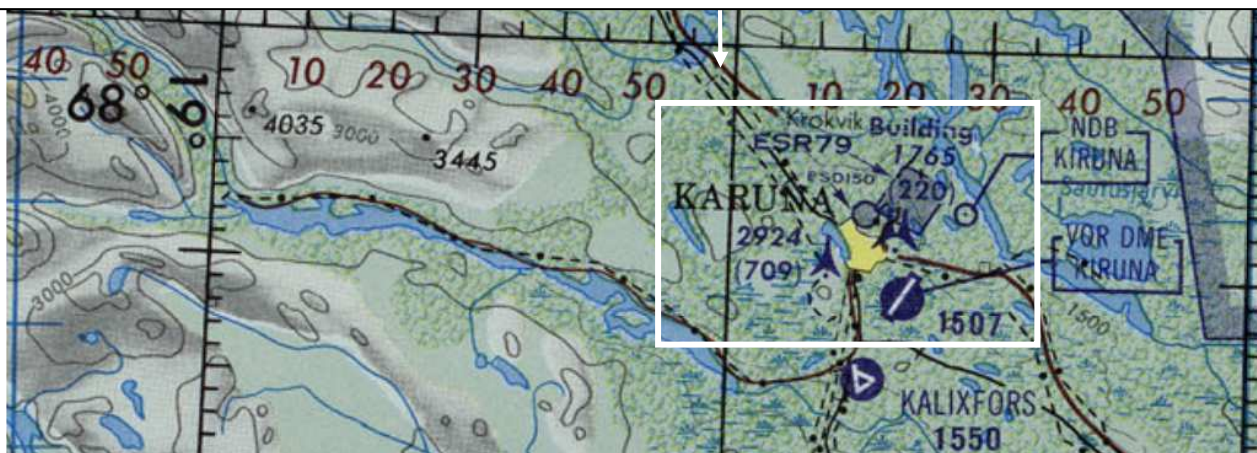
„Call BODÖ ACC (Norway)
5 min prior boundary at 398.650

„Call SUNDSVALL ACC (Sweden)
5 min prior boundary at 225.800



Cross at FL200

Ein **Fluginformationsgebiet** (engl. *Flight Information Region, FIR*) ist ein definierter Luftraum, in dem zumindest Fluginformations- und Flugalarmdienst angeboten werden. Jeder Teil der Atmosphäre ist genau einer FIR zugeordnet. Sie ist in der Regel deckungsgleich mit dem Staatsgebiet des jeweiligen Landes, kann aber auch (durch Zuweisung durch die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation [ICAO](#)) internationale Gewässer umfassen. Ebenso kann der Luftraum über einem Staatsgebiet in mehrere FIRs geteilt sein.



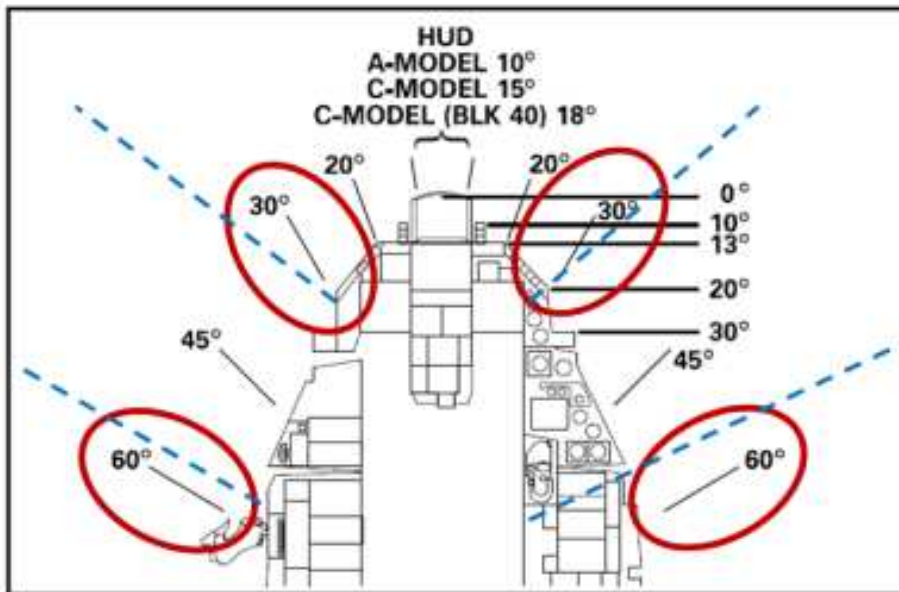
In der Regel ist jeder FIR zumindest eine Bezirkskontrollstelle (ACC = *Area Control Centre*) zugeordnet. Ihre Fluglotsen führen die Verkehrskontrolle und Information der Piloten durch und weisen ihnen geeignete Routen und Höhen für den Reiseflug sowie An- und Abflüge zu. Die „Übergabe“ der Flugzeuge an die nächste FIR ist durch eindeutige Verfahren geregelt.



4.4.2 Formationen

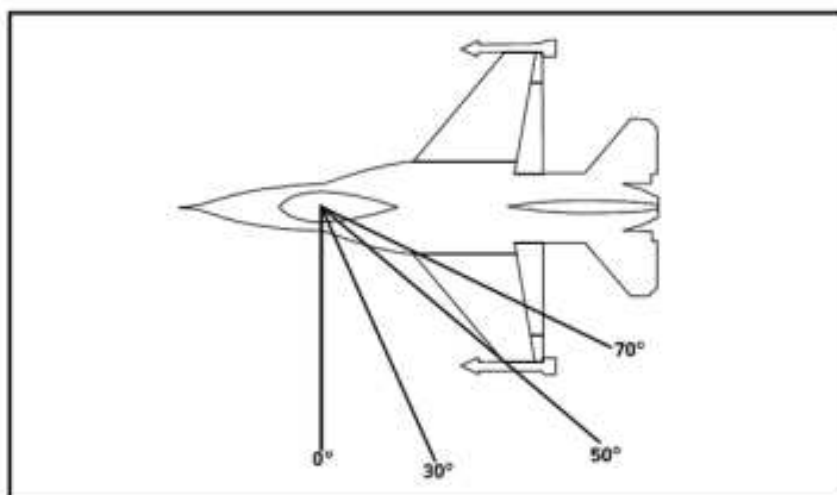
4.4.2.1 Orientierung im Cockpit

Eine Formation korrekt zu halten, heißt 1) den Winkel und 2) den Abstand richtig gewählt zu haben. Zumindest die Winklorientierung 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.

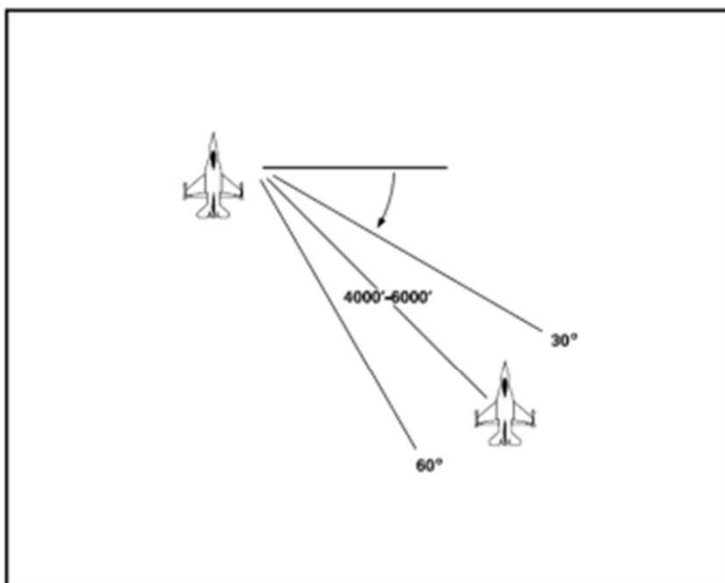


Achtung, Falle! Will der Lead seinen Wingman unter 30°, d.h. in etwa am Ansatz des Flügels erkennen, so muss der Wingman den Lead auf 60° in seinem Pit halten. Es gilt also stets der Komplementärwinkel auf 90°! Genau in der Mitte zwischen 30 und 60 Grad, jener Winkelbereich, der für einen Wegde

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

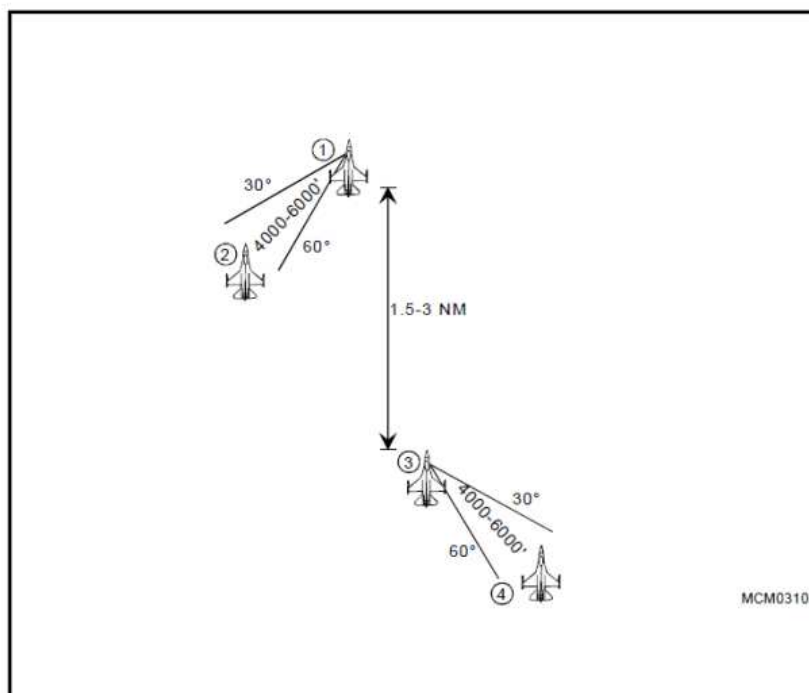
Beim **Wedge** fliegt man im 30-60° Grad Winkel hinter seinem Lead (Lead liegt zwischen Eyebrowlights und Throttle/ Stick), und auch mit einem Abstand von mehr als einer halben Meile.



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.

Flight-Path SWEEP – Gamble1



TO/ARR: AKLAIXFORS AB, 05:00Z

WP2: KUMU Dep. - 7.000ft

WP3: Nav – Formation

WP4: Nav – Formation, Turns

WP5-WP7 – SWEEP

WP8: AAR

WP9: NAV

WP10: IP N (inbound „visual“)

WP11: KALIXFORS AB (approx. 06:30Z)

WP12: Alternate KIRUNA



IFF

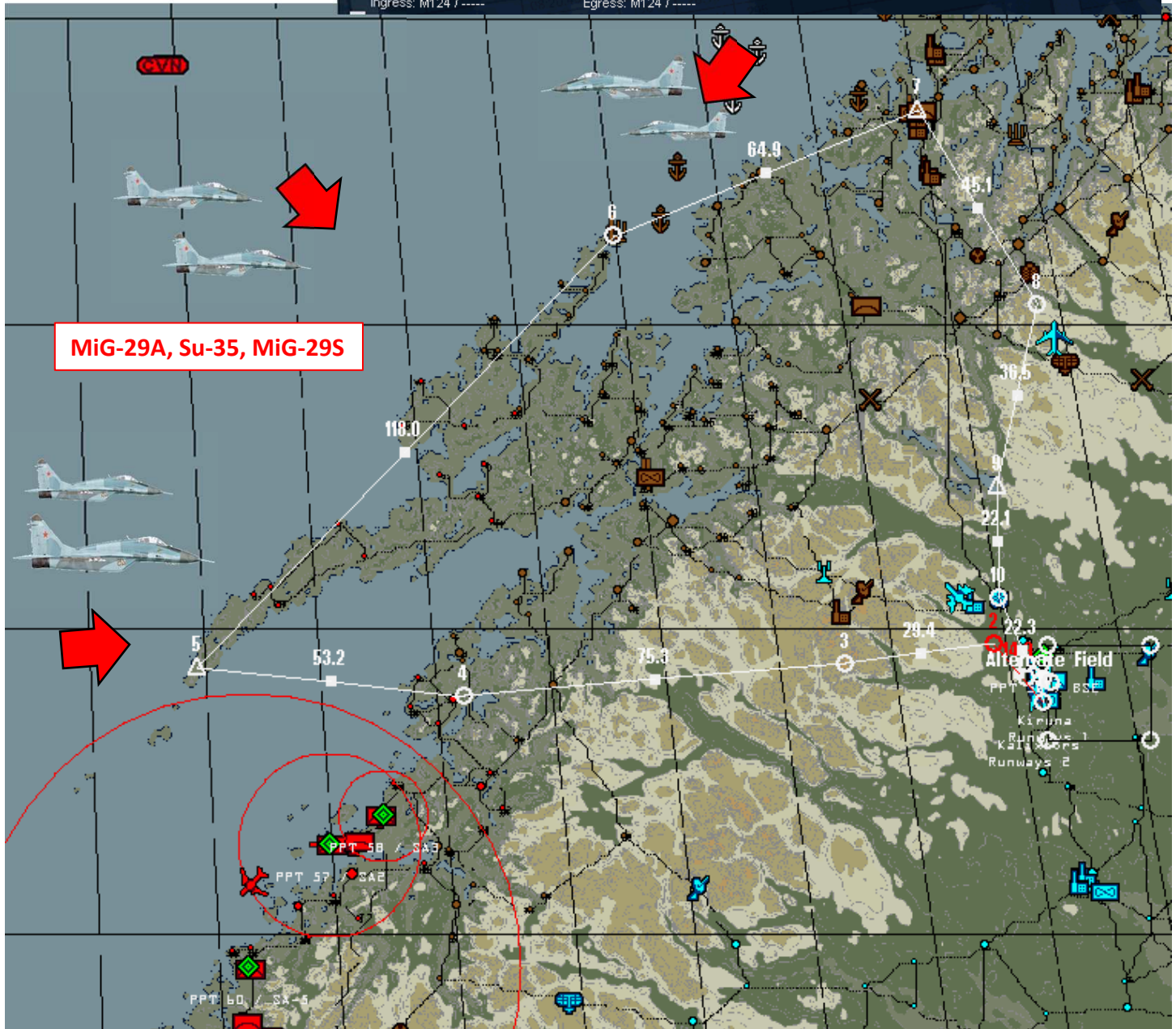
GENERAL:
 Initial STAT Settings: Modes Active: M124 Codes: M1: 60 M2: 7530 M3: 1554
 M4 Validity Time (Until): Key A: Day2 00:00 Key B: Day3 00:00
 IFF Policy: M1: per team M2: per aircraft M3: per aircraft
 Code Change Setting: TIM

TIME EVENTS:

Rot/day:	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00
M1:	24	43	33	21	22	13	61	72	22	51	63	30
M3:	24	7430	3054	1030	2430	0304	5230	5504	6230	7130	7204	0354
M4:	1	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

POS EVENTS:
 Ingress: M124 / ----- Egress: M124 / -----

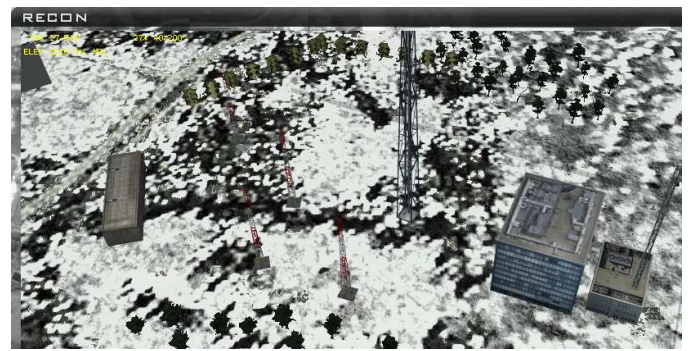
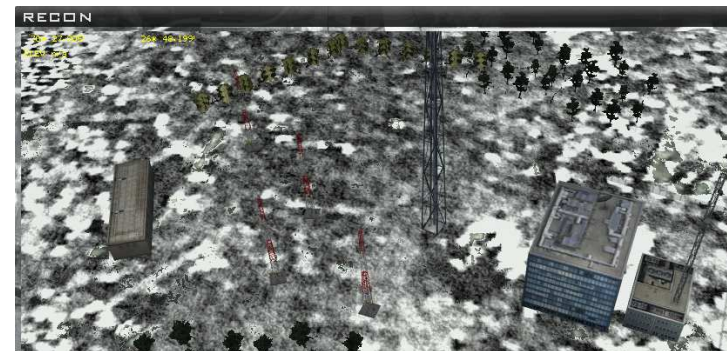
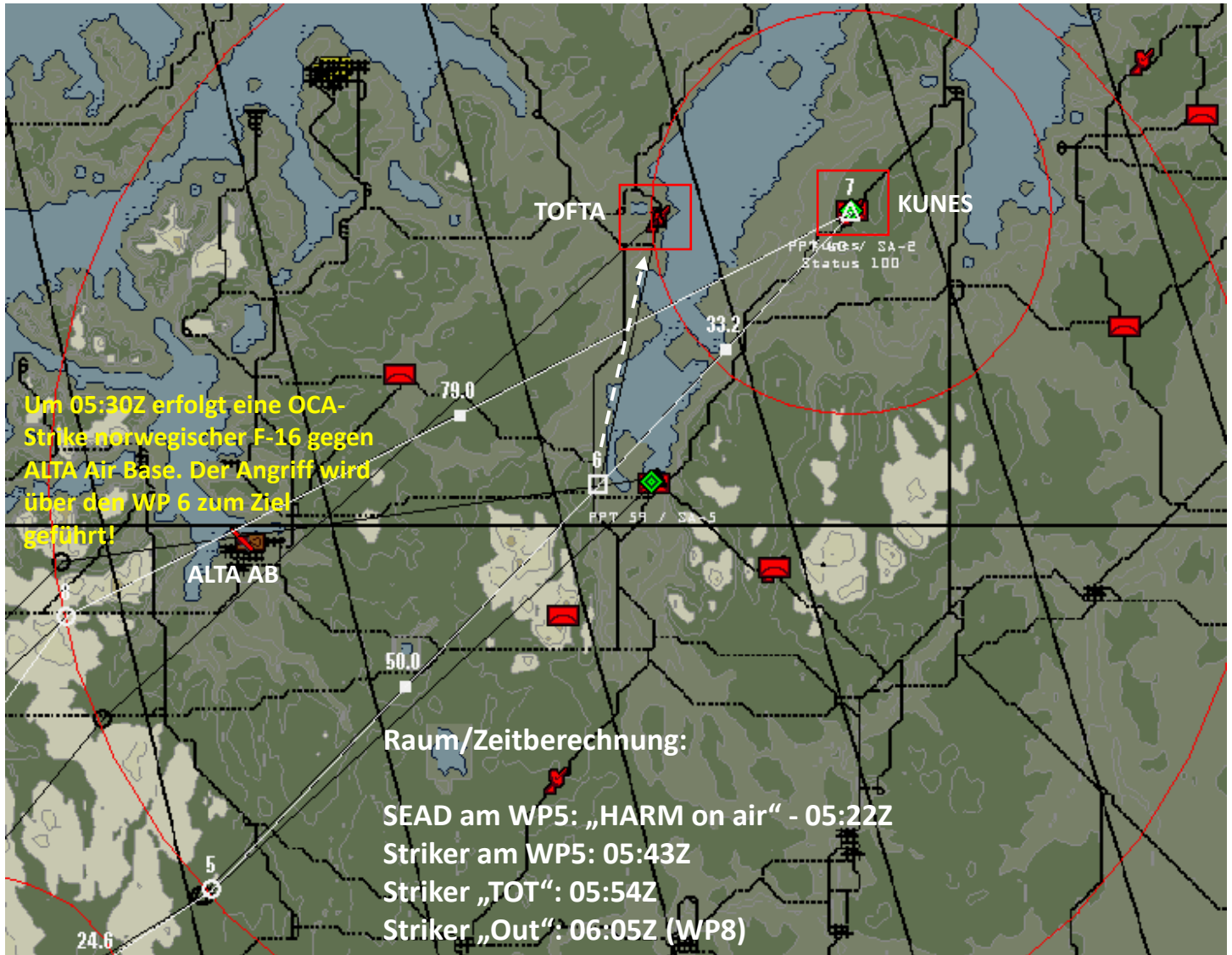
Texaco1



Flight-Path Strike – Plasma1, Warhawk1



Beide Flights gehen vorab zum Tanken um dem DEAD die Möglichkeit zu geben, die Area zu „säubern“! Dies gegen die aufgeklärten SAM-Systeme der Typen SA-2/5. Weiterhin wurden mobile SA-4/SA-6 gemeldet, deren Positionen sind allerdings unklar! Die KS-12/19 Btl's, in einem weiten Gürtle um die Fernmeldestationen disloziert, sind kein Angriffsziel! Der Flugplatz ALTA ist aktiv, dort ist eine Einheit MiG-21 stationiert. Der Einsatzstand wird mit 5 Maschinen gemeldet! Nächster Flugplatz: HOYBUKTMOEN, approx. 100 nm E



TARGET	CONDITION	VALUE
Tofta	100% Operational	
Radio Tower Tall	Repaired	Very high
Radio Tower Tall	No damage	Very high
Radio / TV Station	No damage	High
Radio Tower	No damage	Medium
Radio Tower	No damage	Medium
Radio Tower	No damage	Medium

TARGET	CONDITION	VALUE
Kunes	100% Operational	
Radio Tower Tall	No damage	Very high
Radio Tower Tall	No damage	Very high
Radio / TV Station	No damage	High
Radio Tower	No damage	Medium
Radio Tower	No damage	Medium
Radio Tower	No damage	Medium

Flight-Path DEAD – Hawkeye1



Auftrag:

„Schaffen Sie die Voraussetzungen um dem Angriff unserer Striker erfolgreich zu gestalten. Bekämpfen Sie die SAM-Systeme, öffnen Sie den Weg und halten Sie den Luftraum frei bis 06:05Z!“

Aufgeklärte SAM-Systeme: SA-2, SA-5.

Weiterhin wurden mobile SA-4/SA-6 in der Area gemeldet, die Positionen der „Ganef“ und „Gainful“ sind allerdings unklar! MANPAD immer und überall!



Der Flugplatz ALTA ist aktiv, dort ist eine Einheit MiG-21 stationiert. Der Einsatzstand wird mit 5 Maschinen gemeldet! Nächster „roter“ Flugplatz: HOYBUKTMOEN, approx. 100 nm E, dort MiG-29A!

Green Vector: SW, nearest Landing Field: LANGNES AB, approx. 150 nm SW

