



## **A/A Training**

**Der moderne Luftkampf in BMS**

### **BMS 4.32**

**by LtCol M. „Freelancer“ P.**

## **Präambel**

Mit unserem Ausbildungsstand sind wir bereits in der Lage einen Luftkampf erfolgreich zu bestehen. Voraussetzung ist jedoch die konsequente Umsetzung der Trainingseinheiten von Stingray sowie eine standardisierte Vorbereitung, um mit vorteilhaften Parametern in die Target Area einzufliegen. Der nachfolgende 1. Teil soll daher Möglichkeiten aufzeigen, um in Abhängigkeit des vorhandenen Equipments, eigenverantwortlich diese Voraussetzung umzusetzen.

Größer Unterschied und damit größer Nachteil im A-A Kampf zum Real Life ist das Fehlen eines Flugeitoffiziers. Im gesamten Flug muss das Fehlen dieser Information durch BMS spezifische Mittel ( und mit zusätzlichem Equipment) kompensiert werden, worunter die "Situation Awareness" (SA) extrem leidet.

80 – 90% der abgeschossenen Piloten wussten vorher nicht, dass sie in der Gefahr waren abgeschossen zu werden. Ich denke annähernd lässt sich diese Aussage auf das Game übertragen.

Entsprechend basieren die nachfolgenden Gedanken immer auf der Grundvoraussetzung wie kann ich meine SA verbessern, wie komme ich bzw. wie halte ich eine vorteilhafter(e) Position.

***"The guy who wins, is the guy who makes the fewer gross mistakes."***

*Lieutenant Jim "Huck" Harris, USN  
U.S. Navy Fighter Weapons School Instructor*

## **Luftkampf-Doktrin**

Grundsätzlich sind die Vorgehensweisen von A-G und A-A völlig verschieden und daher von der Taktik nicht vergleichbar.

Während wir es bei den A-G Taktiken überwiegend mit statischen Zielen zu tun haben, müssen die A-A Taktiken der hohen Dynamik eines Luftkampfes gerecht werden. Daher schaffen diese Taktiken bzw. Doktrinen Rahmenbedingungen, die einen gewissen Freiheitsgrad zulassen. Eine starre Vorgehensweise würde ohnehin im Luftkampf auf Dauer nicht zum Erfolg führen.

***". . . a fighter pilot must be free to propose improvements [in tactics] or he will get himself killed."***

*Commander Randy "Duke" Cunningham, USN*

Der moderne Luftkampf kennt grundsätzlich drei Doktrinen, die sich auch im Game bewährt haben.

Dabei handelt es sich um,

- 1. Double Attack**
- 2. Fighting Wing**
- 3. Loose Deuce**

**"Eine Doktrin ist eine Sammlung von Lehren und Vereinbarungen, die für einen festgelegten Zeitraum Gültigkeit haben."**

## **1. Double Attack**

Double Attack ist die am häufigsten angewandte Taktik im Falcon, da sie beide Piloten nahezu gleichberechtigt behandelt, jedoch die Lead-Wingman Position nicht gänzlich auflöst.

Dabei übernimmt der Lead die Navigations- und Einsatzplanung bis zur Zielzuweisung. Anschließend verantwortet jeder Pilot seinen Angriff bis zum "Rejoinen" selbstständig.

Der Vorteil liegt in der starken Kampfkraft nach „vorne“ und der Tatsache, dass sowohl Lead als auch Wingman den Überblick über die Gesamtsituation behalten.

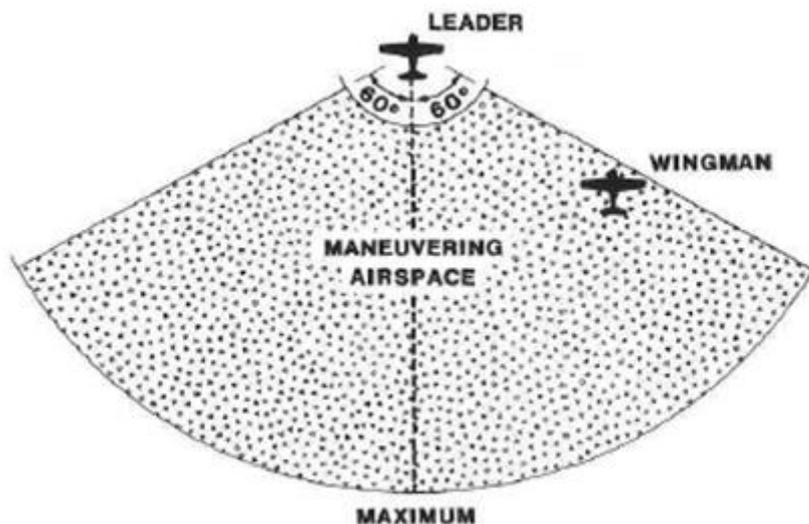
## **2. Fighting Wing**

Diese Doktrin zeichnet sich durch eine relativ stringente Lead-Wingman Beziehung aus. Sie stammt aus den Anfängen des 1. Weltkriegs und wird vorzugsweise bei unerfahrenen Wingmen und in unübersichtlichen Situationen angewandt.

Dabei übernimmt der Wingman die Aufklärung im VR-Bereich, der sich im Falcon auf 8 nm bezieht und mit der Padlock-Sicht aufgeklärt werden kann. Zusätzlich hält der Wingman einen engen Kontakt zum Lead und agiert max. 1 nm hinter ihm im schraffierten Bereich der Abbildung. Vorzugsweise auf der 4 bzw. 8 Uhr Position (60°)

Auf Kosten der Nahaufklärung wird bei dieser Taktik die Kampfkraft nach „vorne“ reduziert. Darüber hinaus verliert der Wingman den Überblick über die Gesamtsituation.

Außerdem trägt der Lead eine große Verantwortung für seinen meist weniger erfahrenen Wingman, was gleichfalls die SA beeinträchtigt.



***"It was my view that no kill was worth the life of a wingman . . . . Pilots in my unit who lost wingmen on this basis were prohibited from leading a [section]. They were made to fly as wingmen, instead."***

*Colonel Erich "Bubi" Hartmann, GAP*

***"If you come back from an operation with a kill but without your wingman, you lost your battle."***

*Lt. Colonel Dietrich Hrabak, Luftwaffe  
125 Victories, WW-II*

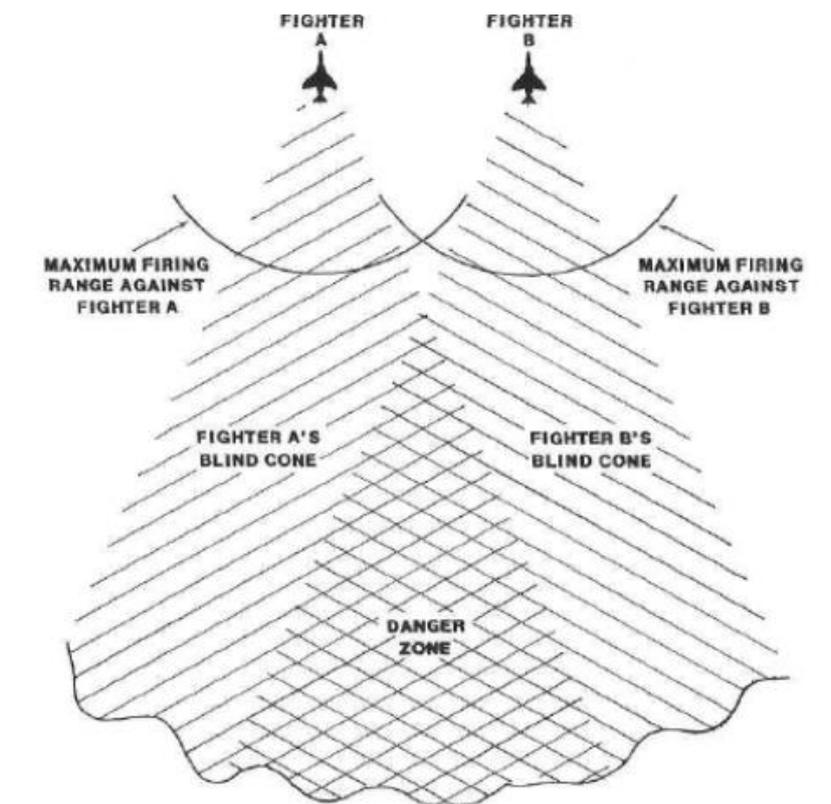
### **3. Loose Deuce**

***"Why let rank lead, when ability can do it better?"***

*Commander Randy "Duke" Cunningham, USN*

Loose Deuce ist die Königsdisziplin im modernen Luftkampf und wird heutzutage überwiegend eingesetzt. Diese Doktrin ist nahezu vergleichbar mit der Double Attack, jedoch gibt es hier die klassische Aufteilung Lead – Wingman nicht mehr. Beide Piloten sind absolut gleichberechtigt und wechseln fließend die Führungsposition. Dabei übernimmt jeweils der Pilot, der sich in einer vorteilhafteren Position befindet, die Koordination des Angriffs.

Voraussetzung für diese A-A Taktik ist jedoch ein absolut blindes Verständnis unter den beiden Piloten ohne viel kommunizieren zu müssen. Ansonsten verliert diese Doktrin an Durchschlagskraft und wird eher nachteilig. Bei dieser Vorgehensweise übernimmt jeder Pilot seine eigene und die Sicherung seines Partners.



***"A MiG at your six is better than no MiG at all".***

*Unknown U.S. Fighter Pilot*

### **Einstieg in den A-A Kampf**

***"In fighter flying, a panic message is the greatest of all crimes. Practice on the ground the exact words you will use to cover any situation in the air. Say it over and over again until it becomes automatic."***

*Group Captain Reade Tilley, RAF*

Ein erfolgreicher Luftkampf beginnt nicht erst mit der Wahrnehmung eines feindlichen Flugzeuges, sondern bereits beim Debriefing. Bereits die Zusammensetzung des Flights entscheidet maßgeblich über die Luftkampf-Doktrin und damit über die bevorstehende Luftkampf-taktik.

Ferner ist für einen A-A Auftrag die Aufteilung des Fluges in planbare (RAMP, Take Off, Abflugprozedur usw.) und unplanbare Anteile von entscheidender Bedeutung. Durch entsprechende Ausbildung im A-A Kampf kann sich jedoch jeder interessierte Pilot eine "Bibliothek" an Prozeduren bzw. Techniken antrainieren, sodass die unplanbaren Anteile in immer kleinere (zeitlich kürzere) Anteile zerfallen.

Sowohl die Auswahl der Doktrin als auch die Aufteilung des Fluges werden bereits von jedem Piloten mehr oder weniger unbewusst vorgenommen. Das Bewusstwerden dieser Phasen soll nun zur aktiven Vorbereitung auf den bevorstehenden A-A Kampf genutzt werden. Bedenke, bereits ein

"chaotische" Einstieg in die Target Area reduziert die SA für einen bevorstehenden Luftkampf radikal. Genau diesen Nachteil kann man mit einem standardisierten Anflug in einen nicht zu unterschätzenden Vorteil umwandeln.

***"It's the little things that cost you victories. "***

*Group Captain Reade Tilley, RAF*

Daher stehen im 1. Teil die A-A spezifischen Aufgaben bzw. Einstellungen in den planbaren Fluganteilen im Focus.

<b>Briefing</b>	Welche Doktrin 2 ship oder 4 ship
<b>Recon</b>	Auswahl der Tanks [Centerleiner, Flügeltanks] Target Pot (?) Waffen [IR oder Radar] Hilfslinien [Target Area, Fluchtmarke(n)] Welche Bullseye-Koordinaten sind zu erwarten
<b>Ramp</b>	Spritverbrauch [Enginestart] Fuel QTY [Norm, Ext Wing, Ext CTR] Fuel Trans [Wing First (?)] Daten Link -[welche Flights sind entscheidend] MFD / SMS / S-J: Selektiver Abwurf , Flügeltanks markieren DED / LIST / 5 Wing- span 35 FT [MiG 29-34FT / MiG 21-24FT]
<b>Take Off</b>	Spritverbrauch [ Gears] Max. Speed nach TO [CAS:300-350 Kn] Formation!
<b>Abflug-Prozedur</b>	Spritverbrauch [kein Nachbrenner] Bekannte Flugstrecke <u>Konstante(r)</u> Geschwindigkeit, Steigwinkel Formation!
<b>Anflug in die Target Area</b>	Spritverbrauch! [kein Nachbrenner, kleiner Steigwinkel] Fuel Flow! A-A Tacan mit Wingman bzw. Element Lead Next Flightlevel 25.000 -30.000 feet Speed 300-350 Kn AWACS [3 Abfragemöglichkeiten] - Request Picture - Declare - Vector to Nearest Threat Formation [Abstand 1. - 2. Element 5-7 nm] Reduzierter Funkverkehr [Brevity Codes] Target Pot (?)

	Turn 30° Bank
<b>Eintritt in die Target Area</b>	Spritverbrauch [Zusatztanks(?), CAT I (?)] Flight level erreicht Formation!!!!!!!!!! Speed is Life! Durch AWACS aufgeklärt Master arm on [spätestens jetzt] MFD`s Range! Radar Range ! Turns in Richtung Feindlage Fluglage / Position mittels HSI visualisieren SA! Gesamtlage ist aufgeklärt!!!

Die beschriebenen Prozeduren sind nur als Hilfestellung zu sehen und hängen stark von dem vorhandenen Equipment des Piloten ab. Sie dienen zur optimalen Vorbereitung auf den nun folgenden Luftkampf!

***"He who wants to protect everything, protects nothing," is one of the fundamental rules of defense.***

*Lt. General Adolph Galland, Luftwaffe*

*Zitate und Abb. aus "Fighter Combat TACTICS AND MANEUVERING", by Robert L. Shaw*