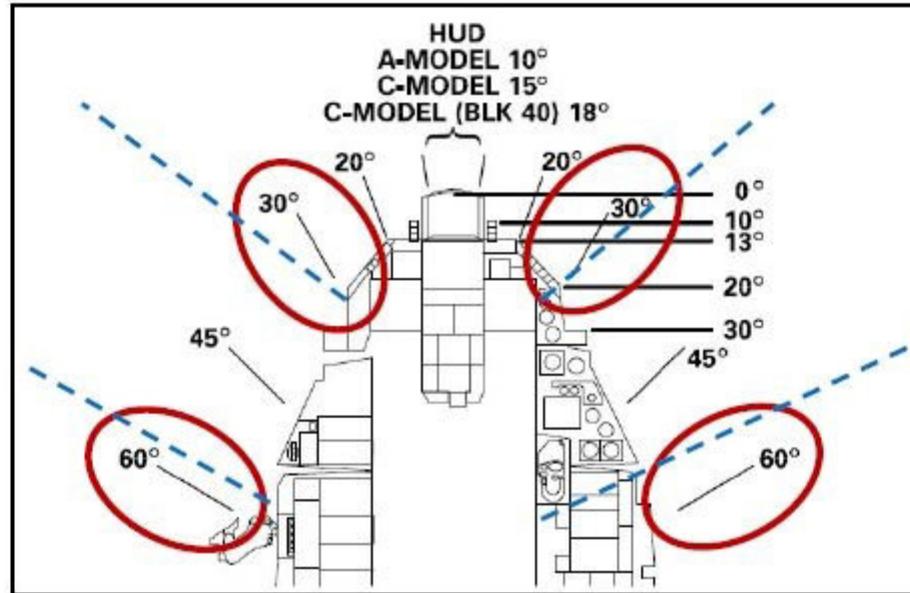


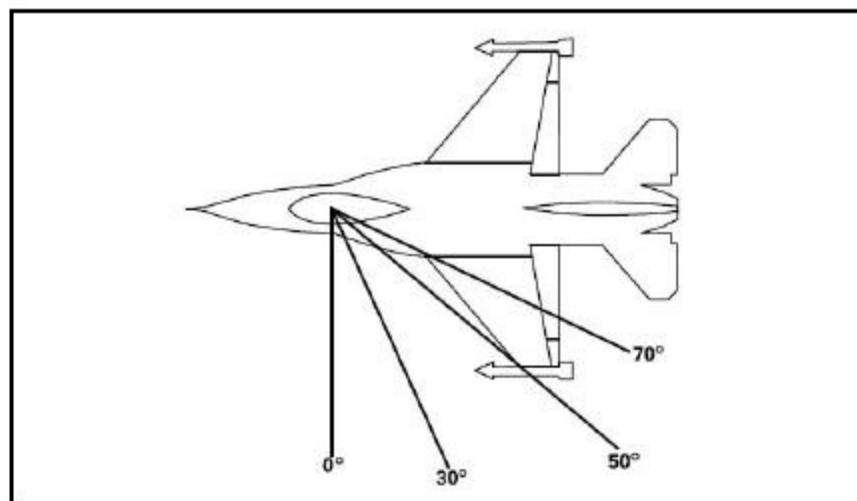
## 2.1 Orientierung im Cockpit



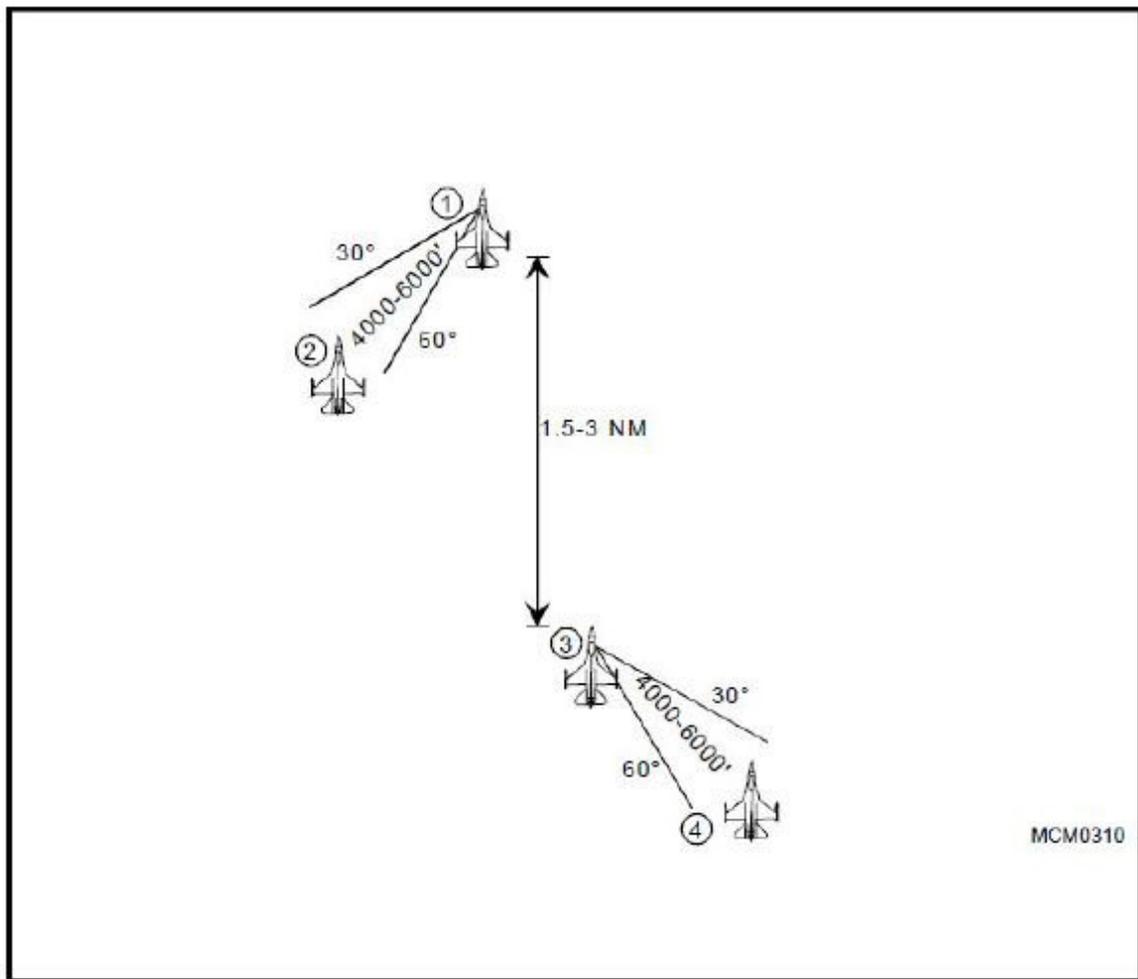
Im obigen Bild sind Hilfspunkte aufgelistet, anhand derer man Winkelabstände zu seinem Vordermann messen kann. Diese sind von unschätzbarem Wert, v.a. sollte man die **60° Markierung** im Auge haben, denn das ist der meistgenutzte Winkel, da wenn der Lead den Wingman unter 30° sehen soll, so ergibt sich beim Dreieck nun mal die **60° für den Wingman** ( $180^\circ$  (Winkelsumme)  $-90^\circ - 30^\circ$  (Leadsicht) =  $60^\circ$  für Wingman). Das bedeutet der Lead muss immer zwischen den Eyebrowlids und dem HOTAS liegen, niemals oberhalb oder vor den Eyebrowlids!

Zur Abstandseinschätzung hilft a) das **HSD** (aber ohne Maßangabe), b) das **Radar** (Lock ist erlaubt für den Formationsflug, bis zum FENCE IN, danach keinesfalls), c) **Erfahrung** (muss einfach geübt werden) und d) das **HSI** (man kann die **TACAN Frequenzen** aufeinander abstimmen (Kanal+/-63) und hat so eine ideale Anzeige, das Tacan wird sonst nur für Precision Approach und Notfallnavigation verwendet).

Aus dem Cockpit heraus kann der Lead anhand folgender Skizze erkennen, wie er den Winkel zu seinem Wingman abschätzen kann.



Ein 4-ship Wedge (Finger Four) kennt keine seitlichen Wechsel:

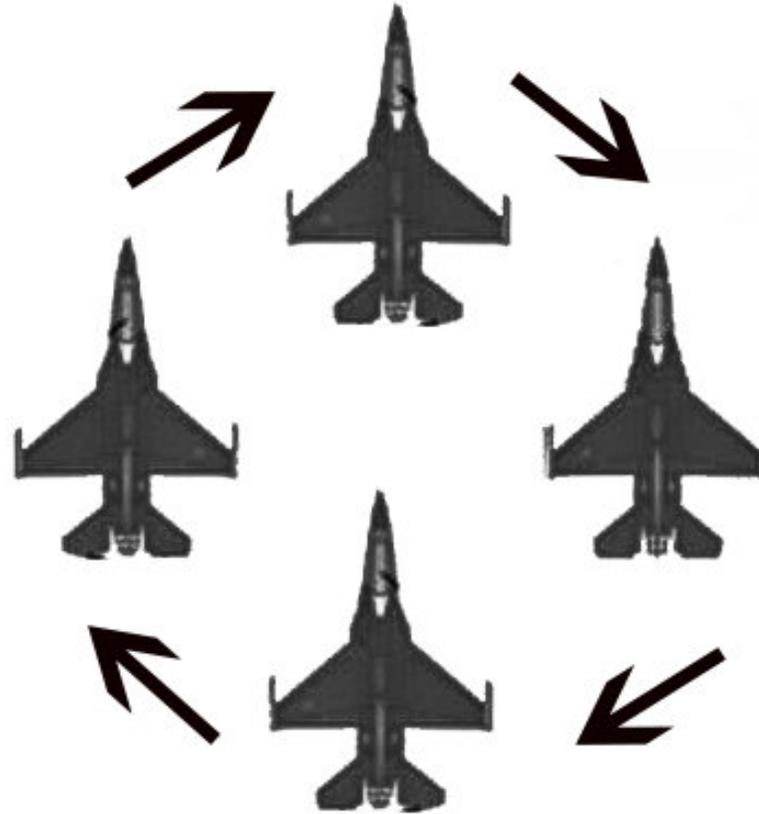


Der Wingman fliegt jedenfalls auf der linken Seite, das zweite Element folgt in einem deutlichen Abstand von mindestens 1.5NM und nimmt selbst eine Wedge, aber auf der rechten Seite ein.

*ECHELON*



# Rotation Diamond Formation



**Wechsel der Position in Uhrzeigersinn**