

S O P 's

Standard Operation Procedures 47th DF



Hier finden sich die verbindlichen Prozeduren für
die Flugdurchführung der
47th Dragonfighters / NATO RESPONSE FORCE

Stand 04/2013

Die SOP's sind als Leitfaden für den reibungslosen Betrieb zu sehen und stellen insbesondere für den Einsteiger eine gute Orientierungshilfe der Verfahren und Verhaltensweisen da. Das Manual umfasst die Prozeduren im Cockpit vom Anlassen bis zum Runterspulen des Triebwerks.

Das Dokument ist beabsichtigt kurz gehalten um eine schnelle Adaptierung zu gewährleisten.



Inhalt

Ground OPS	01
Taxi	02
Takeoff	03
Departure	03
Air Tacan	04
Formation	06
Fence in	06
Fence out	07
Approach	07
Landung	08
Park Position	09
Air Refueling	10
QRA	12



Ground OPS

Ramp Start, full alignment
Alle Checks und Tests

Funk Check

Datacardridge DTE is loaded
UHF ist immer Towerfrequenz
VHF entspricht IDM
IDM 10 => VHF 1;
IDM 20 => VHF 2;

VHF Check

LEAD: *"Vipers check VICTOR"*
Bestätigung: *"two ... three ... four"*

UHF Check

LEAD: *"Vipers check Uniform"*
Bestätigung *"two ... three ... four"*

QNH / Wind

LEAD: *"Tower, Viper Flight request QNH & Wind"*
LEAD: *„Vipers QNH - Wind is „*
Bestätigung nicht erforderlich
"2 ... 3 ... 4... Preflight check complete"
Rollen von der Ramp

**Lights**

Ramp

Anti-Collision (AC) OFF,

WING / Fus STEADY - Landing Light OFF

"two ... three ... four... Ready for Taxi"

Taxiway

AC ON - Wing / Fus FLASH – Landing Light ON

TAXI**Taxi Abstand und Geschwindigkeit**

Abstand 300 Feet

Flightpathmarker auf Nozzle = 300 Feet

Maximale Geschwindigkeit 25kts in Kurven 10kts

Lining up

Startposition - Landing Light OFF

Endcheck ready – Landing Light ON

Nach der Landung gelten die gleichen Regeln, nur umgekehrt.



Takeoff

Flightlead bestimmt ob Single oder 2 - Ship takeoff

2 - Ship Aufstellung

LEAD links vorne / WING rechts hinten

WING: *"...ready for departure"*

LEAD: *"Engine runup...next takeoff in 3-2-1 GO"*

Departure

Abflug nach Charts

Informative Calls des LEAD über Heading, Speed, Altitude müssen nicht bestätigt werden.

Bei Erreichen des Ausflugpunktes Wechsel auf taktische Frequenz UHF 16

Vor Frequenzwechsel von jedem Piloten zu bestätigen

LEAD: *"...push tactical"*

WING: *"two ... three ... four"*

Nach Frequenzwechsel

LEAD: *"...checking in tactical"*

WING: *"two ... three ... four"*



Air Tacan

LEAD befiehlt Air Tacan „YARDSTICK“

Mit A/A TCN kann der Abstand zwischen zwei luftgestützten Tacansendern ermittelt werden, der im DED in Nautical Miles bzw. Feet angezeigt wird.

Tacan Band Ground / Air

TCN T/R - X = Ground

TCN A/A - Y = Air

A/A TACAN Kanäle:

Kanalabstand zwischen zwei Sendern ist **immer 63**

A/A Tacan Kanal des Lead = Package ID

Flight 1

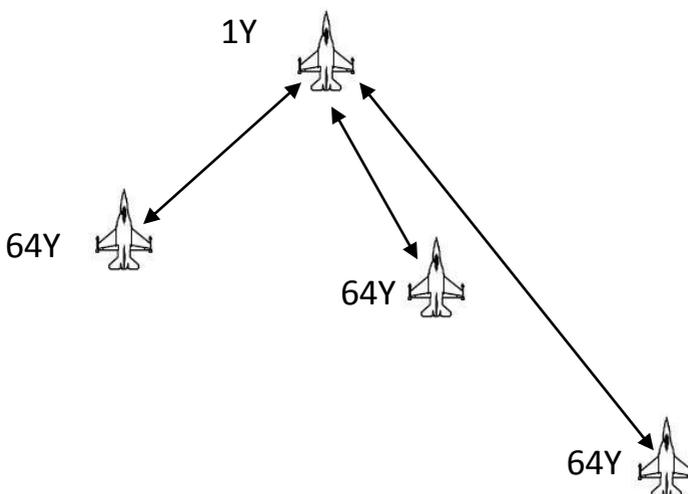
1.1 = 1Y; 1.2 = 64Y

1.3 = 64Y; 1.4 = 64Y

Flight 2 (plus 1 CH)

2.1 = 2Y; 2.2 = 65Y

2.3 = 65Y; 2.4 = 65Y





LEAD = niedrige Zahl

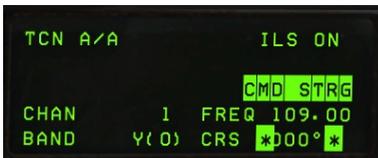
WING = hohe Zahl

Es werden bis zu 5 Flüge im gleichen Package unterstützt.

Einstellung im ICP

1. Tacan T/R – A/A T-ILS => 4 Wege Schalter SEQ
2. Tacan Kanal 1 => ENTER (Kanal 1)
3. Tacan Band X/Y 0 => ENTER

LEAD 1.1



WING 1.2-1.4



Bei richtiger Einstellung erscheint im DED unten rechts die Entfernungsangabe

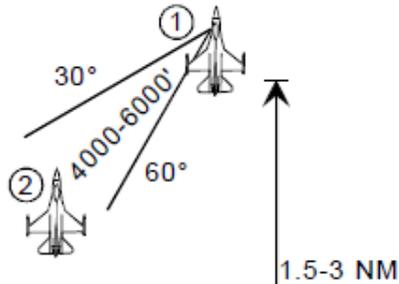
Im Beispiel: 0.4 = 400 ft - Ganze Zahl = nm





Formation

Standard = Wedge



Fence in

LEAD: "...Fence IN"

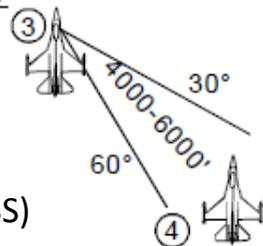
Master Arm ON

Master Mode AA/AG

Lights OFF

Check all Weapon Systems - EWS

WING: "...fenced in 6.8" (Fuel 6800 LBS)



Combat Formation

Wenn nicht anders angeordnet zum Fence in

Wedge beibehalten, Abstände der Elemente

untereinander auf 2 NM vergrößern



Fence out

LEAD: „...*Fence OUT*“

Master Arm OFF

Nav Mode

Lights ON flash

Wedge Formation

WING: “...*fenced out 2.3*” (Fuel 2300 LBS)

Approach

Spätestens 30 NM vor der Base wird auf UHF 15

(Towerfrequenz) gewechselt

Vor Frequenzwechsel von jedem Piloten zu

bestätigen

LEAD: „...*push Uniform 15*“

WING: “*two ... three ... four*”

Nach Frequenzwechsel

LEAD: “...*checking in Uniform 15*”

WING: “*two ... three ... four*”

LEAD:

-meldet den Flight an

-fragt QNH ab

-legt Anflugverfahren Landereihenfolge, Richtung
und Spacing fest

**Platzrunde**

Alle Piloten melden über UHF 15 in der Platzrunde ihre Position z.B. Pflichtmeldepunkt IAF, ARC, Downwind, Baseleg, Final, Short Final (1 nm)

Landung

Landung u. ggf. Durchstarten auf der linken Bahnhälfte

„Callsign touchdown“

Nach der Landung wird auf die rechte Seite der Piste gewechselt

„Callsign Speed under Control“

Verlassen der Runway

„Callsign runway vacated“

**Park Position:**

- die Parkposition wird vom LEAD bestimmt
- saubere Aufstellung wing on wing

Parkposition eingenommen:

- Chocks set
- Lights out
- Canopy open
- Radio set UHF 15 Backup
- *"Callsign, Engine shut down"*
- Engine shut down





Air Refueling



Tankerabfrage über AWACS oder Tankerdaten aus dem Lineup entnehmen

Prepare for tanker:

- Lights ON steady
- Fueldoor open
- Radar silent (unter 6000 Fuß Abstand)
- Bingo page im DED aufrufen (List+2)
- weapons save



Positionierung des Flights:

Observation Area

- ist links vom Tanker
- Formation Echelon left

Boom Area

- ist hinter dem Tanker (6 Uhr Position)

Reform Area

- ist rechts vom Tanker
- Formation Echelon right

Der Flight fliegt in Echelon left Formation in die Observation Area und der LEAD fliegt in die Boom Area

Anmeldung am Tanker

die Anmeldung am Tanker macht

ausschließlich der jeweilige LEAD eines Flights

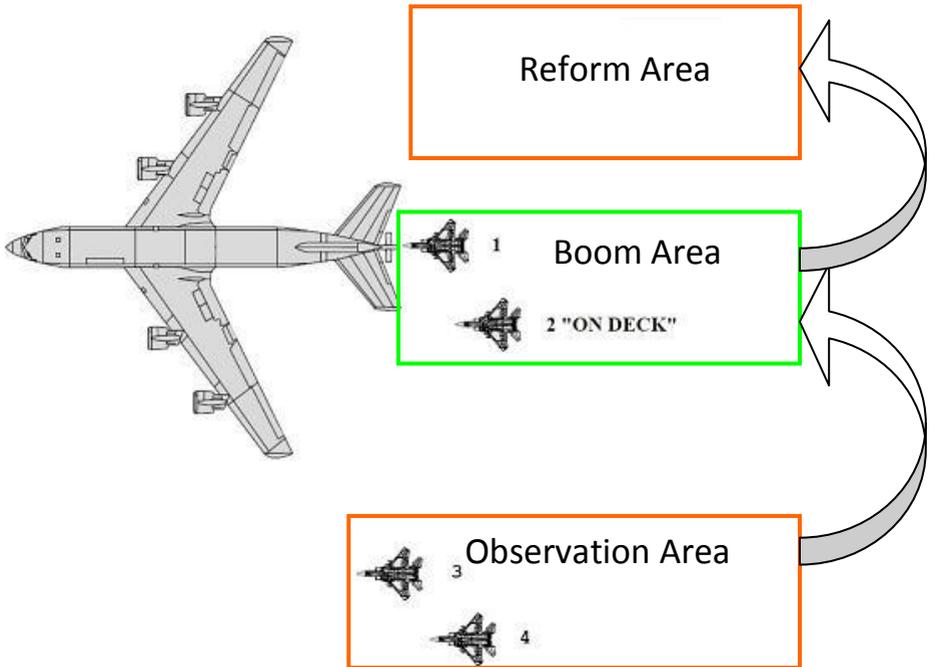
Anmeldung mit Z1 wenn Flight innerhalb 10 NM

(Bubble des Tankers)

Refueling Ende - Abmeldung mit Z3



Tankprozedur





QRA Quick reaction alert

Bereitschaft Triebwerk OFF
Batterie ON
Backup Radio ON
UHF 15 (Towerfrequenz)

Alarmierung: „*Scramble*“

Bei Alarmierung Rampstart mit verkürztem
alignment 1.5RDY

Startfreigabe gilt als erteilt

Nach TO unverzüglich auf UHF 16 wechseln
und Leitstelle kontaktieren



Standardisierung:

C/O Viper- X/O Bumerang - C/SO Nik - F/O Rabbit - F/O Pitbull