



DTG: 301800Zoct15

Betr.: Operation „TROJAN SHADOWS“

hier: Ausbildungshinweise und gedachter Verlauf zur Trainingseinheit 02.11.2015 - „Airport –Hopping“

Think Fast, Talk Smart: Communication Techniques

Die Auswertung der letzten Flights, dies in Zusammenarbeit mit unseren Human-Controllern, hat folgendes ergeben:

- „Wir reden viel zu viel auf dem UHF-Kanal“
- „Wir sind durch „interne“ Gespräche“ während des Approach auf dem VHF-Channel abgelenkt“!
- „Funkdisziplin, Ruhe auf den Kanälen“ ist selten gegeben

"Curtesy Calls" (Anstand- oder Höflichkeits-Ruf)

Diese, den UHF Kanal "belastende" Calls sind ein Grundübel unserer Kommunikation und sind keine Pflicht-Calls, solange sie nicht von ATC/TOWER *angefordert* werden!“

„Touch Down“

So ist z.B. „Touch Down“ in **Visual Meteorological Conditions (VMC)**, also unter **Sichtflugwetter-bedingungen**, ein völlig überflüssiger Info! Der Tower sieht dies! Staffellung ist hier das Stichwort, bei entsprechendem Abstand (mind. 2 nm bei VMC) kann/darf sich kein dicht hintenan folgendes Flugzeug auf der Bahn befinden. Zusätzlich gilt es zu beachten, dass es normalerweise keine Landefreigabe gibt, solange sich noch ein anderes Flugzeug auf der Bahn befindet. Formationslandungen sind ein eigenes Thema und werden gesondert betrachtet!

„Cold Lane“

Nach der Landung sollte kein anderes Flugzeug SO NAHE hinter dem anderen her rollen, dass dieses von dem Bremsmanöver und dem „Wechseln der Bahnseite" überrascht" wird, soll heißen, der Call **„Switching cold lane**, ... über **UHF** ist unnötig und belastet nur die Frequenz! Normal ist der Abstand zwischen den landenden Flugzeugen (außer bei einer Formationslandung) groß genug, sodass jeder der gelandet ist und seine Geschwindigkeit und seinen Flieger im Griff hat nichts Verbotenes unternimmt, wenn er auf die „Cold Lane“ wechselt. Aus Sicherheitsgründen sollte dies jedoch erst kurz vor Erreichen der max. Taxispeed getan werden um die Gefahr einer "Runway Departure“, durch Reifenplatzer und eventuell noch vorhandener Munition begründet, zu minimieren! Ob sich die „Cold Lane“ rechts oder links befindet hängt zwangsläufig von dem angestrebten Taxiway ab, den die Flight benutzen will bzw. MUSS um die Bahn zu verlassen. Hier ist definitiv eine genaue Absprache zwischen Pilot und Tower notwendig und erfordert das örtliche Wissen über die Taxiways und die Lage der Ramp - (Flugvorbereitung, Chart-Auswertung)

Das Wechseln der Bahnseite ist für den Tower **KEINE ENTSCHEIDUNGSHILFE!** Wichtig ist aber der „vorgeschrieben“ Call **„Cowboy12 – going around!“**, dieser wird oft vernachlässigt!



„Speed under Control“

"Speed under Control" macht da mehr Sinn.

Der Tower „**KANN**“, aufgrund von enger Staffellung und nach eigenem Sicherheitsermessen vom Piloten die kurze Info verlangen, ab wann er die Geschwindigkeit unter Kontrolle hat. Damit ist für den Tower klar, dass dieser Pilot nicht mehr durchstarten wird!

„Runway vacated“

Eine Info für den VHF-Kanal, für den eigenen Flight.

Nur bei schlechten Sichtverhältnissen verlangt der Tower in aller Regel vom Piloten die Info wann er die Bahn VERLASSEN hat!

Call vom Tower: **"Cowboy11, report clear of active (runway)"**

„Drag Chute“

Ein ergänzender Hinweis zum Einsatz des Bremsschirms.

Das ist ein **EMERGENCY ITEM!**

Anwendung: Zur Stabilisierung bei evtl. Reifenplatzer / einseitiges Fahrwerk / No Flap Landing)

Die Anwendung ist **nicht** zur Verringerung der Geschwindigkeit gedacht!

Der Bremsschirm wird **üblicherweise** bei Erreichen der „Taxi Geschwindigkeit“ ausgeklinkt/abgeworfen. Das Teil verbleibt auf bzw. neben der Runway und stellt eine erhebliche Gefahr für nachfolgende Flugzeuge dar (Einsaugen in den Lufteinlass, ...) D.h., dieses Teil muss von der Bodencrew weggeräumt werden, für nachfolgende Maschinen gibt es in dieser Zeit keine Landefreigabe. Die nachfolgende Arbeit der Instandsetzung (Neupacken und Einbau des neuen Drag-Chute) sollte ebenfalls berücksichtigt werden!

Ich fasse zusammen, dies mit der Bitte um Umsetzung:

1.) Keine unnötige Calls auf UHF! Die Anmeldung und "Gear down, 3 green" - RWY in sight" reicht!

Ausnahme: Emergencies, hier wird die Frequenz 243.00 MHz - die internationale Notfrequenz – festgelegt, dort wird sich um diesen Piloten gekümmert!

2.) Wenn auf UHF gerufen wird, dann die Situation beachten und auch mal zuhören!

3.) Nicht einfach den Kanal wechseln und "loslegen". Wer ist dran, wie ist die augenblickliche Situation?

4.) Nicht standardisierte Calls nur auf VHF!

5.) Ohne Ansage oder ausdrückliches Verlangen vom Tower ist bei, während und nach der Landung kein „Call“ notwendig!

Und vielleicht das Wichtigste am Schluss: **„Alles was wir irgendwo hören, lesen oder aufschnappen bedeutet nicht, dass wir es hier in der 1st GW auch so umsetzen wollen bzw. unserer Forderung nach ein hundertprozentiger Spieltiefe und Realismus entgegenkommt!“**

Sollte jemand die Kommunikation „lieben“, so bitte ich dies doch auf dem Flight-Channel **VHF** durchzuführen, seine Mitflieger werden es ihm danken!



AIRPORT - HOPPING



NOTAM: keine Freigabe zum Einflug in den türkischen Luftraum

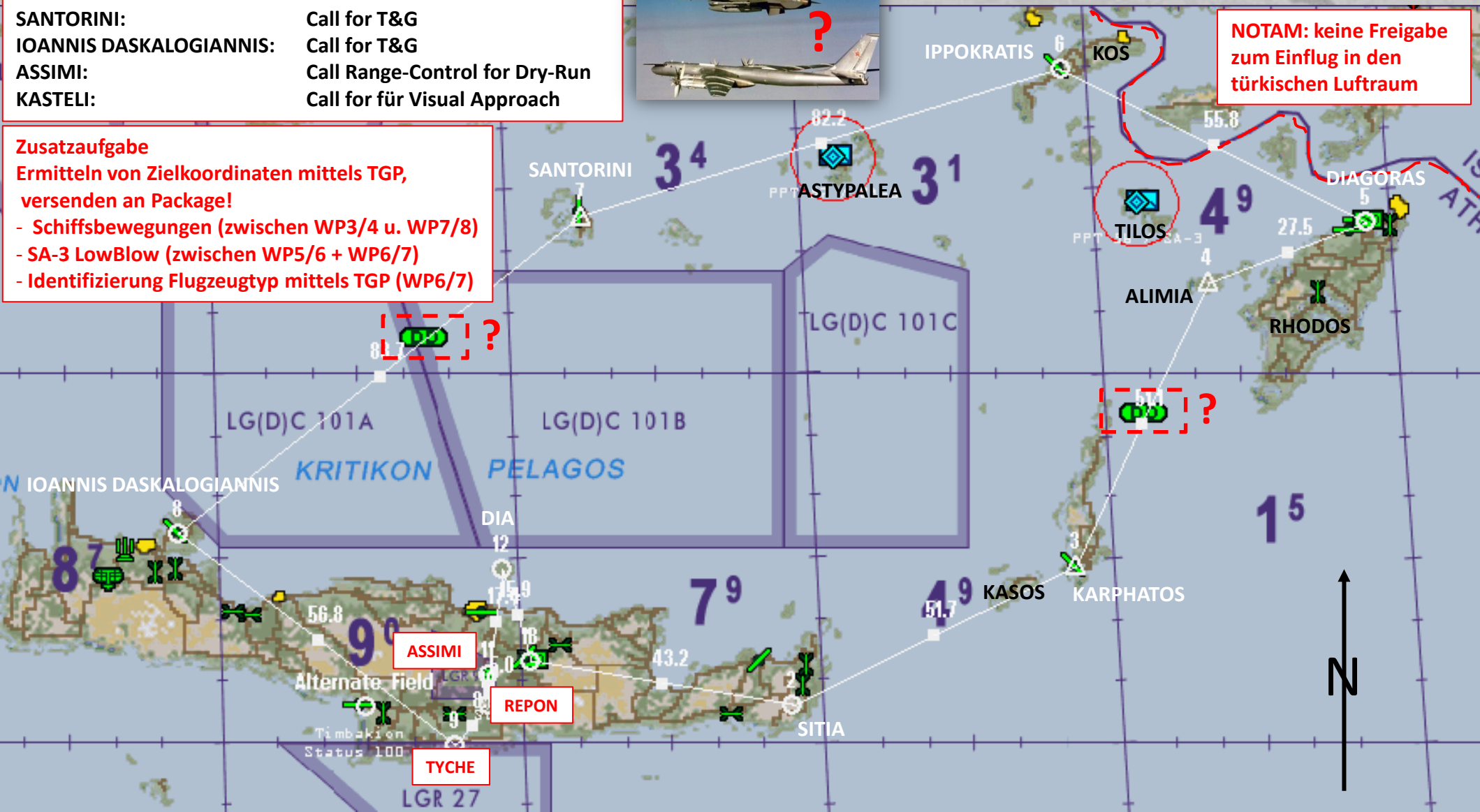
Flugfolge mit wechselnder Leadfunktion für die Flights:
Falcon1, Fury1, Lobo1, Panther1, Python1

KARPHATOS:	Call for T&G
DIAGORAS:	Call for Hot-Pit
IPPOKRATIS:	Call for T&G
SANTORINI:	Call for T&G
IOANNIS DASKALOGIANNIS:	Call for T&G
ASSIMI:	Call Range-Control for Dry-Run
KASTELI:	Call for für Visual Approach

Zusatzaufgabe

Ermitteln von Zielkoordinaten mittels TGP,
versenden an Package!

- Schiffsbewegungen (zwischen WP3/4 u. WP7/8)
- SA-3 LowBlow (zwischen WP5/6 + WP6/7)
- Identifizierung Flugzeugtyp mittels TGP (WP6/7)



DIAGORAS:	Call for T&G
IPPOKRATIS:	Call for T&G
SANTORINI:	Call for Hot-Pit
IOANNIS DASKALOGIANNIS:	Call for T&G
ASSIMI:	Call Range-Control for Dry-Run
KASTELI:	Call for für Visual Approach

Ermitteln von Zielkoordinaten mittels TGP, versenden an Package!

- Schiffsbewegungen (zwischen WP2/3 u. WP5/6)
- SA-3 LowBlow (WP3/4 u. zw. WP4/5)
- Identifizierung Flugzeugtyp mittels TGP (WP4/5)

NOTAM: keine Freigabe zum Einflug in den türkischen Luftraum

