

CRC LONESHIP

EINFÜHRUNG

Erste Ausführung, 4. Februar 2018



Special Operations Deutschland

International Virtual Aviation Organization





INHALTSVERZEICHNIS

Kapitel	Seite
Einführung in das Konzept "Military All-In-One Service"	4
Loneship CRC	5
Local Operating Procedures (LOP)	6
Letter of Agreement (LOA) -> <i>zivil-militärische Koordination</i>	7
QRA Wittmund (Alarmrotte)	8



“MILITARY ALL-IN-ONE SERVICE”

Die Anzahl aktiver ziviler FVK-Stellen ist in der Realität um ein Vielfaches höher als auf IVAO. Sehr oft auch mit einer deutlich komplexeren Sektorisierung und berechneten Slots (CFMU), um bei der großen Anzahl an Flugbewegungen pro Tag, einen sicheren und effizienten Verkehrsfluss zu gewährleisten. Fast jeder dieser Sektoren hat einen eigenen Radarlotsen. Unter solchen Umständen macht es natürlich auch Sinn, dass auch militärischer Flugverkehr in den Verkehrsfluss integriert und von zivilen Radarlotsen überwacht/controlled wird, ehe er beispielsweise ein militärisches Übungsgebiet erreicht, in welchem trainiert werden soll. Hier erfolgt dann in der Realität eine Übergabe an das zuständige CRC zwecks Überwachung und militärtaktischer Unterstützung.

Die Verkehrsdichte und Sektorisierung bei uns innerhalb der Deutschen Division ist jedoch deutlich überschaubarer und unkomplizierter, was wiederum flexiblere Lösungen ermöglicht. Der „Military All-In-One Service“ ist solch eine flexible Lösung als Antwort auf die bei uns vorherrschenden Umstände. Sprich angepasst an den Alltag bei uns auf IVAO.

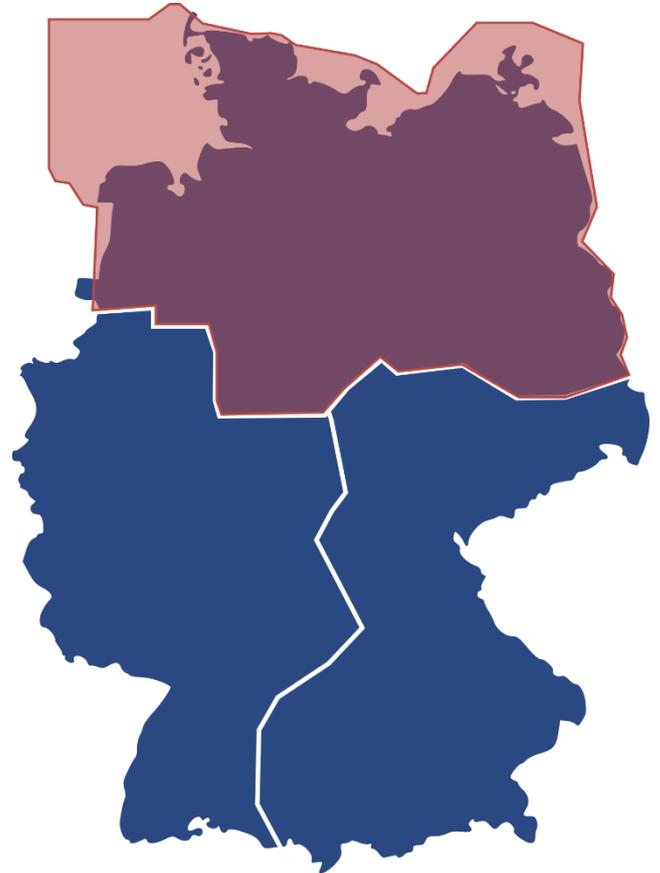
Ein CRC welches „Military All-In-One Service“ anbietet, vereint alle militärischen Positionen (Flugsicherungsdienste sowie militärtaktische Dienste) innerhalb seines Zuständigkeitsbereichs in einer einzigen Position. Das beinhaltet DEL, GND, TWR und APP aller im Zuständigkeitsbereich enthaltenen Flugplätze inkl. ACC und CRC. Eben eine „All-In-One“ Position.

Der Zuständigkeitsbereich einer solchen Position entspricht i.d.R. einer kompletten FIR. Somit kann man sich den Luftraum/Sektor mit einer zivilen ACC Position teilen. Das erleichtert die zivil-militärische Koordination. Der zivile Radarlotse konzentriert sich vollständig auf seinen eigenen zivilen Flugverkehr und der militärische Controller auf den militärischen Flugverkehr, beide teilen sich jedoch den selben Sektor. Der zivile Radarlotse kann den militärischen Flugverkehr aber komplett ignorieren. Zu den Aufgaben des militärischen Controller gehört daher auch die Verantwortung, den militärischen Flugverkehr von Zivilem fernzuhalten! Das reduziert nicht nur den Workload für zivile Radarlotsen während Phasen mit erhöhtem militärischem Flugverkehrsaufkommen, sondern bedeutet auch, dass militärische Piloten deutlich besser mit der Radarposition zusammenarbeiten können, weil sie sich besser verstanden fühlen, da der Controller die entsprechenden Qualifikationen mitbringt.



CRC LONESHIP

LOG IN: ETWW_MIL_CTR
CALLSIGN: LONESHIP
FREQUENZ: 132.775
SERVICE: ALL-IN-ONE
FRA: derzeit ACC
AoR: Bremen FIR (gesamt)
LOPs: siehe Seite 5
LOA: siehe Seite 6
Sektorfile: IVAC1



Das Loneship CRC hat folgende Aufgaben:

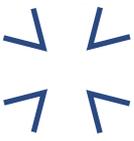
- Flugsicherungsdienste (*innerhalb der gesamten FIR für alle militärischen Flugplätze*)
 - öMilFS (DEL, GND, TWR und APP)
 - üMilFS (ACC)
- Militärtaktische Dienste (*innerhalb der gesamten FIR*)
 - RAFIS
 - Überwachung von Übungsgebieten und Nachttiefflugsystem
 - Taktische Unterstützung
 - Luftbetankung (RV-Alpha)
 - LV-Übungsschutzflüge (Tango Scramble)
 - LV-Schutzflüge (Alpha Scramble)
 - Air Battle Management für alle Missionsarten
 - Überwachung, Schutz und Verteidigung des zugewiesenen Luftraums (QRA)
 - Identifiziertes Luftlagebild (*engl. „Recognized Air Picture“*)



WORKING POSITIONS (WP)

Login	Enthält
ETWW_MIL_CTR	<ul style="list-style-type: none">- Master Controller (MC)- Fighter Allocator (FA)- Track Production Officer (TPO)- Aircraft Controller (AC)- öMiIFS (DEL, GND, TWR, APP)- üMiIFS (ACC)

Bei Bedarf und Erlaubnis können einige der oben aufgeführten Working Positions auch einzeln besetzt werden (z.B. bei Events).



LOCAL OPERATING PROCEDURES (LOP)

ÜBUNGSGEBIETE (LUFT-BODEN)

- **NORDHORN RANGE (ED-R):** *derzeit keine LOPs definiert*
- **ED-D 47:** *nur für Seeziele!*

ÜBUNGSGEBIETE (LUFT-LUFT)

- **ED-D 41:** *derzeit keine LOPs definiert*
- **ED-D 44:** *derzeit keine LOPs definiert*
- **ED-D 46:** *derzeit keine LOPs definiert*
- **ED-D 100:** *derzeit keine LOPs definiert*
- **ED-D 101:** *derzeit keine LOPs definiert*
- **ED-R 201 (TRA):** *derzeit keine LOPs definiert*
- **ED-R 202 (TRA):** *derzeit keine LOPs definiert*
- **ED-R 302 (TRA):** *derzeit keine LOPs definiert*
- **CBA SEA 1:** *derzeit keine LOPs definiert*
- **MVPA NE:** *derzeit keine LOPs definiert*
- **LANIA 1:** *derzeit keine LOPs definiert*
- **LANIA 8:** *derzeit keine LOPs definiert*

LUFTBETANKUNGSGEBIETE

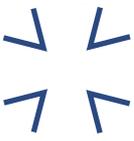
- **GINI:** *derzeit keine LOPs definiert*
- **JANIN:** *derzeit keine LOPs definiert*
- **KIM SHORT:** *derzeit keine LOPs definiert*
- **KIM LONG:** *derzeit keine LOPs definiert*
- **NORTH SEA:** *derzeit keine LOPs definiert*
- **ROSY:** *derzeit keine LOPs definiert*
- **TINA:** *derzeit keine LOPs definiert*

NACHTTIEFFLUGSYSTEM

- **ED-R 150 (NLFS-DEU):** *derzeit keine LOPs definiert*

TIEFFLUGGEBIETE 250 FT

- **LFA 250 FT 1:** *derzeit keine LOPs definiert*
- **LFA 250 FT 5:** *derzeit keine LOPs definiert*
- **LFA 250 FT 6:** *derzeit keine LOPs definiert*



LETTER OF AGREEMENT (LOA)

FLÜGE INNERHALB DER FIR

Alle militärischen Flüge befinden sich in diesem Fall bereits von Beginn an auf der militärischen Frequenz und werden diese in aller Regel auch nicht verlassen.

Ausnahmen (bei Flügen innerhalb der FIR) sind militärische Flüge, welche ein zivilen Flugplatz/Flughafen ansteuern. Hier erfolgt eine Übergabe vor Erreichen des Zuständigkeitsbereiches der Anflugkontrollstelle.

Eine **weitere Ausnahme** sind militärische Flüge, welche einen zivilen Anflugkontrollsektor (mit oder ohne C-Crossing) oder eine zivile Kontrollzone durchfliegen wollen. Hier erfolgt ebenfalls eine Übergabe an den zivilen Lotsen, außer es wurde vorher anders koordiniert.

FLÜGE DIE DIE FIR VERLASSEN

Sämtlicher militärischer Flugverkehr (GAT und OAT), welcher die FIR verlassen möchte, wird an der FIR-Grenze dem Nachbarsektor (civ ACC) übergeben. Bei militärischem VFR unter FL100 nur dann, wenn RAFIS innerhalb der Bremen FIR angeboten wurde und dies auch nach Verlassen der Bremen FIR gewünscht ist.

FLÜGE DIE IN DIE FIR EINFLIEGEN

Sämtlicher militärischer Flugverkehr (GAT und OAT), welcher in die Bremen FIR einfliegen möchte, wird an der FIR-Grenze dem Loneship CRC übergeben. Bei militärischem VFR unter FL100 nur dann, wenn RAFIS im Nachbarsektor angeboten wurde und dies auch nach Einflug in die Bremen FIR gewünscht ist.

AKTIVIERUNG VON ÜBUNGSGEBIETEN



QRA WITTMUND (ALARMROTTE)

ALARMSTATUS (DEFAULT)

QRA 15 (Innerhalb von 15 Minuten in der Luft)

ALARMROTTE

Flugplatz: Wittmund (ETNT)

Geschwader: TaktLwG 71 Richthofen

Flugzeugtyp: Eurofighter

Bewaffnung: 2 x IRIS-T (IR)

Callsign: HG01A und HG01B

TOS: 1 bis 2 Std (je nach Task und Fuel Consumption)

ALARMIERUNGSGRÜNDE

- Loss Com (z.B. Sandbagging)
- Abweichung vom Flugplan (Flugroute)
- Keine Höheninfo weil kein Mode C
- Militärisches Luftfahrzeug ohne DIC NR
- Renegade (auf IVAO verboten!)

ALARMIERUNGSWEG (IVAO)

1. Zivile Flugverkehrskontrolle informiert CRC
2. CRC alarmiert QRA mittels Alpha Scramble (LV-Schutzflug)
3. CRC koordiniert und leitet den Intercept per GCI

VERANTWORTUNG ÜBER QRA (REALITÄT)

Vorfall mit **zivilem** Luftfahrzeug: National (CRC)

Vorfall mit **militärischem** Luftfahrzeug: NATO (CAOC)

ERLAUBTE TASKS

- Interrogation
- ID
- Cockpit Check
- Shadow
- Intervention (nur wenn Lfz zustimmt oder bei einem Tango Scramble)
- Warning Burst (auf IVAO verboten!)
- Engagement (auf IVAO verboten!)