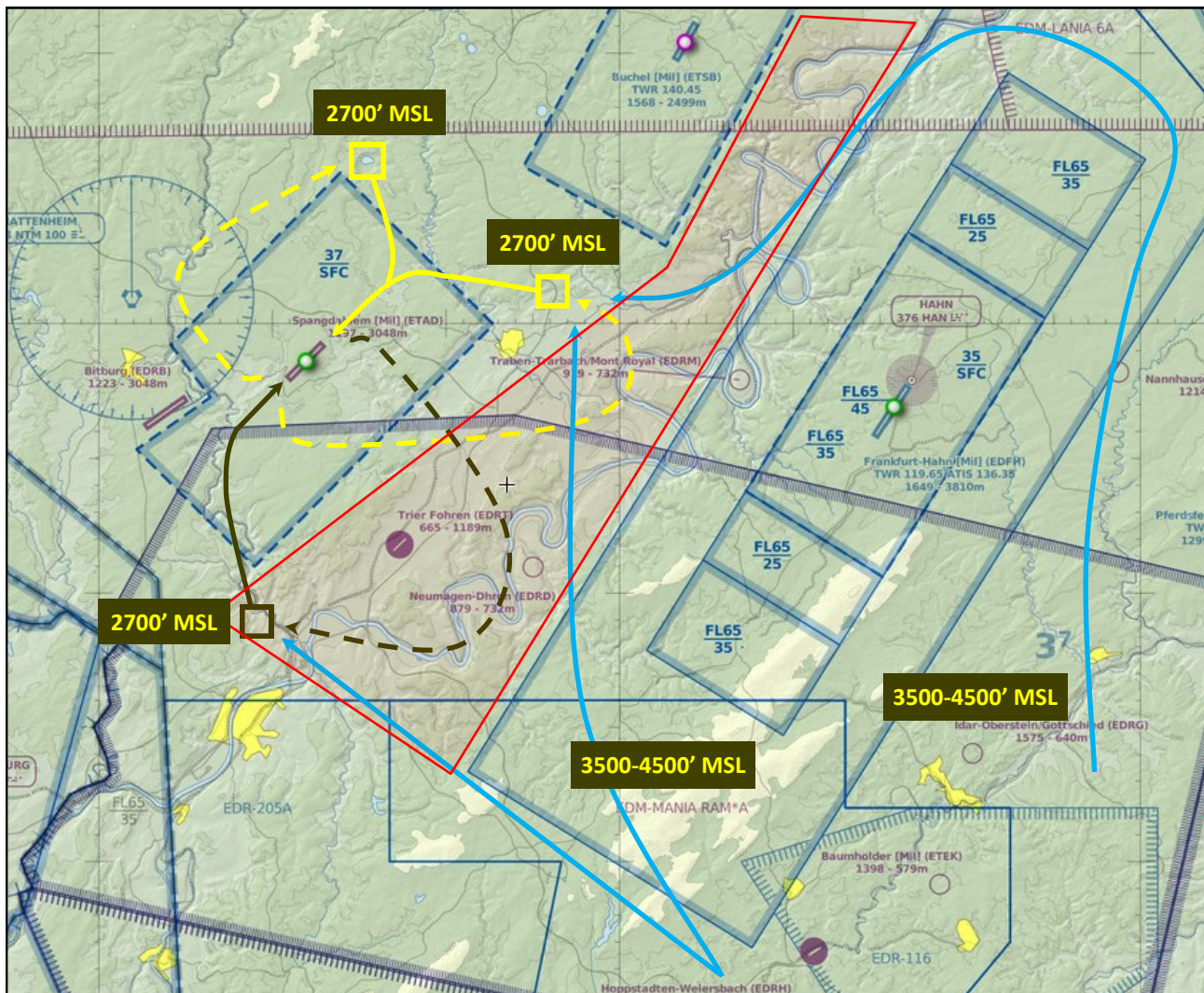


Spangdahlem VFR Pattern & RTB Routing

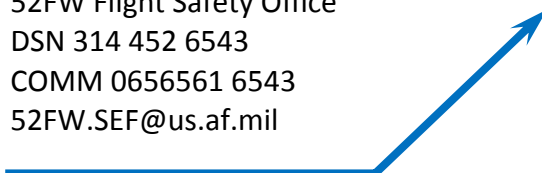


Legend:

- RWY 23 VFR Entry Point
- Rwy 05 VFR Entry Point
- Typical VFR RTB Routing
- - - Pattern Re-Entry Routing
- Area of Highest Potential Mid-Air Conflict

Fragen / Sorgen?

52FW Flight Safety Office
 DSN 314 452 6543
 COMM 0656561 6543
 52FW.SEF@us.af.mil



Mid-Air Collision Avoidance (MACA)

52 FW Spangdahlem AB



Profil eines Luft schwebend

Während einer dreijährigen Studie über Luftkollisionen mit Beteiligung von Zivilflugzeugen, hat das US-National Traffic Safety Board (NTSB) festgestellt, dass:

- 1) Die meisten Beteiligten an Kollisionen waren auf einem Rundflug ohne eingereichten Flugplan .
- 2) Fast alle Kollisionen in der Luft traten bei VFR-Bedingungen ein, an einem Wochenende, bei Tageslicht .
- 3) Die Mehrheit der Kollisionen waren das Ergebnis von Überholvorgängen durch schnellere Flugzeuge, die mit langsameren kollidierten.
- 4) Dagegen ist kein Pilot immun. In der Studie reichten die Flugerfahrungen von ersten Solo-Stunde bis zu 15.000-Stunden-Veteranen.
- 5) Die große Mehrheit der Kollisionen trat bei unüberwachten Flugplätzen unter 3.000 Fuß auf.
- 6) Kollisionen auf Reiserouten geschahen unter 8.000 Fuß und innerhalb von 25 Meilen um den Flugplatz.
- 7) Fluglehrer waren 37% aller Fälle.an Bord der Flugzeuge in

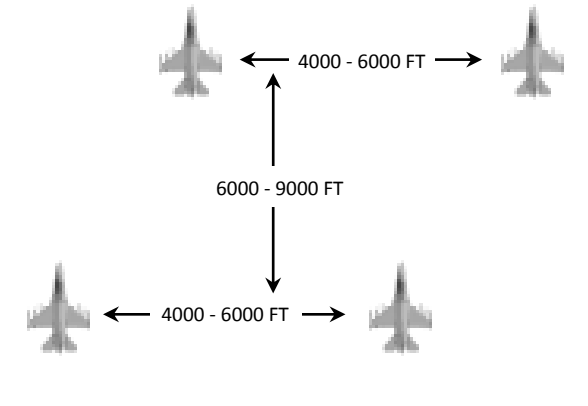
Modus 3C

Privatpiloten können ATC helfen, durch den Einbau eines Transponders in ihre Flugzeuge. Der Unterschied zwischen eines nicht-Transponder ausgerüsteten Flugzeugs und einem mit ist beträchtlich. Transponder bringen die Radarsignatur "Größe" einer Piper Cub auf die einer C-5 Galaxy. Wenn Sie einen Transponder (am besten mit "MODE C" Höhenkodierung) haben, verwenden Sie es. Viele Piloten drehen den Transponder beim Verlassen des Flugplatzbereichs auf "save", um die Nutzungsdauer zu verlängern. Das birgt zwei Gefahren: zum Einen sind Sie auf dem Radarschirm der Luftüberwachung schlechter sichtbar, zum Andere besteht die Gefahr, das Wiedereinschalten am Ziel zu vergessen. Darüber hinaus können die aktive Höhe kodierenden Transponder von F-16 gescannt werden, und verbessern damit die Chance gesehen zu werden. Sie verhindern damit einen Konflikt, bevor er überhaupt auftritt; Squawk Modus 3C!

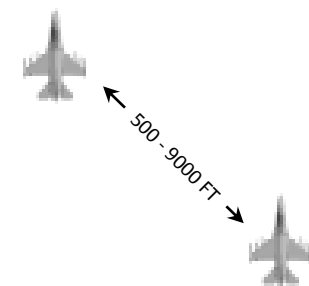
Militärische Formationen

Guter Rat an Alle, die ein Militärflugzeug entdeckt haben, ist nach weiteren in der Nähe zu suchen - oft der gleichen Typ wie das erste Flugzeug. Militärflugzeuge fliegen in Formation. Das bietet die gegenseitige Unterstützung und taktische Effizienz, und ist üblich beim Militär. Daher ist davon auszugehen, wenn Sie bei 3.500' eine F-16 entlang der Mosel fliegen sehen, dass es eine weitere F-16 in der Nähe gibt. Drei typische militärischen Formationen im Folgenden:

Offset 4-Schiff Bildung:



Enroute 2-Schiff Bildung:



4-Schiff Close Formation



Military Aircraft in the Eifel Region

F-16 "Viper"

Spannweite: 10 m

Länge: 15 m

Währungs climbe: 48.000 fpm

Geschwindigkeit: 300-500 kts



GR-1 "Tornado"

Spannweite: 13.7 m

Länge: 16.8 m

Währungs climbe: 15.000 fpm

Geschwindigkeit: 300-500 kts



C-130 "Hercules"

Spannweite: 40.5 m

Länge: 29.8 m

Währungs climbe: 1.800 fpm

Geschwindigkeit: 300 kts



C-17 "Globemaster"

Spannweite: 51.8 m

Länge: 53 m

Währungs climbe: 2000 fpm

Geschwindigkeit: 400 kts



Eurofighter "Typhoon"

Spannweite: 11 m

Länge: 15.8 m

Währungs climbe: 62.000 fpm

Geschwindigkeit: 300-500 kts



C-5 "Galaxy"

Spannweite: 68 m

Länge: 75.3 m

Währungs climbe: 1.800 fpm

Geschwindigkeit: 400 kts

