

IVAO Procedures

Pilot Guide

Austrian Military Operations

V1.4

created by [495911 - Benjamin](#) (AT-ST)

use for Flight Simulation only / made for IVAO Austria

Über Military Pilot Ops	3
Speed Limits	3
Annäherung an zivile Luftfahrzeuge	4
Taktische Rufzeichen	4
HUBSCHRAUBER	4
FLUGZEUGE	5
LFZ AUS DER VERGANGENHEIT	5
STAFFEL DER FLIEGERISCHEN LANDESVERTEIDIGUNG	6
Rufzeichen allgemein	6
Military Training Areas - MTAs	6
Formationsflüge	7
Basics	7
Auflösung (formation split)	7
Abfangmission - Intercept	7
Basics	7
IVA0 Rules & Regulations	8
Phraseologie	8
Positionierung	9
Annäherung	9
Overhead Approach	9
GCA Approaches	10
Phraseologie	10
Revisions	12

Über Military Pilot Ops

Militärische Flüge zum Zweck des Trainings und der simulation militärischer Luftraumüberwachung und anderer Operationen sind auf IVAO unter der Einhaltung der geltenden Rules & Regulations und wenn anderer Luftverkehr dadurch nicht beeinträchtigt wird, gestattet. Wichtig ist allerdings das der Pilot nicht nur sein Luftfahrzeug und die damit verbunden Limits kennt, sondern mit diesem auch umgehen kann.

Bevorzugt finden military operations in den dafür vorgesehen MTAs bzw MTMAs statt, wobei auch über diese Grenzen hinaus operiert werden darf. Jeder Pilot sollte sich vor einem militärischen Flug in andere Staaten, mit den dort geltenden military operations befassen.

Speed Limits

	VFR	IFR
unter 10.000ft	250 KIAS (Fighter: 350 KIAS)	
10.000ft - FL180	Mach 0.9	
FL180 - FL400	nicht erlaubt	Mach 1.2
über FL400		unbeschränkt

Anweisungen der Fluglotsen sind weiterhin verbindlich. Höhere Geschwindigkeiten können beim Lotsen auch auf niedrigeren Flughöhen beantragt werden.

Annäherung an zivile Luftfahrzeuge

Der vertikale sowie horizontale Mindestabstand zu zivilen Flugzeugen darf **nur nach Absprache** mit dem zivilen Piloten unterschritten werden! Im kontrollierten Luftraum ist auch eine Freigabe erforderlich. Weiters ist der Fluglotse vorab über die geplante Mission zu informieren um die Funkfrequenz nicht unnötig zu belasten.

Taktische Rufzeichen

Die Luftfahrzeuge des österreichischen Bundesheeres haben am Flugfunk designierte Rufzeichen, welche nach LFZ-Type eingeteilt sind.

HUBSCHRAUBER	<u>Rufzeichen</u>	<u>Login</u>
Alouette AL-III	Alouette	ALUET
Bell OH-58	Kiowa	KIOWA
Agusta Bell AB212	Bell	BELL
Black Hawk S-70	Black	BLACK
Leonardo AW169	Lion	LION

FLUGZEUGE	<u>Rufzeichen</u>	<u>Login</u>
Eurofighter EF2000	Typhoon	TYPHON
Pilatus PC6	Porter	PORTA
Pilatus PC7	Viper	VIPER
Hercules C130	Herky	HERKY
Diamond DA40NG	Moeta	MOETA

LFZ AUS DER VERGANGENHEIT	<u>Rufzeichen</u>	<u>Login</u>
Saab 205	Tiger	TIGER
Saab 35 Draken	Dragon	DRAGON
F5E Tiger II	Panther	PANTHR
Agusta Bell AB212	Huey / Chopper	HUEY / CHOPPR
Agusta Bell AB206	Cobra	COBRA
Saab 205 (EM2008 Einsätze)	Talon	TALON

STAFFEL DER FLIEGERISCHEN LANDESVERTEIDIGU NG	<u>Rufzeichen</u>	<u>Login</u>
Alarmrotte (generell)	Eagle	EAGLE

Login

Für Flüge im Inland sollten soweit möglich immer die Taktischen Rufzeichen verwendet werden, während für Flüge außerhalb des Bundesgebiets das Rufzeichen "Austrian Air Force" verwendet werden muss.

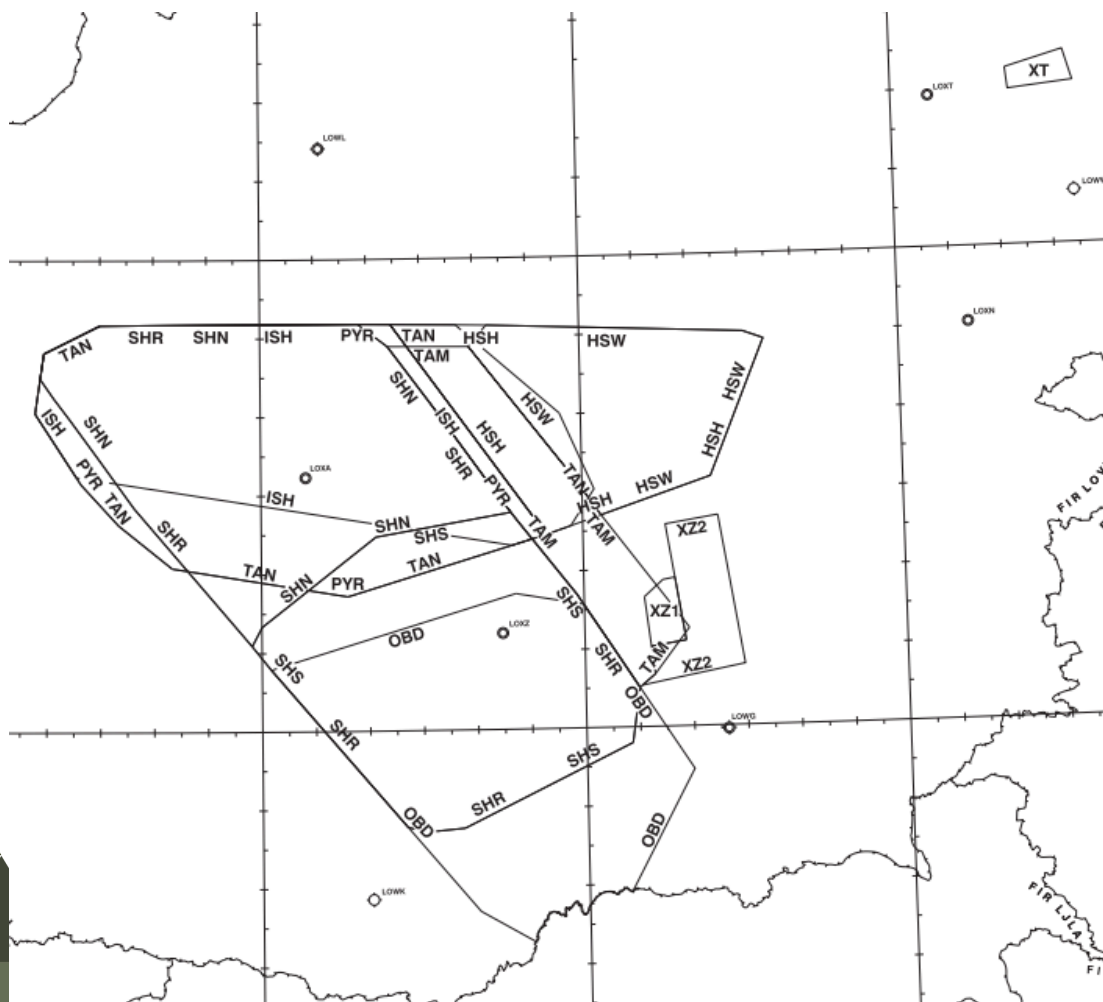
Der Login erfolgt mit dem Airline ICAO Code ASF bei Auslandsflügen. Bei Inlandseinsätzen wird der Inlandsflug Login verwendet, welcher in der taktischen Rufzeichen Tabelle zu finden ist. Dieser ist gefolgt von einer oder zwei ziffern . Das Rufzeichen muss immer im Item 18 des Flugplanes vermerkt werden.

z.B. Flug LOXL-LOXZ ; Login: TYPHON8 ; Type: EUFI ; Item 18: CS/Typhoon;

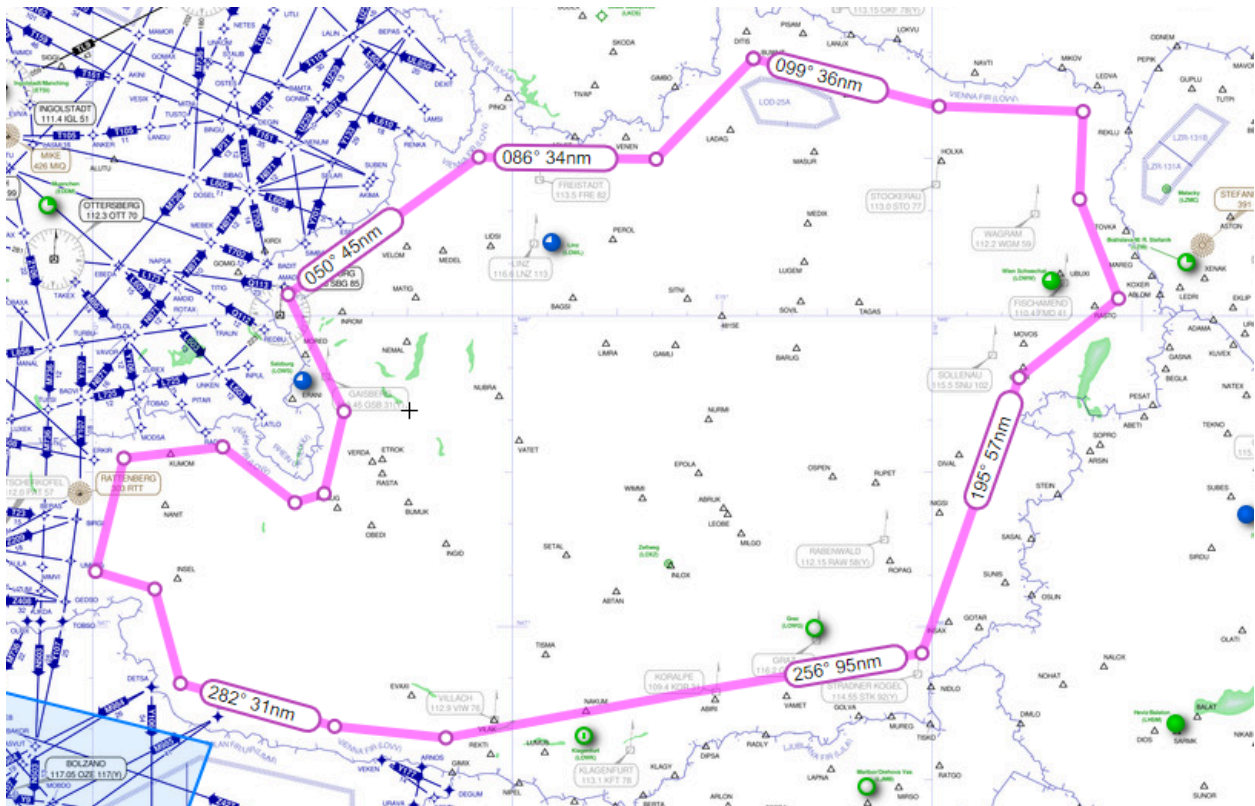
Flug LOXL - ETAR ; Login: ASF219 ; Type: C130 ; Item 18: CS/Austrian Air Force;

Military Training Areas - MTAs

MTAs sind temporär verfügbare Lufträume für Militärflugübungen. MTAs werden von LOXW_CTR verwaltet, mit den ausnahmen von der MTA Tulln welche von LOXT_APP und den MTAs Zeltweg welche von LOXZ_APP verwaltet werden. Es gibt festgesetzten Höhenbeschränkungen für MTAs, die jedoch von LOXW_CTR variabel festgelegt werden können.



Die Mach Area Vienna, kurz MAV ist ein Trainings- und Überschallflugbereich, welche einen Großteil des österreichischen Bundesgebiets überdeckt. Meist findet die MAV über FL400 Anwendung,



Formationsflüge

Basics

Eine Formation fliegt im Normalfall VFR und ist wie ein einzelner Flieger zu behandeln. Alle Anweisungen und Traffic Informations sind auf den Formationleader bezogen. Die Formation wird mit dem Callsign des Formationleader und der Ergänzung „Formation“ angesprochen.

Auflösung (formation split)

Die Flügelmänner (Wingmen) sollten den Maximalabstand von 1 nm zum Formationleader nicht überschreiten. Sollte sich die Formation (un)beabsichtigt auflösen, so ist ab einer Entfernung von 1 nm zum Formationleader der Squawk auf Mode S zu stellen, um das LFZ genau orten zu können. Die Auflösung der Formation ist dem Controller sofort bekanntzugeben.

Pilot: VIPER01-Formation reporting Formation split.

Abfangmission - Intercept

Basics

Ein Abfangeinsatz wird meist unter IFR-Regeln durchgeführt, da der Radar Controller den/die Piloten mittels Vektoren zum „Target“ führt. Befindet sich das „Target“ in Sichtweite, folgt eine Annäherung auf Sicht. Abfangsmissionen können in Formation oder einzeln durchgeführt werden!

Auf IVAO darf ein Abfangeinsatz nur in einer Übung simuliert werden. Das bedeutet, dass ziviler Flugverkehr zu keiner Zeit gestört werden darf, außer nach Absprache. Daher ist es empfohlen diesen Einsatz in einem dafür reservierten Luftraum (MTA) durchzuführen.

IVAO Rules & Regulations

Der vertikale sowie horizontale Mindestabstand zu anderen zivilen Flugzeugen darf NUR nach persönlicher Absprache mit dem PIC unterschritten werden!

Phraseologie

Pilot: Military Radar, Typhoon 1 Formation.

ATC: Typhoon 1 Formation, identified, Read you 5

Pilot: Read you also 5, Typhoon 1 Formation.

ATC: Typhoon 1 Formation, fly heading 320, climb level 270, order ID Pilot: Target ID AUA123**

*ATC: Typhoon 1 Formation, hard right** heading 040, bogey*** distance 16NM, FL290, tracking 070.*

Pilot: Visual on bogey, Typhoon 1 Formation.

ATC: Typhoon 1 Formation, cleared on the target (on the bogey).

Pilot: Typhoon 1 Formation.

Sobald das Target vor der Formation in Sichtweite kommt, splittet sich die 2er Formation auf.

Positionierung

1 positioniert sich an der linken Flügelspitze des Target,

2 an der 5 bis 7 Uhr Position des Target in einigen 100 m Entfernung.

Falls das Target überraschend langsamer werden sollte, kann # 2 übernehmen und die Position an der linken Tragfläche einnehmen. # 1 reiht sich wieder von hinten ein.

Der Formationsleader muss nicht alles zurücklesen, sondern kann mit "copied" oder dem Zurücklesen des FormationsCallsigns die Informationsaufnahme bestätigen.

Annäherung

Abfangjäger IMMER von hinten und in niedrigerer Höhe an das „Target“ heranzuführen, um Kollisionen zu vermeiden.

* Callsign des Luftfahrzeugs

** hard left/right = steilkurve nach links/rechts

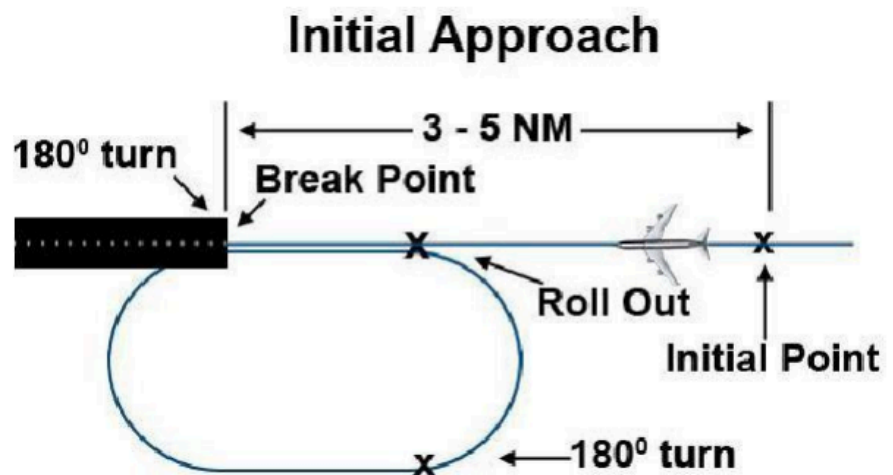
*** bogey oder target bezeichnet das angesteuerte Luftfahrzeug

Overhead Approach

Der Overhead-Anflug ist ein militärisches Standardverfahren und wird besonders zur

Formationsauflösung verwendet. Dabei wird die Piste in Landerichtung überflogen und über der Piste eine scharfe Kurve („Break“) in den Downwind geflogen. Hier wird das Fahrwerk ausgefahren und

auf Anfluggeschwindigkeit reduziert. Die Übergänge in Downwind und Final erfolgen bei Jets direkt, also ohne Crosswind und Base bewusst zu fliegen. Es eignet sich auch besonders zur Formationsauflösung: Der Verband überfliegt die Piste und löst sich auf, indem nacheinander die LFZ in den Downwind abbiegen.



GCA Approaches

Ground Controlled Approaches sind militärische Anflugverfahren. Hier unterscheidet man zwischen PAR (Precision Approach Radar) und SRE (Surveillance Radar Equipment Approach). Da ein PAR Approach spezielles Equipment voraussetzt ist dieser auf IVAO nicht möglich. Für militärischen Verkehr nach Tulln oder Zeltweg kann allerdings ein SRE Approach angeboten werden.

Phraseologie

ATC: Typhoon 1 contact Zeltweg Final on 135,375, servus

Pilot: 135,375 Typhoon 1, servus Pilot: Final Servus, Typhoon 1, 8000ft

ATC: Typhoon 1, servus, This will be a Surveillance Radar Approach, terminating 1nm from Touch down zone, expect 10nm Final, descent 7500ft

Pilot: This will be a Surveillance Radar Approach, terminating 1nm from Touch down zone, expecting 10nm Final, descending 7500ft, Typhoon 1

ATC: Typhoon 1, 10 miles, on centreline heading 270, start descent, do not acknowledge further instructions unless instructed.

ATC: Typhoon 1, 8 miles slightly left of centerline, altitude should be 6500ft

ATC: Typhoon 1, 6 miles slightly left of centerline, altitude should be 5400ft.

ATC: Typhoon 1, 4 miles on centerline, altitude should be 4400ft.

ATC: Typhoon 1, 3 miles, on centerline, altitude should be 3900ft. Confirm gear down and locked, acknowledge.

Pilot: Gear down, 3 green, Typhoon 1

ATC: Typhoon 1 cleared to land runway 27 acknowledge.

Pilot: Cleared to land runway 27, Typhoon 1.

ATC: Typhoon 1, approaching decision height/altitude. Continue or go around, acknowledge

Pilot: landing.

ATC: Typhoon 1, over touchdown zone, Contact Zeltweg Tower on 118,7, acknowledge

Pilot: Contact Tower 118,7, servus.

Heli Ops

Phraseology

siehe Military Phraseology Dokument unter at.ivao.aero

ATC

in case of operations outside an MCTR call LOXW_CTR for FIS and mention the area of operation

Helisquares

At some military aerodromes like LOXT, there are helisquares for training purposes and areas for cargo and winch training. For operation in this area request to operate in this areas and maybe a runway crossing.

Formations

For military formations, formation leader will do the communication and extend the calling by [formation].

Other communication will be done within the formation on a different frequency. On IVAO all formation member have to join the station frequency and monitor it.

Revisions

- V1.4 - 01.2024 - Änderung zwecks einföhrungen eines eigen Phraseologie Dokuments
- V1.3 - 12.2023 - Erganzung Heli Ops (by AT-SOC Jan)
- V1.2 - 07.2023 - Erganzung neuer LFZs
- V1.1 - 03.2020 - Erganzung MAV
- V1.0 - 03.2020 - Initiale Erstellung