



vJabOG 66

NELLIS AIR FORCE BASE INSTRUCTIONS



FLYING OPERATIONS AND LOCAL FLYING PROCEDURES

**PUBLIC RELEASE
APPROVED**



Revision 18
 Letzte Änderung 09.09.2020

Änderungsübersicht

Rev 1	29.10.2016	-	Initiale Version
Rev 4	16.12.2016	-	Eingefügt: 3.2. JOLLY , 3.3. TRANSIENT WEST , 4. HOT REFUELING , 9.1. ROTARY WING DEPARTURES , 10.1. ROTARY WING ARRIVALS , 11. TRAFFIC PATTERN - Geändert: 6. EORs : Bild hinzugefügt; 8.1. SODO PROCEDURE : um Helikopter ergänzt; 16. DIVERT INFORMATION : im neue Flugplätze ergänzt
Rev 5	26.01.2017	-	Korrektur von Schreibfehlern
Rev 6	25.02.2017	-	Formatierung geändert (A4, Titelblatt, Revisionsübersicht)
Rev 7	13.03.2017	-	Ergänzt: 2. TAXIWAYS Mindestabstand von 100 Fuß für Helikopter hinzugefügt
Rev 8	13.07.2017	-	Ergänzt: 10.5. HUNG/UNEXPENDED ORDNANCE PROCEDURES - Legende eingefügt
Rev 9	31.07.2017	-	Geändert: "TRAINING" in "PRACTICE" korrigiert, nach 66-SOP
Rev 10	01.09.2017	-	Ergänzt: 16.1. CREECH AFB (KINS) - Helikopter dürfen aufmunitionieren
Rev 11	13.09.2017	-	Hinzugefügt: 12. RADIO COMMUNICATION FAILURE - Entfernt: FW Departure- und Approach-Plates (dafür Verweis auf 66-FLIP)
Rev 12	17.11.2017	-	Hinzugefügt: 14.2. RESTRICTED AREAS - Hinzugefügt: 14.3. RADIO FREQUENCIES
Rev 13	10.01.2018	-	Ergänzt: 14.3. RADIO FREQUENCIES Monitoring - Hinzugefügt: 14.4. RANGE ENTRY/EXIT - Geändert: 9.1. ROTARY WING DEPARTURES - Bilder und Beschreibungen mit Verweis auf 66-FLIP-NV entfernt - Geändert: 14.2. RESTRICTED AREAS - auf Prozedurinhalte gekürzt, Ausbildungsinhalte in 66-IQT1 verschoben - FOR INTERNAL USE ONLY entfernt - PUBLIC RELEASE APPROVED hinzugefügt
Rev 14	20.01.2018	-	Korrigiert: 7.1. INTERSECTION DEPARTURES - 21R war fälschlicherweise als 21L angegeben - Geändert: 1. OVERVIEW - eigenes Airport-Diagramm eingefügt
Rev 15	06.02.2019	-	Geändert: 12. RADIO COMMUNICATION FAILURE
Rev 16	17.06.2019	-	Geändert: 14. NTTR - Geändert: 15. LATN
Rev 17	09.02.2020	-	Höhenangaben im gesamten Dokument: MSL / FL korrigiert, wo notwendig - Geändert: 9.6. ALTIMETER SETTINGS
Rev 18	09.09.2020	-	Ergänzt: 6. EORs

Gültigkeitsbereich

Dieses Dokument ist für alle Bereiche des Geschwaders gültig, unabhängig der Staffel oder des Luftfahrzeugs.



VORWORT	5
1. OVERVIEW	6
2. TAXIWAYS	7
3. PARKING	7
3.1. THUNDER	7
3.2. JOLLY	7
3.3. TRANSIENT WEST	7
4. HOT REFUELING	8
4.1. FIXED WING	8
4.2. ROTARY WING	8
5. ARMING AREAS	8
5.1. LOLA/CALA	8
5.2. A-10: THUNDER	8
6. EORs	9
7. RUNWAYS	10
7.1. INTERSECTION DEPARTURES	10
8. OPPOSITE DIRECTION PROCEDURES	11
8.1. SODO PROCEDURE	11
9. DEPARTURES	11
9.1. ROTARY WING DEPARTURES	11
9.1.1. TEARDROP MODIFICATION	12
9.2. NOISE ABATEMENT PROCEDURE	12
9.3. VFR PROCEDURES	12
9.4. IFR PROCEDURES	12
9.5. VFR/IFR ALTITUDE RESTRICTIONS	13
9.6. ALTIMETER SETTINGS	13
10. ARRIVALS	13
10.1. ROTARY WING ARRIVALS	13
10.2. VFR RECOVERY PROCEDURES	13
10.3. OVERHEAD BREAK	14
10.4. IFR PROCEDURES	14
10.4.1. NIGHT ONLY VFR PROCEDURES	14
10.5. HUNG/UNEXPENDED ORDNANCE PROCEDURES	15
11. TRAFFIC PATTERN	16
11.1. FIXED WING	16
11.2. ROTARY WING	16
12. RADIO COMMUNICATION FAILURE	16
12.1. SINGLE-SHIP	17



12.1.1 DEPARTURE	17
12.1.2 VFR RECOVERY	17
12.1.3 IFR RECOVERY	17
12.2. FORMATION FLIGHTS	17
12.2.1 VFR RECOVERY	17
12.2.2 IFR RECOVERY	17
12.3. ROTARY WING	18
13. JETTISONS	18
14. NTTR	18
14.1. RANGE TRANSITION CORRIDORS	19
14.2. RESTRICTED AREAS	20
14.2.1 R-4808A (GROOM LAKE)	20
14.2.3. OTHER RESTRICTED AREAS	20
14.3. RADIO FREQUENCIES	20
14.4. RANGE ENTRY/EXIT	21
15. LATN	22
16. DIVERT INFORMATION	22
16.1. CREECH AFB (KINS)	23
16.2. MCCARRAN INTERNATIONAL AIRPORT (KLAS)	23
16.3. EMERGENCY AIRFIELDS	23
16.3.1. TONOPAH TEST RANGE (KTNX)	23



VORWORT

Die Nellis Air Force Base Instructions des virtuellen Jagdbombergeschwaders 66 wurde nach bestem Wissen und Gewissen erstellt.

Die einzelnen Teilbereiche wurden, soweit möglich, anhand von realen Vorbildern und Dokumenten erstellt und niedergeschrieben. Wenn keine realen Dokumente zur Verfügung standen oder wenn der Geschwaderstab entschieden hat, Abstriche für die Praktikabilität oder das Gameplay zu machen, dann sind die hier dargestellten Prozeduren nach unserem besten Wissen über die militärische und zivile Luftfahrt ausgearbeitet worden.

Sollten Rechtschreibfehler oder Fehler inhaltlicher Natur gefunden werden, meldet diese bitte dem Geschwaderstab.

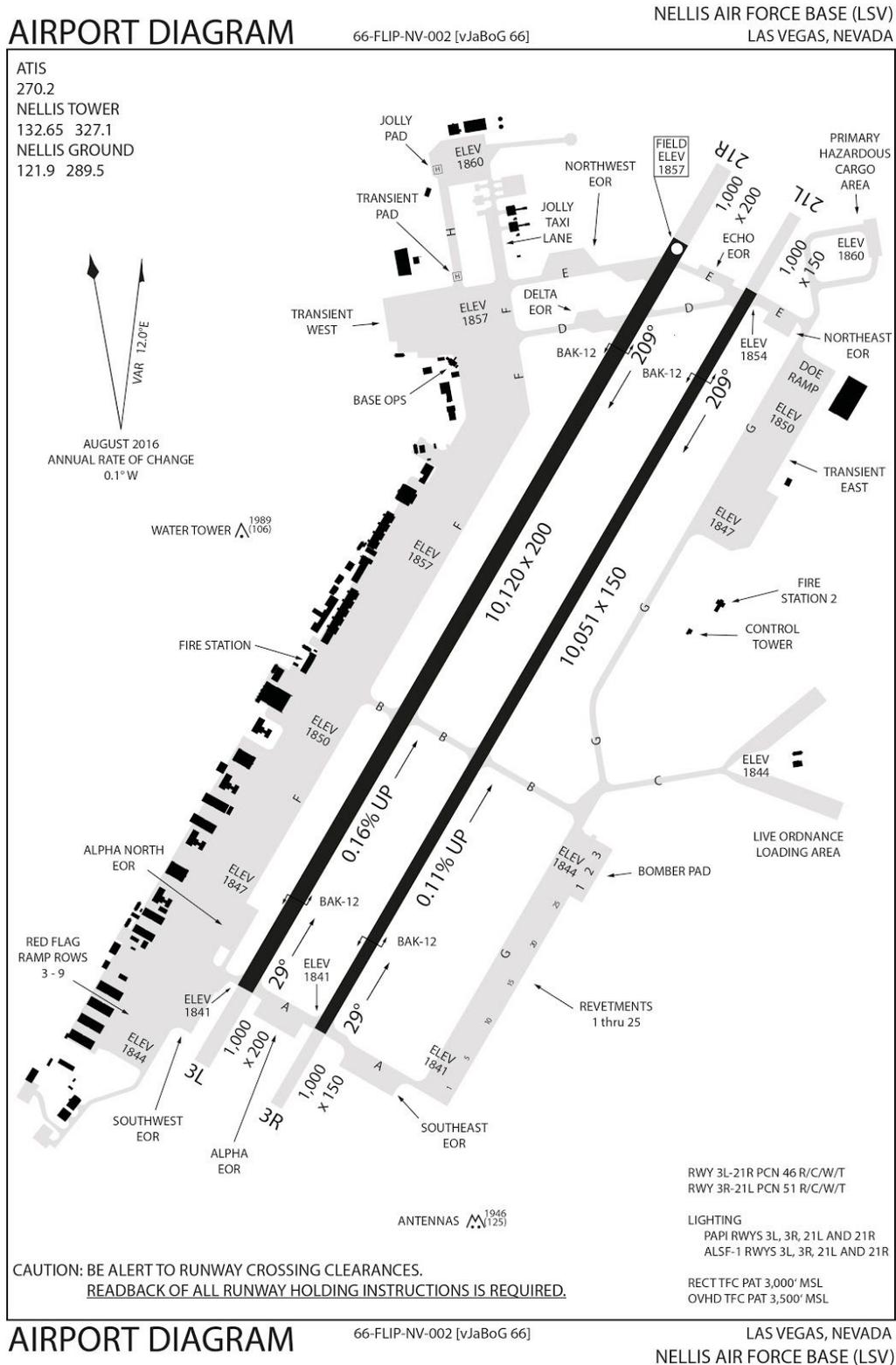
vJaBoG 66, Geschwaderstab
Raku, Borin, Yurgon



1. OVERVIEW

Die Nellis Air Force Base (ICAO: KLSV) liegt im Las Vegas Klasse B Luftraum, 11 nautische Meilen nordöstlich des McCarran International Flughafens (ICAO: KLAS).

Die Nellis Air Force Base liegt ca. 1840 Fuß über dem Meeresspiegel.





Die Höhe für das Traffic Pattern beträgt 3000 Fuß MSL.

Die Höhe für das Overhead Pattern beträgt 3500 Fuß MSL.

Zu den lokalen Prozeduren gehören auch Prozeduren für die NTTR (Nevada Test and Training Range) nördlich von KLSV und das LATN-Areal (Low Altitude Tactical Navigation) östlich von KLSV.

2. TAXIWAYS

Außer Taxiway CHARLIE, HOTEL und der JOLLY LANE sind alle Taxiways für alle Luftfahrzeuge freigegeben.

Auf Taxiway CHARLIE sind ausschließlich Luftfahrzeuge des Typs A-10 autorisiert.

Taxiway HOTEL und die JOLLY LANE sind exklusiv für Helikopter. Beim Schwebeflug beträgt der Mindestabstand zu anderen Hubschraubern 100 ft.

3. PARKING

Generelle Parkplätze und Unterstände liegen entlang des Taxiways FOXTROT.

ACHTUNG: die Unterstände sind NICHT für A-10 oder größere Luftfahrzeuge geeignet.

Die Parkplätze können von allen Luftfahrzeugen genutzt werden.

Auf den Parkplätzen wie auch auf dem Taxiway FOXTROT ist keine Bewaffnung (INERT/PRACTICE/LIVE) erlaubt.

3.1. THUNDER

THUNDER ist das Y-geformte Areal im Osten, angrenzend an Taxiway CHARLIE.

THUNDER (wie Taxiway CHARLIE) ist ausschließlich für Flugzeuge des Typs A-10 reserviert.

3.2. JOLLY

JOLLY ist ein Areal für Drehflügler im Nordwesten der Basis. Es besteht aus mehreren Parkpositionen, dem JOLLY-Pad, der JOLLY-Taxilane, Taxiway Hotel und dem Transient Pad.

Es gibt sechs Parkpositionen auf dem Ramp Bereich vor dem 66. Rescue Squadron. Weitere Parkpositionen finden sich entlang der JOLLY-Taxilane.

Das komplette JOLLY Areal gilt als Bewegungsbereich. Wenn der Flugplatz kontrolliert ist, muss eine Genehmigung vom Tower zur Bewegung des Luftfahrzeugs eingeholt werden. Wenn der Flugplatz unkontrolliert ist, so ist jede Bewegung auf der veröffentlichten Frequenz mitzuteilen.

3.3. TRANSIENT WEST

Das Areal Transient West ist für Starr- und Drehflügler, die nicht auf Nellis stationiert sind, als "Durchgangsgebiet" gedacht.



4. HOT REFUELING

4.1. FIXED WING

Die Flächen, auf denen HOT REFUELING durchgeführt werden kann, befinden sich an den Golf Revetments 3 bis 25 sowie an den Bomber-Stellplätzen 1 bis 3.

4.2. ROTARY WING

Es gibt zwei vorgeschriebene Plätze für HOT REFUELING auf dem Taxiway Hotel zwischen dem Transient Pad und dem Jolly Pad.

5. ARMING AREAS

5.1. LOLA/CALA

INERT, PRACTICE und LIVE Bewaffnung wird ausschließlich in der Live Ordnance Loading Area (LOLA) bzw. Combat Aircraft Loading Area (CALA) entlang des Taxiways GOLF geladen (Ausnahme s.u. 5.2).

Im Airport Diagram ist die LOLA/CALA als "REVETMENTS" markiert.

Die REVETMENTS 1 und 2 (von Süden aus gesehen) sind reserviert für Luftfahrzeuge mit HUNG ORDNANCE oder zum generellen Sichern und Abrüsten von Waffen.

5.2. A-10: THUNDER

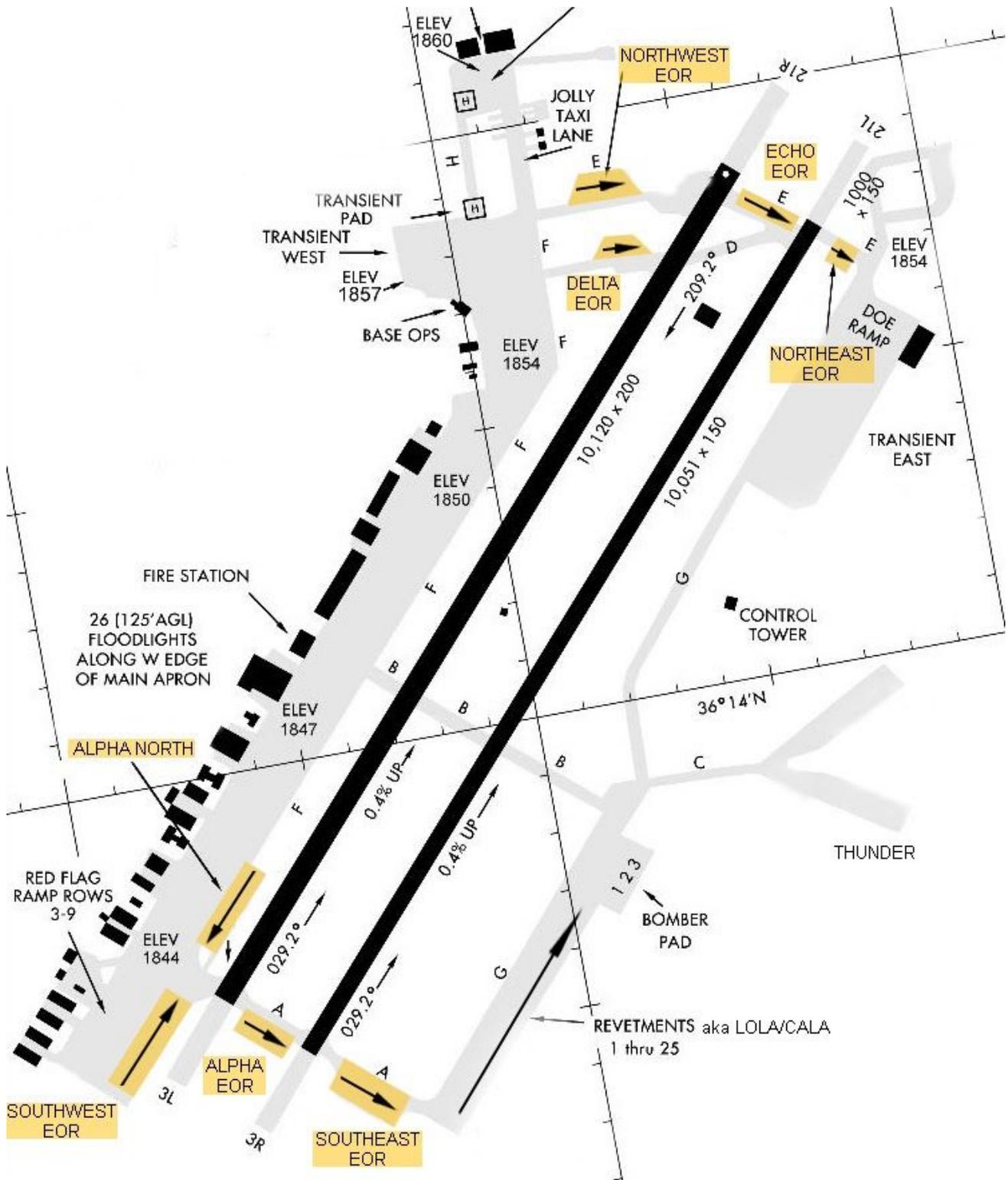
Flugzeuge des Typs A-10 sind autorisiert, INERT und PRACTICE Bewaffnung in THUNDER zu laden.



6. EORs

Die Nellis Air Force Base bietet acht End Of Runway (EOR) Pads.

Die EORs werden benutzt, um die BEFORE TAKEOFF Checklist durchzugehen.





Die EORs sind, von Süden ausgehend und gegen den Uhrzeigersinn:

- **“SOUTHEAST EOR”**
Holding Point Alpha, Runway 03R
- **“NORTHEAST EOR”**
Holding Point Echo, Runway 21L
- **“ECHO EOR”**
Zwischen Runway 21L und 21R
- **“NORTHWEST EOR”**
Holding Point Echo, Runway 21R
- **“DELTA EOR”**
Holding Point Delta, Runway 21R
NUR F-16/F-35 ODER KLEINER
- **“SOUTHWEST EOR NORTH OF ALPHA”/“ALPHA NORTH”**
Holding Point Alpha, Runway 03L, nördlich von Alpha
- **“SOUTHWEST EOR”**
Holding Point Alpha, Runway 03L, westlich von Alpha
- **“ALPHA EOR”**
Zwischen Runway 03L und 03R

“ALPHA NORTH” ist von Norden nach Süden aufzufüllen.

“SOUTHWEST EOR” ist von Süden nach Norden aufzufüllen.

Alle anderen EORs sind von Westen nach Osten aufzufüllen.

In “ALPHA NORTH” und “SOUTHWEST EOR” soll die Nase Richtung Osten zeigen.

In “ALPHA”, “DELTA”, “SOUTHEAST EOR”, “NORTHWEST EOR” und “NORTHEAST EOR” soll die Nase Richtung Norden zeigen.

7. RUNWAYS

Die bevorzugte, aktive Rollbahn für Abflüge ist 03L.

Von 2200L bis 0800L sind nur Abflüge auf den Rollbahnen 03L und 03R gestattet, außer die Rückenwindkomponente ist größer als 10 Knoten.

Wenn ein Luftfahrzeug auf dem Hot Cargo Pad (HCP)/in der Hazardous Cargo Area steht, sind auf der Rollbahn 03R/21L nur Abflüge in Richtung 210 erlaubt.

Die Rollbahnen 21L und 21R werden für Abflüge und zwecks Lärmschutz nur in Ausnahmefällen und wenn die Rückenwindkomponente in Richtung 030 größer als 10 Knoten ist genutzt.

Mit LIVE oder INERT Beladung wird **AUSSCHLIEßLICH** auf Rollbahn 03L oder 03R gestartet.

7.1. INTERSECTION DEPARTURES

Es sind verkürzte Abflüge ausgehend von den folgenden Holding Points erlaubt:

- Rollbahn 21R: Delta (8900 Fuß TODA)
- Rollbahn 03L: Bravo (6450 Fuß TODA)



- Rollbahn 03R: Bravo (6300 Fuß TODA)

8. OPPOSITE DIRECTION PROCEDURES

Bei den oben genannten Ausnahmefällen kann die Notwendigkeit eines Abflugs von Rollbahn 03L/03R eintreten, obwohl Rollbahn 21 die aktive Rollbahn ist.

Alle Flightmember müssen sich im Klaren sein, dass der Abflug von einer Rollbahn mit einer Rückenwindkomponente größer als 10 Knoten und einer LIVE oder INERT Beladung ein hohes Risiko darstellt.

Die maximale Rückenwindkomponente und benötigte Rolldistanz muss vorher für das jeweilige Luftfahrzeugmuster geprüft werden.

8.1. SODO PROCEDURE

Die Simultaneous Opposite Direction (SODO) Procedure ist ausschließlich für Piloten autorisiert, die sich im gesamten Gebiet um die Nellis Air Force Base gut auskennen.

SODO meint, dass gleichzeitig Flüge in Richtung 030 starten, während Flüge in Richtung 210 landen.

SODO wird nur zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang angewendet.

SODO wird nur angewendet, wenn beide Rollbahnen benutzt werden (können), die Wolkendecke nicht unter 2500 Fuß MSL liegt und eine Sichtweite von 10 nautischen Meilen gegeben ist.

Das abfliegende Paket muss einen FLEX turnout oder einen FYTTR LOW Abflug fliegen.

Das abfliegende Paket muss unter 3000 Fuß MSL bleiben, bis es nördlich des Las Vegas Speedways ist und nach Westen/Nordwesten eingedreht ist.

Anfliegende Luftfahrzeuge werden ausschließlich einen VFR Straight-in fliegen oder in das Overhead Pattern einfliegen.

Bei einem Overhead Break ist der Break ausschließlich in Richtung Osten auszuführen.

Hubschrauber dürfen das SODO Verfahren nutzen, wenn sie vom Taxiway Golf starten und landen. In diesem Fall wird die östliche Platzrunde mit Freigabe von Nellis Tower genutzt.

9. DEPARTURES

Bei allen Abflügen gilt, dass der gesamte Flight innerhalb von drei Minuten nach Erhalt der Starterlaubnis beziehungsweise nach Betreten der Rollbahn abgehoben sein soll.

Am Tag während VMC gilt, dass eine Höhe von 3000 Fuß MSL nicht vor dem Erreichen des Abfluges der Rollbahn überschritten werden darf. Das dient dem Schutz des Traffic Patterns und Overhead Patterns.

Der Las Vegas Speedway (nördlich von KLSV) darf bei Abflügen von den Rollbahnen 03L und 03R NICHT überflogen werden.

“Rolling takeoffs” können jederzeit vom ATC angefragt werden. Die Entscheidung liegt alleine bei dem Piloten bzw. Flightlead.

Eine grafische Darstellung aller Abflüge findet sich in der jeweils gültigen Fassung der 66-FLIP-NV!



9.1. ROTARY WING DEPARTURES

Auf Nellis stationierte Drehflügler starten entweder vom JOLLY-Pad oder der aktiven Rollbahn.

Nicht auf Nellis stationierte Drehflügler werden vom Tower dem Transient Pad zugewiesen, wenn nicht anders abgestimmt.

Mit der Freigabe des Towers ist auch das Starten und Landen auf den Taxiways möglich. Insbesondere Hubschrauber, welche im Bereich des DOE Vorfeldes parken, nutzen den Taxiway Golf für Starts und Landung.

Unter unkontrollierten Platzbedingungen sind Starts vom Taxiway Golf bzw. vom DOE Vorfeld prinzipiell möglich, wir raten allerdings davon ab.

Bei ALLEN An- und Abflügen ist innerhalb des Klasse B Luftraums unter 500 Fuß AGL zu bleiben. Die An- und Abflüge sind nur unter VMC durchzuführen. Wenn die Wolkenuntergrenze und Sichtweite unter VFR Minima liegt, kann eine SpecialVFR Freigabe angefordert werden.

9.1.1. TEARDROP MODIFICATION

Die Teardrop Modification ist eine Modifikation des gewünschten Abflugverfahrens, um bei ungünstigen Winden in die entgegengesetzte Richtung zu starten.

Bei einem eigentlich nördlichen Abflugverfahren wird hierbei südlich gestartet und andersherum.

Bei jeder Teardrop Modification ist grundsätzlich der Überflug von Luftfahrzeugen unter 200 Fuß zu vermeiden.

Es ist westlich von Rollbahn 21R/3L zu bleiben.

9.2. NOISE ABATEMENT PROCEDURE

Bei Abflügen von den Rollbahnen 21R und 21L ist die Lärmschutz-Prozedur (noise abatement procedure) zu beachten.

Alle Luftfahrzeuge fliegen einen beschleunigten Steigflug auf 2500-3000 Fuß MSL, bis sie das Traffic Pattern am südlichen Ende des Nellis Golf Course verlassen (der Teil des Golfplatzes auf der Südwestseite der Rollbahnen). Nachbrenner sind nicht später als 300 KIAS oder bei Erreichen des südlichen Ende des Golfplatzes abzuschalten.

Es wird augenblicklich eine Rechtskurve mit 60° Bank (sofern diese Kurve sicher ist) auf Kurs 300 geflogen, um bewohntes Gebiet zu meiden. Es wird zwischen Shadow Creek und dem Craig Ranch Park geflogen.

Abhängig des NAVAIDs der Abflugprozedur wird LSV R-256 oder LAS R-349 westwärts zwischen 5000 und 6000 Fuß MSL überfliegen.

Luftfahrzeuge werden LAS R-349 outbound nicht später als DME 12 abfangen. Luftfahrzeuge werden weiterhin westwärts innerhalb von 4.0 DME um LSV bleiben und nicht den LAS 7.5 DME ARC penetrieren.

Nördlich von Craig Road kann die angewiesene Abflugprozedur wieder aufgenommen werden.

Der Betrieb des Nachbrenners darf wieder aufgenommen werden, sobald man keine bewohnten Gebiete mehr überfliegt.

Flightleads werden den Turn nicht verzögern und Wingmen werden weder die Höhe reduzieren noch den Turn früh beenden, um den Rejoin zu beschleunigen.

Hinweis: Das Lärmschutz-Verfahren gilt nur für Hubschrauber, die von Rollbahn 21 starten. Es gilt nicht für Starts von anderen Teilen der Airbase (z.B. dem Jolly Pad).

Eine graphische Darstellung der NAP findet sich in 66-FLIP-NV.

9.3. VFR PROCEDURES

VFR Abflüge finden nur nach den veröffentlichten Abflugrouten statt.



9.4. IFR PROCEDURES

Ein Abflug in IMC wird nach den veröffentlichten Prozeduren (SIDs) geflogen.

Bei Abflügen eines Elements/Flights wird eine Instrument Trail Departure geflogen. Es sind mindestens die auf den Prozeduren veröffentlichten Steiggeschwindigkeiten einzuhalten!

9.5. VFR/IFR ALTITUDE RESTRICTIONS

Es gelten die folgenden Höhenbeschränkungen für VFR und IFR bei Abflügen durch die Korridore:

Sally:

- IFR clearance für Flüge ab 18.000 ft MSL und darüber
- VFR zwischen 9.700 ft und 17.500 ft MSL bei ATC Kontakt
- VFR bis 9.700 ft auch ohne ATC

Lee:

- IFR clearance für Flüge von 18.000 ft MSL bis FL270
- VFR unter 18.000 ft MSL

9.6. ALTIMETER SETTINGS

Es gelten die folgenden Höhenmessereinstellungen:

- Innerhalb der Grenzen der NTTR wird auf allen Höhen das Nellis AFB altimeter setting verwendet
- Flug durch R-4808S: Nellis AFB altimeter setting bis 18.000 Fuß MSL, darüber 29.92 inHg (STD)

Vergleiche [14.1. RANGE TRANSITION CORRIDORS](#) für Prozeduren in den Korridoren.

10. ARRIVALS

Die bevorzugte Rollbahn für Landungen ist 21L.

Mit LIVE Beladung wird **AUSSCHLIEßLICH** auf 21L oder 21R gelandet.

Ist eine Landung in Richtung 210 nicht möglich, dann wird ein Ausweichen auf Creech AFB empfohlen.

Eine grafische Darstellung aller Anflüge findet sich in der jeweils aktuellen Version der 66-FLIP-NV!

10.1. ROTARY WING ARRIVALS

Alle Anflüge sind umgekehrt zu den veröffentlichten Abflügen (siehe [9.1. ROTARY WING DEPARTURES](#)) zu fliegen.

10.2. VFR RECOVERY PROCEDURES

Die VFR Recovery Procedures werden genutzt, um in schneller Abfolge viele Flugzeuge in das Pattern kommen zu lassen.

- STRYK: primär für Luftfahrzeuge, die aus dem Westen kommen und nur bei Tag/VMC
- ACTON: primär für Luftfahrzeuge, die aus Richtung ELGIN MOA kommen und wenn Rollbahn 21 aktiv ist. Nur bei Tag/VMC.



- ARCOE: primär für Luftfahrzeuge, die von den nördlichen Ranges kommen und wenn Rollbahn 21 aktiv ist. Nur bei Tag/VMC.
- MINTT: primär für Luftfahrzeuge, die von den nördlichen Ranges kommen und wenn Rollbahn 03 aktiv ist. Nur bei Tag/VMC.
- ALAMO: primäre Prozedur, wenn der ALAMO Korridor aktiv ist

10.3. OVERHEAD BREAK

Die Standardrichtung des Breaks für Flugzeuge, die auf Rollbahn 21R ankommen ist Richtung Westen ('sunset break') und für Flugzeuge, die auf Rollbahn 21L ankommen Richtung Osten ('sunrise break').

Der Break soll über den Nummern der Rollbahnbeschriftung ausgeführt werden, sofern keine gegenteilige Anweisung vorliegt.

Der ATC kann die Richtung des Breaks jederzeit ändern. Gleichermaßen kann er jederzeit - auch nach dem Break - die zugewiesene Landebahn ändern.

Die Höhe des Overhead Patterns beträgt 3500 Fuß MSL.

10.4. IFR PROCEDURES

In IMC sind die veröffentlichten STARs/IAPs zu beachten.
Rollbahn 21L ist die bevorzugte Rollbahn für IFR-Anflüge.

10.4.1. NIGHT ONLY VFR PROCEDURES

Der Veteran's Visual und Park Visual Approach sind sogenannte Charted Visual Flight Procedure (CVFP) Approaches. Beide Anflüge sind nur für Nachtoperationen autorisiert (Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang).

Zu beachten ist, dass beide Prozeduren VFR-Prozeduren sind und somit keine Missed Approaches haben. Ein Missed Approach wird hier wie ein Go Around behandelt.



10.5. HUNG/UNEXPENDED ORDNANCE PROCEDURES

Die Klassifizierung der Bewaffnung erfolgt gemäß 66-SOP.

Im Fall einer HUNG ORDNANCE oder, wenn Luftfahrzeuge mit Waffenbeladung auf der Nellis AFB landen wollen, sind die folgenden Restriktionen und Anweisungen zu beachten:

ORDNANCE	IFE	LAND	TAXI TO	NOTES
UNEXPENDED				
Practice/FFO		Active	Dearm Pad	East Break
Inert		Active	Dearm Pad	1
Live		RWY 21	Dearm Pad	2
UNCONFIRMED EXPENDITURE				
Practice/Inert/Live		RWY 21	Dearm Pad	2
HUNG SECURE				
Practice		RWY 21	Dearm Pad	2, 4
Inert		RWY 21	Dearm Pad	2, 4
2,75" Rockets		RWY 21	Revet 1 or 2	2, 4, 7
Other FFO	YES	RWY 21	Revet 1 or 2	2, 4, 7
Live	YES	RWY 21	Revet 1 or 2	3, 4, 7
HUNG UNSECURE				
Practice	YES	Creech AFB	Dearm Pad	5
Heavy Weight Inert	YES	Creech AFB	Dearm Pad	6
2,75" Rockets and other FFO	YES	Creech AFB	Dearm Pad	6
Live	YES	Creech AFB	Dearm Pad	6
UNSAFE GUN	YES	RWY 21	Revet 1 or 2	7

Legende:

- FFO: Forward Firing Ordnance (vorwärtsgerichtete Bewaffnung)
- IFE: In-Flight-Emergency (Notfall während des Flugs)

1. Straight-In auf die aktive Rollbahn. Flüge über bewohntes Gebiet sind auf jeden Fall zu vermeiden!



2. Straight-In auf Rollbahn 21 (21L ist bevorzugt zu verwenden). Wenn Rollbahn 21 nicht verfügbar ist, dann Straight-In Rollbahn 03 (03R ist bevorzugt). Flüge über bewohntes Gebiet sind zu vermeiden.
3. Straight-In auf Rollbahn 21 (21L ist bevorzugt zu verwenden). Wenn Rollbahn 21 nicht verfügbar ist, dann wird auf Creech AFB ausgewichen. Wenn Creech AFB nicht verfügbar ist, dann wird versucht die Beladung (gegebenenfalls inklusive Rack) abzuwerfen. Anschließend Straight-In Rollbahn 03. Flüge über bewohntes Gebiet sind zu vermeiden.
4. "SECURE" ist wie folgt definiert: Beladung, die parallel zur Station oder der Aufhängung hängt und klar sichtbar noch an allen Stützen hängt. Raketen werden als "SECURE" angenommen, wenn kein Teil der Raketen sichtbar aus dem Pod herauschaut. Beladung wird während der Nacht, schlechter Sicht und wenn kein Battle Damage Check durchgeführt werden kann, IMMER als "UNSECURE" angenommen.
5. Beladung abwerfen. Wenn das nicht möglich ist, dann wird ein IFE ausgerufen und auf Creech AFB gelandet. Flüge über bewohntes Gebiet sind zu vermeiden.
6. Beladung abwerfen. Wenn das nicht möglich ist, dann Beladung inklusive Station/Aufhängung abwerfen. Wenn das nicht möglich ist, IFE ausrufen und auf Creech AFB landen. Wenn ein Abwurf möglich war, dann wird eine ganz normale Recovery Procedure geflogen.
7. Es ist zu vermeiden, die Nase in Richtung von bewohntem Gebiet zu richten. Wenn die Munition ordentlich gesichert und/oder FFO gesichert bzw. die Kammer geleert werden kann, dann wird zu der normalen Parking Area gefahren. Wenn nicht, dann wird das Luftfahrzeug in den Revetments heruntergefahren.

11. TRAFFIC PATTERN

11.1. FIXED WING

Die Platzrunde für die Rollbahnen 03/21 ist auf einer Höhe von 3000 Fuß MSL.

Eine graphische Darstellung der Platzrunde findet sich in 66-FLIP-NV.

11.2. ROTARY WING

Die Platzrunde für die Rollbahnen 03/21 ist auf einer Höhe von 2500 Fuß MSL. Der Gegenanflug befindet sich östlich des Feldes. Im Süden wird die Platzrunde durch den Golfplatz und im Norden durch die Feuerstelle an der Ringstraße im Umkreis von 300 Metern begrenzt. Abhängig von der Verkehrslage können in Nellis AFB stationierte Hubschrauber Übungsanflüge auf den Taxiway Golf nach Freigabe vom Tower durchführen. Rollende und parkende Luftfahrzeuge sollen nicht unter einer Höhe von 200 Fuß AGL überflogen werden. Luftfahrzeuge auf der DOE Ramp dürfen nicht überflogen werden.

IFR Übungsanflüge finden normalerweise auf die RWY 21L statt. Das anschließende Abflugverfahren lautet wie folgt: "CROSS DEPARTURE END AT OR BELOW 3,000, TURN RIGHT HEADING 350, MAINTAIN VFR AND CONTACT APPROACH."

12. RADIO COMMUNICATION FAILURE

Unter NORDO (No Radio) fällt der Ausfall des Empfängers, der Ausfall des Senders oder ein Ausfall von beidem gleichzeitig.



Sobald ein Ausfall der Funkverbindung bemerkt wird, ist der Transponder Code 7600 zu setzen und die Positionslichter auf "Flashing" zu schalten, wenn möglich. Die Landeabsicht ist mit dem Einschalten des Landescheinwerfers anzukündigen.

12.1. SINGLE-SHIP

12.1.1 DEPARTURE

Tritt während des Abflugverfahrens ein Funkausfall auf, wird die veröffentlichte Prozedur bis zum Ende fortgesetzt. Im Anschluss wird der Flug entlang der geplanten Flugroute in den zugewiesenen Einsatzraum fortgeführt. Kann das Funkproblem nicht behoben werden, ist der Flug abubrechen und entlang der geplanten Route am geplanten Flugplatz oder einem unkontrollierten Flugplatz zu landen.

12.1.2 VFR RECOVERY

Die Recovery wird bis STRYK, ARCOE oder MINTT je nach (vorheriger) Freigabe geflogen.

Wenn keine anderen Probleme existieren, dann wird die Recovery zu einem der visuellen Einflugpunkte (APEX oder CRAIG) fortgesetzt, um in das Overhead Pattern für **21R/03L** einzufliegen.

Auf dem Initial wird mit den Flügeln gewackelt, der Break findet auf Höhe der Pistenmitte statt.

12.1.3 IFR RECOVERY

Direkter Flug zum IAF. Es ist ein Instrumentenanflug auf **21L/03R** zu fliegen.
HI-ILS OR LOC/DME Z RWY 21L ist das Standard-Anflugverfahren für alle NORDO Flüge.

Ist der Flug und die Landung in VMC möglich, so ist der Anflug auf das Overhead Pattern wie oben beschrieben durchzuführen.

12.2. FORMATION FLIGHTS

12.2.1 VFR RECOVERY

Es gilt das gleiche wie für Single-Ship Flights.

12.2.2 IFR RECOVERY

NORDO Flugzeuge in Formation werden nach Nellis für eine straight in, full stop Landung eskortiert. Das NORDO Flugzeug ist von seinem Flügelmann frühestens nach der Landeerlaubnis des Towers, spätestens jedoch auf einer Höhe von 500 Fuß AGL (2300 Fuß MSL nach Nellis QNH) abzusetzen.

HI-ILS OR LOC/DME Z RWY 21L ist das Standard-Anflugverfahren für alle NORDO Flüge.

Wenn RWY 21L nicht verfügbar ist, so kann der Formation Lead entscheiden, ob er in das veröffentlichte Holding fliegt oder eine HI-ILS OR LOC/DME Z RWY 21L oder eine HI-TACAN Z RWY 21L als "circle to land" auf 21R fliegt. Bei der Wahl der "circle to land"-Prozedur ist zu beachten, dass diese nicht als richtiges Circling-Manöver geflogen wird, sondern als Sidestep auf 21R. Es ist in keinem Fall unter die veröffentlichten Circling-Minimums zu sinken.



12.3. ROTARY WING

In VMC werden Landlicht und Strobe-Lichter (falls vorhanden) eingeschaltet.
Es wird der GASS PEAK oder RED HORSE Anflug geflogen.

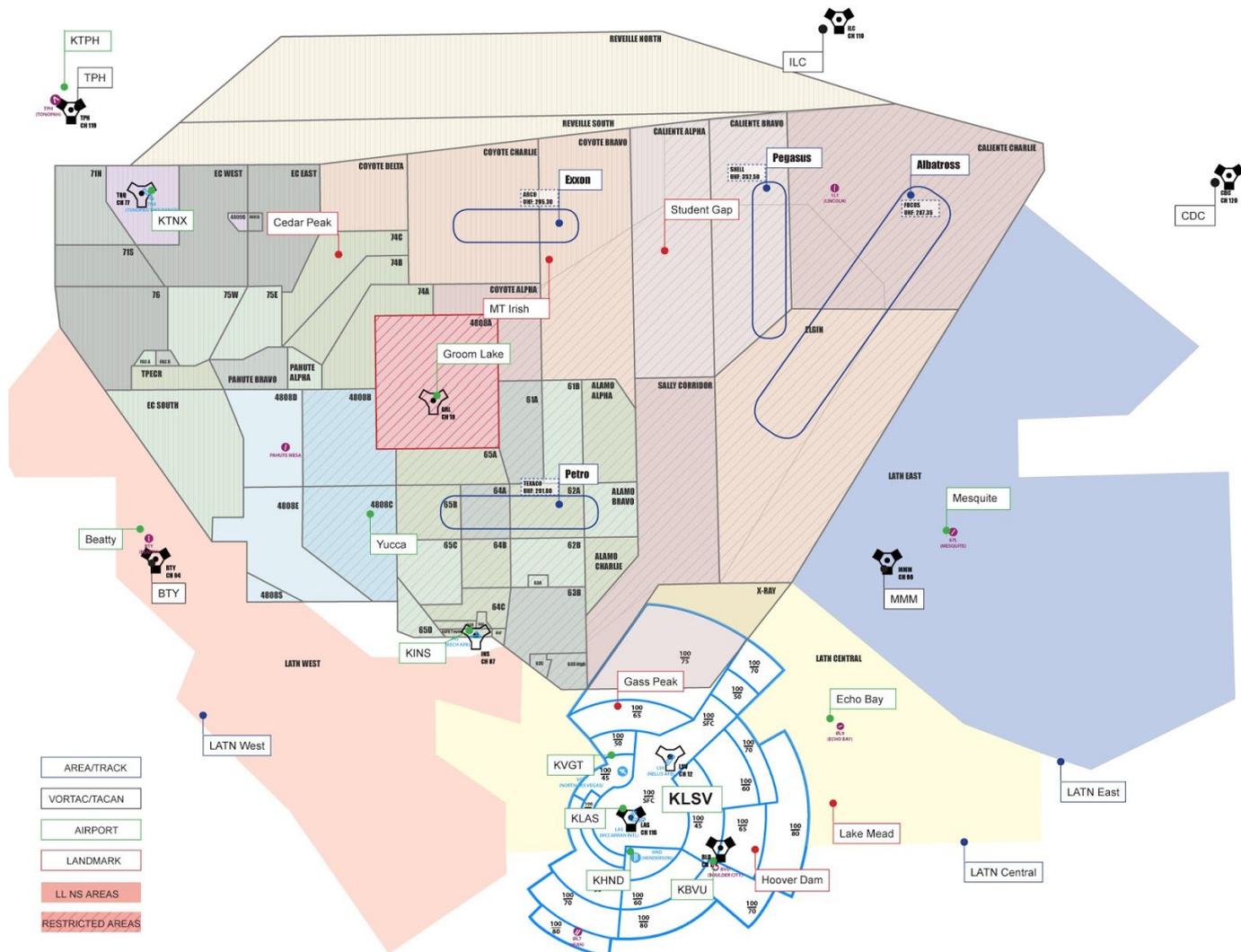
13. JETTISONS

INERT oder LIVE Beladung, die als "UNSECURE" eingestuft wird, sollte abgeworfen werden.

INERT, PRACTICE und nicht-explosive Beladung kann nach der Entscheidung des Piloten auf jeder zugelassenen Range oder auf einem Ziel innerhalb der Range abgeworfen werden.

LIVE Beladung wird immer scharf abgeworfen und nach Möglichkeit auf ein Ziel innerhalb einer zugelassenen Range.

14. NTTR





Prinzipiell sind die südlichen und westlichen Lufträume (61 bis 65, 71, 74, 75, EC West/East/South, R4808B, C, D, E, S) für Luft-Boden-Operationen mit einem Ceiling von 18.000 ft MSL nutzbar. Die nördlichen und östlichen Ranges (Reveille, Coyote, Caliente, Elgin) sind für Luft-Luft-Operationen mit einem Floor von 10.000 ft MSL nutzbar.

Eine Range kann nur von einem Flight gleichzeitig genutzt werden.

Bei Operationen und Manövern innerhalb einer Range sind die Rangegrenzen zu beachten und nicht zu überfliegen.

Innerhalb der gesamten NTTR ist der QNH von Nellis AFB einzustellen.

14.1. RANGE TRANSITION CORRIDORS

Es gibt zwei Korridore, die zum An- und Abflug der Range genutzt werden: Sally und Lee.

Im Sally Corridor ist für Operationen und Manöver oberhalb 18.000 Fuß eine IFR-Clearance notwendig.

VFR-Operationen und Manöver zwischen 9.700 Fuß MSL und 17.500 Fuß MSL sind autorisiert, wenn ein Funkkontakt mit Nellis ATC aufrecht erhalten werden kann. VFR-Operationen und Manöver unter 9.700 Fuß sind auch ohne Kontakt zum Nellis ATC autorisiert.

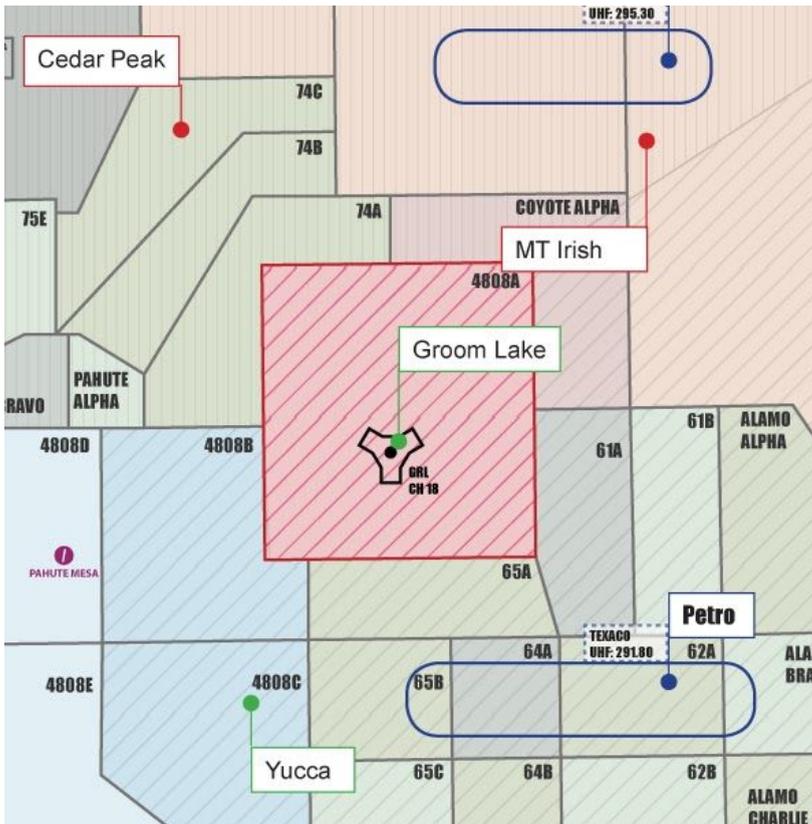
Der Lee Corridor geht vom Boden bis FL 270. Von FL 180 bis FL 270 ist eine IFR-Clearance notwendig. Unterhalb FL 180 sind VFR Operationen und Manöver autorisiert.

Beide Korridore sollen ausschließlich für den An- und Abflug der Range genutzt werden. Insbesondere BFM-/ACM-Manöver sind in den Korridoren nicht gestattet.



14.2. RESTRICTED AREAS

14.2.1 R-4808A (GROOM LAKE)



Das Hineinfliegen in den Luftraum R-4808A ist grundsätzlich auf allen Flughöhen **verboten**. Ausnahmen werden durch den Geschwaderstab festgelegt. Dies kann in Sonderfällen im Rahmen von Übungsmissionen, oder beim Test von neuen DCS-Modulen geschehen.

Bei einem echten Notfall und unter der Voraussetzung, dass es keine andere Alternative gibt kann KXTA für Notlandungen genutzt werden beziehungsweise der Luftraum penetriert werden.

14.2.3. OTHER RESTRICTED AREAS

Die (zum Beispiel in der 66-FLIP-NV oder 66-NTTR) veröffentlichten Low Level Avoidance Areas und Noise Sensitive Areas sind in jedem Fall zu beachten.

14.3. RADIO FREQUENCIES

Sämtlich Bereiche der NTTR haben eine zugewiesene Funkfrequenz. Beispielhaft hierfür sind kontrollierte Flughäfen, Tieffluggebiete, oder Ranges. Zusätzlich gelten für unkontrollierte Flugräume, sowie der Luftraum oberhalb 18.000 ft MSL die jeweiligen CTAFs. Alle Frequenzen sind der 66-NTTR und 66-FLIP-NV zu entnehmen. Eine Überwachung (Monitoring) der jeweiligen Frequenz, sowie die Durchgabe seiner eigenen Intention in den jeweiligen Bereichen ist verpflichtend.



14.4. RANGE ENTRY/EXIT

Das Hineinfliegen in eine Range kann auf mehrere Arten erfolgen. Generell können alle Ranges oberhalb 18.000 ft MSL überflogen werden und sodann die gewünschte Range via "ceiling", sprich durch ein Absinken in die Range, angefliegen werden. Das Durchfliegen einer Range bedarf einer frühzeitigen Anfrage auf der entsprechenden Rangefrequenz. Der Flug der durchkreuzenden Range muss der Intention des anfragenden Fluges zustimmen, dies gilt vor allem bei "hot Ranges". Bei der Abwägung der Zustimmung sollten Kurs, Flughöhe und die räumlicher Situation der Flüge berücksichtigt werden, zusätzlich (bei Hot Ranges) die Richtung der Waffenwirkung.

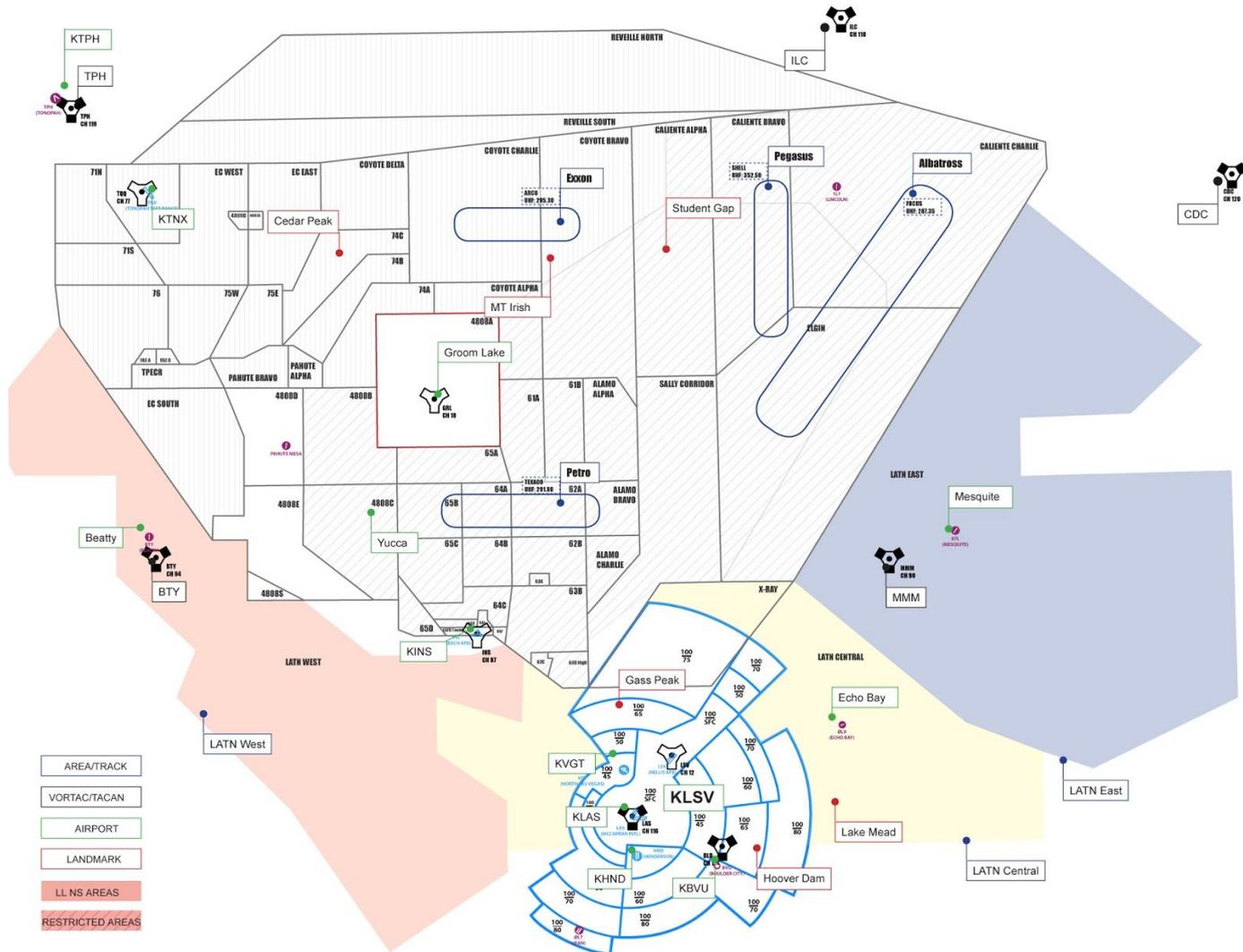
Die Range 63 verfügt über zwei fixe Entrypoints. An den Punkten "Nixon", sowie "Sarah" kann die Range, bzw. der Komplex R-4806W auf einer Höhe von 8.000ft betreten, sowie auf einer Höhe von 10.000ft verlassen werden.



15. LATN

Die Low Altitude Tactical Navigation (LATN) Area ist für Helikopter und A-10 zwischen 50 und 1500 Fuß AGL autorisiert, zur Navigation im Tiefflug und der Übung taktischer Formationen in niedriger Höhe. Andere Anwendungen sind damit implizit nicht autorisiert.

Während des Trainings im LATN-Areal bleibt der Ground Track außerhalb von Class B, D Lufträumen, Flughäfen, bewohntem oder lärmempfindlichem Gebiet.



16. DIVERT INFORMATION

Ausweichflugplätze sollten in dieser Reihenfolge genutzt werden:

1. Creech AFP
2. McCarran International Airport
3. Tonopah Test Range



16.1. CREECH AFB (KINS)

Creech AFB ist der primäre VFR Ausweichflugplatz. Creech AFB liegt 36 NM nordwestlich von Nellis AFB. Creech AFB hat zwei Rollbahnen; RWY 08/26 ist die primäre Rollbahn mit den Maßen 9002x150 Fuß. RWY 13/31 (nur Tag/VFR) ist 5002x100 Fuß und nur für RPAs freigegeben.

Die Creech AFB ist für Helikopter zur Wiederaufmunitionierung bei Range-Operationen freigegeben. Ein Aufnehmen von Munition ist nur innerhalb der LOLA (Taxiway Golf) gestattet.

16.2. MCCARRAN INTERNATIONAL AIRPORT (KLAS)

Der McCarran International Airport liegt 11 NM südwestlich von Nellis AFB. Es gibt zwei mal zwei parallel verlaufende, sich kreuzende Rollbahnen: 07/25 mit 14150x150 Fuß bzw. 10526x150 Fuß und 01/19 mit 8985x150 Fuß bzw. 9775x150 Fuß.

Flightmember können einen angewiesenen Split-up des Flightleads mit anschließendem VFR Straight-in auf die aktive Rollbahn oder einen ILS Approach auf RWY 25 in IMC erwarten.

Wenn keine Beladung bzw. sichere PRACTICE/INERT an Bord ist, dann werden die Luftfahrzeuge auf dem vom ATC zugewiesenen Parkplatz parken.

Mit LIVE Beladung oder unsicherer PRACTICE/INERT Beladung wird am weitesten Weg vom Terminal geparkt. Jeder Pilot hat sicherzustellen, dass die Nase immer in die am wenigsten gefährliche Richtung zeigt, vor allem bei einer Beladung mit FFO.

16.3. EMERGENCY AIRFIELDS

“Emergency Airfields” werden nur bei Notfällen angefliegen, wenn keines der oben genannten Divert Fields erreicht werden kann.

16.3.1. TONOPAH TEST RANGE (KTNX)

Der Tonopah Test Range Airport liegt in R4809A (N 37 48 W 116 47) und steht für Notlandungen zur Verfügung. Es gibt eine Rollbahn mit den Maßen 12000x150 Fuß in Richtung 14/32 orientiert. Der Airport liegt auf 5547 Fuß MSL. Taxiway BRAVO ist für alle Luftfahrzeuge geschlossen. Taxiway ALPHA und Taxiway ECHO sind als “Arm/Dearm, Hot Brake and Hazardous Cargo” Areal designed.