

Begrüßungsheft der
Plattform von
La Motte du Caire
(LF0431)

Aktualisiert 21/04/2025

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung und allgemeine Informationen.....	3
2.	Windenstartverfahren.....	4
2.1.	Radioverfahren.....	4
2.2.	Besonderheit von Winden bei Nordwind « Mistral ».....	5
2.3.	Kabelbruch-Training	5
3.	Südwindssituation.....	6
3.1.	Bodenbewegung und Schleppflug von Segelflugzeugen.....	6
3.2.	Sicherheitsmanöver Kabelbruch	7
3.3.	Anflug und Landung	8
3.3.1.	Schwacher Südwind.....	8
3.3.3.1	Anflug und Landung.....	8
3.3.3.2	Nutzung des Flugplatzes am Boden	9
3.3.2.	Südwindssituation (10 kts oder mehr).....	10
3.3.3.3	Anflug und Landung.....	10
3.3.3.4	Nutzung des Flugplatzes am Boden	11
4.	Nordwindssituation „Mistral“	12
4.1.	Fortbewegung am Boden und Parken vor dem Start.....	12
4.2.	Sicherheitsmanöver Kabelbruch	13
4.3.	Ansatz	14
4.4.	Nutzung des Flugplatzes am Boden	15

1. Einleitung und allgemeine Informationen

Der Flugplatz von La Motte Du Caire liegt in den Südalpen, etwa 10 km nordöstlich des Flugplatzes von Sisteron Vaumeilh (LFNS) und 15 km südlich des Flugplatzes von Gap Tallard (LFNA).

Die Aktivität konzentriert sich auf die ausschließliche Verwendung einer Winde als Startmittel.

Der Start- und Landebereich ist ein 1100 m langer, unbefestigter Streifen, der einige besondere Merkmale aufweist, die weiter unten näher erläutert werden.

Die Landeachse verläuft in Nord-Süd-Richtung und hat ein Gefälle von ca. 2%, das nach Norden hin ansteigt.

Zwei asphaltierte Streifen am nördlichen und südlichen Ende der Landezone ermöglichen sicherere Starts und verhindern, dass Steine zu Beginn des Rollens weggeschleudert werden.

Beim Schleppen von Segelflugzeugen zum Startplatz wird dringend empfohlen, die Frequenz des Geländes im Auge zu behalten, um im Falle eines Starts oder einer Landung ausweichen zu können. Es wird außerdem empfohlen, den Flügel beim Schleppen auf der Außenseite des Start- und Landebereichs zu halten.

Die Frequenz, die für Starts und Landungen verwendet wird, ist 122,650 Mhz. Während der Startprozeduren herrscht Funkstille, die unbedingt eingehalten werden muss.

Französisch ist die einzige Sprache, die für die Kommunikation mit der Winde verwendet wird.

Französisch oder Englisch kann auf der Frequenz 122,650 außerhalb der Startprozeduren verwendet werden, wobei darauf zu achten ist, dass die Kommunikation zwischen den Segelflugzeugen während des Fluges auf ein Minimum beschränkt wird, um die Windenprozeduren nicht zu beeinträchtigen.

Wenn der Pilot die lokale Umgebung verlässt (Zone Höhenverlust, Geländeübernahme) oder die Höhe von 1500 m überschreitet, wird er aufgefordert, die Frequenz zu wechseln und auf die Flugfrequenz 129,800 zu schalten

Windenseile aus dem synthetischen Material „Dyneema“ erfordern besondere Sorgfalt und es ist strengstens verboten, mit irgendeinem Transportmittel auf diesen Seilen zu laufen oder zu fahren (Fahrräder, Gokarts oder sogar zu Fuß), da dies die Festigkeit und Lebensdauer der Seile erheblich verringert.

Aufgrund der geografischen Lage und des Reliefs rund um den Flugplatz wird vor jedem ersten Flug als Flugkapitän in der Saison ein Flug mit einem Fluglehrer des VMC verlangt.

Die in diesem Begrüßungsheft ausführlich beschriebenen Verfahren sind Bestandteil der Geschäftsordnung des Club de Vol à Voile de La Motte Du Caire (C.V.V.M.C.), und wir bitten alle unsere Piloten, sich daran zu halten.

2. Windenstartverfahren

2.1. Radioverfahren

Das Funkverfahren ist relativ einfach und soll ein gutes Maß an Belastbarkeit aufweisen. Dennoch wird von den Piloten erwartet, dass sie sich an die Phraseologie halten, um Fehler zu vermeiden. Die Kommunikation mit der Winde erfolgt ausschließlich auf Französisch.

Bei der Flugvorbereitung kann ein Funkversuch mit dem Starter oder der Winde gemacht werden

Flugzeug: Treuil de XX essai radio

Winde: XX le treuil te reçoit 5/5

Flugzeug : 5/5 également

Zum Spannen des Kabels

Flugzeug: Treuil de XX tu peux tendre le câble pour un DuoDiscus 2 personnes 80 litres

Winde: Je tends le câble et silence radio

Wenn das Seil gespannt ist und BEVOR das Segelflugzeug sich vorwärts bewegt

Flugzeug: Tendü et prêt

Wenn das Segelflugzeug vorwärts fliegt und den Keil überspringt (bei einem Südstart), den Windenvorgang sofort durch die Meldung « HALTE STOP, HALTE STOP, HALTE STOP », das Seil abwerfen, bremsen und den Vorgang wieder aufnehmen.

Am Ende der Winde kündigt die Winde das Ende des Aufstiegs mit folgender Meldung an

Winde : Fin de treuillée

Das Segelflugzeug nimmt dann wieder eine normale Fluglage ein und das Seil wird automatisch abgeworfen.

Falls Sie nicht innerhalb von Sekunden nach Beginn des Normalflugs und in jedem Fall nach dem Abwurf den Seilabwurfgriff betätigen, um auf Nummer sicher zu gehen.

So werden Kurskorrekturen von der Winde angekündigt

Korrektur nach Osten

Winde: Corrige Blachère

Korrektur nach Westen

Treuil : Corrige Route

Geschwindigkeitskorrekturen werden vom Piloten des Segelflugzeugs so gefordert

beschleunigen : Plus vite

verlangsamen : Lentement

Wichtiger Hinweis: Wenn die Geschwindigkeit des Segelflugzeugs im Windenbetrieb zunimmt, ziehen Sie NICHT am Steuerknüppel, um das Flugzeug zu verlangsamen. Lassen Sie stattdessen die Spannung am Seil los und sagen Sie „Lentement“ an.

Zu jeder Zeit und von jeder Person, wenn es notwendig ist, das Verfahren abubrechen:

HALTE-STOP, HALTE-STOP, HALTE-STOP.

2.2. Besonderheit von Winden bei Nordwind « Mistral »

Da der Nordwind im Tal von La Motte Du Caire stark nach Westen gerichtet ist, muss die Winde mit einer PERMANENTEN KORREKTUR auf der Westseite (Straßenseite) durchgeführt werden, damit das Seil und der Fallschirm nicht über den Rand der Plattform hinausragen. Eine Neigung von 10 bis 15 Grad nach links ist während der gesamten Winde erforderlich.

2.3. Kabelbruch-Training

Das Seilriss-Training erfolgt nach Absprache mit dem Windenführer und an dessen Steuerung durch abruptes Abschalten der Leistung an der Winde.

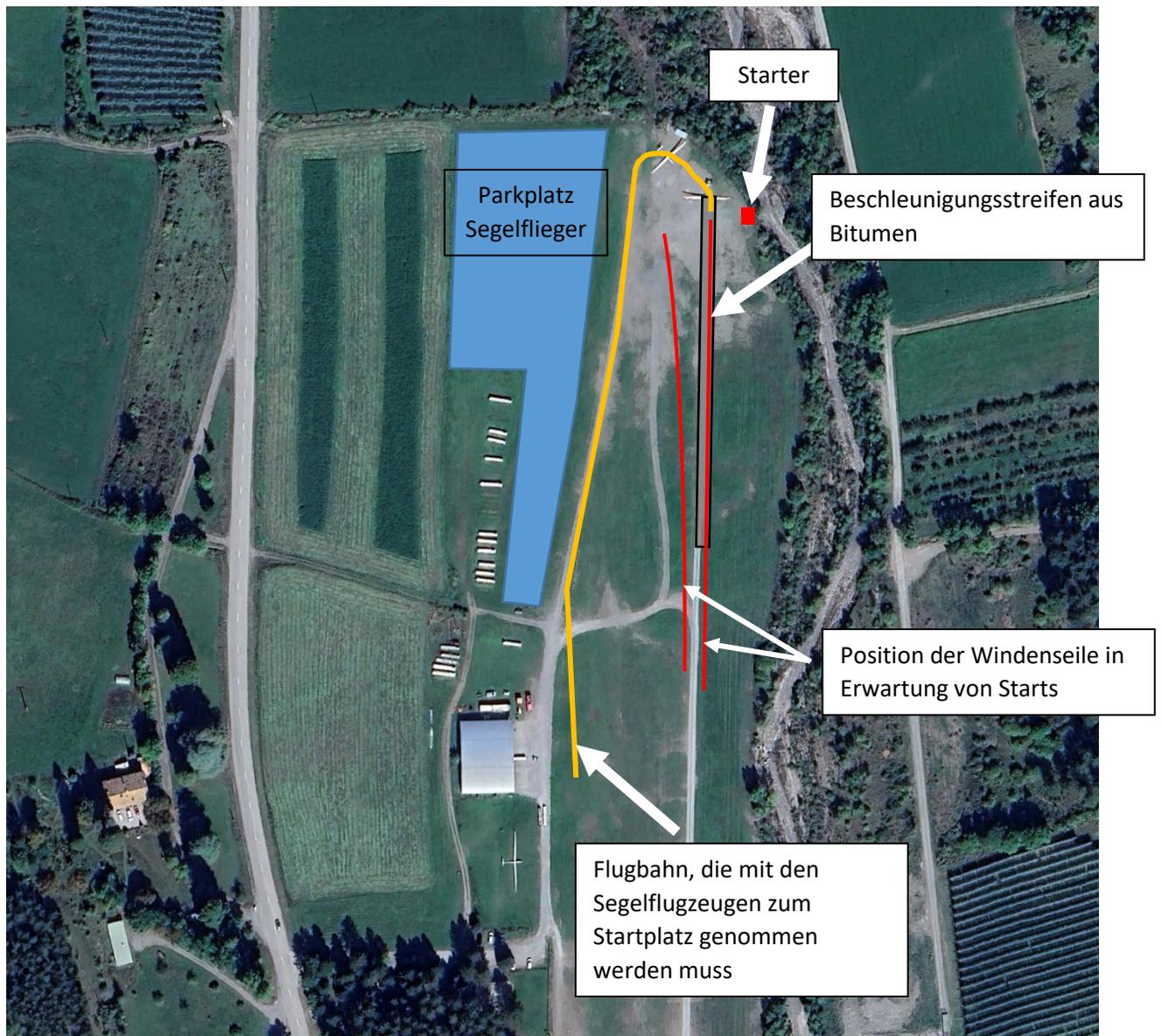
3. Südwindsituation

3.1. Bodenbewegung und Schleppflug von Segelflugzeugen

Bei einer Brise bitten wir die Piloten und ihre Helfer, ihre Segelflugzeuge entlang des Weges zu bewegen und genügend Platz zwischen den Flügelspitzen der wartenden und der startbereiten Segelflugzeuge zu lassen.

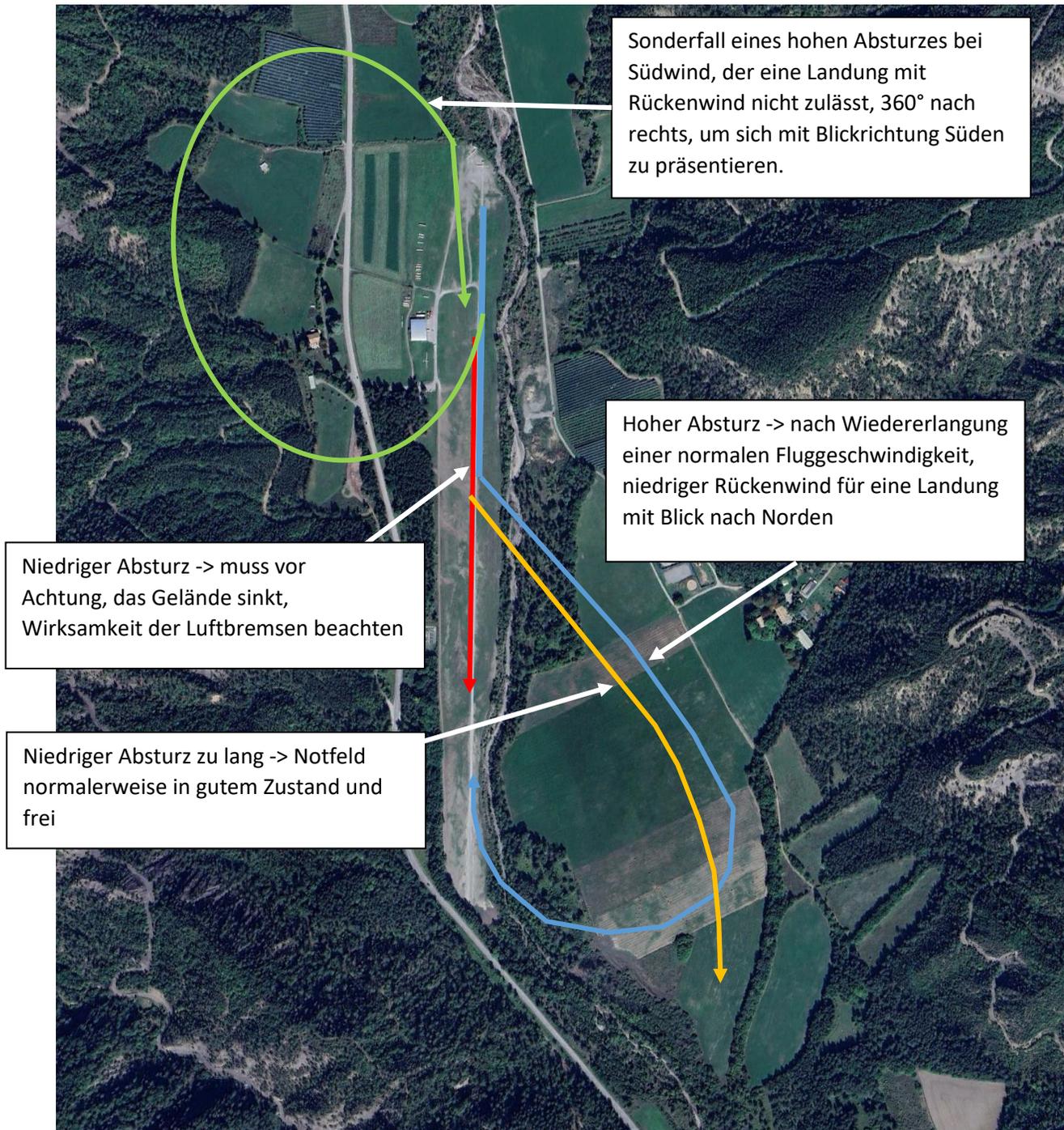
Achten Sie auf die Segelflugzeuge der Freien Klasse, die etwas mehr Platz als andere benötigen, um sich am Boden und beim Start zu bewegen.

Achten Sie darauf, NIEMALS von der Warteschlange zum Starter zu überqueren, egal mit welchem Transportmittel, um zu vermeiden, dass Sie einem startenden Segelflugzeug vor die Flinte laufen oder die Windenseile am Boden beschädigen.



3.2. Sicherheitsmanöver Kabelbruch

Die Manöver werden hier nur als Anhaltspunkt gegeben. Jede Situation ist anders, die Leistung der Segelflugzeuge und die Wirksamkeit ihrer Luftbremsen können bestimmte Optionen ermöglichen oder unmöglich machen. Jeder Flugkapitän ist für seine Flugbahn und die Aufrechterhaltung seiner eigenen Sicherheit verantwortlich. In jedem Fall sollte man zuerst wieder eine angemessene Fluggeschwindigkeit erreichen, dann das Seil loslassen und schließlich eine Option wählen.



3.3. Anflug und Landung

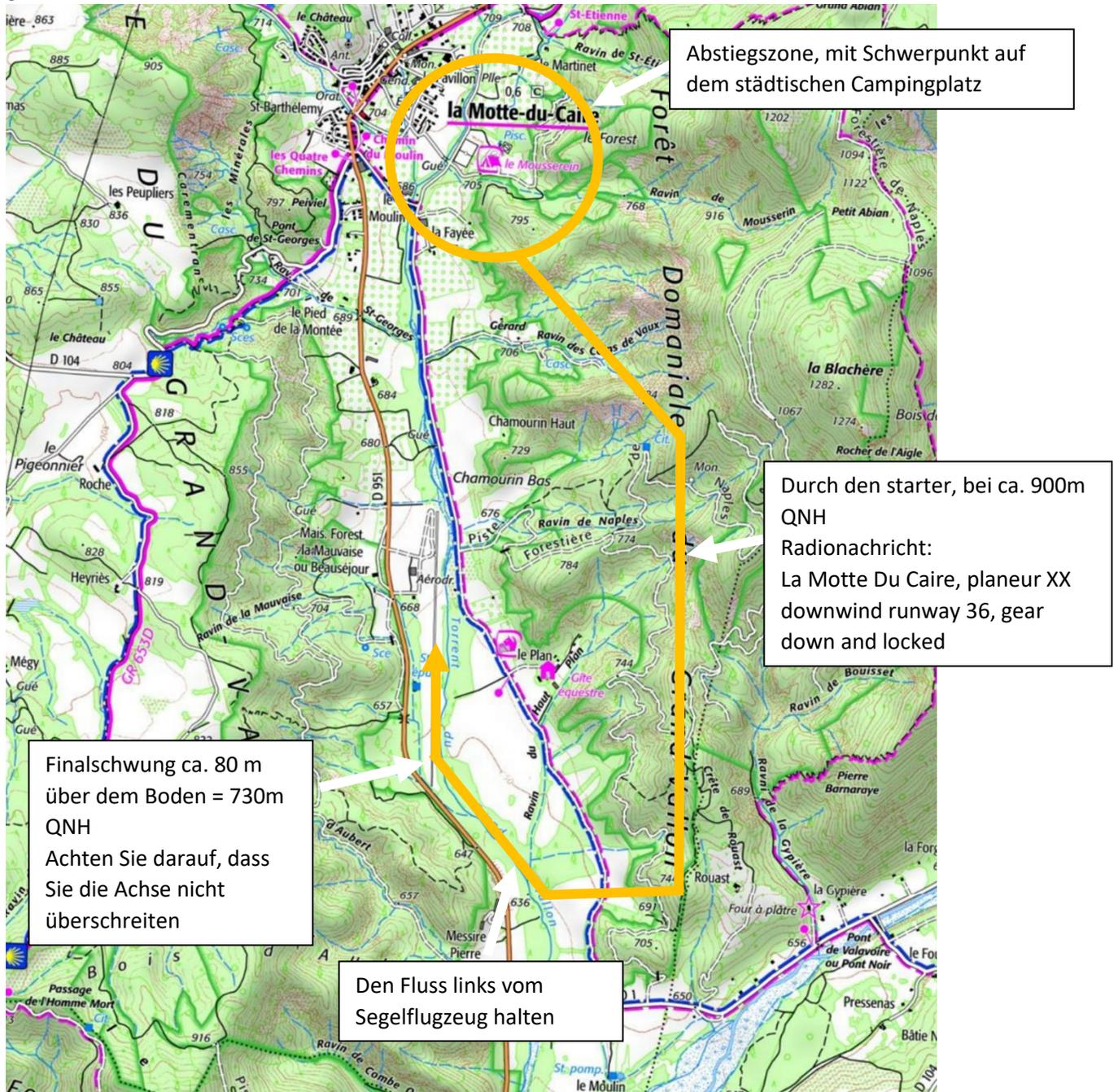
3.3.1. Schwacher Südwind

3.3.3.1 Anflug und Landung

Da die Vélisurface von La Motte du Caire am Ende eines relativ engen Tals liegt, werden die Piloten gebeten, ein der Umgebung angepasstes Verfahren zu befolgen.

Da die Landefläche in nicht unerheblichem Maße nach Norden ansteigt, werden die Landungen bis zu etwa 10 Kts Südwind bevorzugt in dieser Richtung durchgeführt.

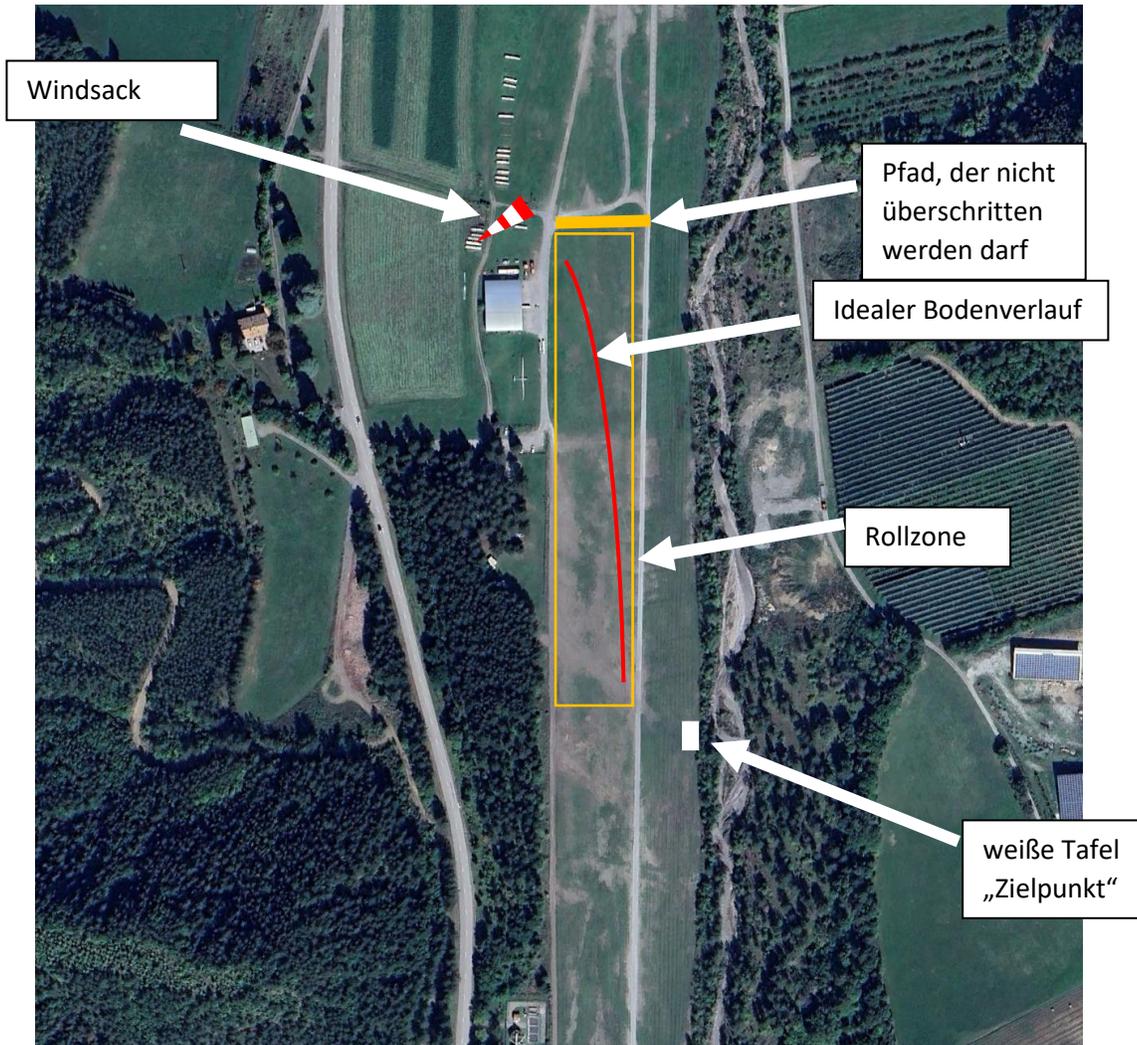
Warten Sie, bis die Landebahn vom vorherigen Segelflugzeug geräumt ist, bevor Sie in die Platzrunde gehen!



3.3.3.2 Nutzung des Flugplatzes am Boden

Die Landezone wird auf der einen Seite durch ein weißes Schild am rechten Rand der Landefläche und auf der anderen Seite durch den Weg durch den Windsack begrenzt. Dieser Weg bildet ein Relief, das bei der Landung nicht überschritten werden darf.

NUR bei kontrollierter Geschwindigkeit leicht nach links drehen, um die Landezone freizugeben. Räumen Sie das Segelflugzeug so schnell wie möglich mit Hilfe von Golfbällen oder Autos.

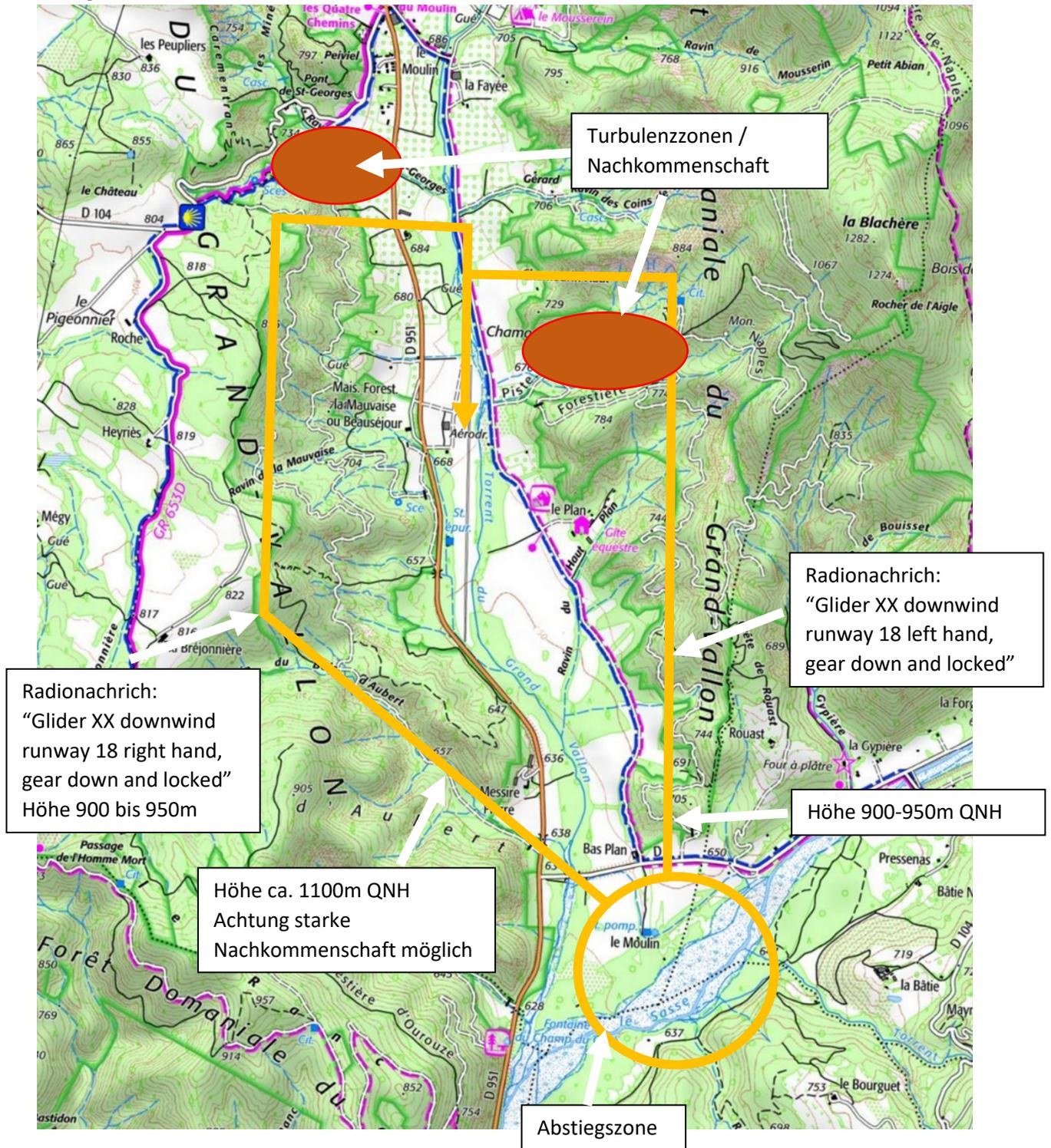


3.3.2. Südwindssituation (10 kts oder mehr)

3.3.3.3 Anflug und Landung

Diese Konfiguration ist zu verwenden, wenn die Windstärke aus Süden mehr als etwa 10Kts beträgt

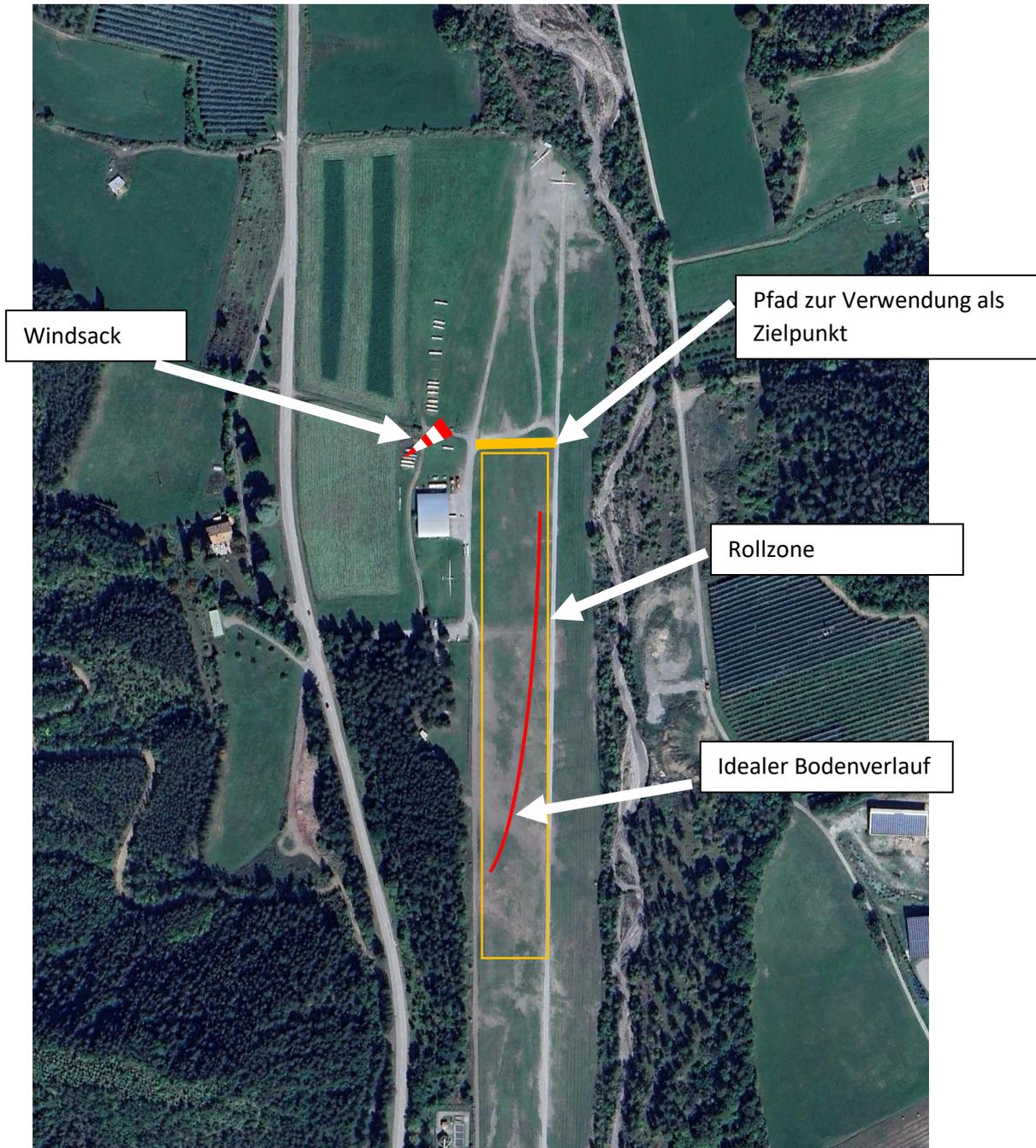
Der Rückenwind mit der rechten Hand ist aufgrund des Reliefs im Osten des Velis die bevorzugte Konfiguration.



3.3.3.4 Nutzung des Flugplatzes am Boden

Benutzen Sie den Weg durch den Windsack als Endpunkt.

Drehen Sie nach dem Aufsetzen NUR bei kontrollierter Geschwindigkeit leicht nach rechts, um die Landezone freizugeben. Anschließend das Segelflugzeug so schnell wie möglich mit Hilfe der Golfetten aus dem Weg räumen.



4. Nordwindsituation „Mistral“

4.1. Fortbewegung am Boden und Parken vor dem Start

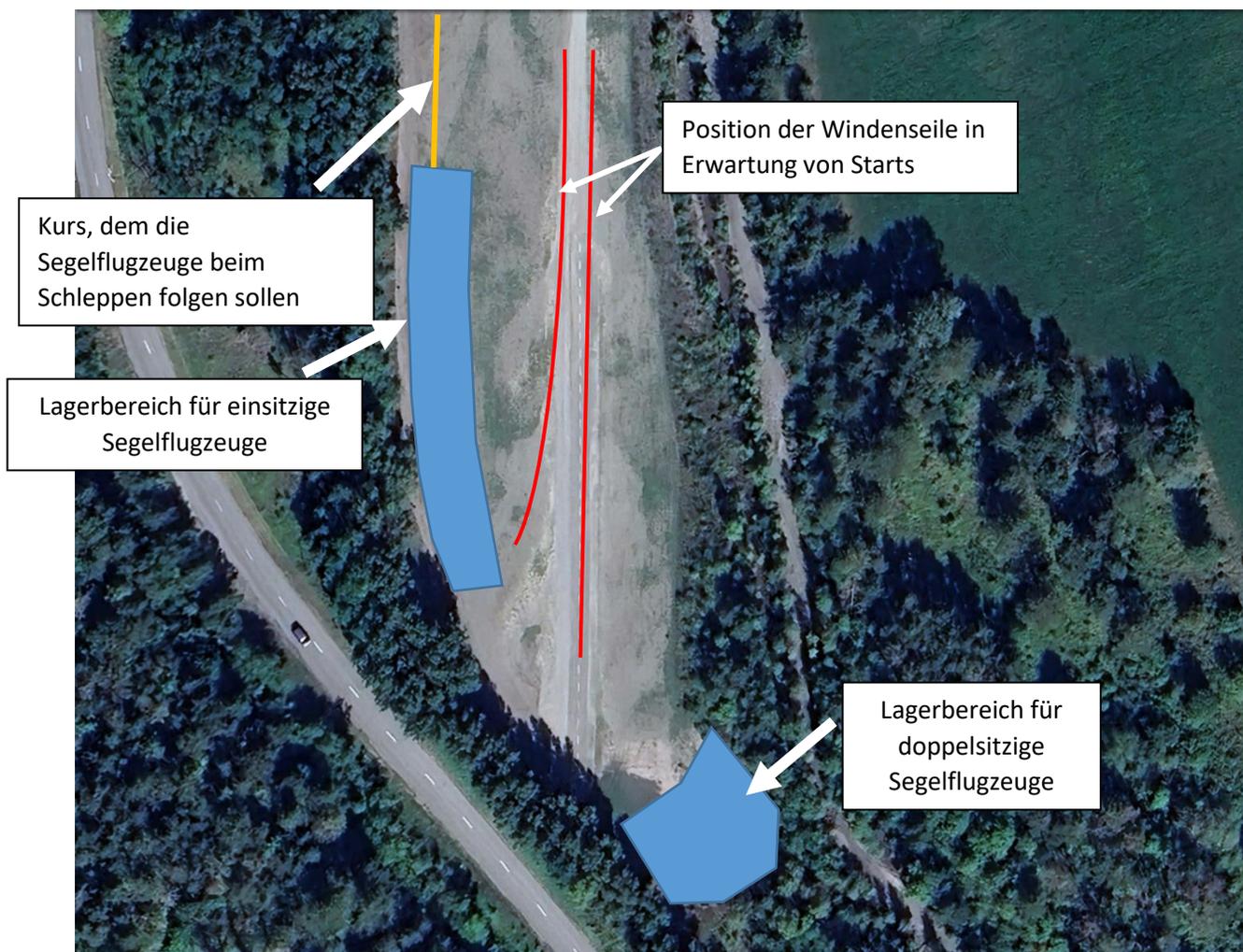
Bei Nordwind (Mistral) müssen Segelflugzeuge auf der Westseite des Startplatzes aufsteigen, wobei der Helfer, der den Flügel hält, auf dem Weg läuft und das Segelflugzeug so nah wie möglich am westlichen Rand steht, um möglichst viel Platz für laufende Starts oder Landungen zu lassen.

Es wird auch dringend empfohlen, auf die Radiofrequenz zu achten, um über Starts und Landungen informiert zu werden.

Wenn ein Start oder eine Landung im Gange ist, werden Personen, die ihr Segelflugzeug zum Startplatz ziehen, gebeten, anzuhalten und das Segelflugzeug zu drehen, damit es so wenig Platz wie möglich einnimmt.

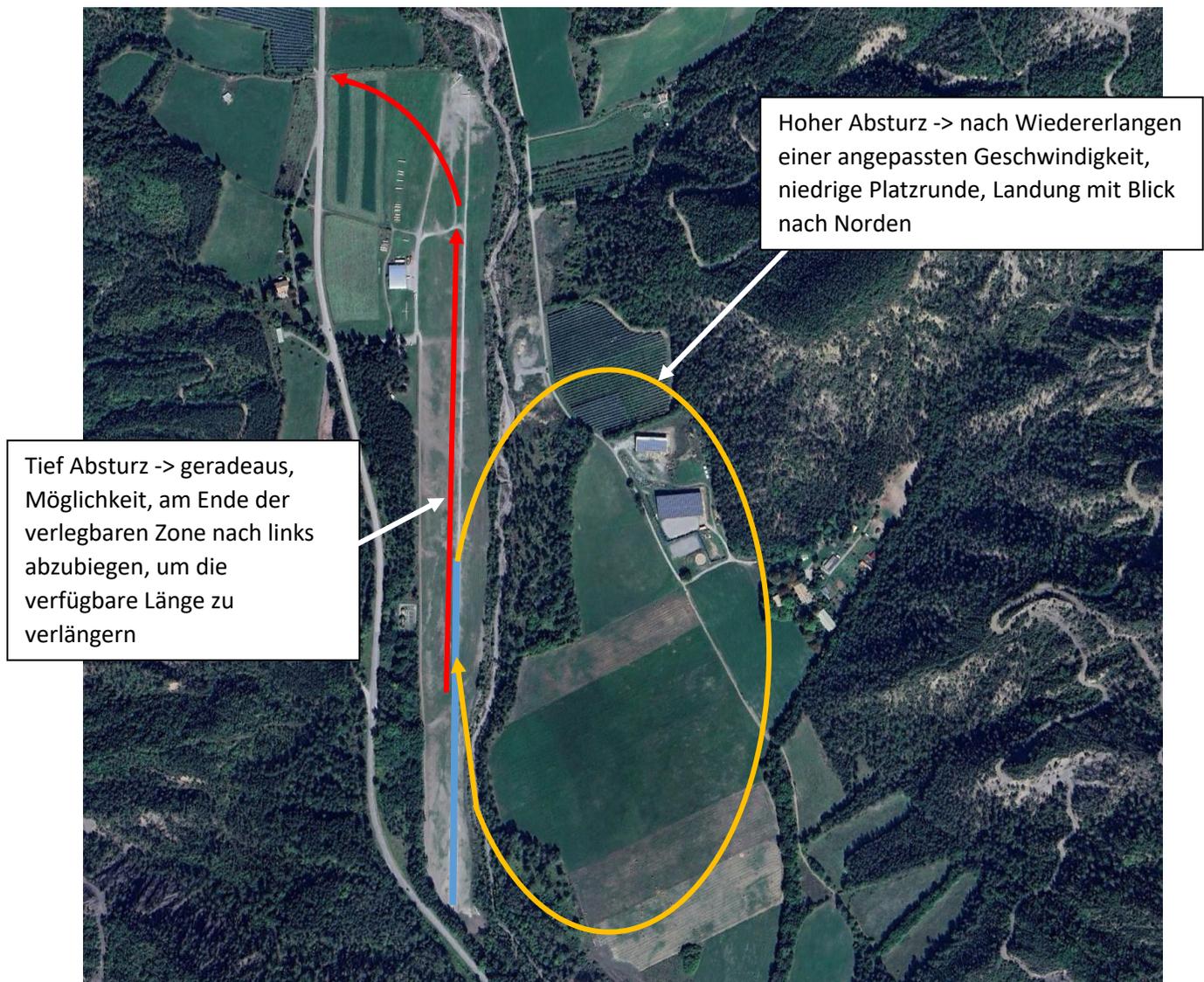
Das Parken der wartenden Segelflugzeuge erfolgt bei einsitzigen Flugzeugen westlich der Startbahn und bei zweisitzigen Flugzeugen östlich davon, sofern dies möglich ist.

Achten Sie darauf, nicht zwischen den beiden Parkbereichen zu kreuzen, um zu vermeiden, dass Sie an einem startenden Segelflugzeug vorbeifliegen oder die Windenseile beschädigen.



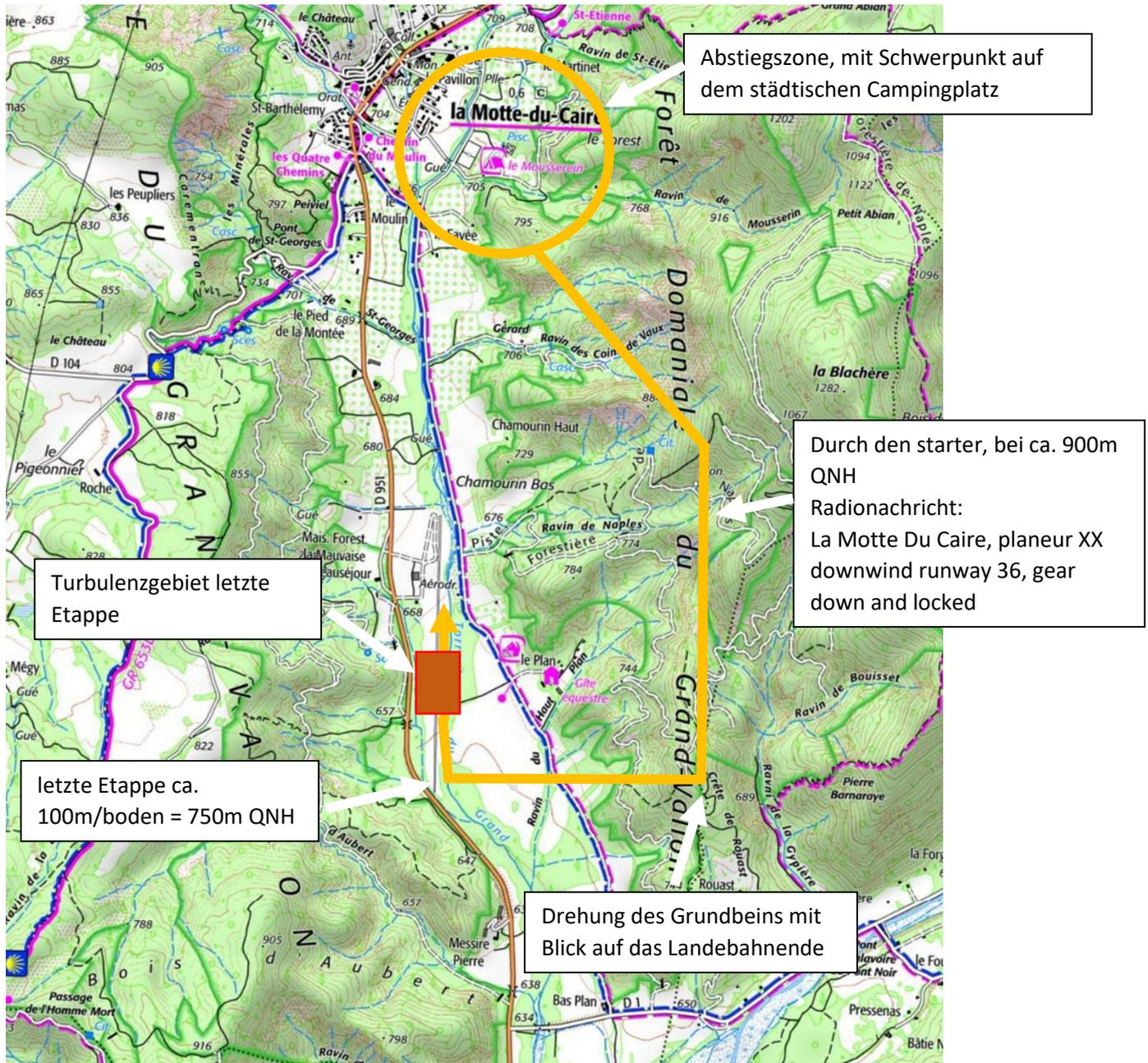
4.2. Sicherheitsmanöver Kabelbruch

Da die Landezone in dieser Richtung ansteigt und der Wind mithilft, ist die Option, geradeaus zu landen, länger möglich. Achten Sie darauf, die Leistung der Maschine und die Wirksamkeit der Luftbremsen zu berücksichtigen.



4.3. Ansatz

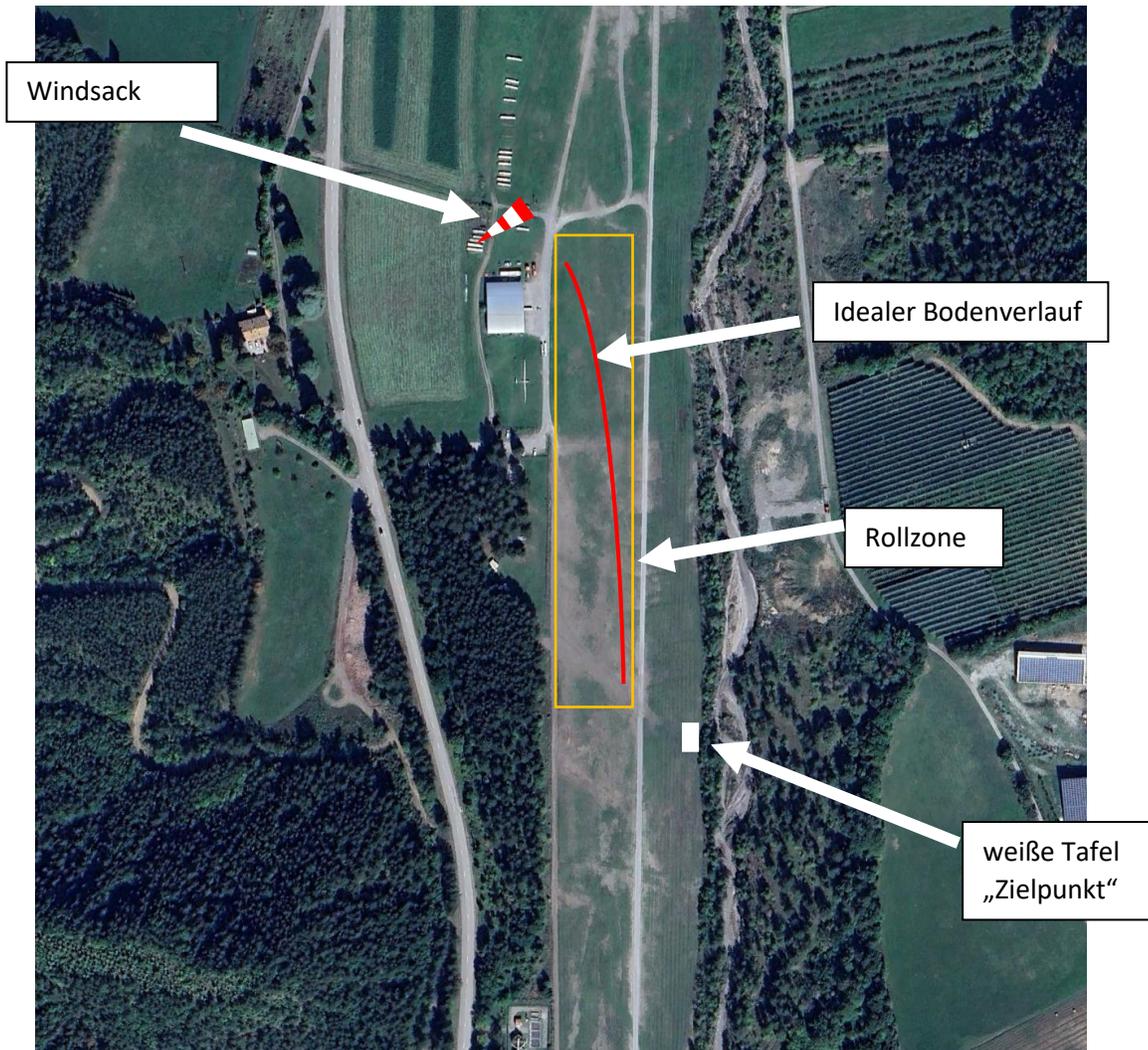
Achtung, dieser Anflug kann sehr turbulent sein, passen Sie die Geschwindigkeit an und nehmen Sie einen sehr starken Anflugplan.



4.4. Nutzung des Flugplatzes am Boden

Die Landezone wird auf der einen Seite durch ein weißes Schild am rechten Rand der Zone und auf der anderen Seite durch den Weg durch den Windsack begrenzt. Dieser Weg bildet ein Relief, das bei der Landung nicht überschritten werden darf.

NUR bei kontrollierter Geschwindigkeit leicht nach links drehen, um den Landeplatz freizugeben.
Räumen Sie das Segelflugzeug so schnell wie möglich mit Hilfe von Golfbällen oder Autos.



Gute und sichere Flüge für alle!