

Der Funkverkehr für den Anflug auf das Segelfluggelände La Motte du Caire

1. Allgemeines

- Die Frequenz 122.500 dient zum Windenstart, für den Anflug, für Positionsmeldungen und für den Austausch von **wichtigen** Informationen. Im Fall, dass die Frequenz zu Beginn des Windenstarts belastet ist, muss solange gewartet werden, bis die Windenkommandos ohne Unterbrechung gesendet werden können.
- Für gestartete Maschinen gilt, vorerst auf der 122.500 zu bleiben und dann auf die 129.975 zu wechseln, wenn sie den Platzbereich verlassen oder sie mit anderen Maschinen sprechen wollen.
- Die Benutzung anderer Frequenzen sollte bei den Verantwortlichen bekannt sein, damit in dringlichen Fällen ein Pilot informiert werden kann.
- Da man es hier nicht mit Flugleitern zu tun hat, dient die Aussage des Vorhabens eines Piloten als Information für alle Maschinen, die sich in der Nähe aufhalten oder im Platzverkehr eingebunden sind. Sollte man einen Ausdruck in französischer Sprache vergessen haben, so kann man das ebenfalls in englischer Sprache mitteilen.
- Besonders wichtig ist das rechtzeitige und aufmerksame Zuhören bevor man sendet, um nicht eventuell die Prozedur eines Windenstarts zu stören.
- Zur Erinnerung, die Abbauzone dient zum sauberen Einsortieren in die Platzrunde und zum Landecheck (kein Windenstart in Vorbereitung, Landebahn frei, Flugzeug in Landekonfiguration, fest angeschnallt und nochmal Fahrwerk ausgefahren überprüfen).

2. Anflug für die Landung auf der 36

- Die Abbauzone befindet sich etwa über der Ortschaft La Motte du Caire. Bevor man in diese hineinfliegt, sollte man sich darüber informieren, ob sich dort schon andere Flugzeuge aufhalten oder gemeldet haben.
- **La Motte du Caire, D-60 zone de perte d'altitude pour la 36 à 1200 mètres**
(die Höhe von 1200 m ist nur ein Beispiel)
- Nun ist jeder informiert, dass man Landeabsichten hat. Es kann vorkommen, dass ein Verantwortlicher am Boden mitteilt, dass es besser ist die andere Landerichtung zu wählen, da der Wind aufgefrischt hat. Die Entscheidung bleibt aber beim Piloten alleine!
- Je nach Wetterlage verlässt man bei etwa 1000 m die Abbauzone und begibt sich in den Gegenanflug auf der Ostseite der Bahn. Dabei sollte man genügend Abstand zum Hang bewahren. Querab der Bahn folgt die Meldung zum Gegenanflug.
- **La Motte du Caire, D-60 vent d'arrière pour la 36, train (fix) sorti et verrouillé**

3. Anflug für die Landung auf der 18

- Die Abbauzone befindet sich über dem Flüsschen „le Sasse“ SSE der Bahn. Von hier aus kann man seinen Anflug auf beiden Seiten der Bahn wählen. Das sollte aber im Funk mitgeteilt werden.
- **La Motte du Caire, D-60 zone de perte d'altitude pour la 18 à 1200 mètres**
- Für den Gegenanflug westlich der Bahn meldet man „**main droite**“ und für die Ostplatzrunde „**main gauche**“.
- Querab der Bahn folgt die Meldung zum Gegenanflug.
- **La Motte du Caire, D-60 vent d'arrière pour la 18, main droite (gauche), train (fix) sorti et verrouillé**

Kleine Übersetzungshilfe für den Anfang

La Motte du Caire, D-60 zone de perte d'altitude pour la 36 à 1200 mètres

La Motte du Caire, D-60 in der Abbauzone für die 36 in 1200 Meter

La Mott dü Kär, D-60 sohn dö pärt altitüd pur la tront sis, a mill dö so mätre

La Motte du Caire, D-60 vent d'arrière pour la 36, train (fix) sorti et verrouillé

La Motte du Caire, D-60 Gegenanflug 36, Fahrwerk (fest) ausgefahren und verriegelt

La Mott dü Kär, D-60 won darriär pur la tront sis, trän (fix) sorti e veruje

Main droite - män droat - rechter Gegenanflug

Main gauche - män gosch - linker Gegenanflug

18 - dis witt - achzehn

36 - tront siss - sechs und dreissig