

Einweisung und Hinweise für das Segelfluggelände La Motte du Caire

1. Das Segelfluggelände

Start- und Landebahn in Nord-Süd-Richtung mit etwa 1100 m Länge, Höhe 655 m im Mittel, leichtes Gefälle in Richtung Süden.

Die gesamte Fläche der Start- und Landebahn ist zur Landung benutzbar, auf beiden Seiten der Seilausziehstrecke, **ausser** das Feld nördlich des Windsacks nach dem Querweg. Der Boden ist dort sehr uneben auf dieser Fläche und es werden dort Hänger und Flugzeuge abgestellt.

Die Seilausziehstrecke soll nicht zur Landung benutzt werden ausser in dringenden Fällen, Maschinen mit Schleifsporn könnten ein ausliegendes Seil beim Landen beschädigen.

Es gibt zwei befestigte Startstrecken, eine im Norden, die andere im Süden. Diese Bereiche sind empfindlich und teuer, es dürfen auf keinen Fall Flugzeuge auf der Stelle gedreht werden, es würden erhebliche Schäden entstehen.

Im Norden und Süden der Bahn gibt es jeweils Abstellplätze für die Flugzeuge. Im Süden sind die Plätze auf der Ostseite für Doppelsitzer vorgesehen, die Plätze auf der Westseite für die Einsitzer.

In der Verlängerung der Bahn nach Süden gibt es einen Hügel, der abends bei tiefstehender Sonne nicht erkennbar ist und der einen gewohnten Anflug mit Queranflug und Endteil unmöglich macht. Eine besondere Prozedur für den Landeanflug in Richtung Norden muss unbedingt eingehalten werden.

Frequenzen: 123.500 ist die Flugplatzfrequenz, zur Benutzung für den Windenstart, die Landeprozedur, die Verständigung zwischen Boden und Luft und Lokalflüge.
Für die Verständigung Luft-Luft wird die 129.975 benutzt. Andere, in Deutschland benutzte Frequenzen sind in Frankreich zum Teil vom Militär genutzt, bitte vorher kundig machen, oder einfach nicht benutzen.

2. Startaufstellung und Verhalten am Boden

Das Wetterbriefing findet täglich um 10:15 Uhr statt. In besonderen Fällen ist ein Frühstart nach vorheriger Absprache möglich.

Auch die Startreihenfolge kann beim Briefing besprochen werden.

Jeder kann auf dem Gelände sein Auto, oder ein Fahrzeug des Vereins benutzen. Die Fahrzeuge sollten dann aber an den Parkflächen abgestellt werden. Die Golfette sollte in der Nähe der Halle oder des Windsacks abgestellt werden.

Aus Sicherheitsgründen wird immer nur ein Flugzeug an ein Auto gehängt. Es muss unbedingt langsam gefahren werden, wenn möglich mit einem Helfer zusätzlich, wenn man das Flugzeug

zur Südpiste zieht, da es ein Gefälle gibt und die Gefahr besteht, dass das Flugzeug in das ziehende Auto rollt.

Bei den Holzflugzeugen des Vereins werden zum Ziehen das Höhenruder blockiert und die Seitenruderschere angelegt.

Das Ziehen der Flugzeuge erfolgt soweit wie möglich am Westrand des Platzes, damit die Bahn frei bleibt für Starts und Landungen.

Für die südliche Piste gilt: Einsitzer werden westlich, Doppelsitzer östlich der Startpiste abgestellt, wobei genügend Abstand zu startenden Flugzeugen gehalten werden soll, um im Falle eines Ringelpietz genügend Freiraum zu bewahren.

Abgestellte Flugzeuge sollten gut gesichert werden, der Wind kann schnell und heftig auffrischen, auch an ruhigen Tagen. Das heisst, Kuller ab, Fläche beschweren mit einem Reifen und die Haube verriegeln.

Die befestigte Startstrecke muss wenn nötig gekehrt werden, um den Steinschlag während der Beschleunigungsphase zu minimieren. Dieses ist nicht Aufgabe der Angestellten, sondern aller Piloten.

Um den Asphaltstreifen zu schonen und zu erhalten, dürfen Flugzeuge dort nicht auf der Stelle gedreht werden. Bei hohen Temperaturen ist der Asphalt sehr weich.

Alle Flugzeuge die sich auf der Startpiste aufstellen, müssen startklar sein. Die Vorflugkontrolle muss durchgeführt sein, **eine Ruderkontrolle mit zwei Personen ist obligatorisch und Pflicht**. Das Funkgerät muss betriebsbereit sein auf 123.500, der Pilot startbereit.

Die Piloten der am Start stehenden Maschinen machen sich startklar, während sich Helfer darum kümmern, dass die Seile und Seifallschirme richtig gelegt werden, die Sollbruchstelle entsprechend den Angaben des Piloten eingehängt wird oder die Seile vom ankommenden Lepo abgehängt werden.

Wird ein Flugzeug an den Start gebracht, aber nicht gleich geflogen, bitte seitlich abstellen und nicht in Startposition.

3. Der Start

Jeder Pilot sollte die Landemöglichkeiten in der direkten Umgebung des Platzes kennen. So kann er im Notfall darauf zurückgreifen.

Es werden zwei Windenseile benutzt, wobei das östliche « cable blachère » genannt wird und das westliche « cable route ». Der Blachère ist der Hausberg auf der Ostseite des Platzes und route ist die Strasse, die westlich des Platzes vorbeiführt. Es wird generell mit dem „cable blachère“ begonnen.

Das unbenutzte Seil wird **15 bis 20 Meter** beiseite gelegt, der Seifallschirm abgehängt.

Es stehen Sollbruchstellen für schwere und leichtere Flugzeuge zur Verfügung. In der Regel werden schwarze oder braune Sollbruchstellen für Doppelsitzer und schwere Flugzeuge und rote Sollbruchstellen für leichtere Flugzeuge verwendet.

Beim Auslegen des Seilfallschirmes und Vorspannseiles soll darauf geachtet werden, dass diese im ordentlichen und **straffen** Zustand vor dem Flugzeug liegen, keine Schlaufen und keine Verdrehungen im Schirm, alle Anschlussteile ordentlich verbunden.

Die nördliche Piste ist leicht abschüssig. Das Überrollen des eingeklinkten Seils sollte man verhindern durch die Betätigung der Radbremse oder das Vorlegen eines Steinchens.

Um der Winde die Gelegenheit zum Warmlauf zu geben und dem Windenfahrer Zeit die Startkladde auszufüllen, sollte man sich ein bis zwei Minuten vor dem Start melden: „**treuil de D-1234, equipage Müller-Lüdenscheid, dans une minute**“ (Winde von der D-1234, Pilot Müller-Lüdensscheid, in einer Minute).

Der Windenfahrer wird über Funk bestätigen.

Dann Startcheck, Einklinken, Haube zu und Daumen hoch zum Zeichen des Anhebens der Fläche. Jetzt kann das Kommando an die Winde erfolgen.

Beim Einklinken des Windenseiles sollte ein Versuch für die Funktionsfähigkeit der Kupplung gemacht werden. Nachdem die Fläche angehoben wurde, erfolgt das Kommando vom Pilot : „**treuil, de D-1234, tends le câble Blachère**“ (Winde von der D-1234, Seil Blachère (als Beispiel) einziehen). Wenn erforderlich, sollte man Wasserballast angeben.

Der Windenfahrer bestätigt die Meldung („**je tends le cable blachère**“).

Wenn das Windenseil straffgezogen ist, gibt man das Kommando « **tendu, prêt** », ansonsten unterbricht man den Vorgang mit **HALT-STOP !!!** (In beiden Sprachen gleich verständlich).

Das Kommando « tendu-prêt » ist die eindeutige Ansage des Piloten zur Startbereitschaft. Direkt danach wird beschleunigt.

Der Windenfahrer gibt während der Beschleunigungsphase den Start bekannt: „**Debut de treuillée à la Motte du Caire**“ (Schleppbeginn in La Motte du Caire)

Der Windenfahrer hat aufgrund von Bäumen wenig bis gar keine Sicht auf Flugbewegungen im hinteren Umkreis um die Winde bei Starts in Richtung Süden. Für den freien Luftraum über der Schleppstrecke ist der Pilot selbst verantwortlich, man sollte auf Landmeldungen im Funk achten.

Um eine Bergung von Seilfallschirmen aus dem angrenzenden Bach oder Wald durch den Windenfahrer zu verhindern, ist es unbedingt wichtig, während des Schlepps auf die Kommandos « **corrige route/blachère** » (Vorhalten Richtung Strasse oder Blachère) zu achten.

Man kann als Info für den Windenfahrer die Geschwindigkeit während des Schlepps durchgeben.

Im Bedarfsfalle gibt man bei falscher Schleppgeschwindigkeit oder für eine Startunterbrechung folgende Kommandos über Funk:

- « **plus vite** » schneller
- « **lentement** » langsamer
- « **halt-stop** » halt-stop

Nach dem Ausklinken kann man die Schlepphöhe durchgeben. Alle Höhenangaben verstehen sich auf QNH.

Jeder Pilot darf nach dem Ausklinken über der Winde oder dem Flugplatz kreisen um Höhe zu gewinnen. In diesem Falle sollte er unbedingt auf Hörbereitschaft sein und das Erreichen von 1200 Metern über Funk melden, damit weitere Starts durchgeführt werden können.

Im Falle eines Seilrisses verhält man sich wie üblich: Nachdrücken, Fahrt aufholen, Ausklinken, Höhe checken. Nach einem Start Richtung Süden ist es möglich, bei ausreichender Höhe, die Flugplatzachse 45° nach links zu verlassen und in einer Rechtskurve auf der Bahn nach Norden zu landen. Dabei muss selbstverständlich auf die Windstärke und die Höhe geachtet werden.

Wiegt euch niemals in Sicherheit, rechnet immer mit einer Störung während des Schlepps. Darum geht vor jedem Start noch mal die Prozedur gedanklich durch!!!

4. Das Fliegen

Sicherheit hat allerhöchste Priorität beim Fliegen.

Ohne teuren Aufwand hat jeder Pilot die Möglichkeit, auf unseren Doppelsitzern mit einem Fluglehrer Trainingsflüge durchzuführen. Dieses dient der eigenen Sicherheit und nebenbei erfährt man möglicherweise wertvolle Tipps und Anregungen für die Fliegerei in den Bergen.

Augen auf beim Einkurven. Blick geht in die Kurvenrichtung so weit wie möglich nach hinten und dann in Richtung des Kurvenausgangs.

Nur kurzzeitig auf das Instrumentenbrett oder die Karte schauen, um den Luftraum überwachen zu können.

Immer darauf gefasst sein, dass die Entwicklung von Gewittern sehr schnell gehen kann im Gebirge.

Respektiert unbedingt die Luftraumbeschränkungen, insbesondere den Airway MONTELIMAR-NIZZA, die Zone von SALON de PROVENCE und die Naturschutzgebiete. In keinem Falle den Flugplatz von Gap Tallard überfliegen, da dort intensiver Sprungbetrieb stattfindet.

Markiert euch in jedem Fall die Hochspannungsleitungen in der Flugkarte und haltet die Augen auf im Fluge, um diese zu finden und einzuprägen, insbesondere die Leitungen in der Umgebung des Platzes wie am Jouère, Malaube, Gache und Trainon.

Bei der Benutzung der Vereinsmaschinen sind während des Fluges auf der 123.500 regelmässig die Position, Höhe, Sink- oder Steigrate und die Absichten durchzugeben.

Der CVVMC hat seine Vereinsmaschinen mit Flarmgeräten ausgestattet. Wir weisen Euch ausdrücklich darauf hin, dass diese Antikollisionsgeräte nur Hilfsmittel sind und nicht ersparen, aufmerksam den Luftraum zu beobachten!

Beim Start nach Süden kann es vormittags vorkommen, dass es am „early morning Hügel“ voll wird, da die Thermik noch schwach ist. In diesem Fall sollte man etwas warten, damit es kein Gedränge an dem kleinen Hang gibt.

Überflüge sind nicht gestattet.

5. Die Landung

Landung vor der, beim Briefing mitgeteilten Zeit des Sonnenuntergangs. Es ist für die Fluglehrer des Vereins eine grosse Hilfe, wenn ein Flug bis zum Sonnenuntergang angemeldet oder während des Fluges mitgeteilt wird. Die Ungewissheit, wenn ein Pilot abends fehlt, lässt sich dadurch vermeiden. Die Alarmierung der Search and Rescue wird direkt nach Sonnenuntergang eingeleitet.

Benutzung der Frequenz 123.50.

Um niemanden zu behindern, sollte man darauf achten, dass kein Windenstart in Vorbereitung ist. Dies kann man auch beim Windenfahrer erfahren. Im Falle eines Starts kann man sich noch etwas am Blachère oder anderswo aufhalten. Genauso wird agiert, wenn z.B. die Landebahn kurzzeitig blockiert ist.

Benutzt bitte für eine Landung auf der 36 die Abbauzone über der Ortschaft la Motte du Caire und meldet :

« D-1234, zone de perte d'altitude 36 à 1200 m » (D-1234 in der Abbauzone für die 36 in 1200 m).

Damit ist eine Landeabsicht mitgeteilt, man sollte dann auch absteigen.

Die Abbauzone für eine Landung auf der 18 befindet sich südlich des Platzes über der Sasse.

Generelles :

- Die Nordpiste wird bevorzugt zur Landung benutzt, auch im Falle leichten Rückenwindes. Der Gegenanflug verläuft entlang des kleinen Kamms auf der Ostseite des Platzes.
- Ausser in besonderen Fällen, wird der Gegenanflug einheitlich gemeldet :
La Motte, D-1234 vent arrière pour la piste 36, train fixe (oder «train sorti et verrouillé »).
- La Motte, D-1234 Gegenanflug 36, festes Fahrwerk (oder Fahrwerk ausgefahren und verriegelt).

- **Um dem Hügel am Platzbeginn zu meiden, welcher bei tiefstehender Sonne nicht sichtbar ist, wird der Queranflug in zwei Teile gesplittet, welche jeweils 45° zur Platzachse stehen. Auf keinen Fall darf das Flüsschen oder die Strasse überflogen werden.**
 - Das Thermikkreisen über dem Platz ist gestattet.
 - Bei Rückenwindlandungen nach Norden sollte man nicht zu hoch und nicht zu schnell anfliegen, das Ausrollen könnte sehr lang werden. Nicht vergessen, dass das Flugzeug kaum noch manövrierbar ist beim Ausrollen.
 - Schützt die ausgezogenen Seile, indem ihr nicht mit einem Schleifsporn darauf landet, ausser im Notfall natürlich.
 - Zum Ende des Ausrollens sollte man leicht nach Westen steuern, ausser es stehen abgestellte Maschinen im Wege. Man muss immer mit einem plötzlichen Versagen der Radbremse rechnen.
 - Nach der Landung muss das Flugzeug so schnell wie möglich aus der Bahn gezogen werden.
-
- **Besonderheiten :**
 - Bei starkem Südwind ist die Südpiste zu benutzen. Meldet über Funk eindeutig Gegenanflug mit Anhang **Landerichtung**. Der Gegenanflug kann im Westen gemacht werden, doch muss dort mit Turbulenzen gerechnet werden.
 - Um die nicht belandbare Zone zu meiden, sollte man erst südlich des Windsacks aufsetzen.
 - Sollte sich ein Flugzeug gleichzeitig im Anflug auf die Nordpiste befinden, müssen sich beide nach **rechts** halten.
 - Bei starkem Nordwind sollte man den Gegenanflug nicht über den Platzrand hinausziehen und mit viel Höhen- und Fahrtreserve lang landen, wodurch man die bodennahen Turbulenzen überfliegt.
 - Bei dem eher seltenen Ostwind können starke Abwinde den Anflug auf der Ostseite des Platzes beeinflussen. In diesem Fall empfiehlt sich ein Platz-naher Anflug

6. Landungen ausserhalb von La Motte du Caire

Studiert sorgfältig die, im Aussenlandekatalog beschriebenen Felder, überträgt sie in Karten und Navigationssysteme und schaut sie Euch immer wieder aus der Luft an. Ausflüge in der Region sollten immer mitgenutzt werden, um sich diese Felder vom Boden aus zu betrachten.

Es ist unbedingt notwendig einem Verantwortlichen des Clubs die Aussenlandung zu melden, entweder direkt oder über eine Polizeidienststelle. Bewahrt und benutzt den dafür vorgesehenen Hilfszettel für Aussenlandungen, den ihr im Büro des Clubs erhaltet.

Bei Missachtung dieser Vorgehensweise kann unter Umständen die sehr umfangreiche und kostenintensive Suchkampagne in Gang gesetzt werden.

Fehlalarme von Chashsendern (ELT) werden häufig durch das Abbauen eines Flugzeugs, insbesondere durch das Einfahren des Rumpfes in den Hänger ausgelöst.

Schaltet die ELT vor der Demontage eines Flugzeuges aus.

7. Einige Anmerkungen

Auf unserem schönen Platz ist die Anzahl der Segelflugzeuge auf 25 beschränkt, damit die Fliegerei und der Aufenthalt in einem angenehmen Rahmen bleiben.

Die Angestellten des Vereins sind besonders bei hohem Aufkommen um jede Hilfe dankbar. Vor allem das Lepofahren beschleunigt die Startfolge erheblich.

Desweiteren erfreuen wir uns über jede Hilfe, wie auch kleinere Arbeiten auf dem Gelände, im Clubheim oder Camping.

Für etwas Sauberkeit im Clubheim, Camping und auf dem Gelände ist jeder mitverantwortlich.