

# Zusammenfassung Funkverfahren für den Segelflug in der CTR Bern

Blau: Funksprüche TWR

grün: Funksprüche Segelflugzeug

rot: Funksprüche Schlepper

## 1. Generelles

Flugschüler dürfen auch ohne Radiotelefoniebewilligung mit dem Tower kommunizieren. Die folgenden Verfahren müssen für den ersten Soloflug beherrscht werden.

Vor dem Start Funkkontrolle auf der Campofrequenz 123.405 machen. Schleppauftrag an den Schleppiloten via Funk auf 123.405 durchgeben, danach auf TWR-Frequenz 121.025 umstellen. Für den Start sind wir auf der TWR-Frequenz hörbereit, Funkmeldungen müssen keine gemacht werden, das macht der Schleppilot.

## 2. Sektor R-82 aktiv

### Fliegen im Sektor R-82

Beim Einflug in den Sektor R-82 meldet sich der Schleppilot beim TWR ab. Wenn wir diese Meldung hören, schalten wir den Funk um auf Campofrequenz 123.405. In der Regel meldet sich der Schleppilot kurz: «*HO ist auf der Frequenz*». Wir bestätigen dies: «*1811 verstanden*». Weitere Anweisungen an den Schleppiloten können in deutsch oder in englisch gegeben werden.

Nach dem Ausklinken bleiben wir zum Fliegen im R-82 auf der Campofrequenz. Beim Verlassen des R-82 melden wir uns beim Flugdienstleiter ab: «*1811 verlässt den R-82 Richtung Gibelegg*». Ebenso vor dem Landeanflug: «*1811 schaltet um auf Turmfrequenz*».

Bevor wir zurückfliegen zum Landen ist es zweckmässig, die TWR-Frequenz einige Minuten abzuhören. Wir können uns so ein Bild des Verkehrs machen und – wenn viel los ist – uns ev. etwas früher für einen Anflug anmelden. Wenn wir bereit sind für den Anflug melden wir uns beim TWR: «*Berne TWR, glider HB-1811 position Längenberg, ready for approach*» (Berne TWR sagen wir nur beim ersten Aufruf)

Mögliche Antworten des TWR und unser readback:

«*1811 approach approved, report downwind/base/final*»      «*1811 approach approved, will report...*»

«*1811 approach approved, land at your discretion on glider area*»    «*1811 roger approach approved, land own discretion*»

«*1811 standby*»      «*1811 standby*»      wir müssen warten und dürfen mit dem Anflug nicht anfangen, bevor wir eine Freigabe des TWR erhalten haben.

«*1811 downwind glider area*»    «*1811 land at your discretion on glider area, wind....*»    «*1811 land own discretion on glider area*»

### Einflug in die CTR

Wenn wir von einem Streckenflug zurückkommen, müssen wir zuerst das ATIS abhören. Wenn der Sektor R-82 aktiv ist, fliegen wir in der Regel in den R-82 ein. Beim Einflug melden wir uns beim Flugdienstleiter auf 123.405 an: «*1811 fliegt von Riggisberg in den R-82*». Der restliche Anflug verläuft wie oben beschrieben.

### 3. R-82 nicht aktiv

#### Airwork über dem Längenberg

Wenn der R-82 nicht aktiv ist, brauchen wir für alle Flüge in der CTR eine Freigabe und müssen in dauerndem Kontakt mit dem TWR sein. Gelegentlich fordert uns der TWR nach dem Klinken auf, einen Transpondercode einzustellen. Deshalb empfiehlt sich, den Transponder schon vor dem Start einzuschalten, Code 7000, Mode ALT. Es muss klar sein, wie der Transponder bedient wird! Die Startfreigabe holt der Schlepppilot, wir sagen nichts. Er meldet beim Start dem TWR, welches Segelflugzeug er schleppt: «TWR, KHO ready for departure to Längenberg via Sierra with glider HB-1811»

Wir bleiben auf der TWR-Frequenz. Nach dem Klinken meldet sich der Schlepper beim TWR an für den Rückflug. **Nach** seiner Meldung rufen wir den TWR auf: «Berne TWR, HB-1811 Zimmerwald at 4500feet, request airwork over Längenberg for ... minutes».

Mögliche Antworten des TWR:

«1811, airwork approved, report completed / report ready for approach»      « 1811, will report ready for approach»

«1811 squawk 5167»    «1811 squawk 5167»    wir stellen den gewünschten Transpondercode ein

«1811 identified, airwork approved, report completed»      «1811 wilco»

Wenn bereit für den Anflug:

«1811 airwork completed, ready for approach glider strip»

#### Einflug in die CTR

Vor dem Einflug ATIS abhören, wenn R-82 nicht aktiv ist, müssen wir eine Freigabe des TWR haben, um in die CTR einfliegen zu dürfen. Beachten, dass die maximale Höhe ohne spezielle Freigabe 4500 feet ist. Der Einflug kann via eine der Standard-Einflugrouten verlangt werden oder via Längenberg / Belpberg. Wenn viel Verkehr herrscht, muss mit einer möglichen Wartezeit vor dem Einflug oder vor dem Anflug gerechnet werden. Deshalb wenn möglich für den Einflug nicht zu nahe an der CTR-Grenze mit Minimalhöhe anfragen. Auch hier kann ein eingeschalteter Transponder vielleicht die Anflugfreigabe beschleunigen.

«Berne TWR, HB-1811 Riggisberg 5000 ft, request approach to glider strip via Längenberg, information Bravo»

Mögliche Antworten des TWR:

«HB-1811, approach approved, report Längenberg»

«HB-1811, hold outside CTR, I call you back»

Generell ist es wichtig, dass wir immer am Funk mithören! Der TWR kann uns jederzeit aufrufen, z.B. wenn er unsere genaue Position wissen will, wegen einer Traffic Information etc.

### 4. Platzvolten

Für Platzvolten holt der Schlepppilot die Freigabe für die ganze Volte ein. Als Segelflieger müssen wir nichts sagen. Wir sind auf der TWR-Frequenz hörbereit.

## 5. Notfälle

Wenn wir zu tief kommen und mit dem Anflug nicht mehr warten können, soll «landing priority» verlangt werden:

«1811 Längenberg, 2500ft, request landing priority»

Nach einem Seilriss oder einem anderen Notfall beim Start ist Fliegen das Wichtigste. Wenn die Kapazität reicht, kann auch noch der TWR informiert werden – englisch oder deutsch, wie es gerade passt:

«Tower, glider 1811 returning for opposite landing after cable brake»

«Turm, 1811 landet in Gegenrichtung nach Seilriss»

Wichtig: richtige Reihenfolge:

## **Fly – Navigate – Communicate**

Kehrsatz, Februar 2021, R. Bieri