

HOW TO TALK TO ATC IN NAMIBIA

HINWEISE FÜR SEGELFLIEGER



ALLGEMEINE HINWEISE

- Für den Einflug in kontrollierten Luftraum ist in Namibia das internationale Sprechfunkzeugnis in Englisch (RTI) vorgeschrieben.
- Für alle Durchflüge durch kontrollierten Luftraum (CTR, ATZ, TMA, CTA, AWY) ist eine Freigabe durch die entsprechende Flugverkehrsleitstelle erforderlich.
- In der Regel ist der „Name“ des rufenden Flugzeugs seine offizielle Immatrikulation, nicht das Wettbewerbszeichen oder Ähnliches. Um klarzustellen, dass es sich um ein Segelflugzeug handelt, soll der Zusatz „GLIDER“ verwendet werden.
- Die Tatsache, dass Segelflugzeuge – sehr im Gegensatz zu Motorflugzeugen - selten eine bestimmte Höhe einhalten können, sondern immer ein Höhenband beanspruchen müssen, führt häufig zu Missverständnissen. Aus diesem Grund
 - soll man immer das Wort „GLIDER“ vor dem eigenen Kennzeichen verwenden
 - sollte man wenn immer möglich angeben, welches Höhenband man gerne hätte (REQUEST ... BETWEEN FL120 AND FL160) bzw. ob man sich im Sinkflug (Geradeausflug) oder im Steigflug (Kurbeln) befindet und wie hoch man etwa steigen wird (z.B. CLIMBING TO ABOUT FL160).

Manchmal wird für ein Höhenband das Wort „BLOCK“ verwendet.

UNKONTROLLIERTER LUFTRAUM

- Auch im unkontrollierten Luftraum ist die Benutzung gewisser Frequenzen vorgeschrieben, die nicht als „Blabla“-Frequenzen zu verstehen sind, sondern zu Positionsmeldungen und Positionsabsprachen unter Flugzeugen im gleichen Gebiet benötigt werden.
- In diesem Sinne ist in diesem Luftraum in regelmässigen Abständen ein „blind position report“ abzusetzen und allenfalls die Antwort anderer Flugzeuge in der Nähe abzuwarten und/oder mit diesen Flugzeugen Kontakt aufzunehmen (häufig wird nach der Positionsmeldung der Ausdruck „ANY CONFLICTING TRAFFIC PLEASE ACKNOWLEDGE“ verwendet).
- Unter Umständen kann ein Flugzeug, das sich in der Nähe befindet und Ihr Flugzeug sieht, versuchen, zu rufen (allenfalls mit dem Kennzeichen, wenn es lesbar war) – auf diesen Ruf ist entsprechend oder mit einer Positionsmeldung zu antworten.

POSITIONSMELDUNGEN

- Positionsmeldungen beziehen sich in Namibia in den meisten Fällen auf das entsprechende Funkfeuer (VOR), also zum Beispiel für die Windhoek CTR/TMA/CTA auf das VOR Windhoek, WHV.
- **Distanzen sind immer in Nautischen Meilen (NM)** und geographische Positionen in Bezug auf den missweisenden Radial vom Funkfeuer anzugeben. Höhen werden über 1500 Fuss über Grund in Flight Level angegeben (in 100 Fuss bezogen auf 1013.2 hPa).
- Die **Missweisung** (engl. Variation oder magnetic declination) beträgt um Blitterwasser 2006 14°W, in WDH ist sie etwa 12°W, in Keetmanshoop sind es 16°W; bei auf GPS abgelesenen (rechtweisenden) Kursen ist das zu berücksichtigen! Aus diesem Grund sind **alle GPS auf magnetische Kurse zu programmieren**.
- In den seltensten Fällen können geographische Bodenmerkmale angegeben werden, und auch dann nur solche, die sich auf den offiziellen Flugkarten befinden (also insbesondere keine Wendepunkte, Aussenlandeplätze etc.).
- Für Richtungsangaben sind entweder Himmelsrichtungen oder aber geographische Bodenmerkmale, die sich auf den offiziellen Karten befinden, zu nennen.

POSITIONSMELDUNG BEI BESTEHENDER VERBINDUNG

Eigenes Kennzeichen	GLIDER V5-GAK
Position und Höhe	RADIAL 180 (ONE-EIGHT-ZERO) WINDHOEK VOR, 45 (FOUR-FIVE) MILES FL125 (FLIGHT LEVEL ONE-TWO-FIVE) CLIMBING TO ABOUT FL160

POSITIONSMELDUNG OHNE VERBINDUNG ZUR ATC (BLIND POSITION REPORT)

- In der Regel werden diese „blinden“ Positionsmeldungen auf Informationsfrequenzen, also typischerweise 124.70 MHz und 123.40 MHz, abgesetzt.
- Auf anderen Frequenzen können „blinde“ Positionsmeldungen nötig werden, wenn der Kontakt zur Leitstelle aus geographischen Gründen zeitweise abbricht (z.B. 124.70 MHz im südlichen Teil der FIR).



Eigenes Kennzeichen, gerufene Frequenz	GLIDER V5-GAK ON 124.80 (ONE-TWO-FOUR DECIMAL EIGHT)
Position, allenfalls geographische Merkmale, Höhe	RADIAL 180 (ONE-EIGHT-ZERO) WINDHOEK VOR, 45 (FOUR-FIVE) MILES, SOUTH OF REHOBOTH FL125 (FLIGHT LEVEL ONE-TWO-FIVE) DESCENDING
Absicht	ON COURSE TO GOBABIS
(falls im information airspace)	ANY CONFLICTING TRAFFIC PLEASE ACKNOWLEDGE

EINFLUG IN KONTROLLIERTEN LUFTRAUM

- Der Einflug in den kontrollierten Luftraum darf erst nach Erhalt und Bestätigung der Freigabe erfolgen!

Verbindungsaufnahme	Angesprochene ATC Eigenes Kennzeichen	WINDHOEK APPROACH, GLIDER V5-GAK
Antwort der ATC	<i>Rufendes Kennzeichen</i> <i>Sich meldende ATC</i> <i>(Verbindungsqualität)</i> <i>Aufforderung zum Weitersprechen</i>	GLIDER V5-GAK, WINDHOEK APPROACH, (READ YOU FIVE / LOUD AND CLEAR) GO AHEAD
Positionsmeldung	Eigenes Kennzeichen, Positionsmeldung	GLIDER V5-GAK, RADIAL 215 (TWO-ONE-FIVE) WINDHOEK VOR, 50NM, FL130
Anfrage	Spezifische Anfrage Höhe (-nband)	REQUEST TO ENTER CTA WINDHOEK ON COURSE TO REHOBOTH -GOBABIS, BETWEEN FL120 AND FL 170
Freigabe oder Abweisung der ATC	<i>Freigabe,</i> <i>Nächste Poitionsmeldung</i>	CLEARED TO ENTER CTA WINDHOEK ON COURSE TO GOBABIS, BETWEEN FL 120 AND FL 170 REPORT REHOBOTH
	<i>Abweisung</i>	UNABLE YOUR REQUEST DUE TO TRAFFIC
Wiederholung	Bei Freigabe Wiederholung der Freigabe und der nächsten Positionsmeldung	V5-GAK IS CLEARED TO ENTER CTA WINDHOEK ON COURSE TO GOBABIS, BETWEEN FL 120 AND FL 170, NEXT REHOBOTH
	Bei Abweisung kurze Bestätigung	ROGER, V5-GAK REMAINING OUTSIDE CTA WINDHOEK

- Selbstverständlich kann der Dialog auch anders ablaufen; in diesem Falle ist situativ darauf zu antworten und die Instruktionen der ATC zu befolgen und zu bestätigen.

AUSFLUG AUS DEM KONTROLLIERTEN LUFTRAUM

Eigenes Kennzeichen	GLIDER V5-GAK
Position	RADIAL 60 (SIX-ZERO) WINDHOEK VOR, 50 (FIVE-ZERO) MILES FL (FLIGHT LEVEL) 125 (ONE-TWO-FIVE)
Absicht	LEAVING CTA WINDHOEK
<i>Allenfalls Frequenzweitergabe der ATC</i>	GLIDER V5-GAK, CONTACT (CHANGE TO) 123.40
Bestätigung	123.40, GLIDER V5-GAK, GOOD BYE

EINIGE WEITERE GÄNGIGE AUSDRÜCKE

Bitte wiederholen	SAY AGAIN
unverständlich	UNREADABLE
Ja	AFFIRM
Nein	NEGATIVE
Werde ich ausführen	WILCO
Ich kann nicht	UNABLE
Melden Sie	REPORT

Langsamer sprechen	SPEAK SLOWER
Bestätigen Sie / Meinten Sie	CONFIRM
...wegen...	DUE TO
Höhenband von FL120 bis FL140	(BLOCK) BETWEEN FL120 AND FL140