

Gleitwinkel bei Gegenwind und / oder Abwind (1/2)

Die Gleitleistung unserer Flugzeuge wird bei Gegenwind und/oder Abwinden überschätzt

Unsere Filser-Geräte berechnen notwendige Höhen mit aktuellem Wind

- Der Wind kann aber lokal sehr unterschiedlich sein
- Die Filser sehen Abwind-Bereiche nicht voraus
- Die Filser rechnen mit dem Gleitwinkel unseres Flugzeuges – in den Bergen müssen wir aber einen deutlich konservativeren Wert (i.d.R. 1:20) verwenden

Die Filser-Geräte können uns falsche Sicherheit vortäuschen!

Dies kann, insbesondere in den Bergen oder in schwierigem, schlecht landbaren Gegenden zu ungemütlichen Situationen führen: reicht es mir noch zum nächsten Flugplatz? sicheren Aussenlandefeld? Oder rettet mich nur noch mein Glück?

Frage: wie ändert sich der Gleitwinkel eines Duo Discus
(Annahme: bei ruhiger Luft 1:40 bei 100 km/h)

- Bei 10 km/h Gegenwind?
- Bei 1m/s Sinken?
- Bei 10 km/h Gegenwind und 1 m/s sinken?

Gleitwinkel bei Gegenwind und / oder Abwind (2/2)

	Gegenwind (km/h)	0	10	20	30	40
Sinken (m/s)						
0		40	36	32	28	24
0.5		23	21	19	16	14
1		16	15	13	11	10
1.5		13	11	10	9	8
2		10	9	8	7	6
2.5		9	8	7	6	5
3		8	7	6	5	5

- Die Gleitzahl unseres Flugzeuges nimmt in Abwinden sehr schnell ab und unterschreitet schnell 1:20 (Abwinde > 0.8 m/s) !
- Bei Gegenwind ist die Abnahme unserer Gleitzahl weniger dramatisch, aber trotzdem spürbar
- In schwierig landbarem Gelände
 - Bleiben wir hoch und rechnen mit Gleitwinkel 1:20!
 - Hinterfragen wir die Filser-Angaben besonders kritisch (ist der angezeigte Wind repräsentativ auf meiner gewählten Flugstrecke?)
- Berechnung der notwendigen Höhe für x km Strecke bei 1:20: **Höhe (m) = x mal 50**