

Besonderheiten am Meer

Tipp:

Liegt auf dem Flugweg eine Flugverbotszone, muss der Pilot rechtzeitig versuchen, diese mit Seitenwind zu umgehen. Ist er erst direkt davor und will sie umfliegen, müsste er im rechten Winkel, also mit 90° Seitenwind fliegen. Das ist bei stärkerem Wind selten erfolgreich.

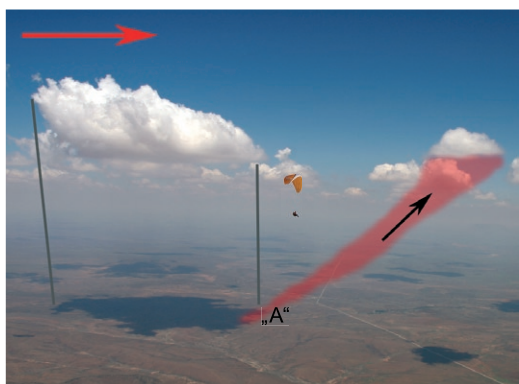


Bild 9.9 Der mit dem Wind ziehende Schatten löst kontinuierlich die Thermik dort ab, wo er gerade den warmen Boden abkühlt. Der rote Pfeil zeigt den Wind an. Ein Pilot fliegt also genau mit Rückenwind auf die nächste Wolke zu, wenn er Glück hat, sinkt er in die nächste Thermik hinein. Kommt ein Pilot von links in den großen Schatten geflogen und findet kein Steigen mehr (unter der sich womöglich auflösenden Wolke), dann hat er noch eine Chance, wenn er den ganzen Schatten durchfliegt und den nächsten Thermikauslösepunkt „A“ erreicht.



Bild 9.11 Der Seewind drückt ins Landesinnere vor. Hier auf La Palma wird er durch die Berge zum Aufsteigen gezwungen und es entsteht eine thermisch gute und einfach nutzbare Wolkenlinie. Im norddeutschen Flachland schiebt dieser Seewind genauso ins Landesinnere vor und erzeugt dort eine ähnliche Wolkenreihe oder Konvergenzlinie. Leider aber nicht so deutlich wie hier auf La Palma oder Teneriffa.



Bild 9.10 Nach einer Thermik geht man ins beste Gleiten über und stellt manchmal fest, dass man längere Zeit auf großes Sinken trifft. Wie im Bild verdeutlicht findet man neben Gebieten mit starkem Sinken (blau) oft Flugrouten mit verringertem Sinken (rot). Sinkt man also recht stark, sollte die Flugroute im 45 Gradwinkel verändert werden bis das Sinken schwächer wird, dann mit Rückenwind weiter fliegen. Wer das nicht macht, steht schnell am Boden.