



AEROSOFT®

GLIDER

simulator



Manual

Inhalt

Einführung in die World of Aircraft.....	2	Allgemeine Merkmale.....	15
World of Aircraft: Glider Simulator (Segelflugzeug-Simulator)	2	Leistung.....	15
Credits	3	ASK 21	16
Support	3	Fliegen mit der ASK 21	16
Installieren, Entfernen und Aktualisieren	3	Kunstflug	16
Mehr Informationen	4	Leistung.....	17
Verwenden des Simulators	4	ASK 21 Mi	18
Konfigurieren	4	Wie man die ASK 21 Mi fliegt.....	18
Schulung.....	4	Kunstflug	18
Schaltung.....	4	Allgemeine Merkmale.....	19
Freiflug	5	Leistung	19
Online.....	5	Let I-13 Blaník.....	20
Wiederholung	5	Wie man die Blaník fliegt	20
Kommunikation.....	6	Kunstflug	20
Steuerung eines Flugzeugs.....	6	Allgemeine Merkmale.....	21
Energie	7	Leistung	21
Thermiken	7	Anhang A: Standardprofile.....	22
Controller- und Tastaturprofile.....	8	Volltastatur	22
Ihr eigenes Profil erstellen	9	Laptop-Tastatur.....	23
Das Flugzeug	9	Controller	24
PZL-104 Wilga	10	Einfacher Controller	25
Propeller-Steuerung.....	11	H.O.T.A.S Controller	26
Wie man die Wilga fliegt.....	11	Saitek X55.....	27
Schleppvorgänge.....	11		
Allgemeine Merkmale.....	13		
Leistung.....	13		
H36 Dimona	14		
Wie man die Dimona fliegt	14		

Einführung in die World of Aircraft

World of Aircraft verwendet eine spezielle Grafik- und Physik-Engine, um die kleine Luftfahrt zu simulieren. Jede Ausgabe konzentriert sich auf eine bestimmte Art der Luftfahrt und enthält immer das Gebiet, den/die Flugplatz/e und das Flugzeug, das Sie benötigen, um diese Art der Luftfahrt zu erkunden. Da er nicht die ganze Welt und alle Arten der Luftfahrt abdecken will, erhalten Sie im Vergleich zu vollwertigen Simulatoren mehr Details für die Teile, die in der Simulation enthalten sind.

Es ist ein reiner VFR-Simulator, d.h. er simuliert nur Flüge, die ohne komplexe Instrumente durchgeführt werden, und Sie navigieren mit Ihrem Kompass und Ihren Augen. Es geht um die Freude, in der Luft zu sein und Ihre Maschine zu beherrschen.

*"Statt des tristen Hin- und Herschleppens zu den
Fischerbooten gibt es einen Grund zu leben!
Wir können uns aus der Unwissenheit erheben, wir
können uns als Geschöpfe von Exzellenz und Intelligenz
und Geschicklichkeit wiederfinden. Wir können lernen,
frei zu sein! wir können lernen, zu fliegen!"
— Richard Bach, Jonathan Livingston Seagull*

World of Aircraft: Glider Simulator (Segelflugzeug-Simulator)

Die erste Version, World of Aircraft - Glider Edition (Segelflugzeug-Edition), versetzt Sie in das Cockpit eines Flugzeugs, das Sie auf einem Flugplatz für Segelflugzeuge finden. Es warten ältere und moderne Segelflugzeuge, sogar ein Motorsegler und ein Segelflugzeug mit Hilfsmotor auf Sie. Sie finden sogar ein sehr detailliertes Schleppflugzeug, um Ihre Segelflugzeuge in die Luft zu bekommen.

Die meisten Menschen, die noch nicht in einem modernen Segelflugzeug gesessen haben, denken, dass sie in völliger Stille von Thermik zu Thermik gleiten. Sie können und sie tun es, aber sie sind auch zu den erstaunlichsten Kunstflügen und Hochgeschwindigkeitsmanövern mit hohem G fähig. Oft übertönt das Rauschen der über die Kabinenhaube strömenden Luft das Geräusch des Variometers und die Schreie des Passagiers. Sie werden oft näher am Boden geflogen als die meisten anderen Flugzeuge, vor allem, wenn sie die über Berghängen aufsteigende Windströmung nutzen. Selbst wenn Sie die einfache Leistung betrachten, sehen Sie, dass moderne Segelflugzeuge viele ernsthafte motorisierte Flugzeuge übertreffen. Nennen Sie ein Flugzeug der allgemeinen Luftfahrt mit einer Reichweite von 3.009 km, einer Geschwindigkeit von 306 km/h und einer Flughöhe von 15.460 Metern. Und obwohl es sich um Weltrekorde für Segelflugzeuge handelt, ist auch die tatsächliche Leistung von Standard-Segelflugzeugen erstaunlich.

Credits

Projektkonzeption	Aerosoft
Entwicklung	Aerosoft
Video	Jeroen Doorman
Marketing	Vanessa Quandt
Projektleitung	Mathijs Kok (Aerosoft)
ASK und Dimona-Modelle	Joachim Schweigler
Jonathan L. Seagull	Anne Ludwig (Aerosoft)
Stimmen:	Laura, Jon, Cedric, William, Frank et al.
Handbücher:	Mathijs Kok (Aerosoft) Christophe Charrier (Französisch) Jon Rotaetxe (Spanisch)

Wenn es Bugs gibt, geben Sie uns die Schuld und nicht den Testern, sie haben gute Arbeit geleistet.

Support

Der Support für alle World of Aircraft-Produkte wird über unsere Foren erfolgen. Wir können Sie auf Englisch, Deutsch, Niederländisch, Französisch, Spanisch und Russisch unterstützen. Wir können Sie auch in unserem Ticketsystem unterstützen, aber das dauert immer länger und ist höchstwahrscheinlich ungenauer.

<https://forum.aerosoft.com/index.php?/forum/1054-world-of-aircraft-glider-simulator/>

Wenn Sie sich an unseren Support wenden, schauen Sie bitte in den FAQ-Bereich und suchen Sie im Forum, ob das Problem schon einmal diskutiert wurde. Das spart Ihnen und uns Zeit. Drücken Sie sich auch so klar wie möglich aus und sagen Sie uns genau, was passiert und was Sie erwartet hätten. Geben Sie auch an, welche Version Sie verwenden; Sie sehen die Nummer im Hauptmenü.

Installieren, Entfernen und Aktualisieren

Wenn Sie dieses Produkt auf Steam gekauft haben, werden alle Installationen und Updates über die Steam-Plattform durchgeführt. Sie sind zwar nicht zwingend erforderlich, aber Sie sollten immer die neueste Version verwenden.

Wenn Sie die Version in anderen Geschäften gekauft haben, enthalten die Dateien oder die Box die Informationen, die Sie zur Installation benötigen.

Mehr Informationen

Es gibt Tausende von fantastischen Seiten im Internet, die einen Schatz an Informationen bereithalten. Wir empfehlen Ihnen dringend, einige davon auszuprobieren.

<https://www.glidering.world/> Einfach eine super nützliche Seite

Es gibt eine fantastische Reihe von Artikeln, die von der FAA angeboten werden.

- **Einleitung**
https://www.faa.gov/regulations_policies/handbooks_manuals/aircraft/glider_handbook/media/gfh_ch01.pdf
- **Komponenten und Systeme**
https://www.faa.gov/regulations_policies/handbooks_manuals/aircraft/glider_handbook/media/gfh_ch02.pdf
- **Aerodynamik des Fluges**
https://www.faa.gov/regulations_policies/handbooks_manuals/aircraft/glider_handbook/media/gfh_ch03.pdf
- **Fluginstrumente**
- https://www.faa.gov/regulations_policies/handbooks_manuals/aircraft/glider_handbook/media/gfh_ch04.pdf
- **Leistung des Segelflugzeugs**
https://www.faa.gov/regulations_policies/handbooks_manuals/aircraft/glider_handbook/media/gfh_ch05.pdf
- **Schleppen**
https://www.faa.gov/regulations_policies/handbooks_manuals/aircraft/glider_handbook/media/gfh_ch12.pdf

Vor allem aber sollten Sie an einem schönen sonnigen Tag einen Segelflugverein besuchen. Einen Flug zu bekommen ist einfach und wer weiß, vielleicht werden Sie süchtig nach Segelflugzeugen!

Verwenden des Simulators

Konfigurieren

Wenn Sie den Simulator zum ersten Mal starten, raten wir Ihnen, Ihrem Piloten zunächst einen Namen zu geben.

Danach sehen Sie sich das Menü Optionen an, in dem Sie den Videomodus und die Töne einstellen können (lassen Sie sie für den Anfang so, wie sie sind). Auf der Registerkarte Details stellen Sie die Grafikoptionen ein. Je höher die Einstellungen, desto mehr muss die Grafikkarte leisten und desto niedriger ist die Framerate. Beachten Sie, dass sich die Anzahl der Objekte vervierfacht, wenn Sie die Sichtweite verdoppeln! Für das Eingabemenü lesen Sie bitte das entsprechende Kapitel im Handbuch.

Schulung

Im Trainingsmenü können Sie lernen, wie Sie die wichtigsten Manöver ausführen. Starten, Landen und Fliegen der Strecke (siehe unten). Es gibt immer vier Stufen für jedes Training:

- Stufe 1: Der KI-Pilot fliegt das Flugzeug; Benutzereingaben sind deaktiviert.
- Stufe 2: Der KI-Pilot steuert Drosselklappen, Pedale und Klappen, der Rest liegt an Ihnen!
- Stufe 3: Der KI-Pilot hilft nur bei den Pedalen.
- Stufe 4: Sie sind auf sich allein gestellt.

Schaltung

Da sich der Flugverkehr in der Nähe eines Flugplatzes verdichtet, gibt es bestimmte Verfahren und Vorschriften, um die Sicherheit zu gewährleisten. Das Wichtigste ist der "Kurs". Dies ist die Route, die Sie bei der Landung zur Landebahn fliegen.

Wenn alle Flugzeuge dieses Verfahren verwenden, haben sie die beste Chance, andere Flugzeuge zu sehen. Normalerweise wird der Kurs in einer Höhe von 330 Metern (1000 Fuß) über dem Boden eingegeben.

Freiflug

In diesem Modus können Sie das Flugzeug völlig frei fliegen und die Szenerie erkunden.

Online

Beim Online-Fliegen können Sie entweder die Wilga (und das Schleppflugzeug) oder die Blanik (und sich hochschleppen lassen) verwenden. Die anderen Flugzeuge sind im Moment nicht im Multiplayer verfügbar.

Wenn Sie [Als Blanik beitreten] drücken, werden Sie auf die Warteliste gesetzt. Ausstehende Gleitflugzeuge zeigt an, wie viele Gleitflugzeuge auf einen Zug warten.

Sobald sich ein anderer Spieler für den Mehrspielermodus anmeldet und auf [Als Wilga beitreten] drückt, wird er dem ersten verfügbaren Spieler auf der Blanik-Warteliste zugeordnet und eine Online-Sitzung beginnt für ihn.

Jede Sitzung kann bis zu zwei Spielerpaare haben (also insgesamt vier Spieler pro Sitzung). Wenn niemand als Wilga beitreten möchte (oder keine Spieler mit dem Spiel verbunden sind) - müssen Sie nur warten. Umgekehrt gilt die gleiche Logik, wenn Sie [Als Wilga beitreten] drücken.

Wenn Sie also auf "Beitreten" drücken und es gibt niemanden auf der passenden Warteliste - passiert nichts.

Wiederholung

Ihr Online-Flug wird auf der Festplatte aufgezeichnet und Sie können ihn über das Wiedergabemenü erneut abspielen.

Kommunikation

Die mit Abstand beste Möglichkeit, mit anderen Piloten zu kommunizieren, ist eine Sprachverbindung. Discord, Steam alles wird funktionieren. Wenn Sie aber nichts dergleichen am Laufen haben, haben wir eine Reihe von Schnell Tasten eingebaut, die Nachrichten (in Text und Sprache) an die anderen Benutzer senden.

Gleiter	Schleppflugzeug
[LALT]+[1] -	"Propeller Klar!"
[LALT]+[2] "Ja"	"Ja"
[LALT]+[3] "Wilco"	"Wilco"
[LALT]+[4] "Nein"	"Nein"
[LALT]+[5] "Schleppleine fest, bereit"	"Rollen..."
[LALT]+[6] "Noch 500 Fuß bitte?"	"Bereit zur Freigabe?"
[LALT]+[7] "Abschleppseil freigegeben, danke!"	"Roger, guten Flug!"
[LALT]+[8] "Segelflugzeug auf Abwind"	"Abschleppen auf Abwind"
[LALT]+[9] "Trennen"	"Trennen... abbrechen!"
[LALT]+[0] Komm-Menü	Komm-Menü

LALT bedeutet Linke Alt-Taste, kann aber natürlich neu belegt werden.

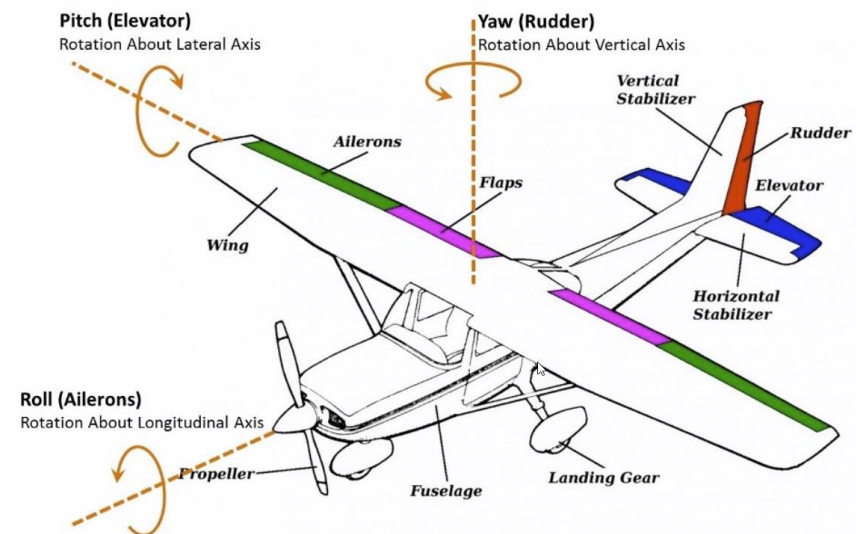
Steuerung eines Flugzeugs

Die Hauptsteuerungen eines jeden Flugzeugs sind der Steuerknüppel und die Ruder.

- Der **Steuerknüppel**, kann nach vorne und hinten bewegt werden, um die Neigung über das Höhenruder zu steuern und nach links und rechts, um das Rollen über die Querruder zu steuern.
- Die **Seitenruderpedale**, steuern das Gieren über das Seitenruder. Bei vielen Controllern geschieht dies durch Drehen des Joysticks!

Die meisten Flugzeuge haben auch Klappen und Spoiler.

- **Klappen**, Steuerflächen, die von den Tragflächen abgesenkt werden. Sie erhöhen die Menge an Auftrieb, die der Flügel erzeugen kann, erhöhen aber den Luftwiderstand. Sie werden oft zum Starten und immer zum Landen verwendet.
- **Spoiler**, auch Geschwindigkeitsbremsen genannt, sind Steuerflächen, die normalerweise vertikal von der Flügeloberseite ausgehen. Sie erhöhen den Luftwiderstand, um das Flugzeug abzubremesen und den erzeugten Auftrieb zu verringern. Sie werden im Flug ausgefahren, um die Geschwindigkeit zu reduzieren (oder um die Sinkrate ohne Overspeed zu erhöhen) und nach der Landung, um die Auftriebserzeugung von den Tragflächen zu nehmen.



Energie

Für Fluganfänger ist das Konzept des Energiemanagements oft schwer zu verstehen, für einen Segelfluganfänger ist es lebenswichtig zu verstehen. In seiner grundlegendsten Form bestimmt die Energie, die ein Flugzeug hat, ob oder wo es auf den Boden aufkommt. Unter Umgehung vieler komplexer Dinge gibt es drei Arten von Energie, die von Bedeutung sind:

Geschwindigkeit: Wenn Ihre Geschwindigkeit über der Mindestgeschwindigkeit liegt, können Sie die Geschwindigkeit in Höhe umrechnen. Ein Segelflugzeug, das keinen Motor hat, kann mit hoher Geschwindigkeit über den Flughafen sausen und trotzdem mehrere tausend Fuß steigen, indem es Geschwindigkeit gegen Höhe austauscht. Denken Sie daran, dass ihm die Energie ausgeht und er zum nächsten Punkt umleiten muss.

Höhe: Wenn Sie genügend Höhe zwischen sich und dem Boden haben, können Sie diese Höhe in Geschwindigkeit umwandeln (und wie wir gesehen haben, kann Geschwindigkeit in Höhe umgewandelt werden, denken Sie nur daran, dass Sie bei der Umwandlung Energie verlieren, manchmal eine Menge).

Motor: Ein Motor schlägt die Geschwindigkeit und die Höhe, da er Energie zuführen kann, während bei den beiden vorherigen Methoden immer Energie verloren geht. Das bedeutet nicht, dass ein Motor alle Ihre Energieprobleme lösen wird!

Jeder Pilot möchte immer eine Menge Energie in seinem Flugzeug gespeichert haben, bis zu dem Moment, in dem er aufgesetzt hat und anhalten muss. Energie ist das, was Piloten bei Laune hält. Unabhängig von der Quelle, dem **Motor, der Geschwindigkeit oder der Höhe**, kann sie ausgetauscht werden. Die meisten Flugzeugabstürze passieren, weil

das Flugzeug einfach nicht die Energie hat, hoch genug zu fliegen, um dem Gelände auszuweichen.

- Niedrig und langsam = große Probleme
- Schnell und hoch = kein Problem

Thermiken

Thermiken sind aufsteigende Luftmassen, die von Segelflugzeugpiloten genutzt werden, um Höhe zu gewinnen. Sie zu finden ist ein bisschen schwarze Magie, da es zwar Hinweise darauf gibt, man aber nie sicher sein kann. Sie werden durch die Erwärmung des Bodens durch die Sonne verursacht, suchen Sie also nach Stellen, die wahrscheinlich Wärme absorbieren. Gepflügte Felder, Teer/Asphalt usw. Da der Wind die Thermik beim Aufsteigen von der Quelle wegbläst, müssen Sie auch das berücksichtigen.

Am besten ist es, mit dem Hosenboden zu fliegen. Trimmen Sie das Flugzeug gut und fliegen Sie mit konstanter Geschwindigkeit und Höhe. Gehen Sie in den Bereich, in dem die Vögel kreisen (sie verstehen die Thermik besser als jeder Pilot es je tun wird) oder suchen Sie eine vielversprechende Wolke, zu der Sie gleiten können. Beobachten Sie das Verhalten Ihres Fluggeräts. Die Nase taucht kurz vor dem Eintritt in die aufsteigende Luft ein. Noch besser: Ist ein Flügel nach oben geschoben? Wenden Sie sich dagegen und Sie gelangen in die Thermik. Versuchen Sie dann, die beste Steigung zu finden, indem Sie Ihren Wenderadius ändern. Wenn eingerichtet: Konstante Geschwindigkeit und Drehwinkel!

Natürlich hilft das Aktivieren des Variotons sehr!

Controller- und Tastaturprofile

Obwohl es möglich ist, WoA nur mit einer Tastatur zu fliegen, raten wir dringend zur Verwendung eines dedizierten Controllers, wenn möglich eines Joysticks. Selbst ein billiges Exemplar wird Ihre Kontrolle über das Flugzeug enorm verbessern. Es sind 5 Standard-Controller-Konfigurationen (Profile) enthalten. Wählen Sie diejenige aus, die für Ihre Hardware am besten geeignet erscheint. Mehr über die Zuweisungen finden Sie in Anhang A

- **VOLLTASTATUR UND LAPTOP-TASTATUR**

Wenn Sie keinen Controller haben, können Sie eines dieser Profile verwenden. Das Profil Volle Tastatur ist auch als sekundäre Option aktiv, wenn Sie ein Profil mit einem Controller ausgewählt haben. Mit anderen Worten: Sie können zwar eine Taste auf Ihrem Controller verwenden, um den Gang umzuschalten, aber Sie können auch immer die Taste [g] verwenden.

Alle Kamera- und Schwenksteuerungen werden mit SHIFT LINKS verlangsamt und mit STRG LINKS beschleunigt. Alle sprachbezogenen Befehle werden mit der [SHIFT]-Taste gegeben. Viele Tasten haben eine sekundäre Option, die mit der [ALT LINKS TASTE] aktiviert wird

- **SPIEL-CONTROLLER**

Die Verwendung eines einfachen Spiel-Controllers erhöht Ihre Kontrolle. Jeder Spiel-Controller sollte funktionieren, solange er in Windows als Human Input Device gesehen wird. Sie können fast alle Optionen des Simulators mit dem Spiel-Controller steuern

- **EINFACHER JOYSTICK T.1600**

Wir haben uns für die allgegenwärtige Thrustmaster T.1600-Serie entschieden, die in vielen Versionen verkauft wird (als Weltraumsimulator-Set, als Airbus-Set usw.). Es ist ein großartiger Steuerknüppel mit Gassteuerung und einer Drehooption zur Steuerung des Seitenruders. Praktisch alle Optionen, die der Simulator bietet, können mit diesem Joystick gesteuert werden.

- **H.O.T.A.S. CONTROLLER**

HOTAS bedeutet Hands On Throttle And Stick und soll dem Piloten ermöglichen, das Flugzeug zu steuern, ohne die Hände vom Controller nehmen zu müssen. Es enthält einen Joystick und einen Gashebel sowie viele Tasten. Als Beispiel für diese Kategorie haben wir das Saitek X-52 Flight Control System ausgewählt. Es funktioniert nahtlos mit dem Saitek X-55 und X-56. Mit einem Controller wie diesem benötigen Sie Ihre Tastatur nicht.

Ihr eigenes Profil erstellen

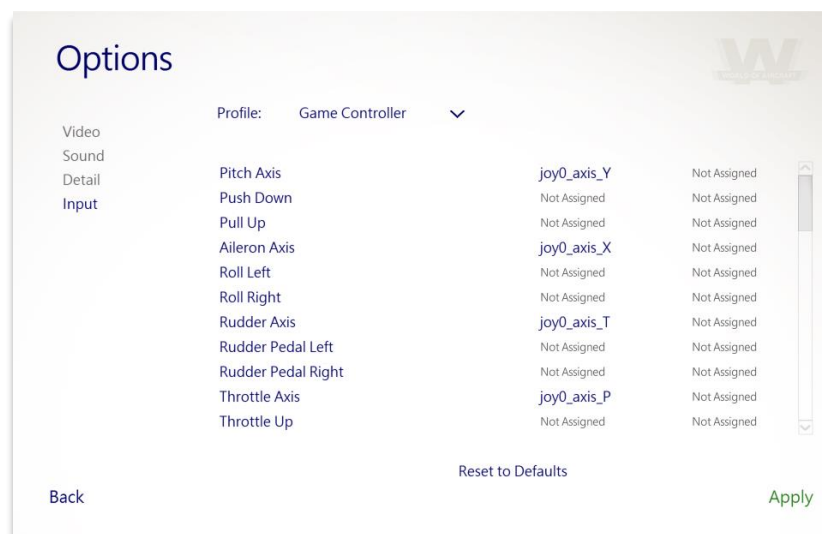
Wenn keines der mitgelieferten Profile passt (oder wenn Sie einige Zuweisungen ändern möchten). Wir empfehlen Ihnen, mit dem Profil zu beginnen, das am besten zu Ihrer Einrichtung passt. Wir werden versuchen, weitere Profile über unsere Support-Abteilung zu sammeln und werden diese teilen.

Um eine Zuordnung zu ändern, doppelklicken Sie auf das Feld, das Sie ändern möchten, und klicken Sie auf die Schaltfläche, die Sie dieser Aktion zuweisen möchten. Wenn der Name 'Achse' angezeigt, können Sie keine Taste zuweisen, sondern nur eine Controller-Achse. Wenn Sie eine Zuweisung entfernen möchten, wählen Sie 'Nicht zugewiesen'. Wenn Sie '???' sehen, bedeutet dies, dass Sie diese Zuordnung noch einstellen müssen, bevor das Profil gespeichert werden kann.

Bitte beachten Sie, dass Sie jeder Aktion zwei Tasten (oder Achsen) zuweisen können. Sie können auch mehrere Controller verwenden.

Das Flugzeug

Es sind fünf Flugzeuge in diesem Produkt enthalten. Zwei Standard-Segelflugzeuge, zwei motorisierte Segelflugzeuge und ein Schleppflugzeug, das Ihnen hilft, das Segelflugzeug in die Luft zu bekommen.



PZL-104 Wilga



Die PZL-104 Wilga wurde vom Entwicklungsbüro der PZL-Fabrik (Polen) entwickelt. Es wurde als robustes und einfaches Flugzeug konzipiert, das von kleinen unbefestigten Pisten aus operieren konnte. Der Hochdecker hat zusätzliche Auftriebsflächen, so dass er ein echtes STOL-Flugzeug (Short Take-Off and Landing) ist, das mit sehr niedrigen Geschwindigkeiten fliegen kann und ein sehr sanftes Überziehverhalten hat.

Der Pilot und der Navigator wurden nebeneinander platziert, um die Kommunikation zu erleichtern. Das macht die Wilga auch zu einem sehr guten Trainingsflugzeug. Viele Jahre nach ihrer Entwicklung sind viele von ihnen immer noch auf der ganzen Welt im Einsatz, um Segelflugzeuge zu schleppen oder Fallschirmspringer zum Absprung aus der Höhe zu bringen.

In vielerlei Hinsicht ist dies ein echtes osteuropäisches Flugzeug. Ihm fehlen viele der Annehmlichkeiten, die die meist US-amerikanischen Flugzeuge im gleichen Zeitraum hatten, und es hat auch einige skurrile Eigenschaften wie ein Startsystem, das Druckluft verwendet. Im

Gegensatz zu einigen Flugzeugen, die mit zwei Fingern geflogen werden können, benötigt die Wilga zwei Hände. Viele der Bedienelemente sind groß und eher umständlich, aber das ist einer der Reize der Wilga. Sie mögen nicht sehr raffiniert sein, aber sie funktionieren, und zwar sehr gut und sind absolut zuverlässig.

Wenn Sie Ihren ersten Flug in der Wilga antreten, erwartet Sie ein Schock. Der Motor ist sehr groß und sehr laut. Die Wilga schüttelt sich, wenn der Motor warmläuft (das dauert eine Weile) und im Cockpit riecht es deutlich nach Abgas und Öl (Sie können im Flug Öl nachfüllen!). Sie werden nicht viel anderes als den Himmel sehen, da der große Motor und der massive Propeller dazu führen, dass das heckgetriebene Flugzeug stark nach hinten geneigt ist. Mit dem vorgewärmten Motor ist das Flugzeug startbereit. Bei der Startleistung scheint es, als würde der Motor explodieren, der Geräuschpegel ist unglaublich, und es scheint, als würden Teile davonfliegen. Es ist schwer, bei niedrigen Geschwindigkeiten ohne Spornradlenkung gerade zu bleiben. Aber nach einem sehr kleinen Lauf verwandelt sich das Flugzeug von einem schwerfälligen Biest in ein ziemlich flinkes Flugzeug. Die Flugeigenschaften sind gutmütig, und es scheint nie darauf aus, Sie zu überraschen. Wenn Sie genug Lärm in Geschwindigkeit umwandeln, fliegt er sehr stabil. Die Landung ist ein Nicht-Ereignis, wenn Sie die Geschwindigkeit im Auge behalten. Geben Sie Gas und der massive Luftwiderstand und das Gewicht bremsen die Wilga sehr schnell ab.

Obwohl wir in diesem Handbuch viele Tabellen und Daten zur Verfügung stellen, sollten Sie diese als Leitfaden verwenden. Die Wilga wird Ihnen sagen, bei welcher Geschwindigkeit sie abheben will und bei welcher Geschwindigkeit sie noch fliegen wird. Seien Sie nur vorsichtig mit dem Gaspedal, wenn Sie die Leistung auf Leerlauf reduzieren, wird die Wilga zum sprichwörtlichen Ziegelstein.

Der PZL-104 hat eine hoch montierte Tragfläche mit Schlitzklappe und hängenden Querrudern. Der Rumpf besteht aus einem Semi-Monocoque-Metallrahmen mit teilweise stoffbespannten Platten. Das Triebwerk besteht aus dem luftgekühlten Stern-Hubkolbenmotor AI-14RA mit einem Zweiblatt-Rotor-Verstellpropeller. Die doppelten Kraftstofftanks befinden sich in den Tragflächen. Das Cockpit ist geschlossen, für vier Passagiere, mit Doppelsteuerung, hat die großen Glasflächen für bessere Sicht und verfügt über zwei abnehmbare Türen. Die Ausrüstung ist unterschiedlich, aber die meisten Flugzeuge sind mit grundlegenden Navigationsinstrumenten und Kommunikationsfunkgeräten ausgestattet.

Propeller-Steuerung

Die Wilga ist das einzige Flugzeug in diesem Produkt, das sowohl über einen Gashebel (der große gelbe Hebel) als auch über eine Propellersteuerung (der kleinere graue Hebel) verfügt. Wenn Sie sich damit nicht beschäftigen wollen, lassen Sie den Propellerhebel ganz vorne.

Der Propellerhebel steuert die Steigung der Propellerblätter und kann am besten mit einer Holzschraube verglichen werden. Stellen Sie sich einen Stab mit sehr feinem Gewinde vor, der sich leicht einschrauben lässt, sich aber mit jeder Umdrehung nur ein kleines Stück in das Holz bewegt. Eine Schraube mit sehr grobem Gewinde lässt sich viel schwerer drehen, bewegt sich aber viel schneller in das Holz.

Sie können es auch wie ein Schaltgetriebe in einem Auto sehen. Im ersten Gang bewegt sich das Auto nur langsam, hat aber viel Kraft, z. B. um bergauf zu fahren. Im hohen Gang ist die Motordrehzahl niedrig, während die Geschwindigkeit hoch ist, aber Sie haben wenig Kraft, um die Geschwindigkeit zu erhöhen.

In einem Flugzeug verwenden Sie den variablen Pitch, um die Motorleistung zu optimieren. Bei niedrigen Drehzahlen verwenden Sie

einen feinen Pitch (Hebel nach vorne), bei hohen Drehzahlen oder wenn Sie mit niedrigen Drehzahlen fahren wollen, verwenden Sie einen größeren Pitch.

Wie man die Wilga fliegt

Die Wilga ist eines dieser Flugzeuge, die über ihre Handbücher lachen. Sie fliegt langsamer und schneller als im Handbuch angegeben, sie kann mehr tragen und kann weniger Landebahn nutzen. Aber es ist Sache des Piloten, es aus dem Flugzeug zu holen. Die Wilga wird jedoch sehr hilfreich sein, da sie langsam fliegt und Sie nie überrascht. Beim Start sagt sie Ihnen, wann sie fliegen will und bei der Landung ist es einfach zu beurteilen, wann sie kurz vor dem Strömungsabriss steht. Denken Sie nur daran, dass die Fluggeschwindigkeit dramatisch abfällt, wenn Sie das Gaspedal reduzieren.

Schleppvorgänge

Das Schleppen eines Segelflugzeugs ist kein Vorgang ohne Risiko. Der Schlepp- und der Segelflugzeugpilot müssen zusammenarbeiten, damit es ein sicheres Verfahren wird. Dazu kann der Chat verwendet werden, wenn es keine Sprachkommunikation zwischen den beiden Piloten gibt.

Abheben

Der Schlepppilot muss verstehen, wie der zusätzliche Luftwiderstand die Länge des Starts erhöht, und er muss sich bewusst sein, ab wann ein sicherer Start nicht mehr möglich ist. Dies hängt natürlich vom Gewicht des Segelflugzeugs und den Wetterbedingungen ab, aber um die Sache etwas zu erleichtern, ist neben der Startbahn auf $\frac{1}{4}$ der Länge eine kleine Flagge angebracht. Wenn Sie sich nicht wohl fühlen, ist dies der Punkt, an dem Sie abbrechen.

Durchhang auffangen

Das Schleppflugzeug rollt sehr langsam vorwärts, um die Leine zu lockern. Das Flugzeug kann etwas Druck auf die Bremsen ausüben, um zu vermeiden, dass es nach vorne "gerissen" wird.

Halten

Wenn die Leitung straff ist, ist dies der Moment, in dem Sie Ihre letzten Überprüfungen durchführen, wenn Sie abbrechen wollen, ist dies der Moment. Prüfen Sie, ob Ihre Bremsen gelöst sind und die Geschwindigkeitsbremsen in

Abheben

Wenn es keine Sprachkommunikation gibt, zeigt der Segelflugzeugpilot durch Wackeln des Seitenruders an, dass er bereit ist. Der Schlepppilot funkt, dass er in Kürze mit einem Segelflugzeug abheben wird.

Der Schlepppilot gibt gleichmäßig und ohne zu zögern Gas (sonst könnte das Flugzeug auf die beiden Seile rollen). Denken Sie daran, dass das Flugzeug aufgrund des Bodeneffekts scheinbar bereit ist zu steigen, es aber in Wirklichkeit nicht ist.

Normalerweise hebt das Segelflugzeug zuerst ab und sollte bei Seitenwind sofort korrigieren, um zu vermeiden, dass das Schleppflugzeug seitlich weggeschleudert wird. Das Segelflugzeug sollte hinter dem Schleppflugzeug bleiben. Das Segelflugzeug sollte sich NICHT mehr als 20 Fuß über dem Schleppflugzeug befinden, damit das Schleppflugzeug nicht nach vorne geneigt wird.

Aufsteigen

Das Schleppflugzeug sollte einen stetigen, konstanten Steigflug mit nur sehr langsamen Geschwindigkeitsänderungen einleiten. Normalerweise wird Vollgas verwendet, und eine effiziente Propellersteuerung wird empfohlen. Schräglagen sollten auf 20 Grad begrenzt werden, und zwar möglichst nur nach Benachrichtigung des Segelflugzeugpiloten. Die

maximale Schleppgeschwindigkeit für den Blanik beträgt etwa 160 km/h (86 mph/76 Knoten).

Der Segelflugzeugpilot sollte in seiner Position direkt hinter den beiden Flugzeugen (oberhalb des Propellerstrahls) bleiben.

Thermiken

Der Schlepppilot sollte bekannte Thermik meiden, da es für den Segelflugzeugpiloten schwierig sein wird, hinter dem Schleppflugzeug zu bleiben und er eventuell die Bremsen ausfahren muss. Dies schafft eine weniger vorhersehbare Situation und ist daher gefährlich.

Freigabe

Bei der Annäherung an den Auslösepunkt wird der Segelflugzeugpilot versuchen, etwas Spannung auf die Schleppleine zu bekommen, damit der Schlepppilot das Auslösen spürt.

Wenn das Schleppseil losgelassen wird, dreht sich das Segelflugzeug um 90 Grad nach rechts und das Schleppflugzeug beginnt eine 90 Grad nach links abfallende Kurve.

Abstieg (Schleppflugzeug)

Das Schleppflugzeug sollte sicherstellen, dass die Drosselklappenstellung schrittweise reduziert wird, da der Motor nahe an der maximalen Leistung gearbeitet hat und eine sehr schnelle Abkühlung nicht zu schätzen weiß. Um niedrige Gaseinstellungen zu vermeiden, sollten Sie Seitenschieber und Klappen verwenden.

Da das Schleppseil in einem Winkel von 30 bis 40 Grad hinter dem Flugzeug hängt, muss der Schlepppilot darauf achten, dass es sich nicht in Hindernissen verfangen kann oder eine Gefahr für andere Flugzeuge darstellt.

Notfall-Signale

Wenn das Schleppflugzeug ein kritisches Problem hat, wird es mit den Flügeln wackeln. Dies zeigt an, dass das Flugzeug die Schleppleine ohne Verzögerung loslassen muss.

Wenn das Segelflugzeug ein Problem hat und nicht loslassen kann, bewegt es sich nach links zum Schleppflugzeug (der Schlepppilot wird das spüren) und schaukelt mit den Flügeln. Das Schleppflugzeug kann dann das Segelflugzeug mit minimaler Geschwindigkeit zum Flughafen schleppen.

Allgemeine Merkmale

- Besatzung: eins
- Kapazität: drei Passagiere
- Flügelspannweite: 11.12m (36 ft 5 in)
- Oberfläche Flügel: 15.50m² (166.85 sq ft)
- Leeres Gewicht: 900kg (1.984 lb)
- Bruttogewicht: 1300kg (2.868 lb)

Leistung

- Reisegeschwindigkeit: 195 km/h (121 mph, 105 Knoten)
- Bereich: 670km (416 mi, 361 nmi)
- Dienstgipfelhöhe: 4.040m (13.255ft)
- Steiggeschwindigkeit: 5.5m/s (1.082 ft/min)

H36 Dimona



Die Hoffmann H36 Dimona ist kein gewöhnliches Kleinflugzeug. Sie gehört zu der recht exklusiven Klasse der Tourenmotorsegler; Flugzeuge, die eine Kreuzung zwischen Motorflugzeug und Segelflugzeug sind. Sie haben die langen Flügel eines Segelflugzeugs, aber einen normalen (wenn auch oft recht kleinen) Flugzeugmotor. Sie können sie entweder wie ein normales Flugzeug benutzen oder den Motor abschalten und eine Weile gleiten.

Um ehrlich zu sein, ist die H36 Dimona kein brillantes Flugzeug. Als Motorflugzeug ist er etwas unhandlich, als Segelflugzeug hat er einfach nicht die Leistung, die man sich erhofft und als Reisemotorsegler scheint er das Schlechteste von beiden Flugzeugtypen zu vereinen. Aber es hat etwas, das nur wenige Flugzeuge haben: Charakter. Schon wenige Minuten nach dem ersten Einsteigen (es ist ein bisschen wie in einem Sportwagen, man senkt sich in den Sitz) ist klar, das ist keine Cessna, das ist etwas anderes. Die Sicht ist rundum hervorragend, auch wenn Sie das Verdeck nach unten schieben. Auf beiden Seiten scheinen sich die langen, schlanken Flügel ewig zu erstrecken. Alle Bedienelemente sind zweckmäßig und fühlen sich solide an. Es ist ein alter Vogel, aber sie

scheint Ihnen Vertrauen zu geben. Der Start ist eine Sache der Aufstellung und des Gasgebens. Sie brauchen nichts zu tun, nach einem erstaunlich kurzen Lauf fliegt sie von selbst von der Piste. Seien Sie nur vorsichtig bei Seitenwind, diese langen Flügel haben ihren eigenen Kopf. Bald darauf werden Sie bemerken, dass sie beim Start zu einer riesigen Antonov herangewachsen zu sein scheint, da die Steuerkräfte viel größer sind, als Sie erwarten würden. Das bedeutet aber auch, dass sie sehr ruhig fliegt und es keine Spur von der Nervosität gibt, die einige andere Flugzeuge haben. Seien Sie einfach vorsichtig, wenn Sie in die Thermik kommen, denn wenn sie einen Hauch davon bekommt, übernimmt ihr Segelflug-Hintergrund und Sie müssen arbeiten, um sie gerade und waagrecht zu halten. Auch wenn die meisten Dimonas heutzutage als reine Motorflugzeuge geflogen werden, sollten Sie den Motor abschalten, um etwas Kraftstoff zu sparen. Die Landung ist ein Nicht-Ereignis, genau wie der Start. Denken Sie nur daran, dass die langen Flügel sie unwillig machen zu landen. Beim Parken hat sie noch eine letzte Überraschung, der Motor will sich nicht abstellen lassen und sie "würgt ab" und stottert ein wenig, wenn man die Zündung ausschaltet. Und dann wissen Sie: Das ist keine Maschine, das ist ein Freund!

Wie man die Dimona fliegt

Die Dimona hat ihre Macken, wenn Sie sie fliegen. Es braucht einige ernsthafte Ruder, um Ihre Kurve koordiniert zu halten, und Sie können das Gefühl haben, dass Sie in einem viel größeren Flugzeug sind. Alles scheint ein bisschen langsam zu passieren. Wenn Sie das im Hinterkopf behalten (plus die begrenzte Leistung des Motors), sollte es Ihnen gut gelingen.

Wenn Sie vom motorisierten Fliegen zum Segelflug übergehen wollen, ist es am besten, den Motor eine Minute im Leerlauf laufen zu lassen, um ihn abzukühlen, bevor Sie ihn abschalten. Die Landung erfolgt normalerweise wie bei einem normalen Segelflugzeug mit dem Motor

knapp über dem Leerlauf. Die Landung sollte mit Haupt- und Heckfahrwerk gleichzeitig erfolgen und ist aufgrund des steifen Fahrwerks normalerweise ziemlich hart.

Seitenwindlandungen sind bei der Dimona eher schwierig, da das Spornrad mit dem Seitenruder verbunden ist. Dadurch neigt das Flugzeug dazu, zu der Seite zu gehen, auf die das Ruder zeigt.

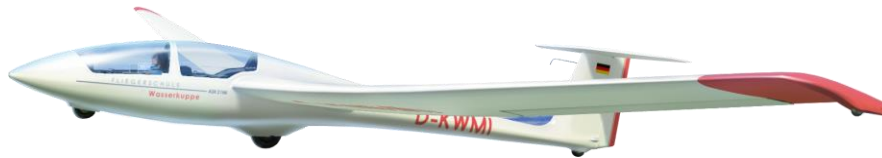
Allgemeine Merkmale

- Besatzung: 1
- Kapazität: ein Passagier
- Flügelspannweite: 16.0m (*52 ft 6 in*)
- Oberfläche Flügel: 15.24m² (*164.0 sq ft*)
- Bildseitenverhältnis: 16.8:1
- Schaufel: Wortmann FX 63-137
- Leergewicht: 497kg (1.096 lb)
- Bruttogewicht: 770kg (1.698 lb)
- Kraftstoffkapazität: 80 Liter (18 imp gal; 21 U.S. gal)
- Propeller: 2-Blatt Hoffmann HO-V 62-R/L 160 T, dreistufig, voll befiedert

Leistung

- Reisegeschwindigkeit: 182 km/h (*113 mph, 98 Knoten*)
- Überschreiten Sie niemals die Geschwindigkeit: 275 km/h (*171 mph, 148 Knoten*)
Meereshöhe bis 6000 Fuß
- Reichweite: 1.090km (*680 mi, 590 nmi*)
- Maximale Gleitzahl: 27:1 bei 105 km/h (*65 mph*)
- Senkrate: 0.91 m/s (179 ft/min) bei 79 km/h (*49 mph*)
- Tragflächenbelastung: 48.56 kg/m² (*9.95 lb/sq ft*)

ASK 21



Die Schleicher ASK21 ist eines der bekanntesten Segelflugzeuge, da sie in vielen Segelflugschulen eingesetzt wird. Sie hat ein sehr berechenbares Handling, ein recht großes und nicht sehr lautes Cockpit. Es gibt neuen Piloten Vertrauen und es gibt kein anderes Segelflugzeug, das mehr Flugschüler zu qualifizierten Piloten gemacht hat als jedes andere Segelflugzeug. Mehr als 900 wurden gebaut und sie sind immer noch in Produktion.

Während er sehr einfach zu fliegen ist, ist er auch zu moderatem Kunstflug fähig, siehe unten. Die recht robusten Tragflächen garantieren gute Langsamflugeigenschaften (er kann mit 65 km/h (35 Knoten) sicher geflogen werden) und er hat ein sehr gutmütiges Überziehungs- und Trudelniveau (Sie müssen allerdings ein Trudelset installieren). Die Bergung ist völlig standardmäßig und kann, wenn sie direkt eingeleitet wird, mit minimalem Höhenverlust durchgeführt werden.

Fliegen mit der ASK 21

Wie gesagt, die ASK 21 ist nicht schwer zu fliegen und hat wenig bis keine bekannten Schwächen. Denken Sie einfach daran, dass der Pitch Ihre Fluggeschwindigkeit steuert. Das Cockpit ist nicht sehr groß, aber die Sitze sind bequem. Wie bei vielen Segelflugzeugen kann es allerdings unglaublich heiß werden.

Da die Spoiler sehr effektiv sind, können Sie beim Anflug ziemlich hoch bleiben und die Spoiler zum Abbremsen und Höhenverlust nutzen. Auch das seitliche Abrutschen ist eine sehr effektive Methode, um in diesem Flugzeug abzubremsen und Höhe zu verlieren.

Reduzieren Sie kurz vor dem Aufsetzen die Bremsklappen, um ein Aufsetzen mit zu stark betätigten Radbremsen zu vermeiden. Nach der Landung und unterhalb der Überziehgeschwindigkeit sollte der Knüppel ganz nach hinten gehalten werden.

Kunstflug

Obwohl als Trainer konzipiert, ist die ASK21 ein sehr fähiges Flugzeug, das für Kunstflug (Klasse A Aerobatic) und Überlandflüge eingesetzt wird. Sie ist für diese Manöver zugelassen:

- Rückwärtsfliegen
- Langsame Rollen
- Schleifen
- Drehungen
- Überziehungskurven
- Geteiltes 'S'
- Immelmanndrehung
- Steilkurve
- Chandelle
- Faule Acht

Die ASK21 Mi ist viel weniger kunstflugtauglich - warum wird die Mi-Version hier erwähnt? (es ist schließlich als Nutzflugzeug eingestuft) aufgrund der geringeren Auslastung und es ist zertifiziert für:

- Drehungen
- Steilkurve
- Faule Acht

- Schleife aufwärts

Allgemeine Merkmale

- Besatzung: 2
- Länge: 8.35m (27 ft 5 in)
- Flügelspannweite: 17m (55 ft 9 in)
- Höhe: 1,55m (5 ft 1 in)
- Oberfläche Flügel: 17.95 m² (193,2 sq ft)
- Bildseitenverhältnis: 16:1
- Schaufel: FX S02-196 / FX 60-126
- Leergewicht: 360kg (794 lb)
- Max. Abfluggewicht: 600kg (1.323 lb)

Leistung

- Anhaltegeschwindigkeit: 65 km/h (40 mph, 35 Knoten)
- Überschreiten Sie niemals die Geschwindigkeit:
 - 280 km/h (170 mph, 150 Knoten) in ruhiger Luft
 - 200 km/h (110 Knoten) in rauer Luft
 - 180 km/h (97 Knoten) im Flugzeugschlepp
 - 150 km/h (81 Knoten) bei Windenstart
- G-Grenzen: +6,5 -4 bei 180 km/h (97 Knoten)
- Maximale Gleitzahl: 34 bei 90 km/h (49 Knoten)
- Senkrate: 0.64 m/s (126 ft/min) bei 67 km/h (36 Knoten)
- Tragflächenbelastung: 33.4 kg/m² (6.8 lb/sq ft)

ASK 21 Mi



Die ASK 21 Mi hat einen kleinen Motor, der 41 kW leistet. Dies reicht aus, um die ASK21 Mi starten zu lassen, wodurch die Notwendigkeit eines Schleppflugzeugs entfällt und die Überlandfähigkeiten erweitert werden. Das bedeutet jedoch nicht, dass es sich um einen Motorsegler im ursprünglichen Sinne des Wortes handelt. Die ASK21 Mi ist als 'motorisiertes Segelflugzeug' klassifiziert. Wie die ASK 21 ist es ein langlebiges und robustes Flugzeug, einfach zu fliegen und am Boden zu handhaben, Sie brauchen keine Person, die Ihren Flügel hält.

Der luftgekühlte Kreiskolbenmotor ist extrem zuverlässig und verfügt über eine elektronische Zündung und ein Kraftstoffeinspritzsystem, das einen Betrieb von bis zu 90 Minuten mit dem internen Tank ermöglicht. Mit seinem Motor kann er mit GA-Flugzeugen im kontrollierten Luftraum und auf belebten Flughäfen mithalten.

Der Motor ist im Rumpf befestigt und der Propeller ragt aus dem Rumpf heraus und treibt den Propeller mit einem Riemen an. Dies gewährleistet einen minimalen Luftwiderstand und hält die Wartung auf einem absoluten Minimum.

Wie man die ASK 21 Mi fliegt

Die ASK 21 Mi fliegt fast genauso wie die motorlose ASK 21, sie ist nur ein bisschen schwerer, daher ist die Leistung etwas geringer. Die Verwendung des Motors ist sehr einfach, verwenden Sie den Befehl zum Anheben des Propellers mit der Taste [und starten Sie den Motor mit der Taste E. Wenn Sie ihn einklappen wollen, lassen Sie zuerst den Motor eine Minute lang mit 4000 U/min laufen, um einen optimalen Ölfluss zu gewährleisten, dann stoppen Sie den Motor mit der Taste E und warten 5 Sekunden, bevor Sie den Propeller mit der Taste] absenken.

Wenn Sie vom Boden aus starten möchten, heben Sie einfach den Propeller an, starten Sie den Motor und lassen Sie ihn 30 Sekunden lang warmlaufen, bevor Sie Vollgas geben. Versuchen Sie, den niedrigen Flügel so schnell wie möglich vom Boden zu heben. Die Steigleistung ist begrenzt, aber lassen Sie sich nicht dazu verleiten, den Motor auf Vollgas zu halten. Lassen Sie die Drehzahl im Steigflug nach 3 Minuten wieder auf 7100 steigen.

Vermeiden Sie längere Flugphasen mit niedriger Geschwindigkeit, um eine Überhitzung des Auspuffs zu vermeiden.

Kunstflug

Die ASK21 Mi ist aufgrund der geringeren Belastungsfaktoren deutlich weniger kunstflugtauglich und ist für:

- Drehungen
- Steilkurve
- Faule Acht
- schleife nach oben.

Allgemeine Merkmale

- Besatzung: 2
- Länge: 8,35m (27 ft 5 in)
- Flügelspannweite: 17m (55 ft 9 in)
- Höhe: 1,55m (5 ft 1 in)
- Oberfläche Flügel: 17.95 m² (193,2 sq ft)
- Bildseitenverhältnis: 16:1
- Schaufel: FX S02-196 / FX 60-126
- Leergewicht: 360kg (794 lb)
- Max. Abfluggewicht: 600kg (1.323 lb)
- Motorsystem
 - Rotationsmotor-Typ: IAE 50R-AA
 - Motorleistung: 56 PS/41 kW
 - Kapazität: 294 cm³
 - Rumpf des Kraftstofftanks: 23l (6,1 US-Gal.)
 - Rolle beim Start: 250m (820ft)
 - Steiggeschwindigkeit: 2.7m/s (531 ft/min)
- Propeller
 - Hersteller: AS
 - Durchmesser: 1,55m (5,08ft)
 - Klingen: 2

- Senkrate: 0.64 m/s (126 ft/min) bei 67 km/h (36 Knoten)
- Tragflächenbelastung: 33.4 kg/m² (6.8 lb/sq ft)

Leistung

- Anhaltegeschwindigkeit: 65 km/h (40 mph, 35 Knoten)
- Überschreiten Sie niemals die Geschwindigkeit:
 - 280 km/h (170 mph, 150 Knoten) in ruhiger Luft
 - 200 km/h (110 Knoten) in rauer Luft
 - 180 km/h (97 Knoten) im Flugzeugschlepp
 - 150 km/h (81 Knoten) bei Windenstart
- G-Grenzen: +6,5 -4 bei 180 km/h (97 Knoten)
- Maximale Gleitzahl: 34 bei 90 km/h (49 Knoten)

Let I-13 Blaník



Dieses zweisitzige Trainingsflugzeug war für viele Piloten das Flugzeug, in dem sie ihren ersten Flug hatten. Er wird auf der ganzen Welt eingesetzt, seit 1958 wurden über 3000 Flugzeuge gebaut. Obwohl es sich um ein tschechisches Flugzeug handelt, wurde es von der US-Luftwaffe (und vielen anderen Luftstreitkräften) sehr lange für die fliegerische Grundausbildung verwendet (unter dem Namen TG-10C). Die Blaník hat ein außergewöhnlich gutes Handling bei niedriger Geschwindigkeit mit effektiver Rudersteuerung. Sie ist sehr verzeihend.

Das Flugzeug ist so gut für Anfänger konzipiert, dass es selbst mit eingezogenem Fahrwerk eine sanfte Landung schafft! Dies ist sogar die empfohlene Methode auf sehr weichem Boden. Das Starten mit eingefahrenem Fahrwerk ist jedoch nicht erlaubt und ziemlich gefährlich.

Wie man die Blaník fliegt

Die Blaník ist ein sehr gutmütiges Segelflugzeug mit hervorragendem Verhalten im Stall und beim Trudeln. Er ist leicht neigungsempfindlich

und es sollte darauf geachtet werden, nicht zu stark zu bremsen, damit die Nase nicht nach unten kippt. Die Landung erfolgt mit einer sehr leichten Hecklage nach unten.

Während des Schlepps können Teilkappen verwendet werden, um das Flugzeug schnell vom Boden zu holen. Fahren Sie das Gerät ein, wenn es sich in sicherer Höhe befindet (oder wenn 60 Knoten erreicht sind). Teilkappen können auch in der Thermik verwendet werden, um den Wenderadius zu verringern.

Sie werden feststellen, dass der Blaník bei einem Tauchgang sehr schnell beschleunigt, stellen Sie also sicher, dass Sie die plakatierten Grenzen nicht überschreiten. Verwenden Sie bei Bedarf Druckluftbremsen.

Vermeiden Sie nach der Landung eine starke Betätigung der Bremsen und halten Sie die Steuersäule ganz zurück.

Kunstflug

Obwohl als Trainer konzipiert, ist die Blaník ein sehr fähiges Flugzeug, das für bescheidenen Kunstflug eingesetzt wird. Sie ist für diese Manöver zugelassen:

- Überziehungskurven
- Langsame Rollen
- Schleifen
- Drehungen
- Split / invertierte Drehung
- Chandelle
- Steilkurve
- Chandelle
- Faule Acht
- Kubanische Acht

Allgemeine Merkmale

- Besatzung: 2
- Länge: 8.4m (27 ft 7 in)
- Flügelspannweite: 16.2m (53 ft 2 in)
- Oberfläche Flügel: 19.15m² (206.1 sq ft)
- Bildseitenverhältnis: 13,7
- Leergewicht: 292kg (644 lb) ausgestattet
- Bruttogewicht: 500kg (1.102 lb)

Leistung

- Anhaltegeschwindigkeit: 62 km/h (39 mph, 33 Knoten) (Klappen 0°), 56 km/h (34,8 mph; 30,2 Knoten) (Klappen 10°)
- Überschreiten Sie niemals die Geschwindigkeit: 240 km/h (150 mph, 130 Knoten)
- Grobe Luftgeschwindigkeit max: 145 km/h (90,1 mph; 78,3 Knoten)
- Flugzeugschlepp-Geschwindigkeit: 140 km/h (87,0 mph; 75,6 Knoten)
- Startgeschwindigkeit der Winde: 100 km/h (62,1 mph; 54,0 Knoten)
- Endgeschwindigkeit: mit vollen Bremsklappen 258 km/h (160 mph; 139 Knoten)
- G-Grenzen: +5 -2,5 bei 136 km/h (84,5 mph; 73,4 Knoten)
- Maximale Gleitzahl: 28.2 bei 93 km/h (57,8 mph; 50,2 Knoten)
- Senkrate: 0.84 m/s (165 ft/min) bei 83 km/h (51.6 mph; 44.8 knots)
- Tragflächenbelastung: 26.1 kg/m² (5.3 lb/sq ft)

Anhang A: Standardprofile

Volltastatur

Full Keyboard

All camera and slew controls are slowed down with SHIFT and sped up with CONTROL

Commands shown like this are given with [LEFT-SHIFT]

Commands shown like this are given with left [LEFT-ALT]

ESC MENU		F1 COCKPIT CAM	F2 ORBITING CAM	F3 FLY BY CAM	F4 CHASE CAM	F5 FREE CAM	F6	F7	F8	F9	F10	F11	F12 STEAM SCREENSHOT	PRTSCR	SCROLL LOC	PAUSE PAUSE
`	1 THROTTLE UP RADIO 1	2 THROTTLE DOWN RADIO 2	3 RADIO 3	4 RPM UP RADIO 4	5 RPM DOWN RADIO 5	6 RADIO 6	7 RADIO 7	8 RADIO 8	9 RADIO 9	0 RADIO MENU	- CHAT	=	BACK	INS	HOME RESET CAM & VIEW	PAGE UP MAP ZOOM IN
TAB STEAM OVERLAY	Q VARIO TOGGLE	W	E ENGINE START	R	T TOW TOGGLE	Y	U	I	O	P	[PROP UP	] PROP DOWN	\	DEL CAM BACKW	END CAM FORW	PAGE DWN MAP ZOOM OUT
CAPS	A	S	D	F FLAPS UP	G GEAR TOGGLE	H OHhh HELP! KILL ME	J	K SPOILER DEPLOY	L TOGGLE LABELS	;	'	ENTER				
SHIFT	Z RUDDER LEFT	X RUDDER RIGHT	C CANOPY TOGGLE MOUSE PAN	V FLAPS DOWN	B	N	M MAP	, SPOILER RETRACT	.	/	SHIFT					
CONTROL	WIN	ALT	SPACE WHEEL BRAKES / RESPAWN					ALT	WIN	≡	CONTROL					

NUMLOCK	/	*	-
			ZOOM OUT
7	8 PITCH DOWN TRIM DOWN	9	+
			ZOOM IN
4 ROLL LEFT TRIM LEFT	5 CENTER TRIM	6 ROLL RIGHT TRIM RIGHT	
1	2 PITCH UP TRIM UP	3	ENTER
0	,		

	↑ PAN UP CAM UP	
← PAN LEFT CAM LEFT	↓ PAN DOWN CAM DOWN	→ PAN RIGHT CAM RIGHT

Laptop-Tastatur

Laptop Keyboard

All camera and slew controls are slowed down with SHIFT and sped up with CONTROL

Commands shown like this are given with [LEFT-SHIFT]

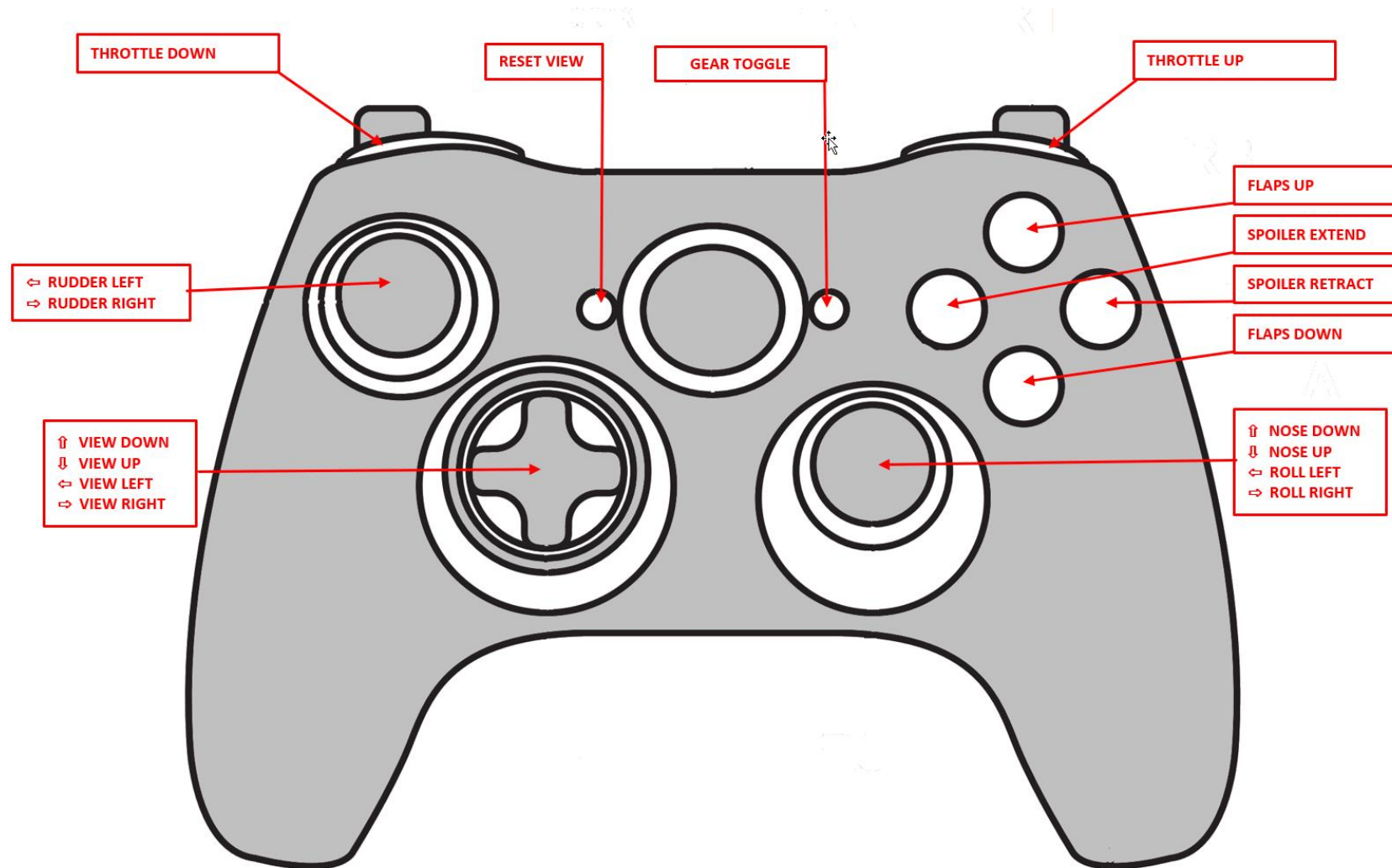
Commands shown like this are given with left [LEFT-ALT]

ESC		F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8	F9	F10	F11	F12
MENU		COCKPIT CAM	ORBITING CAM	FLY BY CAM	CHASE CAM	FREE CAM					ZOOM IN	ZOOM OUT	STEAM SCREENSHOT
`	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	-	=	BACK
	THROTTLE UP RADIO 1	THROTTLE DOWN RADIO 2	RADIO 3	RPM UP RADIO 4	RPM DOWN RADIO 5	RADIO 6	RADIO 7	RADIO 8	RADIO 9	RADIO MENU	CHAT		CAM FWD
TAB	Q	W	E	R	T	Y	U	I	O	P	[	]	\
STEAM OVERLAY	VARIO TOGGLE	PITCH DOWN TRIM DOWN	ENGINE START		TOW TOGGLE						PROP UP	PROP DOWN	CAM BACK
CAPS	A	S	D	F	G	H	J	K	L	;	'	ENTER	
	ROLL LEFT TRIM LEFT	PITCH UP TRIM UP	ROLL RIGHT TRIM RIGHT		GEAR TOGGLE	OHHH HELP! KILL ME		SPOILER DEPLOY	TOGGLE LABELS	FLAPS UP	RUDDER LEFT	RUDDER RIGHT	
SHIFT	Z	X	C	V	B	N	M	,	.	/	SHIFT		
			CANOPY TOGGLE MOUSE PAN				MAP	SPOILER RETRACT		FLAPS DOWN			
CONTROL	WIN	ALT	SPACE	WHEEL BRAKES / RESPAN				ALT	WIN	≡	CONTROL		

	↑	
	PAN UP CAM UP	
←	↓	→
PAN LEFT CAM LEFT	PAN DOWN CAM DOWN	PAN RIGHT CAM RIGHT

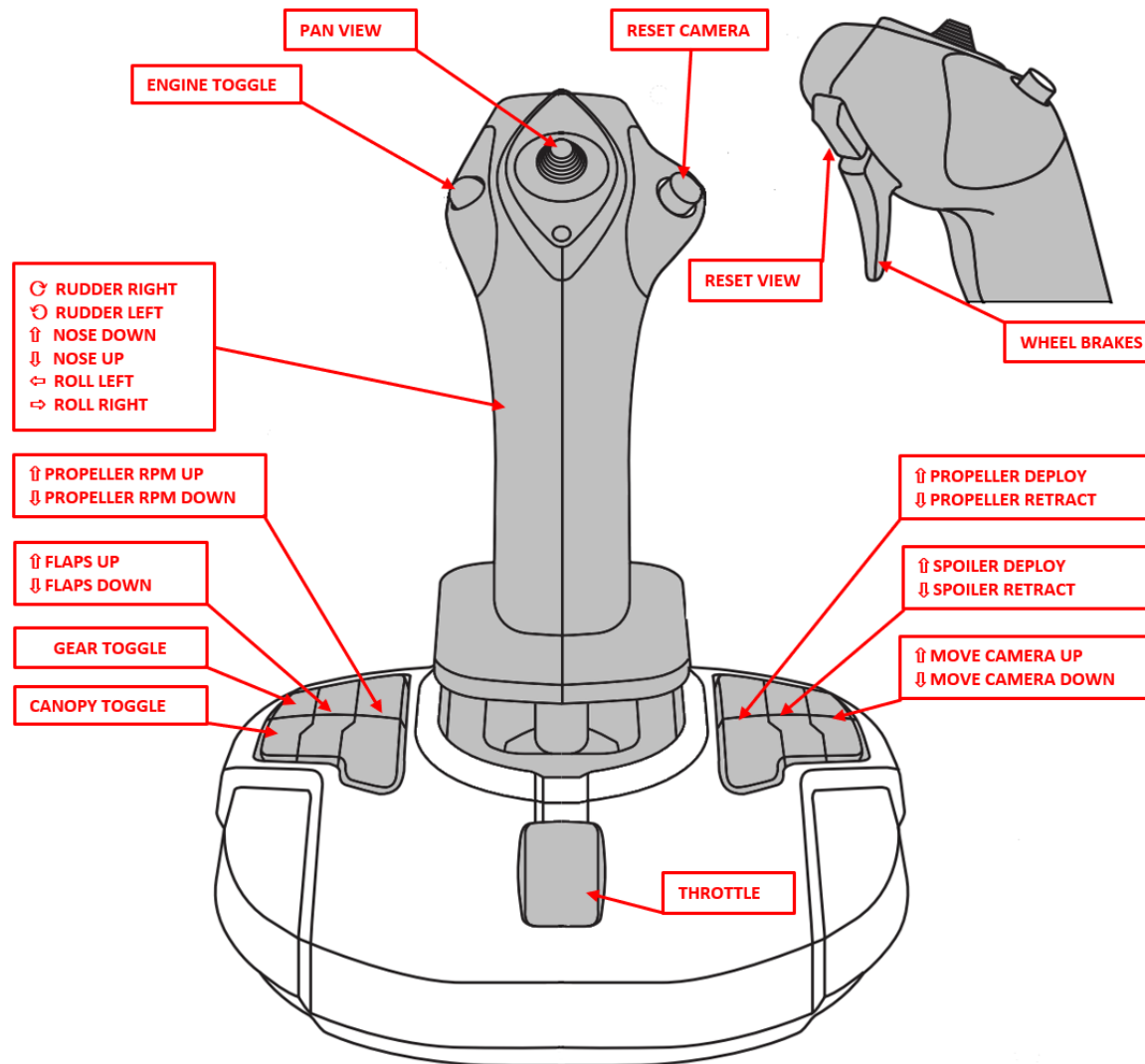
Controller

Beachten Sie, dass die anderen Befehle wie für die Volltastatur konfiguriert sind.



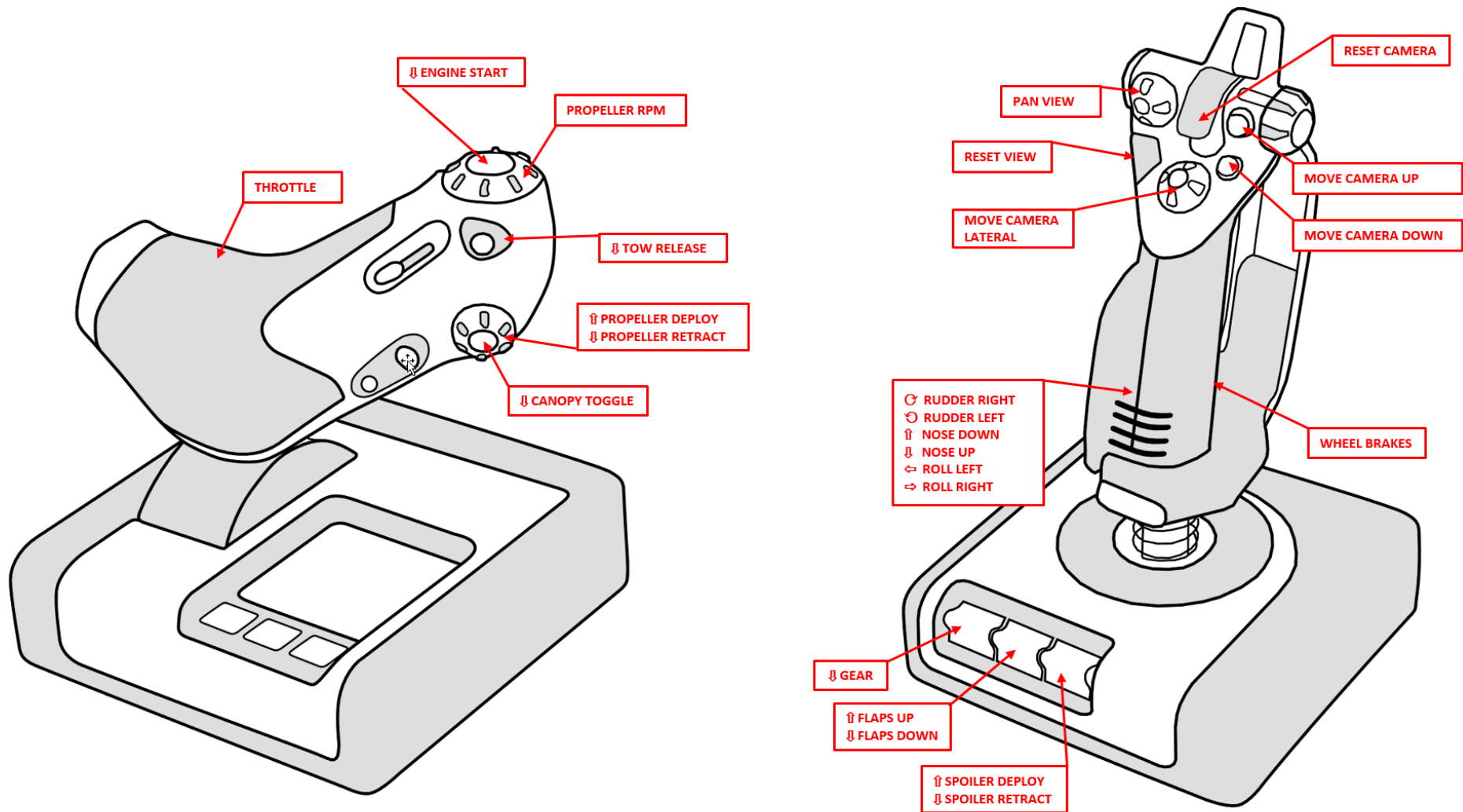
Einfacher Controller (Thrustmaster TCA Sidestick / T.1600)

Beachten Sie, dass die anderen Befehle wie für die Volltastatur konfiguriert sind.



H.O.T.A.S Controller (Saitek X52)

Beachten Sie, dass die anderen Befehle wie für die Volltastatur konfiguriert sind.



Saitek X55

Erstellt und bereitgestellt von Christophe Charrier

WORLD OF AIRCRAFT : X-56 Stick & Throttle Bindings

GLIDER SIMULATOR

