



Gräffk: SeeYou.de

Bild 2.37 Nimmt man die großen Dreiecke von Fanas zwischen 113 und 193 Kilometer, fällt Folgendes auf. Fast alle Piloten fliegen zuerst Richtung Südost (RP 1), über den Gotschnagrät bei Klosters (RP 2) weiter bis Davos und dort über den Kamm nach Chur. Nun wird das Vorderrheintal Richtung Westen gequert (RP 3) und je nach Planungsgröße weit nach Westen geflogen (RP 4). Bei den weiten Flügen geht es Richtung Walensee (RP 5) über das Seextal (RP 6) Richtung Churfirsten. Von dort an der südwestlich ausgerichteten Bergflanke zurück Richtung Fanas. Diese sechs Routenpunkte sind sinnvoll. Bei RP 1 weiß man, wie weit die anderen ins Tal geflogen sind, RP 2 ist der Peilpunkt zum Gotschnagrät, RP 3 ist der Peilpunkt für die Querung des Rheintals, RP 4, 5 und 6 markieren den Weg quer durch die Berge zum Churfirsten. Die Routenpunkte 1a und 4a sind Abstecher, um die ganz großen Dreiecke zu FAI-Dreiecken werden zu lassen. Wenn die Flüge nämlich zu weit nach Westen führen, werden die Dreiecke irgendwann zu Flachen Dreiecken, was man nicht will. Dann gibt es ja nur den Faktor 1,75 anstatt 2,0 für die geflogenen Kilometer.

Hat der Pilot die Route in sein GPS eingegeben, kann er sie abfliegen, ohne ständig das GPS bedienen zu müssen. Beim Erreichen oder Vorbeiflug (!) eines Routenpunktes schaltet das GPS automatisch auf den nächsten Peilpunkt um. Wirklich praktisch!

Tipp:

Steigt der Luftdruck um 1 hPa, verringert sich die angezeigte Höhe um ca. 10 m. Das gilt annäherungsweise für unsere durchschnittliche Flughöhe.

Steigt er also um rund 10 hPa zeigt der Höhenmesser ca. 100 m zu wenig an.