

c) Reiseflug

Die Überziehgeschwindigkeit liegt bei 55 km/h.

Das Überziehen kündigt sich durch Schütteln im Höhensteuer an, Die Querruderwirkung läßt im Langsamflug stark nach. Korrekturen von Richtung und Schräglage sind aber mit dem Seitenruder noch möglich

Bei langsamen Überziehen aus dem Geradeausflug geht die Maschine in kontrollierbaren Sackflug über, Bei geringem Nachgeben holt die Maschine selbständig Fahrt auf und geht mit wenig Höhenverlust in den Horizontalflug über,

Bei energischem Überziehen kippt die Maschine weich nach vorn ab. Der Höhenverlust bis zur Wiederherstellung des Horizontalfluges beträgt ca. 35m. Dieses Verhalten ist weitgehend unabhängig von der Motorleistung.

Bei Turbulenz kann dieses Abkippen jedoch auch heftiger über den Flügel erfolgen. Deshalb sollte bei Turbulenz in Bodennähe nicht unter 85 km/h geflogen werden.

Wegen der sehr engen Kurvenradien kommt es zu großen Geschwindigkeitsunterschieden zwischen Innen- und Außenflügel, d.h., das Flugzeug will in der Kurve steiler werden (Spiralsturzneigung). Bei 40° Schräglage ist ein "Ab94:ützena mit dem Querruder erforderlich. Kurven mit mehr als 45° Schräglage sind nicht mehr sinnvoll, über 60° nicht zulässig.

Die maximale Geschwindigkeit von 150 km/h darf unter keinen Umständen überschritten werden. Bei Turbulenz ist Abstand von dieser Geschwindigkeit zu halten.

Hohe Geschwindigkeiten führen zu großen Strukturbelastungen und vorzeitigem Verschleiß, Die Belastung steigt mit dem Quadrat der Geschwindigkeit!

Bei starker Thermik ist ausreichend Abstand von Wolken zu halten, um nicht hineingesaugt zu werden.

Eine sinnvolle Reisegeschwindigkeit ist ca. 110 bis 125 km/h, dabei beträgt der Benzinverbrauch ca, 9 bis 11,5 l/h.