

Wie wird Kate eingesetzt?

Erläuterungen zu den Testberichten

Zum besseren Verständnis der Testberichte ein paar Erläuterungen. Bei jedem Testsprung wird versucht, immer dieselben festgelegten Manöver abzufliegen, um die entsprechenden Flugdaten zu erhalten. Nach jedem Manöver wird jeweils gewartet, bis die Kappe wieder den Normalflug, Flugzustand "volle Fahrt", erreicht hat, bevor der nächste Testabschnitt begonnen wird. Die sämtlichst nur mit den Steuerleinen geflogenen Manöver sind:

- Fliegen vorgebremst
- Lösen der Vorbremmung, Fliegen volle Fahrt
- moderater 180-Grad Turn (mit ca. 50 % Steuerweg)
- scharfer 180-Grad Turn
- langsames Runterbremsen von voller Fahrt bis zum Stall, bzw. vollem Steuerausschlag
- drei 360-Grad Turns hintereinander (mit ca. 50 % Steuerweg)
- simulierte Landung - Landeablauf im Flug, wobei die Steuerleinen nach dem Flare noch eine Zeit in diesem (ausgeflareten) Zustand gehalten werden

Die Darstellung und Kommentierung aller Daten würde den Rahmen sprengen und ist in der Vollständigkeit nur für die Hersteller wirklich interessant. Aus der Menge werden für die Testberichte daher nur die wesentlichen Daten extrahiert und dargestellt. Wir geben die Geschwindigkeit dabei als sogenannte Indicated Airspeed (IAS) an. Die IAS ist die Fluggeschwindigkeit in Richtung des Gleitpfades, die aufgrund des gemessenen Staudrucks (Winddrucks) wahrnehmbar ist. In großer Höhe ist die tatsächliche Geschwindigkeit (True Airspeed) höher als die IAS. Am Boden ist die Abweichung jedoch vernachlässigbar, so dass mit der IAS ziemlich exakt die Geschwindigkeit angegeben wird, die auch weh tut.

Wir machen mit jeder Kappe zwei Sprünge, um die Messergebnisse zu bestätigen. Eine häufigere Wiederholung ist aufgrund des Aufwandes nicht möglich. Entsprechend müssen wir von einer Darstellung der bei jedem Sprung unter anderem ebenfalls aufgezeichneten Öffnungscharakteristik absehen. Um diesbezüglich statistisch haltbare Daten zu generieren, wäre eine deutlich größere Anzahl an Testsprüngen erforderlich.

Die Wingload ergibt sich aus dem Gewicht der aktiven Testspringer, was bei den derzeitig Involvierten eine Variation von 70 - 85 kg ermöglicht. Wir decken also einen weiten Bereich der aktiven Springer ab. Zwar stimmt es, dass die Wingload das Flugverhalten beeinflusst, jedoch spielt das bei vergleichenden Untersuchungen der grundsätzlichen Eigenschaften keine so entscheidende Rolle, so dass wir die von uns in den Testberichten zusammengestellten Daten ohne wesentliche Abstriche als für eine objektive Beurteilung der getesteten Kappen geeignet bezeichnen können.