

The background image is a high-angle aerial shot of an aircraft's wing, extending from the right side towards the center. The wing is dark and sleek, with a small engine nacelle visible. Below the wing, a vast, dense layer of white clouds stretches across the horizon, creating a sea of clouds. The sky above is filled with scattered, light-colored clouds, and a bright sun is visible in the upper center, casting a soft glow over the scene. The overall atmosphere is serene and expansive.

Das Harz-Föhn-Projekt

Zielstellung 2012 / 2013

*Entwicklung einer methodischen Plattform
zur Flugoptimierung bei Leewellenstreckenflügen im Mittelgebirge*

Gliding Hotspots

English →

Einführung Downloads Hotspots melden Gästebuch Kontakt

Einführung

Glidinghotspots.eu

Glidinghotspots.eu dient als Plattform zum Austausch von Informationen zur Thermikgüte und Wellenstandorten für Flachland-Regionen und mittlere Gebirge. Es gibt schon einige Thermikkarten, aber alle haben den ein oder anderen Nachteil. Glidinghotspots.eu soll alle Vorteile vereinen und die Daten in einem gut verwendbaren Format, dem Luftraumformat, den Segelfliegern zur Verfügung stellen.

Weiterhin sind alle Segelflieger aufgerufen ihre Erfahrungen zu teilen und selbst Informationen zur Thermikgüte und Wellenstandorte einzelner Regionen mit zur Verfügung zu stellen.

Gliederung:

- [Einteilung der Thermikräume](#)
- [Warum Thermikkarte?](#)
- [Warum Wellenkarte?](#)
- [Qualität der Informationen](#)
 - [Großräumig](#)
 - [Kleinräumig](#)
- [Datenformat](#)
- [Nomenklatur der Wellenraum-Dateien](#)



Thermikkarte V2.14

Teilen



Verbinden



Aktuelles:

- 26.10.2012, 23:15:21
Version 2.14
Die Thermikkarte wurde um Aachen und Hof erweitert. Dank an →
- 24.10.2012, 21:03:51
Erweiterung auf Wellenräume
Nach einem halben Jahr Betrieb, wurde dieses Projekt auf Wellenräume →
- 09.08.2012, 22:17:28
Version 2.13
Thermikräume und Hotspots westlich Bremens wurden hinzugefügt durch Martin Emke. →

[zum Archiv →](#)

Unterstütze uns

Wie kannst du helfen die Informationen auf

Gliding Hotspots

English →

[Einführung](#) [Downloads](#) [Hotspots melden](#) [Gästebuch](#) [Kontakt](#)

Aktuelles: 24.10.2012, 21:03:51, chris

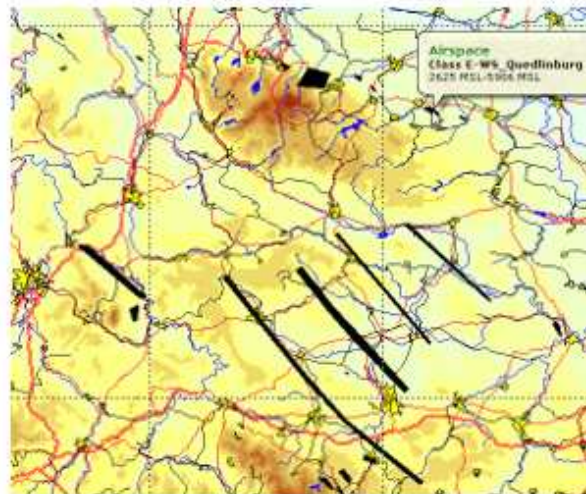
Erweiterung auf Wellenräume

Nach einem halben Jahr Betrieb, wurde dieses Projekt auf Wellenräume erweitert.

Begonnen wurde mit Wellen vom Weserbergland, Harz, Thüringer Wald, Erzgebirge, Riesengebirge und Altwatergebirg. Sie können unter [Downloads](#) heruntergeladen werden.

Wellenräume sind stark Windrichtungs- und stärkenabhängig. Daher gibt es für jede Region verschiedene Dateien, die der Pilot je nach Windrichtung und Stärke selbst auswählen und in seiner Flugnavigationssoftware aktivieren kann.

Weiterhin gilt, das Projekt lebt vom mitmachen. Ziel für die Zukunft ist neben der Erweiterung der Datenbank auch mehr Details aufzunehmen. Dies heißt verstärkt mehr in Bezug auf Windrichtungs- und stärkenabhängigkeit zu unterscheiden.



Wellenräume der initialen Datenbank für Harz und Thüringer Wald

Teilen



+1

36



Twittern

0

Verbinden



@glidinghotspots folgen

Aktuelles

- 26.10.2012, 23:15:21
Version 2.14
Die Thermikkarte wurde um Aachen und Hof erweitert. Dank an →
- 24.10.2012, 21:03:51
Erweiterung auf Wellenräume
Nach einem halben Jahr Betrieb, wurde dieses Projekt auf Wellenräume →
- 09.08.2012, 22:17:28
Version 2.13
Thermikräume und Hotspots westlich Bremens wurden hinzugefügt durch Martin Emke. →

[zum Archiv](#) →

XCSoar

-12939

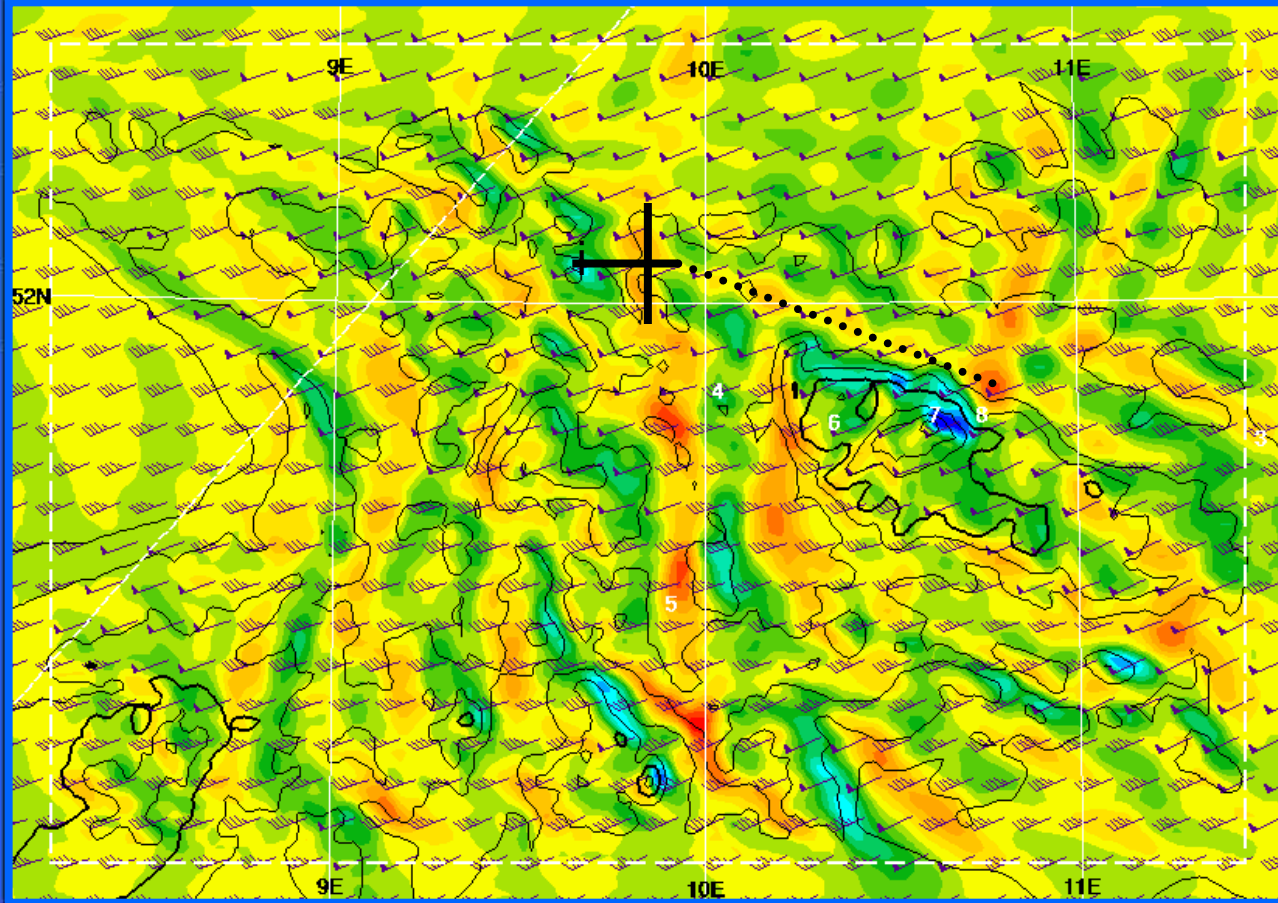
NORMAL Simulator
250 km

WP Peil Diff	81°»	WP H Diff	-8058_m
H üb GND	0_m 0 ft	KAMENZ	255_{km} 81°»
V Aufgabe mittl	0_{km/h}	OLC	---
V Aufg. errcht.	23_{km/h}	H GPS	285_m 935 ft
GZ aktuell	---	Steig mittl	---
WP GZ-TE	+++	Steig 30s	0.0_{m/s}

XCSoar



Kartenelemente an diesem Ort



Wertungsregion: Zeitraum
 Deutschland 2007 OLC-Wertung DMSI-Wertung Flugmeldung Teilnehmer Regeln Hilfe Deutsch

Tageswertung OLC 2007 DWD SatBild PFD Analyse
 (Deutschland, ST / 02.12.2006) 2006-12-02 [2] Suche Filter Excel PDF

2 items found, displaying all items

#	Punkte	Name	wave	☺	km	km/h	Startplatz	Club	Flugzeug	Start	Ende	Info
1	171,30	Karl-Heinz Dannhauer (DE / SN)	~	☺	190,98	81,49	Aschersleben (DE / ST)	FC Oschatz	Stemme S10 /...	11:03	13:46	i
2	143,24	Christof Maul (DE / HE)	~	☺	145,50	48,02	Aschersleben (DE / ST)	Akatlieg Frankfurt	Std. Libelle	10:59	14:25	i

2 items found, displaying all items

OLC wave flag !

- Kennzeichnung Segelflug mit Wellenanteil durch optionales „Häkchensetzen“ bei Fluganmeldung im OLC (Deklaration heißt Teilnahme am Wellen/Hangflug-Wettbewerb und Einverständnis zur wissenschaftlichen Flugauswertung)
- Etablierung regionaler Wettbewerbe Herbst/Winter – „Leewellenpokal“ (z.B. www.flugplatz-aschersleben.de)
- Auswertung der Flüge – typische Wellenstandorte (z.B. www.glidinghotspots.eu)

150 km am 17.10.2012 von Christof Maul

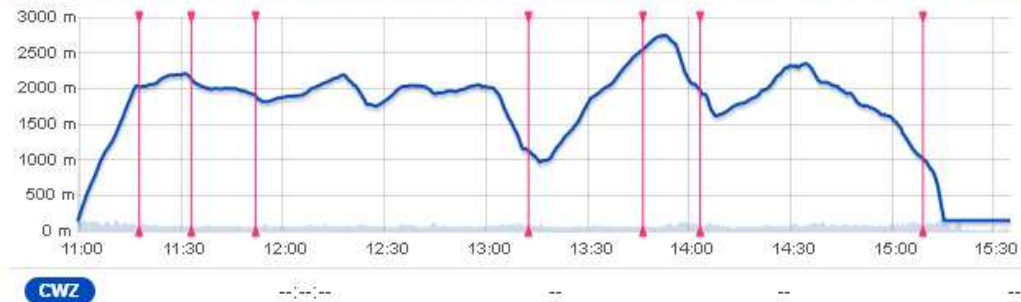
Datum	17.10.2012	Teilen
Start	Aschersleben um 10:59:17	
Landung	Aschersleben um 15:15:59	
Dauer	4:16:42 hours	
Flugzeug	Std. Libelle G-DCWZ – CWZ	
Punkte	153 pt – 150 km, ▲ 0 km	
Geschwindigkeit	39,00 km/h	
Pilot	Christof Maul	
Verein	Akaflieg Frankfurt	
Hochgeladen	2 months ago von Christof Maul	
Herunterladen	2aha32e1.igc	

[Große Karte](#)
[Click to pin](#)

[Erweiterte Statistiken](#)

Kommentare

Keine Kommentare bisher.



Was wir noch tun wollen !!!!

- Einige Piloten loggen schon jetzt bei ihren Wellenflügen meteorologische Daten mit !
- wir möchten bei den Wellenflügen erweiterte Flug-Dateien hochladen, die nach IGC-Standard auch Temperatur-, Wind- und Flugdaten enthalten (dazu wird eine IGC-Datei generiert die zumindest „OLC-tauglich ist“)

Stichwort: „*Raspberry Pi* „

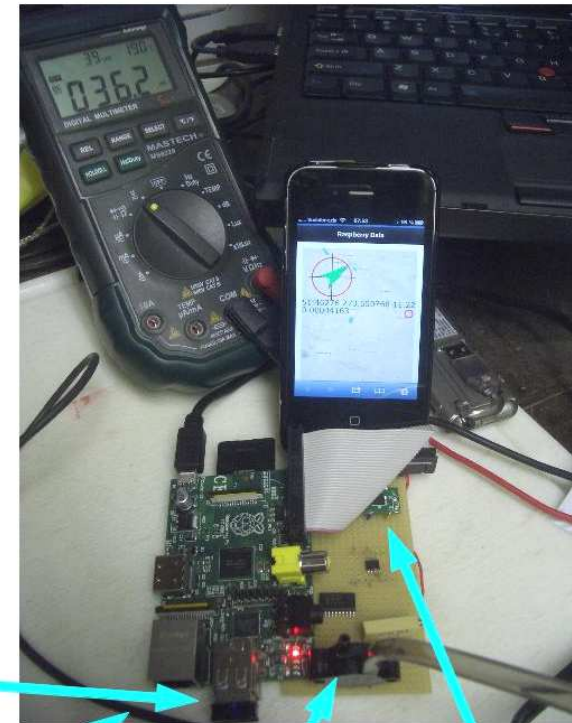
... ist ein kreditkartengroßer Einplatinen-Computer !

WLAN


Temperatur

Differens-
drucksensor

Kompass



IGC-Format

OA1 OA2 OA3 Etc	E	Position of other aircraft (if this is recorded by the system), data fields after the Codes being separated by colons. Format after the Three Letter Code is the identification of the aircraft concerned (if this is recorded by the system, otherwise insert NK for not known) followed by a colon, letter P for polar or C for Cartesian followed by the co-ordinates. Polar co-ordinates are with respect to the recorder. Format is numbers for horizontal distance in metres from the recorder followed by a colon, followed by 3 numbers of degrees clockwise from 000 for north, followed by a colon and vertical distance in metres from the recorder, a negative sign before the numbers meaning negative vertical distance. After the numbers for vertical distance, the letter G should be used for GNSS data and P for Pressure Altitude, both can be used if the data is available. Alternatively, Cartesian co-ordinates can be used for the 3D position of the Other Aircraft (for instance from ADS-B and similar position reporting systems). Format is lat/long followed by pressure and GPS altitudes (if these are recorded by the system) in the same order and format as for the B record (para 4.1), omitting the fix validity character. Where a type of altitude is not recorded, zeros should be substituted. (AL10)
OAT	J,K	Outside air temperature (Celsius). If negative, use negative sign before the numbers. 
ONT	E	On Task – attempting task
OOI	H	OO ID – OO equipment observation
PEV	E	Pilot EVent - Pilot initiated action such as pressing a button. A sequence of fast fixes follows (para 2.6.7.3). (AL8)
PFC	L	Post-Flight Claim. For Free Flights where waypoints are claimed post-flight. (AL5)
PHO	E	Photo taken (shutter-press)
PLT	H	Pilot-in-charge (aircraft commander), family name first then given name(s) as required (AL8)
PRS	H	Pressure Altitude Sensor, manufacturer, model, etc. (AL3)
RAI	I,B,J,K	RAIM - GPS Parameter, see Glossary
REX	I,B,J,K	Record extension - Manufacturer defined data defined in the I or J record as appropriate, normally in the form of a TLC (which, if a new variable is agreed, may be a new TLC allocated by GFAC at the time). Any use must be approved by GFAC, and published so that there will be no doubt on how it is being used. (AL4)
RFW	H	Firmware Revision Version of FR
RHW	H	Hardware Revision Version of FR
RPM	I,B	A group of three numbers from 000 to 999 associated with the generation of forward thrust. Examples include propellor or engine RPM or another MoP variable agreed with GFAC that varies in a similar way. Such variable must always be recorded and must not be able to be switched off by the pilot, for instance through a cockpit switch, circuit-breaker or fuse. The whole range of numbers up to 999 shall be used. For instance, if RPM is recorded and maximum RPM is 3000, this shall be recorded in the B record as 999 or close to it. The baseline minimum value must produce positive but low RPM numbers on the IGC file (such as 010 but not above 025) as a continuous check that the circuit is still live. GFAC will look particularly at the recording of lower powers that give forward thrust and ensure that they produce high enough numbers to clearly show any use of engine. (AL10)
SCM	H	Obsolete code, now use CM2. Was Second Crew Member's Name (AL8)
SEC	G	Security - Log security data
SIT	H	Site, Name, region, nation etc.
SIU	I,B	Satellites in use. A two-character field from the NMEA GGA or GNS sentences, as appropriate, or equivalent data agreed by GFAC. (AL4)
STA	E	Start event
TAS	I,B,J,K	Airspeed True, give units (kt, kph, etc.)
TDS	I,B,J,K	Decimal seconds of UTC time, for use with systems recording time to this accuracy. Time in seconds is recorded in the main body of the B record and decimal seconds are recorded as an extension to the B record , their position in each B record line being specified in the I record . Similarly with the K and J records . (AL8)

Entwicklung einer methodischen Plattform zur
Flugoptimierung bei Leewellenstreckenflügen im
Mittelgebirge

