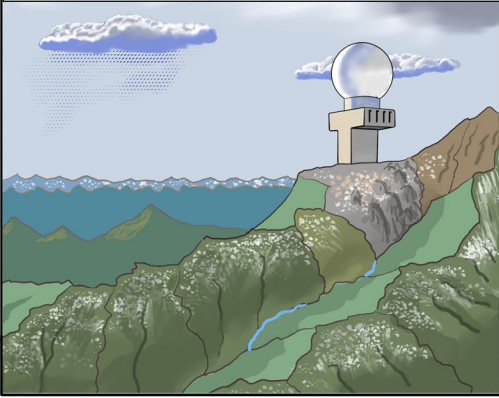




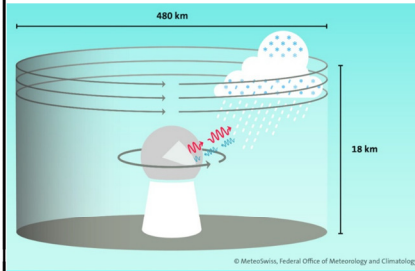
Sunny Swift

“Regenradar”

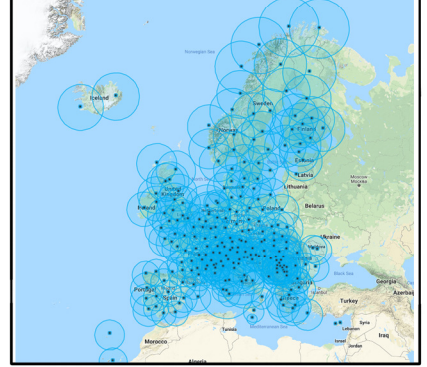
AUF EINER ANHÖHE STEHT EIN REGENRADAR UND SENDET RADARSTRAHLEN IN SEINE UMGEBUNG...



EINE ROTIERENDE ANTENNE INNERHALB DER KUPPEL EMPFÄNGT DIE SIGNALE, DIE VOM NIEDERSCHLAG (REGEN, HAGEL, SCHNEE) REFLEKTIERT WERDEN UND SENDET DIESE ZU EINEM RECHENZENTRUM.



DORT WERDEN DIE DATEN MIT ANDEREN EUROPÄISCHEN STATIONEN ZUSAMMENGEFÜHRT UND AUSGEWERTET. AUF DIESE WEISE KÖNNEN DIE WETTERDIENSTE EIN GESAMTBILD ZUR VERFÜGUNG STELLEN.



ZWEI PILOTEN, SUNNY SWIFT UND DER FLUGSCHÜLER FERRY, SITZEN IM FLUGVORBEREITUNGSRaum UND BEREITEN EINEN ÜBERLANDFLUG VOR. DABEI WOLLEN SIE INNERHALB FERRYS PERSÖNLICHER LIMITS WIE SICHT, WETTER UND WOLKENBASIS BLEIBEN. SIE SEHEN SICH DAZU NIEDERSCHLAGSKARTEN AN, WELCHE VOM BODENRADAR STAMMEN.

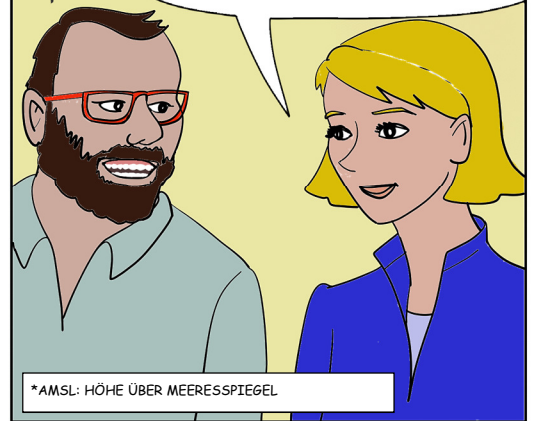
LAUT NIEDERSCHLAGSRADAR SIEHT DIE ROUTE GUT AUS!

WAS SAGT DIE ALLGEMEINE VORHERSAGE FÜR DIESE STRECKE?



NAJA, DIE VORHERSAGE ENTLANG DER ROUTE SPRICHT VON STELLENWEISE AUFGELOCKERTER BEWÖLKUNG IN 1 200 FT AMSL UND 3 KM SICHT IN NIESELREGEN.

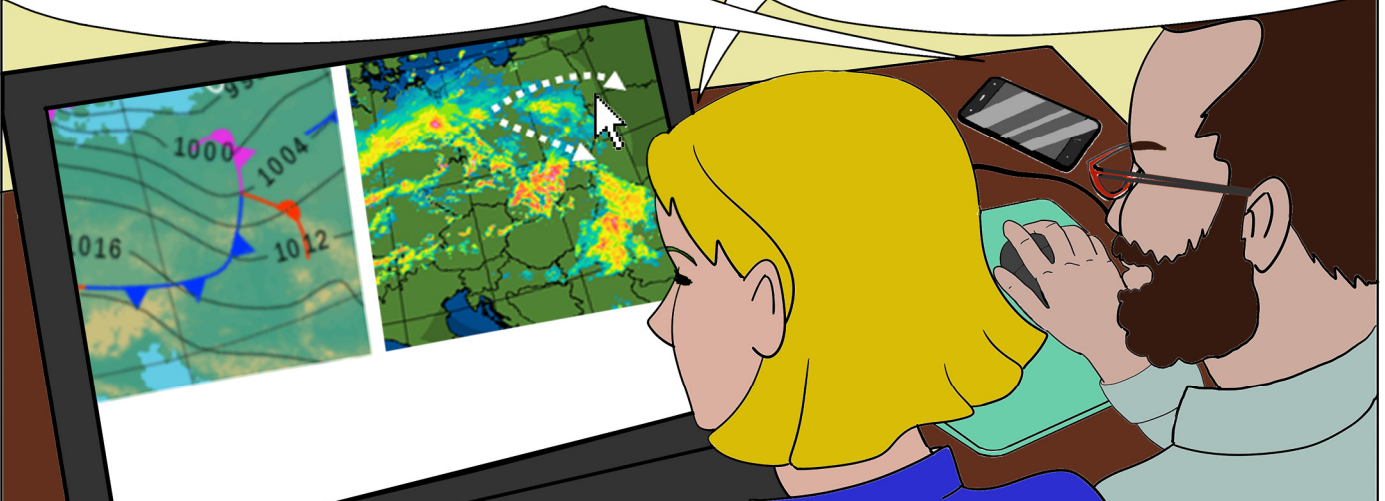
DENK' DARAN, DASS DAS NIEDERSCHLAGSRADAR KEINE WOLKEN UND OFT AUCH KEINEN NIESELREGEN ERFASST.



*AMSL: HÖHE ÜBER MEERESSPIEGEL

HMMM, OK. EIGENTLICH WOLLTE ICH IM SÜDWESTEN EINES HÖHENZUGS DURCH EINE SEHR SCHÖNE LANDSCHAFT FLIEGEN. ABER ICH KÖNNTE AUCH DEN HÖHENZUG ETWAS WEITER IM NORDEN UMFLEIEN. IM NORDEN IST DIE VORHERSAGE BESSER - WOLKEN IN 2 000 FT AMSL UND SICHT 10 KM UND MEHR.

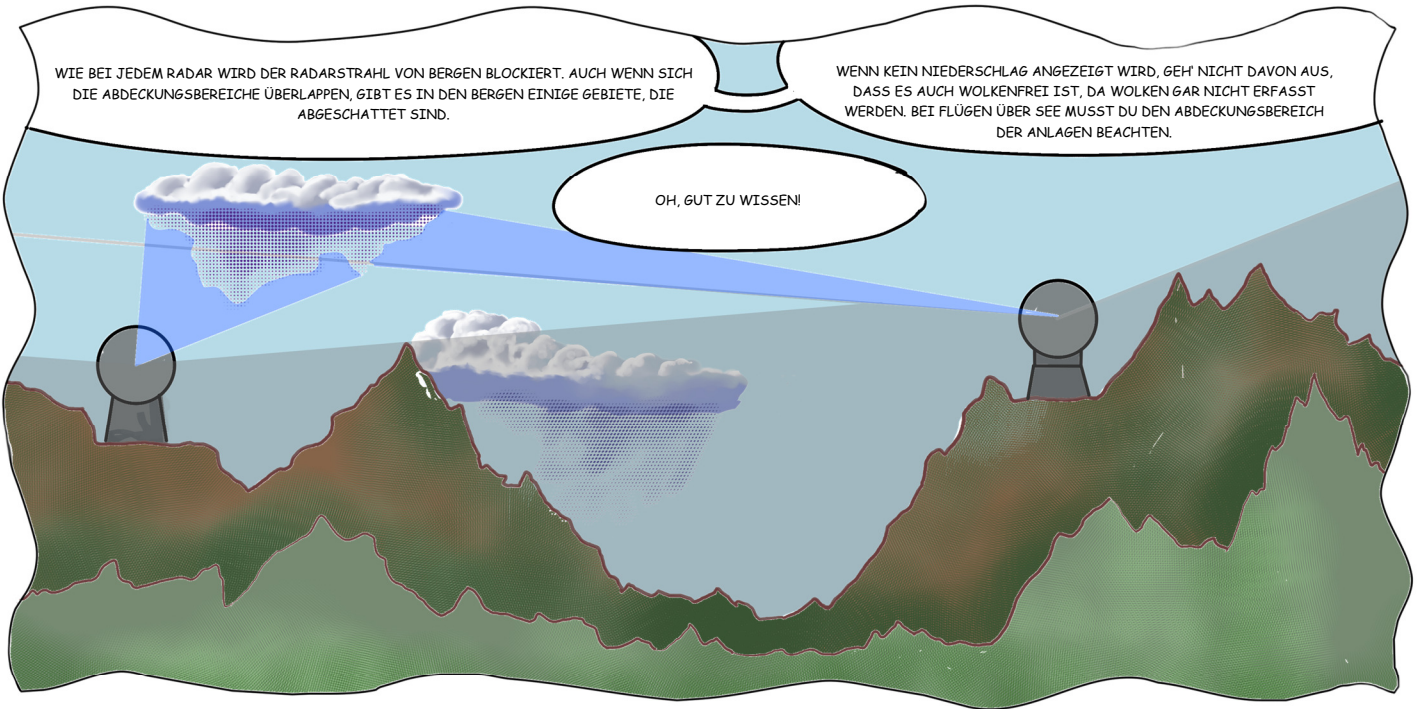
JA, DAS KLINGT BESSER. DAS NIEDERSCHLAGSRADAR IST GUT GEEIGNET, UM SICH EINEN ÜBERBLICK ZU VERSCHAFFEN, ABER MAN MUSS DABEI EINIGE DINGE BEACHTEN.



WIE BEI JEDEM RADAR WIRD DER RADARSTRAHL VON BERGEN BLOCKIERT. AUCH WENN SICH DIE ABDECKUNGSBEREICHE ÜBERLAPPEN, GIBT ES IN DEN BERGEN EINIGE GEBIETE, DIE ABGESCHATTET SIND.

WENN KEIN NIEDERSCHLAG ANGEZEIGT WIRD, GEHT NICHT DAVON AUS, DASS ES AUCH WOLKENFREI IST, DA WOLKEN GAR NICHT ERFASST WERDEN. BEI FLÜGEN ÜBER SEE MUSST DU DEN ABDECKUNGSBEREICH DER ANLAGEN BEACHTEN.

OH, GUT ZU WISSEN!

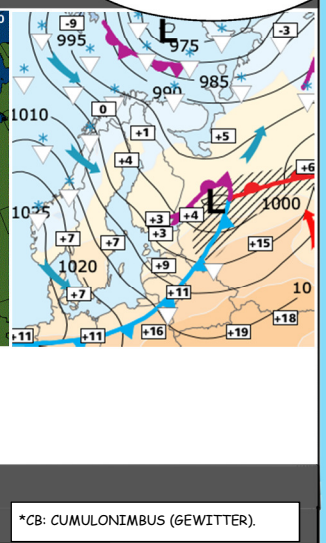
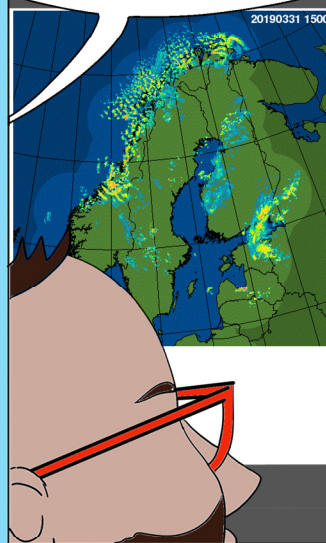
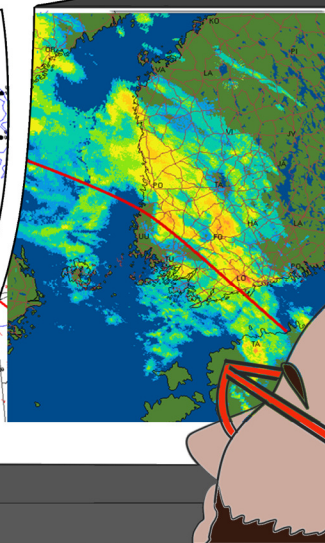
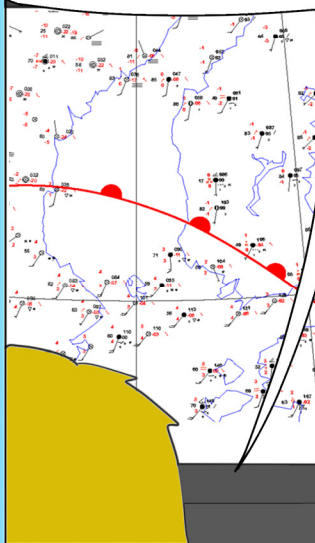


ES GIBT ALLERDINGS EINIGE MUSTER, DIE MAN IN DEN NIEDERSCHLAGSKARTEN ERKENNEN KANN.

REGENBÄNDER WEISEN OFT AUF FRONTEN ODER TRÖGE HIN.

REGENCLUSTER WEISEN OFT AUF SCHAUERTÄTIGKEIT HIN. STARKER REGENFALL TRITTS BEI CB* AUF.

DA SICH SCHAUER UND GEWITTER RASCH ENTWICKELN KÖNNEN, MUSST DU REGELMÄSSIG NACHSEHEN.

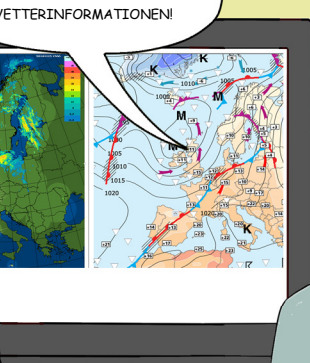
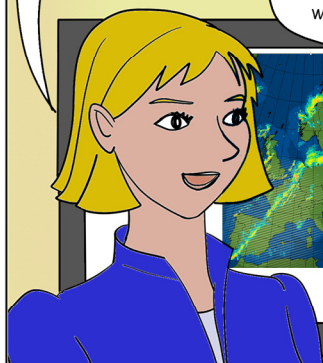


*CB: CUMULONIMBUS (GEWITTER).

ALSO: BENUTZE DAS NIEDERSCHLAGSRADAR, UM DIE WETTERKARTEN BESSER ZU VERSTEHEN.

OK, VERSTANDEN. DAS NIEDERSCHLAGSRADAR IST SEHR NÜTZLICH. MAN ACHTET AUF DIE MUSTER UND CHECKT SIE REGELMÄSSIG. MAN SOLLTE ABER NICHT VERGESSEN, DASS SIE GRENZEN HABEN.

... UND VERSTEHE SIE ALS ERGÄNZUNG ZU ANDEREN WETTERINFORMATIONEN!



Quellennachweis der verwendeten Wetterkarten: EUMETNET und FMI.

Mehr Informationen zum Thema Wetterkarten- und radar stehen auf der EASA Website:
www.easa.europa.eu/sunny-swift,
 im Downloadbereich dieser Ausgabe zur Verfügung.

Wir freuen uns auf Kommentare und Anregungen:
generalaviation@easa.europa.eu

Join the GA Community!