

Bild 8: Bereiche optimaler Streckung und Flächenbelastung für ein Segelflugzeug der Standardklasse.

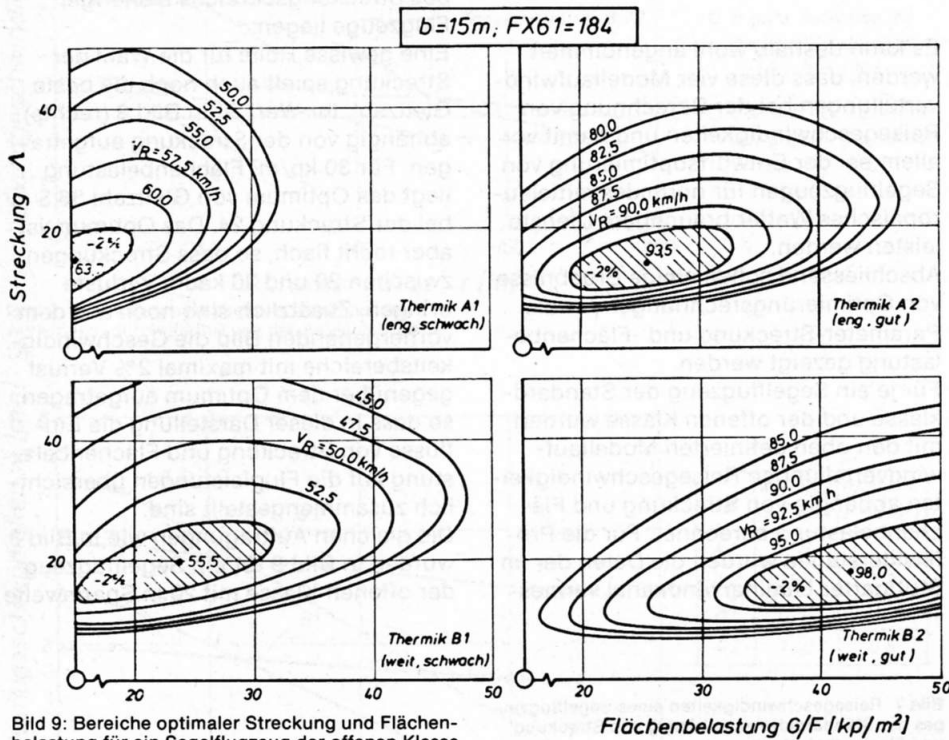


Bild 9: Bereiche optimaler Streckung und Flächenbelastung für ein Segelflugzeug der offenen Klasse.

und dem Profil FX67 K150/17 gewählt. Es fällt auf, dass der zulässige Streckungsbereich erheblich breiter als bei Standardsegelflugzeugen ist. Die Streckungs- und Flächenbelastungsoptima sind zu höheren Werten hin verschoben. Sowohl von der Gleitzahl als auch von der Reisegeschwindigkeit her ist es sinnvoll, Streckungen von ca. 25 zu wählen.

**Literatur**

- 1 Carmichael: What Price Performance, Soaring 18, Mai/Juni 1954.
- 2 D. A. Konovalov: On the Structure of Thermals, OSTIV Publication XI (1970)
- 3 W. Martin: Welche Form hat die Thermik? Deutscher Aerokurier 4/74.
- 4 D. Althaus: Stuttgarter Profilkatalog I. Institut für Aerodynamik und Gasdynamik der Universität Stuttgart.

**Erratum**

Energy Exchange Between a Sailplane and Moving Air Masses under Instationary Flight Conditions with Respect to Dolphin Flight and Dynamic Soaring by Wolfram Gorisch

published in Aero-Revue 11, 12/1976  
 Due to a very valuable note from Dr. Justyn Sandauer, member of the OSTIV, two formulas should be revised: Of course the acceleration force vector  $M\ddot{s}$  of the glider is not only dependent on the gravitational force  $M\vec{g}$ , and a centripetal force  $M\vec{f}$  but is also affected by the drag  $\vec{D}$ ; in consequence relation (8.3) runs as follows:

$$(8.3) \quad M\ddot{s} = -M\vec{g}_v + M\vec{f} + \vec{D}$$

When (8.3) is applied to (7), equation (9) appears as:

$$(9) \quad \dot{E} = M(\ddot{s} + \vec{g})\vec{w} + \vec{D}\vec{v}$$

It had been pointed out that the formerly appearing term  $\vec{D}\vec{w}$  could be neglected, as it is comparably small. This term does not in fact exist when one takes account of the above revised relations.

All other derivations and statements remain valid. W. Gorisch