

# ZUM FLACHLANDFLIEGEN IN DIE BERGE

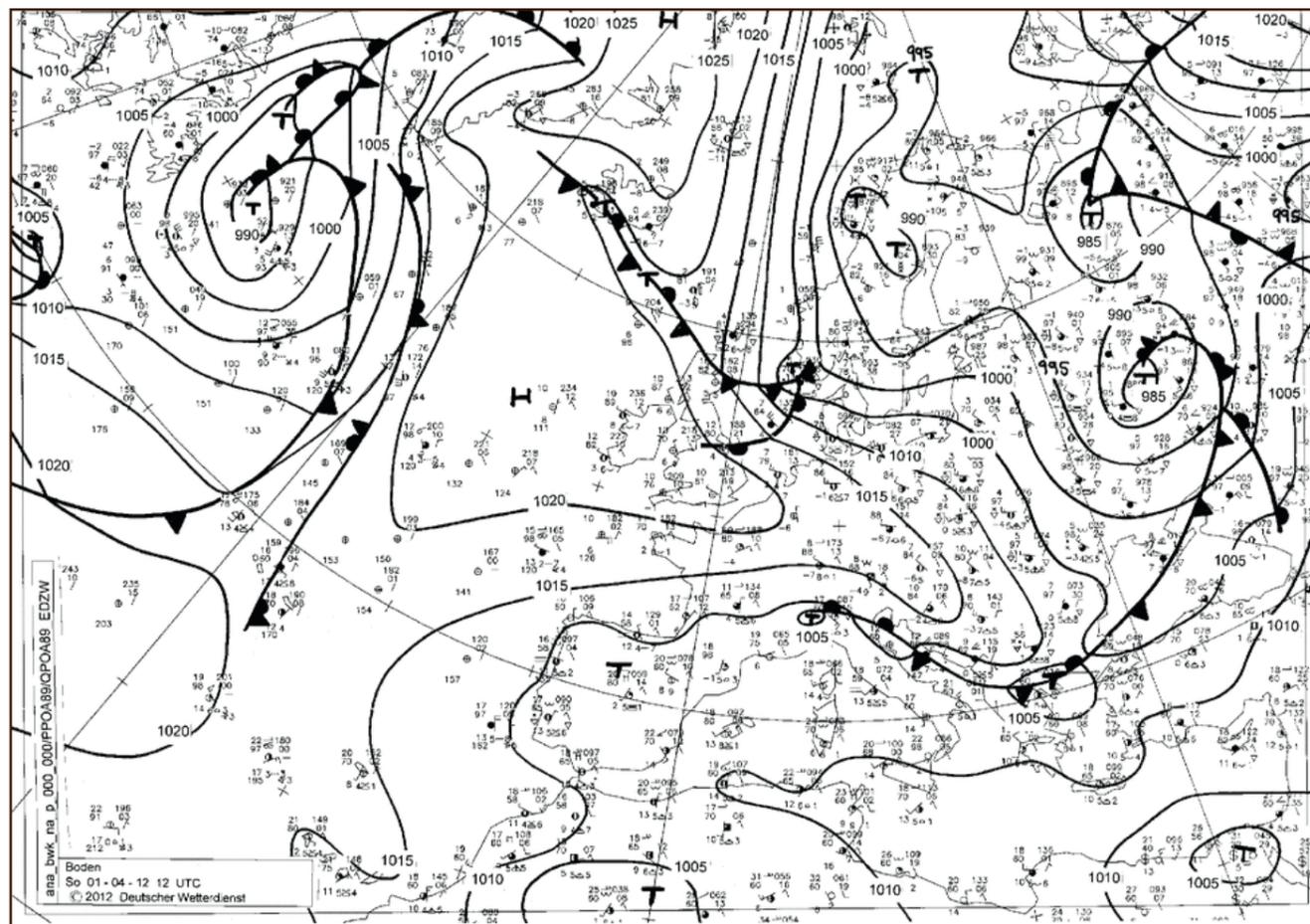
VON ROLAND HENZ

Unterwössen ist der in Deutschland am weitesten südöstlich gelegene Flugplatz in den Alpen und eigentlich bekannt als Ausbildungszentrum für den Alpensegelflug sowie als Ausgangsbasis für große Streckenflüge in die Berge. Dass man aber von dort aus große Strecken ins Flachland fliegen kann, ist eher exotisch.

**R**egelmäßig kommen aus allen Ecken der Welt Piloten nach Unterwössen, um die Schönheit der Berge zu genießen und sich entweder in die Grundlagen des Gebirgsflugs einweisen zu lassen oder die guten Bedingungen für Streckenflüge zu nutzen. Aber wie an allen Flugplätzen entlang der Nordalpen kommt es immer wieder zu Stauwetterlagen, die mit etwas Glück einen Platzrundenbetrieb erlauben, nicht jedoch Strecken in die Alpen. Dann ergeht es dem Urlauber ebenso wie dem heimischen Piloten, er ergibt sich dem scheinbar Unvermeidlichen und bleibt am Boden, oder aber nutzt solche Tage für Weiterbildung und Übungsflüge bei der Deutschen Alpensegelflugschule Unterwössen e.V. (DASSU). Besonders bitter aber ist es, wenn dann an solchen Tagen im Flachland schöne Strecken geflogen werden. Oft ist es so, dass kurz danach das gute Wetter mit Verzögerung auch in Unterwössen eintrifft – wieso sollte man dann nicht versuchen, auch solche Tage zu nutzen?

**Knackpunkt: der morgendliche Abflug**  
Betrachtet man den Standort Unterwössen, dann ist es nicht verwunderlich, dass dort sehr oft abziehende Fronten noch

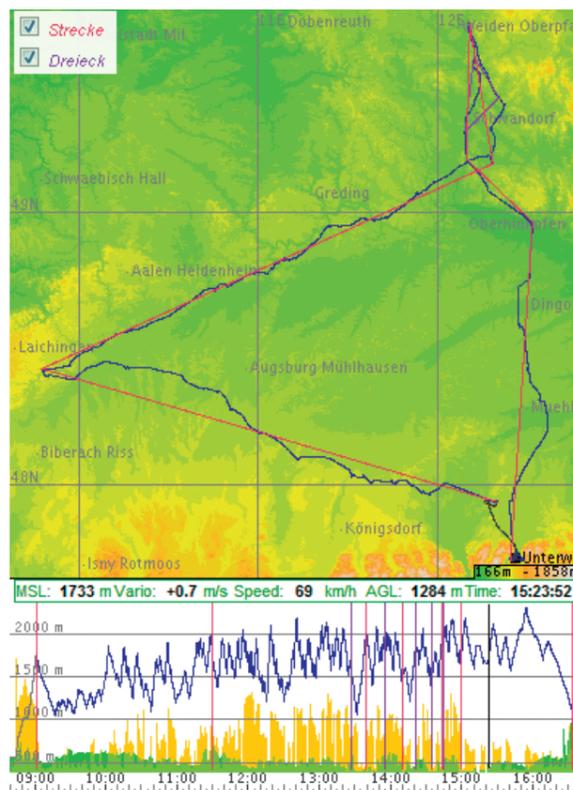
Abflug bei tiefer Basis am 1.04.2012



01.04.2012 – Die Kaltfront ist nach Süden abgezogen

länger zu Stauwirkungen führen. Solche Tage sind dann gekennzeichnet durch viel Feuchtigkeit, sehr spät oder gar nicht einsetzende Thermik und tiefe oder sogar unfliegbar Basishöhen. Folgt auf die Front aber zügiger Hochdruckeinfluss, dann trennen unter Umständen nur 20 oder 30 Kilometer die noch unter dem Einfluss der abziehenden Front stehende Luftmasse von einer thermisch sehr aktiven und schnell stabilisierenden Kaltluft im Norden und Westen. Man muss nur erst dorthin kommen...

Beispielhaft für einen solchen Tag ist der 01.04.2012. In der Nacht überquerte eine Kaltfront zügig Deutschland und Unterwössen lag auf der Rückseite der abgezogenen Front. Die Luftmasse wurde direkt aus polaren Breiten heran geführt, und so durfte ich am Morgen erst einmal Auto und Anhänger vom nächtlichen Schnee befreien! Hinter der Kaltfront war aber schon ein Hochdruckkeil aktiv und sorgte für rasche Wetterberuhigung, in den Bergen selbst jedoch war dieser Tag kein Streckentag.



Flugweg raus ins Flachland



Hammerwetter auf der Schwäbischen und der Fränkischen Alb, hier an der Donau

Knackpunkt an diesem und auch an anderen Tagen ist der morgendliche Abflug. Der Zeitpunkt wird bestimmt durch das stabilisierende Hoch und die entsprechende Auflockerung der Wolken und einen Basisanstieg, oft aber noch erschwert durch nur zögerlich auflockernde hohe Wolkenfelder. Von Unterwössen aus nutzen wir an derartigen Tagen verlagerte Abflugpunkte im Flachland und lassen uns aus dem Achantal heraus in diese Richtung schleppen. Die Schwierigkeit liegt allerdings darin zu erkennen, ob die Bedingungen wirklich schon ausreichend erfolgversprechend sind. Sehr nützlich für die Wahl des richtigen Startzeitpunktes sind deswegen die heute verbreitet verfügbaren Webcams.

**Kein leichter, aber ein lohnender Weg**

Die anfangs sehr geringe Arbeitshöhe erfordert etwas Nervenstärke, da im schlechtesten Fall der Flug sehr schnell enden kann. Mental hilft es jedenfalls

unwahrscheinlich, wenn man darauf vertraut, dass der Flug dem Hochdruckeinfluss und damit dem guten Wetter entgegen führt. Die erste Flugstunde ist bei solchen Bedingungen entscheidend, mehr noch als an anderen Tagen muss man sich die Thermik und den zugehörigen Flugrhythmus erfliegen. Die bisher von Unterwössen durchgeführten Flüge führten im Normalfall erst nach Westen und dann im Uhrzeigersinn um München herum. Mit dieser Routenwahl fliegt man zum einen dem Hoch entgegen, zum anderen kann mit etwas Glück der schwierige erste Schenkel rückenwindunterstützt erfolgen, da oft noch leichter Ostwind entlang der Alpen herrscht. Vorausschauendes Fliegen ist hinsichtlich der Routenführung erforderlich, da die Lufträume von München, Oberpfaffenhofen, Landsberg und Lechfeld sowie Memmingen beachtet werden müssen und andererseits natürliche Barrieren wie der Starnberger See und der

Ammersee und einigen größeren Waldgebieten im Weg liegen. Je nach Basisshöhe kann es hier noch spannend werden. Die Erfahrung zeigt aber, dass der schwierige erste Teil des Flugs mit niedriger Basis und schwierigem Wetter bei leichtem Rückenwind meist gar nicht so langsam ausfällt wie es sich anfühlt, da oft die einzige sinnvolle Lösung der Probleme im konsequenten Vorflug besteht. Hat man diese Hürden aber alle gemeistert, dann folgt der Lohn der Mühen! Wenn alles passt, findet man sich nun im besten Rennwetter wieder: Die Aufgabenstellung ist nun nicht oben bleiben, sondern schnell werden. Der weitere Flugweg wird bestimmt von Tageszeit und der zu erwartenden Durchschnittsgeschwindigkeit sowie den Ambitionen des Piloten.

**Von schlecht nach gut nach schlecht**

Allerdings beinhalten derartige Wetterlagen noch mehrere mögliche Gemeinheiten, die man beachten sollte: Abhängig



13.05.12: Ein Tausender-Tag, auch wenn es hier gar nicht danach aussieht! Langes Gleiten unter starker Abschirmung zum ersten Steigen des Tages

Nach 700 Kilometern zurück ins heimische Wetter in Unterwössen

davon, wie schnell sich der Hochdruckeinfluss durchsetzt, wird es im Tagesverlauf gemäss der normalen Zirkulation der Luft aus dem Voralpenland in die Alpen und dem damit verbundenen Absaugeffekt im Alpenvorland kommen („Alpines Pumpen“). Dies führt dazu, dass ausgerechnet der letzte Teil des Fluges noch einmal sehr schwierig werden kann, weil die tageszeitlich ohnehin schon absterbende Thermik in einem Band von 30 bis 50 Kilometern vor den Bergen durch diesen Absaugeffekt noch einmal „getoppt“ wird!

Zieht hingegen die Front nur zögerlich oder auch gar nicht weiter ab, dann begrüßt den heimkehrenden Piloten auf dem letzten Teil des Fluges wieder die gleiche feuchte und ungeliebte Luftmasse wie am Morgen. Ein Beispiel ist der Flug vom 13.05.2012: Auf dem Abflug nach Westen mussten zunächst fast 30 Kilometer unter hoher Abschirmung durch feuchte Restbewölkung bis zu den ersten nutzbaren Quellen im Gleitflug zurückgelegt werden. Auf der Schwäbischen Alb herrschte dann bestes Streckenwetter. Zurück in Unterwössen traf ich dann immer noch das gleiche Wetter vom Morgen an, außer Platzrunden war kein Flugbetrieb möglich.

**Ein Flachlandpokal**

Dieser Tag war in Deutschland immerhin für 20 Flüge von mehr als 1000 Kilometer

gut und die knapp 700 Kilometer des erwähnten Fluges zeigen, dass auch an solchen Tagen, die für Flüge ins Gebirge nicht taugen, interessante Strecken machbar sind!

Inzwischen sind von Unterwössen schon einige Flüge ins Flachland erfolgt, und es zeigt sich immer mehr, dass noch ungenutztes Streckenpotential vorhanden ist.

Auch an „normalen“ Tagen kann das Flachland übrigens eine Alternative sein, das Alpenflugzentrum Unterwössen vergibt inzwischen sogar einen Flachlandpokal für den weitesten Flug des Jahres von Unterwössen ins Flachland. Die Gründung einer eigenen „Sektion Flachland“ sind allerdings wirklich nur Gerüchte!

