

Fliegen in den Alpen

Entlang von schroffen Felsmassiven zu gleiten, über bizarre Eis- und Gletscher-Formationen zu fliegen, gemeinsam mit Adlern über glasklaren Bergseen zu kreisen, das ist der Alpensegelflug in seiner schönsten Form. Text und Fotos Mathias Schunk



Die Majestät der Berge zu erleben, davon träumt jeder Segelflieger. Daher schrieb auch bereits Hanna Reitsch, dass ein Flug über die Alpen zum Schönsten gehört, was Menschen erleben können. Ein Segelflug in den Alpen ist aber doch etwas anderes als ein Flug im Flachland, daher gehört eine gute Vorbereitung dazu.

Wo kann ich landen? Prinzipiell kann man sagen, dass das Alpengebiet gut landbar ist, entlang der breiten Ost-West-Täler gibt es jede Menge Landefelder, die schon fast Flachland ähnliche Landemöglichkeiten bieten. Es gibt Gegenden im nicht alpinen Bereich, die großflächig weitaus schlechter landbar sind, ich denke hier nicht nur an Wüstengegenden wie in Afrika oder Amerika, sondern z.B. auch an den Pfälzer Wald. In den kleineren Seitentälern der Alpen gibt es immer wieder Landemöglichkeiten, hier allerdings beginnt die notwendige Vorbereitung des Alpenfliegers, egal ob Neuling oder alter Hase.

Es gibt für den Ostalpenbereich einen sehr ausführlichen Außenlandekatalog, den so genannten SIP Katalog, wobei SIP für Soaring Information Publication, in Anlehnung an die AIP steht. Erhältlich ist dieser über www.streckenflug.at, er enthält praktisch alle bekannten Landefelder des österreichischen und des deutschen Alpengebietes, sowie der Ostschweiz. Enthalten sind auch sämtliche Felder des italienischen CVAO Außenlandekatalogs. Für die Schweiz gibt es von der Segelfluggruppe Lägern in Schänis einen ebenfalls sehr ausführlichen Katalog, der sich im östlichen Bereich mit dem SIP Katalog überschneidet. Erhältlich ist dieser Katalog unter www.schaenissoaring.ch. Außerdem gibt es für das Fluggebiet in Südfrankreich einen Katalog, der alle Landefelder der französischen Alpen beinhaltet. Diesen Katalog kann man auf allen Flugplätzen in Südfrankreich erwerben. Ein prinzipieller Unterschied zu den Landefeldern im Flachland besteht allerdings darin, dass die meisten Landemöglichkeiten in den Alpen Wiesen sind und nicht Acker.

Nachdem man alle Landefelder, samt ihrer Kategorie, ob gut oder beschränkt tauglich, oder gar nur reines Notlandefeld, in die Karte übertragen hat, hat man bereits einen guten Gesamtüberblick, wo es unlandbare Gebiete gibt. Hierbei darf man jedoch einen Punkt nicht außer Acht lassen und sollte man im Flug mental immer im Hinterkopf haben: Die Flughöhen im Gebirge sind zwar oft nur wenige Meter über dem Grat oder auch darunter, allerdings hat man immer noch jede Menge Höhe, oft mehrere 1000 Höhenmeter zum Talgrund, so dass ein Abgleiten zum nächsten Landefeld immer möglich sein sollte,



Nachdem man alle Landefelder, samt ihrer Kategorie, ob gut oder beschränkt tauglich, oder gar nur reines Notlandefeld, in die Karte übertragen hat, hat man bereits einen guten Gesamtüberblick, wo es unlandbare Gebiete gibt.

da die relativ kleinen Mengen im Hecktank sollte man Frostschutzmittel beimischen. Aufgrund der großen Flughöhen ist die Mitnahme von Sauerstoff ratsam. Auch wenn die gesetzliche Vorgabe erst bei Flügen über 4000 m bzw. mehr als 30 Minuten über 3600 m Sauerstoff vorschreibt, ist Sauerstoff auch in niedrigeren Höhen durchaus sinnvoll. Die Konzentrationsfähigkeit über mehrere Flugstunden bei Flughöhen über 3000 m nimmt drastisch ab, die Tagesform spielt eine große Rolle, so habe ich selbst Tage erlebt, bei denen ich mein EDS bereits ab 3000 m genutzt habe und das, obwohl mein Körper sicher mehr an die großen Flughöhen gewöhnt ist, als der eines Alpen-Neulings.

Gesetzlich vorgeschrieben ist bei Flügen in Österreich das Mitführen eines ELT (emergency locator transmitter). Da bei einem evtl. Unfall, oder nach einem Fallschirmsprung in unwegsamem Gelände, die Zeit bis zum Eintreffen der Rettungsmannschaften deutlich länger als bei einem gleichartigen Fall im Flachland sein wird, empfiehlt es sich, am Fallschirm ein Notpack zu befestigen. Dessen Inhalt sollte zumindest eine Leuchtrakete und eine Trillerpfeife sein, damit man auf sich aufmerksam machen kann, sowie eine Alu-Ret-

tungsfolie, um auch eine kalte Nacht zu überstehen. Darüber hinaus sollte man noch Verbandmaterial, eine Taschenlampe, ein Taschenmesser, sowie Zündhölzer oder Feuerzeug dazu packen. In unserem Verein sind alle Fallschirme mit so einem Päckchen versehen. In jedem Fall sollte auch das Mobiltelefon direkt am Körper getragen werden, damit man es auch nach einem Fallschirmsprung zur Verfügung hat. Für das Auffinden nach einem evtl. Unfall im unwegsamen Gelände kann es auch hilfreich sein, das Mobiltelefon während des Fluges eingeschaltet zu lassen. Der Netzbetreiber kann nachvollziehen, wann das Handy bei welchem Sender eingeloggt war, so dass der Flugweg nachvollzogen werden kann und eine Ortsbestimmung möglich ist. Man sollte dabei das Handy natürlich auf stumm schalten, damit man nicht, wenn man gerade eng am Hang fliegt, von evtl. Anrufen abgelenkt wird. Wichtig: der Stromverbrauch des Handys ist durch das ständige Suchen nach Sendern extrem hoch, der Akku muss also voll aufgeladen sein. Für Handys mit geringer Betriebszeit ist allerdings zu überlegen, ob man es während des Fluges ausschaltet, damit man im Fall der Fälle noch genügend Strom hat, um zu telefonieren.

Die Entscheidung zur Außenlandung sollte deutlich früher als im Flachland fallen, um sich auf die Besonderheiten wie Talwindssysteme oder Hangneigung des Feldes (bei allen katalogisierten Feldern ist diese, wenn nötig explizit erwähnt und sollte auch mit in die Karte übertragen werden) rechtzeitig einstellen zu können.

Welche Ausrüstung ist notwendig? Für das Alpenfliegen ist eine etwas andere Ausrüstung notwendig als für das Flachlandfliegen. Das beginnt bereits bei der Kleidung, denn auch im Hochsommer bei Temperaturen über 30° am Boden kommt man aufgrund der großen Flughöhen schnell in den Bereich, wo die Temperaturen nur noch um den Gefrierpunkt liegen. Daher sind warme Schuhe und warme Kleidung auch im Hochsommer ein absolutes Muss. Um nicht nach dem Start bereits vollkommen durchgeschwitzt den ganzen Tag im Nassen sitzen zu müssen, empfiehlt sich Funktionswäsche aus dem Sportbereich.

Bei Flügen, speziell im Frühjahr, mit Temperaturen teilweise unter dem Gefrierpunkt, muss man sich auch Gedanken über das Gefrieren des mitgeführten Wasserballasts machen. Gera-