

HILFE ABSCHATTUNG

Auch Wolkenschatten haben ihren Reiz

Abschattungen haben ihren festen Platz in der Thermiksuche

TEXT VOLKER SCHWANIZ

Für Thermikflieger hat das Wort Abschattung nur wenig Erfreuliches an sich. Zumindest, wenn sie so groß sind, dass im Gleitwinkelbereich kein größerer Sonnenfleck mehr zu erreichen ist. Trotzdem haben auch Abschattungen ihren festen Platz bei der Thermiksuche. Zum Einen, weil sie oft Ablösekanten sind und zum Anderen, weil sie ortsfesten Abrisskanten glatt „den Saft“ abgraben können.

Was passiert im Schatten?

Gerät ein über längere Zeit sonnenbeschienener Bereich unter eine Abschattung, beginnt er sofort seine bisher gewonnene Wärme wieder abstrahlen. Das bedeutet, er beginnt unverzüglich spürbar auszukühlen! Damit ist der abgeschattete Bereich plötzlich deutlich kühler als die Umgebung und stellt durch die Temperaturgrenze in den Übergangsbereichen eine stark wirksame Abrisskante für Thermik dar. Als Pilot muss man umgehend auf das neue

Thermikprofil des Geländes reagieren und ggf. spontan die Thermiksuche und Routenwahl unter Einbeziehung der hinzugekommenen Abrisskanten neu ausrichten.

Schatten ist nicht gleich Schatten

Mit Wolkenschatten sind hier nur die durch Quellwolken entstandenen Abschattungen am Boden gemeint. Abschattungen durch mittelhohe „Schärfenwolken“ projizieren auf den Boden nur eine diffuse Schattengrenze, die keine definierte Abrisskante bildet. Die hohen Cirren hingegen bilden eine kaum wahrnehmbare Schattengrenze am Boden, so dass sie die Sonneneinstrahlung nur deutlich dämpfen und das Licht streuen.

Die Abrisskante finden

Besonders bei größeren Abschattungen und wenn der Pilot schon in der unteren Hälfte seiner mögli-

chen Arbeitshöhe fliegt, stellt sich die Frage, an welcher Seite des Wolkenschattens die Thermik ablöst – also wo man den Einstieg suchen muss. Dabei erfordern Mittelgebirge/Flachland und Alpen unterschiedliche Suchmuster:

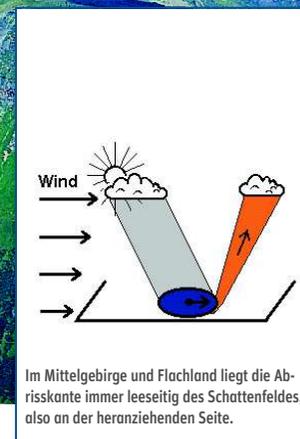
Mittelgebirge/Flachland

Im Mittelgebirge/Flachland wird die Thermik fast immer auf der Leeseite des Schattens (also die Bereiche, die der Schatten gerade neu überdeckt) abreißen. Grund hierfür ist, dass hier der Höhenwind so gut wie immer deutlich stärker weht als der Bodenwind und sich der Wolkenschatten mit der Geschwindigkeit der Wolke (Höhenwind) bewegt. Damit eilt der Wolkenschatten dem Bodenwind voraus und löst damit beim Eintreffen der Abschattung die Thermik vom Boden ab. Erfahrungsgemäß klappt der Thermikeinstieg im Mittelgebirge/Flachland ab ca. 400 m über Grund recht zuverlässig. Ist

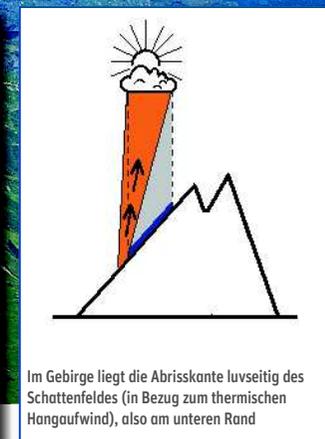
man tiefer, braucht man schon etwas Glück, um die dann noch enge und oft noch ungeordnete Thermik sauber zentrieren zu können. Daher sollten Wolkenschatten nur mit deutlicher Höhenreserve angefliegen werden, da hier ein tiefer Einstieg oft unsicher ist.

Alpen

Es ist kein Geheimnis, dass in den Alpen die Thermikfliegerei deutlich einfacher ist als im Mittelgebirge/Flachland. Die Thermikquellen und Abrisskanten sind an Schönwettertagen durch das markante Gelände und die thermisch angetriebenen Windsysteme (Talwinde, sowie hangnaher thermischer Aufwind) sehr zuverlässig. Dies sind alles Faktoren, die sich in den jeweiligen Jahreszeiten meist annähernd immer gleich einstellen. Damit ist der Rahmen, der die Ablösestellen der Thermik bestimmt, gut planbar und man kann sich schnell einen verlässlichen Erfahrungsschatz aufbauen.



Im Mittelgebirge und Flachland liegt die Abrisskante immer leeseitig des Schattenfeldes, also an der heranziehenden Seite.



Im Gebirge liegt die Abrisskante luvseitig des Schattenfeldes (in Bezug zum thermischen Hangaufwind), also am unteren Rand

stieg auch mit geringer Höhenreserve meist recht zuverlässig.

Starten, nicht warten

Das hat den unschönen Effekt dass, falls der Startplatz von einer größeren Abschattung überdeckt wird, der Startwind zum Erliegen kommt und sehr oft sogar Rückenwind einsetzt und die noch am Startplatz stehenden Flieger können (ggf. über längere Zeit) ihren draußen problemlos aufdrehenden Kollegen nur neidisch zuschauen.

Besonders anfällig dafür sind Flugtage, die dicht auf eine Schlechtwetterphase mit deutlichem Niederschlag folgen. Die hohe Restfeuchte im Gelände kondensiert dann in sich ausbreitenden Quellwolken an der Inversion und kann nicht in die Höhe abtransportiert werden. An solchen Tagen heißt es starten sobald es trägt: Starten – nicht warten! ☑