

Flugvorbereitung

Zur Flugvorbereitung gehören die Wettervorhersage und die Analyse der Besonderheiten des Fluggebietes.

Überblick

Der erste Schritt besteht darin, sich einen Überblick über die relevanten Wetterphänomene für den geplanten Flug zu verschaffen (Zeit, Ort und Höhe).

Hierbei empfiehlt es sich, die [Textprognose von SRF Meteo](#) oder [MeteoSchweiz](#) (App MeteoSwiss) zu konsultieren. Diese Prognosen richten sich zwar an die allgemeine Bevölkerung, enthalten jedoch oft wichtige Hinweise auf Gewitter, Wind oder Föhn, die auch für die fliegerische Tätigkeit von Bedeutung sind. Entscheidend ist dabei, nur die Wetterphänomene zu identifizieren, die für den spezifischen Flug relevant sind. Beispielsweise ist die Wetterprognose für die Alpen irrelevant, wenn der Flug im Jura stattfindet.

Zusätzlich zur Textprognose kann die Analyse der [Isobaren-Karte](#) einen schnellen Überblick über die allgemeine Wetterlage bieten, wie etwa eine Westwind-Lage, flache Druckverteilung oder Bise. Auf der Isobaren-Karte lassen sich auch bestimmte Gefahren gut erkennen, wie Föhn, Gewitterwolken (Kaltfronten und Konvergenzen) sowie starker Wind (erkennbar an kurzen Distanzen zwischen den Isobaren). [Merkblätter](#): 4a bis 4h.

Sicherheit

Für die Wettererscheinungen, die sich für den geplanten Flug als relevant erwiesen haben, ist nun im Detail zu prüfen, ob sie den Flug gefährden oder ermöglichen.

Niederschlag

Bei Regen sollte man nicht fliegen. Besonders gefährlich sind Überentwicklungen (Gewitterwolken), nicht nur wegen des Regens, sondern auch wegen unkontrollierbarer Auf- und Abwinde, starker Turbulenzen und Windböen in und in einem weiten Umkreis um die Gewitterwolke. [Merkblatt](#): 13.

Besonders nützlich für die Niederschlagsprognose ist das ICON-Modell, das die [Niederschlagswahrscheinlichkeit](#) in einem Zeitfenster von 6 Stunden, die [Niederschlagsmenge](#) in einem Zeitfenster von 3 Stunden sowie bei Bedarf eine 5-minütige Niederschlagsprognose ([Regenradar](#)) bietet. [Merkblatt](#): 9.

Wind

Bei der Windprognose geht es darum sicherzustellen, dass der Wind für den geplanten Flug hinsichtlich Orts, Höhe und Zeit weder zu stark noch aus der falschen Richtung weht. Ebenso sollte der Wind nicht zu schwach sein, wenn man entlang einer Krete soaren möchte.

Es ist empfehlenswert, sich zunächst einen Überblick über die grossräumige Windsituation in der relevanten Flughöhe zu verschaffen. Dies lässt sich zum Beispiel mit der [Prognose des ICON-Modells](#) erreichen: [1'500 m](#), [2'000 m](#), [3'000 m](#) über Meer.

Von der globalen Perspektive bewegt man sich dann zur lokalen: Hierbei sind die [Previtemps](#) und gegebenenfalls [Meteoblue](#) nützliche Prognosen, um die Windrichtung und -stärke für verschiedene Höhen und Zeiten in einem spezifischen Gebiet zu analysieren. [Merkblatt](#): 12.

Föhn

Wenn du in den Voralpen und in den Alpentälern fliegst, solltest du unbedingt die Föhnprognose konsultieren, insbesondere wenn mindestens eine Isobare entlang der Alpen verläuft. Dies gilt auch, wenn in der Textprognose der Meteorologen keine Erwähnung von Föhn ist. [Merkblatt: 08a](#).

Hierfür eignet sich besonders die Prognose des ICON-Modells, sowohl die [Prognose der Druckdifferenz](#) zwischen Kloten und Lugano als auch die [Windprognose 800 m AGL](#).

Sonne, Wolken, Nebel, Hochnebel

Die Wolken sind Segen und Fluch zugleich. Quellwolken, die 25% bis 50% des Himmels bedecken, helfen dabei, Aufwindzonen zu erkennen und sind daher willkommen. Ihre Untergrenze definiert oft die maximale Höhe, die du erreichen kannst. Eine zu grosse Anzahl dieser Wolken oder eine verbreitete, dichte tiefe Wolkendecke kann jedoch die Thermik zum Erlöschen bringen. Wolken sind besonders problematisch, wenn sie unter dem Startplatz liegen und somit den Abflug verhindern. [Merkblatt: 10](#).

Oft reicht die [Sonnenscheindauer-Prognose](#) von 6 Stunden des ICON-Modells aus, um festzustellen, ob das Fluggebiet überwiegend von der Sonne beschienen ist oder ob mit vielen Wolken zu rechnen ist. Falls die Prognose auf viele Wolken hinweist, sollte man sicherstellen, dass sich diese über dem Startplatz befinden. Die [Textprognosen der Meteorologen](#) sowie der [Segelflugwetterbericht](#) und die [Flugwetterprognose](#) liefern dazu relevante Höhenangaben.

Anschliessend kannst du mit [Meteoblue](#) die Wolkenprognose für eine bestimmte Region analysieren.

Aufwind

Möchtest du länger in der Luft bleiben, brauchst du Thermiken oder dynamische Aufwinde (Soaring). Meine Empfehlung ist, dich mit [Previtemps](#) vertraut zu machen ([Merkblatt: 11f, Seite 4](#)). Ob gute oder schlechte Thermiken zu erwarten sind, kannst du auch aus [Meteoblue](#) herauslesen ([Merkblatt: 11f, Seite 1](#)).

Andere Prognosen wie z.B. [XC Therm](#) sind eher für erfahrene Piloten gedacht, die in der Lage sind, Thermiken optimal zu nutzen und Ambitionen für Streckenflüge haben.

Planung

Ein sicherer Flug ist möglich. Nun geht es darum zu verstehen, was erlaubt und was sinnvoll ist.

Auf jeden Fall solltest du [DABS](#) konsultieren, um sicherzustellen, dass für deine Region keine Flugbeschränkungen vorliegen ([Merkblatt: 21](#)).

Besonders in einem neuen Fluggebiet ist es wichtig, die Luftraumstruktur ([Segelflugkarte](#)) zu kennen und zu wissen, wo sich die nächsten Flug- und Helifelder befinden, damit du die vorgeschriebenen Abstände von 5 km bzw. 2.5 km einhalten kannst (siehe [SHV Luftraum](#)) ([Merkblätter: 20a bis 20e, 22a](#)).

Sehr empfehlenswert ist auch die Website [burnair.cloud](#), auf der du u.a. nützliche Informationen über Start- und Landeplätze sowie besondere lokale Abmachungen findest ([Merkblatt: 22b](#)). Alle Infotafel findest du auch auf [shv-fsvl.ch](#).