

DHV-Wetter neu im Web



Der Wetterbericht des DHV wird umfangreicher und neu gestaltet. Der Verband bietet Mitgliedern und allen Piloten auf seiner Website einen Ausblick auf das Flugwetter. Je nachdem, welche seriöse Voraussage bedingt durch die Wetterlage möglich ist, beschreibt der DHV-Wetterexperte Volker Schwanitz über einen Zeitraum von 3 bis zu 8 Tagen in kurzen Textpassagen, mit welchem Flugwetter Gleitschirm- und Drachenpiloten rechnen können. Der Text ist auf einer Seite untergebracht und nicht auf mehrere Unterseiten verteilt, somit muss sich auch bei schlechtem Mobilfunknetz nur eine Seite aufbauen.

Text Richard Brandl

Zweimal am Tag aktualisiert Volker seine Berichte, einmal in der Früh und einmal am Abend, abhängig von den ihm zur Verfügung stehenden aktuellen Daten. Die Aufteilung erfolgt in drei Hauptregionen - Deutschland, Nord- und Südalpen. Nordalpen: Alles nördlich des Hauptkamms mit der Unterscheidung Alpenrand und inneralpin, in der Kernzone Vorarlberg bis Salzburg (incl. der Westbereiche: CH bis Zürich und der Ostbereiche: Östl. Salzburg bis Dachstein). Südalpen: Alles südlich des Hauptkamms mit Unterscheidung Alpenrand und inneralpin, in der Kernzone Gardasee bis SLO (incl. der Westbereiche: bis Laveno). Regionale Abweichungen werden in den Texten hervorgehoben. Um für einen schnellen Überblick zu sorgen, sind Tage oder einzelne Textteile farblich unterlegt. Grün steht für nutzbares Thermikwetter, grau für gestörtes Wetter und weiß ist ohne eindeutige Zuordnung, also der Tag nicht exakt vorhersagbar und örtlich mehr oder weniger nutzbar. Natürlich gibt es immer den Wunsch nach regional noch detaillierteren Wettervorhersagen. Dies wäre ohne immensen Arbeitsaufwand jedoch nicht zuverlässig zu leisten. Wie schwierig das ist, sieht man bei professionellen Diensten wie dem Deutschen Wetterdienst oder Austrocontrol. Hier arbeiten Teams rund um die Uhr, trotzdem werden die Vorhersagen immer unzuverlässiger, je genauer die Angaben sein sollen. Schon eine Prognose des Streckenflugpotentials ist von vielen Parametern abhängig. Auch an überregionalen Tagen werden von guten oder

sehr guten Piloten in einigen Gebieten enorme Strecken geflogen. Hier sind die Piloten gefordert, abhängig von ihrem Flugstil, ihrem Ziel und ihrem Gebiet das persönliche Streckenpotential eines Tages einzuschätzen.

Auch eine immer wieder gewünschte Vorhersage der Turbulenzgefahr mit Stärkeeinstufung ist nicht wirklich zuverlässig zu leisten. Hier würde eine falsche Sicherheit vermittelt werden, die mehr Gefahr bringt als Piloten schützt. „Der DHV hat doch gesagt, dass es heute fast nicht besonders turbulent ist, warum haut es mir jetzt meinen Schirm um die Ohren?“ Turbulenz hängt wetter- und geländebestimmt von vielen verschiedenen Faktoren ab, hier eine allgemein gültige Vorhersage treffen zu wollen, das wäre nicht nur unseriös, sondern schnell sogar fahrlässig. Volker schreibt außerdem im Forum ganz richtig, wenn man sich regelmäßig die Kommentare zu den im DHV-XC veröffentlichten Flügen anschaut, wird man erstaunt sein, wie örtlich, wie zeitweilig und auch wie sehr pilotenabhängig es ist, was als turbulent empfunden wird. Wetterlagen bedingte Turbulenz-Tendenzen sollten aus dem DHV-Wettertext zu entnehmen sein, z.B. : Starke/gradientstarke Thermik, auflebender Wind/Höhenwind, Föhn/föhnig. Dazu kommen dann die örtlichen gebiets- und talwindbedingten Turbulenzquellen und die persönliche Risikoeinstufung.

Für eine noch genauere und persönliche Wetterbetrachtung stehen unzählige Wet-

terportale zur Verfügung, die entweder in Textform oder visuell aufbereitet die aktuellsten Wetterinformationen und auf deren Basis auch großräumige und regionale Vorhersagen zur Verfügung stellen. Dies sind teilweise Angebote, die kostenfrei (manchmal nach Anmeldung) im Netz zu finden sind (zu finden in dieser Liste und im Länderwetter oder unter Wettergeschehen) und dies sind natürlich auch Bezahltdienste wie TopMeteo. Egal, ob ich als Pilot an meinem Hausberg unterwegs bin, im Urlaub neue Gebiete erkunde oder auf Streckenflügen Kilometer sammle, Wetter ist kein Konsumgut, das ich mir aus einem Automaten ziehe, sondern ein Thema, mit dem ich mich als ernsthafter Flieger auch intensiv auseinandersetzen muss. Der Verband bietet seinen Mitgliedern dabei viel Unterstützung an, die persönliche Verantwortung bleibt jedoch immer individuell bei jedem einzelnen Piloten. Wer für sich entscheidet, dass das Beschäftigen mit dem Wetter kein Thema, zu schwierig oder zu zeitintensiv ist, der sollte seine fliegerischen Ziele entsprechend anpassen. Das kann dann das Fliegen am sicheren und bekannten Hausberg im unterstützenden Umfeld eines Vereines sein oder das kann beispielsweise mit professioneller Hilfe von Flugschulen erfolgen. Volker wird im neuen DHV-Wetter außerdem mit der Zeit sicher noch einige Änderungen und Anpassungen vornehmen und versuchen, die persönliche Auswertbarkeit immer weiter zu verbessern. ▽

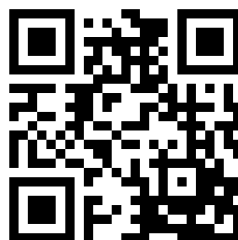


Foto: Burkhard Martens