

Meteo-Praxis

Windspiele an Sperrschichten

In den Wintermonaten hält sich der reale Wind am Startplatz selten an die prognostizierten Werte. Schuld daran sind häufig Inversionen

TEXT UND BILDER LUCIAN HAAS

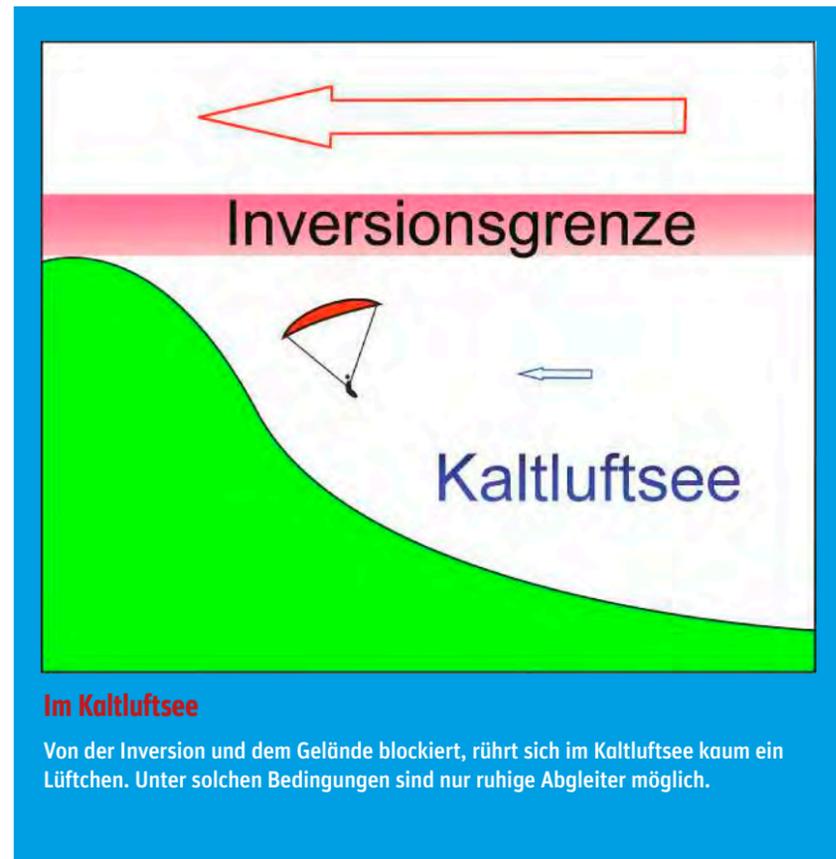


Ein perfekter Winterflugtag am Dreiser Weiher in der Eifel. Die niedrige Inversion über den Kammlagen verstärkt den ansonsten nur schwach anstehenden Wind soweit, dass am Rand des trockenen Eifel-Maars wie an einer Düne gesoart werden kann.

Der Wind ist immer für eine Überraschung gut, vor allem im Winter. Lassen einen die Prognosen noch auf einen perfekten Soaring-Flugtag hoffen, kommt es doch immer wieder vor, dass es am Startplatz viel zu stark braust – oder auch mal gar kein Lüftchen weht. Woran liegt das?

Wie häufig beim Wetter gibt es viele Faktoren, die eine Rolle spielen. Maßgeblich ist in diesem Fall aber vor allem eine Tatsache: Durch die schwache Sonneneinstrahlung im Winter erwärmt und durchmischt sich die bodennahe Luftschicht nicht sehr stark. Diese sogenannte Grenzschicht ist darum deutlich weniger mächtig als im Sommer. Entsprechend niedrig liegen im Winter, gerade bei denn fliegerisch nutzbaren Hochdrucklagen, die typischen Inversionsschichten.

Während im Sommer die Inversionsgrenze im Mittelgebirgsraum normalerweise zwischen 1.500 und 2.000 Meter MSL liegt (in den Alpen eher zwischen 2.000 und 3.000 Meter), sinkt sie im Winter an manchen Tagen bis auf 300 Meter ab. Da die meisten Hangstartplätze in den Mittelgebirgen irgendwo zwischen 300 und 1.000 Meter MSL zu finden sind, ergeben sich bei niedriger Inversion interessante Effekte, die auch noch von Standort zu Standort deutlich variieren können. Die drei folgenden Situationen wird man im winterlichen Fliegeralltag immer wieder antreffen:

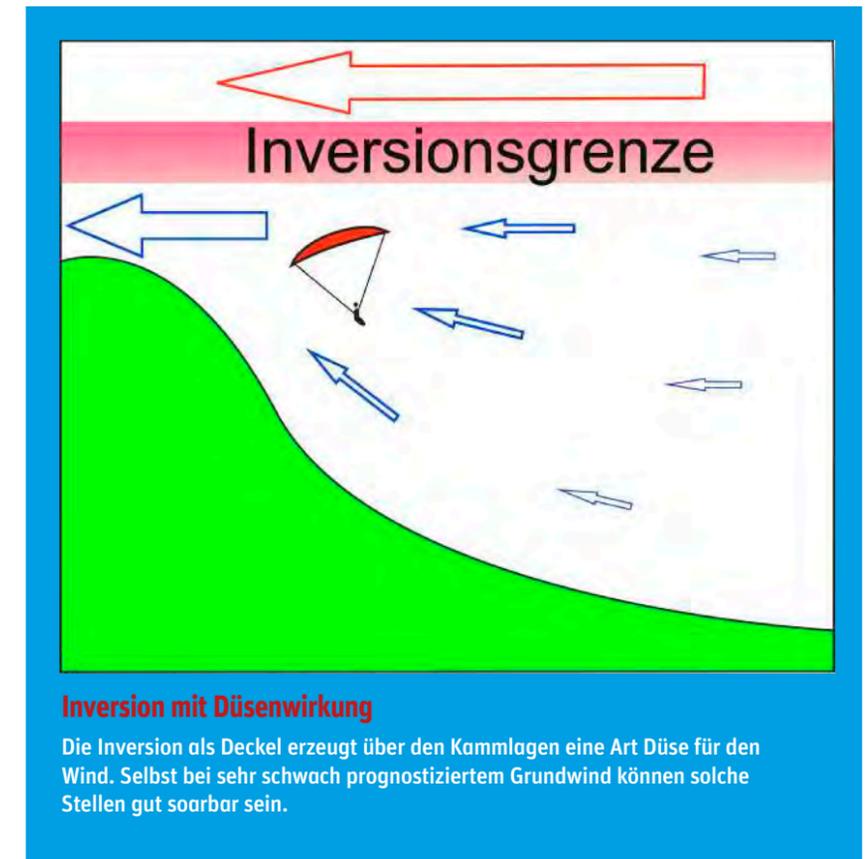


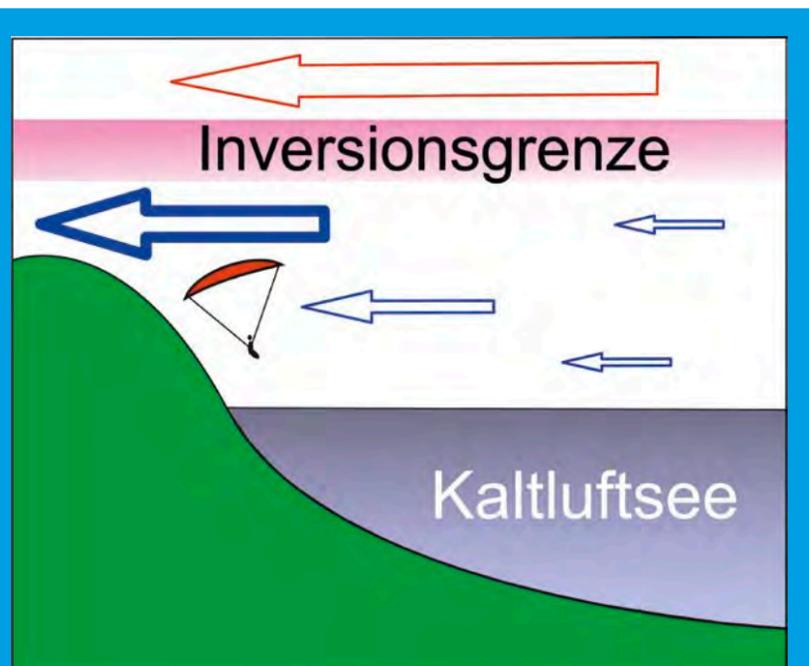
1. Im Kaltluftsee

Durch nächtliche Ausstrahlung sammelt sich in geschlossenen Tälern und Senken im Winter die kalte Luft. Bei tiefer Inversionsgrenze – etwa auf oder sogar unterhalb der Kammhöhe – bläst der überregionale Wind meistens ohne großen Widerstand darüber hinweg. Liegt der Startplatz unterhalb der Inversion, startet der Pilot gewissermaßen in den unbewegten Kaltluftsee. Kein Lüftchen geht. Häufig liegt an der Inversion zudem eine geschlossene Hochnebeldecke. An solchen Tagen muss man sich mit einem ruhigen Abgleiter zufrieden geben. Als Ausweg bleibt nur die Möglichkeit, einen alternativen Startplatz zu suchen, der oberhalb der Inversionsgrenze liegt. In den Mittelgebirgen fällt diese Option allerdings häufig aus. Die Berge sind einfach nicht hoch genug.

2. Inversion mit Düsenwirkung

Manchmal liegt die Inversionsgrenze auch knapp oberhalb der Kammhöhe eines Flugberges. Zwischen Berg und Inversion bleibt also noch etwas Platz, damit Luft über die Geländekonturen fließen kann. In diesem Fall ist der bodennahe Wind also nicht mehr grundsätzlich blockiert. Da die Inversion aber noch sehr nah am Gelände ist und wie ein massiver Deckel wirkt, bildet sich zwischen Boden und





Doppelte Düse

Inversionsdeckel oben und Kaltluftsee lassen für den Wind nur einen schmalen Kanal, wo er stark aber auch sehr laminar dahinhrauscht. Das ergibt häufig beste Soaringbedingungen in einem schmalen Höhenband. Wer zu tief kommt, süft ab.

dieser Sperrschicht über dem Kamm eine deutliche Düse aus. Dort wird der Wind, selbst wenn er sonst am Boden nur schlapp daher kommt, durch den sogenannten Venturi-Effekt an der Engstelle kräftig beschleunigt. An passenden Startplätzen kann man bei so einer Situation häufig noch gut soaren, selbst wenn im Tal die Windfahnen nur leicht vor sich hin wedeln und die Windprognosen allgemein recht

Der Blick auf ein aktuelles Satellitenbild lohnt sich immer

schwach sind. Je weniger Platz zwischen die Kammhöhe und Inversionsgrenze bleibt, desto stärker wird der Düseneffekt. Deswegen können von einem Berg zum anderen allein aufgrund kleiner Höhenunterschiede lokal ganz unterschiedliche Windstärken vorherrschen. „Hier hat's total geblasen“, berichten dann die Piloten von einem Startplatz, während andere an etwas tiefer gelegenen Spots zur gleichen Zeit vergeblich auf mehr Wind hoffen.

3. Doppelte Düse

Noch komplexer wird die Lage, wenn im Tal vor dem Startplatz auch noch ein Kaltluftsee liegt, der aber nicht bis oben reicht. Dann ergibt sich gewissermaßen ein doppelter Düseneffekt. Zum einen wirkt wieder die niedrige Inversion über dem Kamm. Zum anderen ist der Kaltluftsee so glatt, dass die Luft, die darüber streicht, kaum durch Reibung abge-

bremst wird. Deshalb kann sie wiederum schneller fließen. In solchen Fällen stellt sich am Startplatz häufig ein recht kräftiger, aber auch gleichmäßiger Wind ein. Diese Kombination ist das Rezept für schönsten Winter-Soaring, mit nahezu laminaren Bedingungen, fast wie an der Küste.

Aber aufgepasst: Wer jetzt stundenlang fliegen will, muss in dem schmalen Windband bleiben. Sinkt man nur ein bisschen zu tief, gibt es im Kalt-

luftsee keine Chance mehr, sich zu halten, geschweige denn wieder nach oben zu hangeln. Steigt man nur ein bisschen zu hoch, kann knapp unter der Inversionsgrenze der Wind wiederum deutlich zunehmen und auch turbulent werden.

Computer-Wettermodelle können solche Kaltluftsee-, Düsen- und Inversionseffekte in der Regel überhaupt nicht abbilden. Sie rechnen mit viel zu groben Geländemodellen und Höhenstufen. Deshalb liegen vor allem bei Inversionswetterlagen (Hochdruck) im Winter die Windkarten häufig völlig daneben – gerade mit Blick auf die Windstärke.

Da hilft es auch nicht weiter – wie es im Sommer immer ratsam ist – die Höhenwindkarten zu Rate zu ziehen. Die Höhenwindprognose für die Druckflächen 925 hPa oder 850 hPa zeigen den Wind in ungefähr 850 Meter beziehungsweise 1.500 Meter Höhe. Doch diese Höhenstufen liegen im Winter häufig schon über der Inversion, die in diesem Fall sogar wie eine schützende Grenze wirkt: Selbst wenn es in der Höhe extrem stark bläst, wird der Wind, ohne die im Sommer übliche thermische Durchmischung und das dadurch ausgelöste Aufbrechen der Inversion, nicht in Böen bis zum Boden durchschlagen. Deshalb kann man in der kalten Jahreszeit häufig noch bedenkenlos und sicher soaren, selbst wenn die Höhenwindprognosen Werte anzeigen, die im Sommer ein absolutes „no fly“ wären.

Aufgrund der Inversionseffekte lässt sich auch keine allgemeingültige Regel für den Winterwind aufstellen: Wann ist er gut fliegbar, wann zu schwach und wann zu stark? Hier hilft nur viel Erfahrung weiter, und zwar für jedes Gelände einzeln.

Wer dennoch ein wenig Flugvorbereitung betreiben und nicht ganz aufs Geratewohl ins Gelände fahren will, dem bleiben ein paar Möglichkeiten, an hilfreiche Informationen zu kommen. Da wären zum einen die Ballonsondenaufstiege. Wer die darüber ermittelten Diagramme der Temperaturschichtung der Atmosphäre (Temps) lesen kann, wird dort erkennen, in welcher Höhe aktuell die Inversionsgrenze liegt. Bei stark ausgeprägten Inversionen gibt es im Winter kaum Chancen, dass sie im Tagesverlauf aufbrechen. Hilfreiche Hinweise über die Lage der Sperrschichten liefern auch die Ballonwetterberichte des Deutschen Wetterdienstes. Anders als die Segelflugwetterberichte, die im Winter pausieren, wird das Ballonwetter ganzjährig gemeldet.

Eine weitere Möglichkeit besteht darin, aktuelle Wind-Messwerte von regionalen Wetterstationen abzufragen – am besten wählt man welche in verschiedenen Höhenstufen ober- und unterhalb des

anvisierten Startplatzes aus. Auch daraus ergibt sich mit etwas Erfahrung ein ganz gutes Bild, ob und in welchen Höhenbändern die Starkwind-schichten zu finden sind.

Zu guter Letzt lohnt sich auch der Blick auf ein aktuelles Satellitenbild. Die Meteosat-Bilder sind heute so gut aufgelöst, dass man darauf an klaren winterlichen Hochdrucktagen wunderbar erkennen kann, wo ein matter Grauschleier (Hochnebel) den Boden überzieht und wo das Gelände höher liegt als dieser klassische Inversionsanzeiger. Mit ein wenig geographischem Verständnis lässt sich so auch gut erkennen, in welcher Höhe die Inversionsgrenze aktuell liegt oder wie hoch die Kaltluftseen reichen.

Neben den schon beschriebenen Effekten kann eine Inversion, die nur knapp über den Kammlagen zu finden ist, noch andere unberechenbare Folgen haben. Eine davon sind Welleneffekte. An den Kompressionszonen in den Kammdüsen wird die Inversion wie ein Gummiband ausgelenkt und wellt dann hinter dem Hindernis noch lange nach. Diese Wellen sorgen auch im Winter gelegentlich für überraschende Turbulenzen und Windschwankungen auf

INFOBOX

Inversionsinfos im Internet:

Segelflugwetterberichte (aufgelistet bei www.dhv.de)

Aktuelle Ballonsondenaufstiege: www.wetterzentrale.de/topkarten/fsbeobl.html (dort unter „Temps“)

Ballonwetterberichte des DWD: <http://tinyurl.com/ballonwetter>

Regionale Wetterstationen: <http://wetterstationen.meteomedia.de>

Aktuelle Satellitenbilder: www.sat24.com

kleinem Raum, manchmal noch kilometerweit hinter dem eigentlichen Auslöser. Normale Gleitschirmpiloten kommen selten dazu, die Unterschiede auszutesten, weil sie im Winter kaum die Gelegenheit haben, auf Strecke zu gehen und weit übers Land fliegt. Aber Motorschirmpiloten werden auf ihren Touren so etwas häufiger begegnen und sich wundern, warum sie plötzlich viel stärkeren und dann, ein paar hundert Meter weiter, wieder nur schwachen Gegenwind spüren. Ob über dem Gelände gerade ein Wellenberg oder ein Wel-

lental liegt, kann durch Abschwächung oder Verstärkung von Düseneffekten zu entsprechenden Windsprüngen führen. ◀

Der Autor ist freier Wissenschaftsjournalist. Auf seinem Blog „lu-glidz“ schreibt er regelmäßig zum Thema Gleitschirm und Flugwetter – samt einer allwöchentlichen Wochenendwetterprognose für die Fluggebiete in den westlichen Mittelgebirgen rund um die Eifel. Link: <http://lu-glidz.blogspot.com>

Anzeige

DER EXPERTE GRÜBELT:

Der neue **FACTOR²** bietet mehr Freude, mehr Leistung, mehr Sicherheit als sein Vorgänger- und mehr als andere wahrhaben wollen. Ja, geht denn das ?

Glaube keinem und nichts bevor Du diesen Flügel geflogen hast !

1

2

3

4

Bitte beachten: Die Garantieleistung kann aufgrund nationaler Vorschriften in verschiedenen Ländern jeweils unterschiedlich ausfallen.

NOVA HEADQUARTERS
NOVA INTERNATIONAL
Aluweg 14
A-6123 Terfens
Tel. ++43 (0) 5224 66026
info@nova-wings.com

VERTRIEB SCHWEIZ
High Adventure
CH-6383 Dallenwil
Tel. ++41 (0) 41 - 628 01 30
www.high-adventure.ch
info@high-adventure.ch

VERTRIEB DEUTSCHLAND
Charly Produkte
D-87637 Seeg
Tel. ++49 (0) 83 64 - 12 86
www.charly-produkte.de
robert@charly-produkte.de

SELBER PROBEFLIEGEN ÜBERZEUGT

Infos: www.nova-wings.com

Entstehung und Auswirkungen auf das Flugwetter

Stau und Föhn

Stau und Föhn sind, meteorologisch gesehen regionale, oft kleinräumige Windsysteme. Sie gehören zusammen wie der linke zum rechten Schuh. Ohne Stau kein Föhn, ohne Föhn kein Stau.

TEXT UND FOTOS DR. MANFRED REIBER

Jedes Gebirge, sei es auch noch so klein, stellt für Luftströmungen ein Hindernis dar. Wird dieses Hindernis überströmt, können drei charakteristische, sehr komplexe, regional begrenzte Wetterphänomene entstehen: **der Stau, der Föhn und die Leewellen**. Die Intensität der dabei entstehenden Wettererscheinungen hängt in erster Linie von der Höhe des Gebirges ab. Die physikalischen Prozesse sind, unabhängig von der Höhe des Gebirges, prinzipiell gleich, aber die Auswirkungen auf das Fliegen mit Gleitschirmen bzw. Drachen können sehr verschieden sein. Vor allem das Risiko, in schwere Leeturbulenz zu geraten, nimmt mit der Höhe des Gebirges zu. Im Hochgebirge ist es am größten, im Mittelgebirge ist es noch hoch, an kleineren Gebirgen und einzelnen Bergen mäßig bis gering. Gelegentlich ist die aufwärtsgerichtete Vertikalbewegung im Stau sogar auch für das Gleitschirmfliegen nutzbar. Das ist jedoch die Ausnahme und sollte nur den Ortskundigen vorbehalten bleiben.

Was versteht man unter Stau?

Auf der Luvseite eines Gebirges (das ist die dem Wind zugewandte Seite) wird die Luft gezwungen, aufzusteigen. Dabei kühlt sie sich adiabatisch ab. Ist die Abkühlung so groß, dass die relative Luftfeuchte auf 100 % steigt, bilden sich Wolken, aus denen auch Niederschlag fallen kann. Dann herrscht schlechtes Flugwetter mit tiefen Wolkenuntergrenzen, Berge sind oft in Wolken gehüllt und bei Temperaturen unter 0 °C besteht außerdem Vereisungsgefahr. Die Flugsichten sind in aller Regel schlecht.

Was versteht man unter Föhn?

Auf der Leeseite eines Gebirges (das ist die dem Wind abgewandte Seite) strömt die Luft ins Tal hinab, sie erwärmt sich adiabatisch, die relative Luftfeuchte sinkt und erreicht bald Werte unter 100%. Dann hört der Niederschlag auf und die Wolken beginnen sich aufzulösen. Es herrscht deutlich besseres Wetter als auf der Luvseite des Gebirges. Besonders für Gleitschirm- und Drachenflieger werden aber starker Wind, verbunden mit starker Turbulenz, oft zur großen Gefahr. Es bilden sich sogenannte Rotoren, die gelegentlich durch Wolken sichtbar werden (siehe Abbildungen 7 und 8).

Was versteht man unter Leewellen?

Unter bestimmten physikalischen Voraussetzungen strömt die Luft auf der Leeseite nicht „einfach“ nur in das Tal hinab. Sie gerät in Schwingungen. Es bilden sich Leewellen, deren Wellenberge oft durch linsenförmige (lenticularis) Wolken vom Typ Sc len (Stratocumulus lenticularis), Ac len (Alto cumulus lenticularis) oder Cc len (Cirrocumulus lenticularis), erkennbar sind. Die dort vorhandene aufwärtsgerichtete Vertikalbewegung wird vor allem von Segelfliegern zum Höhengewinn genutzt (siehe Abbildungen 1 und 2).

Dieser Artikel soll aber ausschließlich dem Phänomen „Stau und Föhn“ gewidmet sein. Das sehr umfangreiche Thema „Leewellen“ sollte einem gesonderten Artikel vorbehalten bleiben.

Stau und Föhn, seine Entstehungsbedingungen, Charakteristika und Gefahren

Im Prinzip muss eine Stau/Föhn-Wetterlage nur eine einzige Bedingung erfüllen: Es muss eine Luftströmung vorhanden sein, die in einem Winkel von $90^\circ \pm 30^\circ$ auf ein Gebirge (ggf. auch auf einen einzelnen Berg) trifft.

Daraus ergeben sich typische Wettererscheinungen, deren Ausprägungsgrad allerdings stark von der Höhe des Gebirges, vom Wasserdampfgehalt der Luftmasse und der Stabilität der Schichtung abhängt. Die physikalischen Prozesse der Entstehung des Wetterphänomens „Stau und Föhn“ sollen am Hochgebirge erklärt werden, weil sie dort am deutlichsten ausgeprägt sind. Die Unterschiede zu kleineren Gebirgen werden im weiteren Verlauf des Artikels an einigen Wolkenbildern aufgezeigt.

Typischer Temperaturverlauf, Wolken, Niederschlag und Sicht bei Stau und Föhn an Hochgebirgen

Wird Luft gezwungen, ein Gebirge zu überqueren, steigt sie auf und kühlt sich dabei, solange die relative Feuchte unter 100 % ist, trockenadiabatisch ab. Die Temperatur fällt also um $1\text{ °C}/100\text{ m}$ (exakt sind es $0,98\text{ °C}/100\text{ m}$). Wird der Taupunkt erreicht, setzt Kondensation ein und es bilden sich Wolken. In Hochgebirgen entsteht in der Regel massive Staubewölkung. Der über den Gebirgskamm ragende Teil dieser Bewölkung wird auch als **Föhnmauer** bezeichnet (siehe Abbildungen 5 und 6). Die Wolkenuntergrenzen im Luv sind diffus und reichen bis an die Berghänge heran. „Die Wolken liegen auf“, oder sie „hüllen die Berge ein“. Es fällt meist kleintropfiger, anhaltender Niederschlag. Bei gelegentlich eingelagerten CBs ist er großtropfig und schauerartig verstärkt. Die Flugsichten sind schlecht. In der Bewölkung betragen sie oft nur wenige Dekameter. Auch außerhalb der Wolken liegen die Sichtweiten in der Regel unter 1.000 m, bei Niesel oder Schneefall sogar unter 100 m. Beim weiteren Aufstieg kühlt sich die „Wolkenluft“ nicht mehr trockenadiabatisch, sondern feuchtadiabatisch ab. Da der feuchtadiabatische Temperaturgradient kleiner ist als der trockenadiabatische, fällt die Temperatur beim weiteren Aufstieg im Mittel nur noch um etwa $0,5\text{ bis }0,7\text{ °C}/100\text{ m}$. Vom Gebirgskamm fließt die Luft auf der Leeseite des Gebirges in das Tal hinab. Dabei erwärmt sie sich, zunächst feuchtadiabatisch, bis alle Wolkentröpfchen verdunstet sind, danach weiter trockenadiabatisch. Wenn im Luv Niederschlag gefallen ist oder der Luft Feuchtigkeit durch das Durchströmen und Überströmen von Wäldern und Wiesen auf der Stauseite entzogen worden ist, muss im Lee weniger Wasser verdunsten als im Luv Wasserdampf kondensiert war. Die Wolkenuntergrenze im Lee liegt deshalb höher als auf der Luvseite. Die trockenadiabatische Erwärmung beginnt schon kurz unterhalb der Kammhöhe und setzt sich bis ins Tal fort. Die Lufttemperatur erreicht deshalb auf der Leeseite einen höheren Wert. Durch die Wolkenauflösung im Lee kommt es außerdem zu einer erhöhten Sonneneinstrahlung (zumindest tagsüber) und somit zu einem weiteren Temperaturanstieg. Im Diagramm der Abbildung 3 wird der Verlauf von Temperatur, Bewölkung, Niederschlag und Sicht an einem Beispiel beschrieben, wie er typisch für ein Hochgebirge ist (z.B. die Alpen).



1 Diese typische linsenförmige Wolke, nach der Wolkenklassifikation *Alto cumulus lenticularis* (Ac len) auch als „Föhnfisch“ bezeichnet, zeigt die Wellenbewegung der Luftströmung an. In den Wellenbergen herrscht aufwärtsgerichtete Vertikalbewegung, die vor allem von Segelfliegern zum Höhengewinn genutzt wird, in den Wellentälern herrscht abwärtsgerichtete Vertikalbewegung. Foto: Dr. Manfred Reiber



2 Bänderförmig angeordnete Wolken, die eine gut ausgeprägte Leewelle im Schwarzwald anzeigen. Foto: Dr. Manfred Reiber

Turbulenz und Windscherung, wie sie beim Hochgebirgsföhn typisch sind

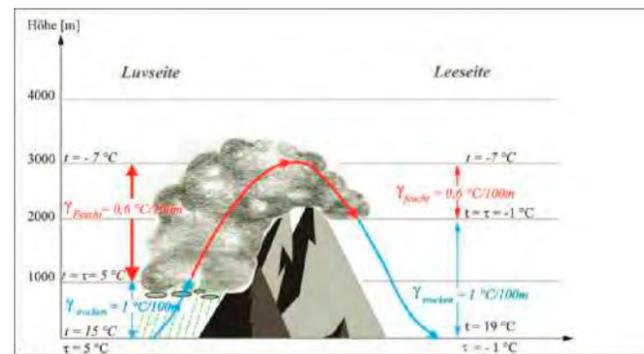
Gefährliche Turbulenz tritt in der Staubewölkung auf, wenn sie mit CBs durchsetzt ist. Das ist relativ selten der Fall. Typisch und fast immer vorhanden ist aber die **Turbulenz im Lee**. Sie ist durch meist kräftige Fallböen und um eine horizontale Achse rotierende Luftkörper, sog. Rotoren, charakterisiert. Besonders kräftige Rotoren bilden sich, wenn unmittelbar über dem Gebirgskamm eine Temperaturinversion, meist gekoppelt mit einem Windmaximum, liegt. Zwischen Inversion und Kamm erfolgt eine Beschleunigung der Strömung, wie in einer „Düse“, und gerade das begünstigt die Entstehung von Rotoren.

Labilität, wie sie vor allem beim Hochgebirgsföhn auftreten kann

Erzwungene Hebung im Hochgebirge führt nicht selten zur Labilisierung einer Luftmasse. „Gerade noch“ stabil geschichtete Luftmassen können bei einer stärkeren Hebung (eben im Hochgebirge) explosionsartig labil werden, be-

Feedback

Um diese praxisorientierte Artikelserie noch passgenauer für uns als Gleitschirmflieger fortzusetzen, wünscht sich der Autor eure Mitarbeit. Er ist über seine Homepage www.DrMReiber.de erreichbar und beantwortet auch gern eure speziellen Anfragen zur Flugmeteorologie des Gleitschirmfliegens. So habt ihr sogar die Möglichkeit, direkt mit ihm in Kontakt zu kommen. Ganz besonders würde er sich über weitere Themenvorschläge freuen.

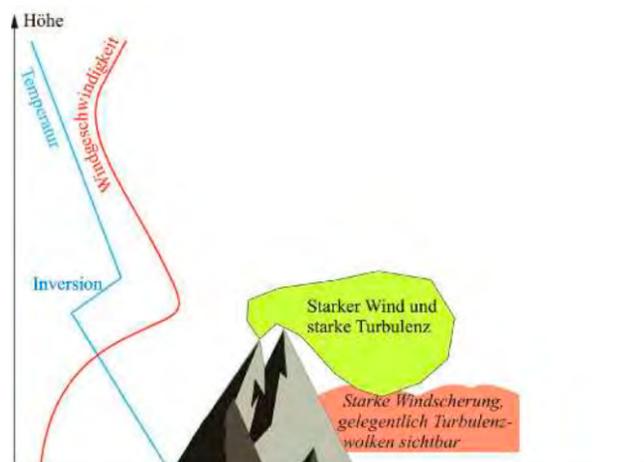


3 Temperaturverlauf, Wolken- und Niederschlagsbildung bei Stau und Föhn, wie er für Hochgebirge, wie z. B. die Alpen, typisch ist. Bei der Überströmung kleinerer Gebirge sind diese Wettererscheinungen meist weniger ausgeprägt (siehe Abbildungen 9, 10, 12, 13 und 14).

Detailbeschreibung des dargestellten Beispiels:

Die bodennahe Luft hat auf der Luvseite eine Temperatur von 15 °C und einen Taupunkt von 5 °C. Die senkrecht auf das Gebirge gerichtete Strömung zwingt sie zum Aufsteigen. Beim zunächst trockenadiabatischen Aufstieg fällt die Temperatur bis in 1.000 m Höhe auf 5 °C. Hier wird also gerade der Taupunkt erreicht; d.h. die relative Feuchte ist auf 100 % angestiegen. Wolkenbildung setzt ein. Aus der Staubewölkung fällt Niederschlag, damit ist auf der Leeseite weniger Wasser vorhanden und muss somit nicht mehr verdunstet werden. In unserem Beispiel steigt die Luft im Lee von 3.000 m auf 2.000 m noch feuchtadiabatisch ab (also nur noch 1.000 m) und aus 2.000 m Höhe bis zum Erdboden trockenadiabatisch. Das führt zu einer Erwärmung auf 19 °C in Bodennähe. Die Temperatur ist somit 4 °C höher als an ihrem Ausgangspunkt im Luv. Der Taupunkt auf der Leeseite beträgt nur noch -1 °C, der Spread ist auf 20 Grad gestiegen und damit doppelt so hoch wie auf der Luvseite. Die Luft ist also nicht nur wärmer, sondern auch deutlich trockener geworden. Sehr gute Flugsichten sind die Folge.

Diagramm: Dr. Manfred Reiber

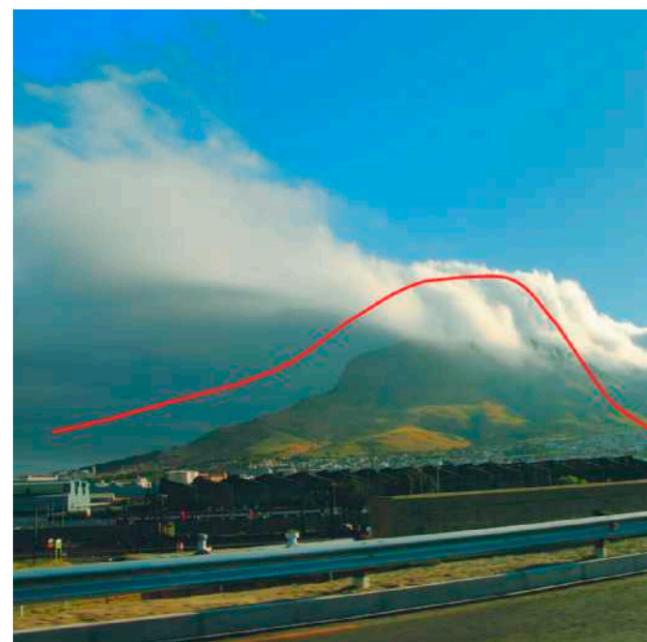


4 Schematische Darstellung zur Entstehung des starken Windes und starker Turbulenz bei Föhnwetterlagen. Beim Überströmen eines Gebirges kommt es in Kammhöhe und vor allem im Lee zu starken Winden und damit verbunden zu starker Turbulenz. Inversionen knapp über Kammhöhe verstärken diesen Effekt. Sogenannte „Föhnstürme“ sind dann die Folge. Bevor der Föhn bis zum Boden „durchbricht“ gibt es in der Höhe ein Gebiet mit starker Windscherung, das man gelegentlich auch an „Turbulenzwolken“ erkennen kann (siehe Abbildungen 7 und 8).

Diagramm: Dr. Manfred Reiber



5 Föhnmauer in den Alpen (Nähe Hochtor) mit schwerer Leeturbulenz. Von der Luvseite her ragt die Staubewölkung wie eine Wolkenmauer über den Kamm. Durch die abwärtsgerichtete Vertikalbewegung im Lee löst sich die Bewölkung auf. Die Leeströmung ist abwärtsgerichtet und turbulent. Im vorliegenden Beispiel herrschte eine Windgeschwindigkeit von ca. 60 Knoten (geschätzt). Es war außerordentlich turbulent, also eine potenzielle Fluggefahr, vor der man nicht genug warnen kann. In derart starker Leeturbulenz sind Flüge mit Gleitschirmen und Drachen unmöglich. Selbst Motorflugzeuge können in solch einer starken Leeturbulenz in größte Gefahr geraten. Foto: Dr. Manfred Reiber



6 Föhnmauer am Tafelberg (Kapstadt) mit schwerer Turbulenz im Lee. Besonders interessant an diesem Foto ist der „seitliche Blick“ auf die Staubewölkung und die Föhnmauer. Man sieht deutlich, dort wo der Berg nicht mehr vorhanden ist, ist auch der Stau- und Föhneffekt nicht mehr vorhanden, obwohl die Turbulenz erst etwa 1.000 m entfernt vom Berg spürbar nachließ. Foto: Dr. Manfred Reiber



7 Entwicklung von Rotorwolken am Sandia-Gebirge (Albuquerque USA), während einer Ballonveranstaltung. Im Lee des Sandia-Gebirges entwickelte sich bereits in der 2. Nachthälfte ein Rotor, der schon unmittelbar vor Sonnenaufgang durch erste Wolkenfetzen „sichtbar“ wurde. In Bodennähe war es noch nahezu windstill! Nach dem Ballonmassenstart am Morgen des 11. Oktober 2008 ereigneten sich während der Landeanfahrt einige Ballonunfälle in starker Turbulenz, wobei ein Ballon in eine Hochspannungsleitung geriet und abstürzte (ein Toter, ein Schwerverletzter). Die Bilder A), B), C), D) zeigen die Entwicklung des Rotors, der durch die Wolken sichtbar wird. Typisch für solche Wolken ist der geringe Bedeckungsgrad. Hier war weniger als 1/8 des Himmels mit Wolken bedeckt. Leider werden oft „so wenige Wolken“ von Luftsportlern (hier Ballonfahrern) übersehen. Die eigentlich schon „sichtbare“ Gefahr wurde leider nicht erkannt.

Foto: Dr. Manfred Reiber



8 Ein weiteres Beispiel von „Wölkchen“, die durch Scherwinde und Turbulenz erzeugt werden. Im Bereich der Scherwinde (siehe Abbildung 4) bilden sich gelegentlich Wolkenfetzen vom Typ Stratus fractus (St fra). Gibt es sie, sind sie als Anzeichen für starke Scherwinde in der Höhe dieser Wolken und für ein plötzliches Durchbrechen der Turbulenz bis zum Erdboden zu werten. Das Problem besteht darin, dass diese Wolken sich nur dann entwickeln können, wenn die Luftfeuchte auf 100 % ansteigt. Sie sind also leider nicht immer zu sehen, aber wenn sie vorhanden sind, ist größte Vorsicht geboten. Foto: Dr. Manfred Reiber



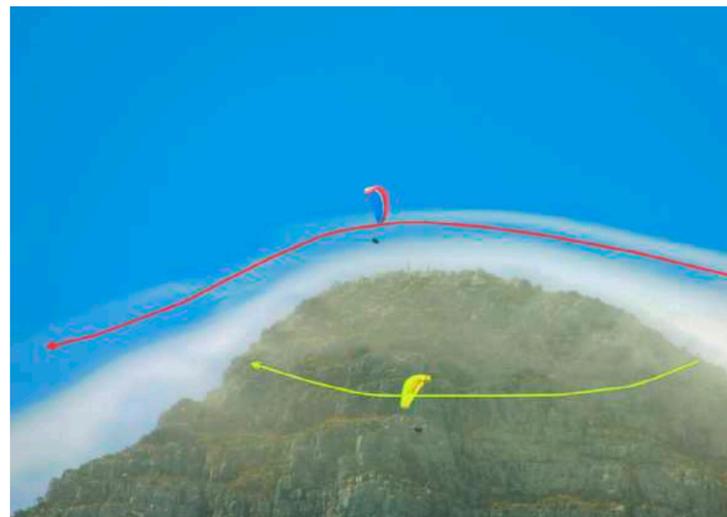
9 Das ist eine durch Stau entstandene Rotorwolke in Kammhöhe. Erst in dieser Höhe ist die relative Luftfeuchte auf 100 % gestiegen. Im Bereich der Wolke und im Lee tritt starke Turbulenz auf. Die Rotorachse liegt horizontal, parallel zum Berg. Für Gleitschirme, Drachen, Ballone und alle Sportflugzeuge ist diese Art von Turbulenz extrem gefährlich. Wäre beim erzwungenen Aufsteigen der Luft im Stau die relative Luftfeuchte nicht bis auf 100 % angestiegen, gäbe es zwar keine Wolke, aber eine ähnlich starke Turbulenz. Foto: Dr. Manfred Reiber



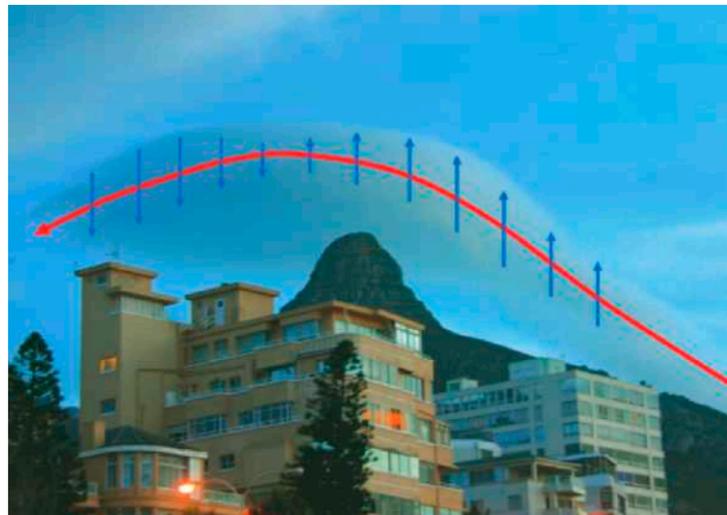
10 Staubewölkung und Leeturbulenz an einem einzelnen stehenden Berg (Lionshead in Kapstadt). Auch an einzelnen stehenden Bergen lassen sich Stau und Föhnerscheinungen beobachten. Auf der Luvseite (rechts im Bild) entsteht durch erzwungene Hebung am Berg eine langgestreckte, schräg nach oben zeigende Wolke. Bei genauer Betrachtung sieht man, wie leeseitig einzelne Wolkenelemente infolge der Leeturbulenz aus der Wolke herausgerissen werden und so die Turbulenzstruktur anzeigen. Turbulenz ist also nicht nur hinter dem Berg, sondern auch über dem Berg zu erwarten. Foto: Dr. Manfred Reiber



11 Das ist eine sog. „Bannerwolke“, die ein ungeübter Beobachter auf den ersten Blick vielleicht mit Staubeiwölkung verwechseln könnte. Diese Wolken entstehen aber im Lee von Bergen (meist an einzelnen oder herausragenden Bergen). Es scheint, als wären die Wolken am Gipfel befestigt und laufen im Lee bannerartig aus. Ursache für diese Erscheinung ist wahrscheinlich der tiefere Luftdruck hinter dem Berg und starke Leewirbelbildung. Hier handelt es sich nicht um Staubeiwölkung, aber auch um Gefahren anzeigende Wolken (Turbulenz). Foto: Dr. Manfred Reiber



12 Das ist eine besondere, relativ seltene Form von Stau und Föhn. Im Stau des einzeln stehenden Berges bildet sich infolge der Hebung Staubeiwölkung. Die Wolken sind wenig kompakt, es handelt sich eher um starken Dunst. Im Luv regnet es nicht und dieser Wolke wird auch auf andere Art kein Wasserdampf entzogen (es ist kaum Vegetation vorhanden, die Feuchtigkeit aufnehmen könnte). Im Lee strömt die Luft abwärts, da die Luft ihre Feuchte behalten hat, steigt sie im Lee feuchtadiabatisch ab. Die Wolken können sich daher nicht auflösen. Da der Berg relativ glatt und die Windgeschwindigkeit gering ist (geschätzt 5 bis 8 m/s) entsteht kaum Turbulenz. Die aufwärtsgerichtete Vertikalbewegung über dem Berg kann von Gleitschirmfliegern zum Höhegewinn gut genutzt werden. An den Seiten wird der Berg aber „nur“ umströmt, ohne dass aufwärtsgerichtete Vertikalbewegung entsteht. Aufwinde werden hier nicht zu finden sein. Der Pilot mit dem gelben Gleitschirm sucht sein „Glück“ offensichtlich an der falschen Stelle. Foto: Dr. Manfred Reiber



13 Bei geringer Windgeschwindigkeit und stabiler Schichtung wird der Berg (Lionshead in Kapstadt) quasi laminar überströmt. Durch Stau bildet sich eine wenig dichte „Dunstwolke“, die weit ins Lee hineinreicht. Stromrichtung und Vertikalbewegung sind durch Pfeile markiert. Turbulenz ist in diesem Fall nicht zu erwarten. Foto: Dr. Manfred Reiber

Der Autor: Dr. Manfred Reiber hat Flugzeugbau und Meteorologie studiert. Er hat vieljährige Erfahrung auf allen Teilgebieten der Flugmeteorologie und Flugwettervorhersage. Von 1984 bis 1990 war er Direktor der Zentralen Wetterdienststelle Potsdam. Er ist als Dozent, Wissenschaftsjournalist und Buchautor tätig und betreut Ballonmeetings, Gleitschirm- und Segelflugwettbewerbe. www.drmanfredreiber.de



14 Ein schönes Beispiel für einen kleinen lokalen Stau und Föhn zeigt dieses Bild. Bei einer Windgeschwindigkeit 5 m/s bildet sich am Hesselberg (689 m hoch), östlich von Dinkelsbühl gelegen, im Luv Staubeiwölkung. Niederschlag tritt nicht auf, aber durch die Vegetation im Luv wird der Luft beim Überströmen etwas Feuchtigkeit entzogen. Im Lee erwärmt sich die Luft nicht nur feuchtadiabatisch, sondern zumindest teilweise auch trockenadiabatisch. Es bilden sich „Föhnklüften“ unmittelbar hinter dem Berg. Foto: Christian Schulz

sonders dann, wenn die Luft in den unteren Schichten feucht, in den oberen aber trocken ist. Eine solche Schichtung bezeichnet man auch als potenziell labil, weil sie durch Hebung aus einem stabilen, rasch in einen labilen Zustand übergehen kann. Das ist auch der Grund dafür, dass in der Staubeiwölkung, z.B. bei Südostwind in den Alpen, nicht selten CBs vorkommen.

Macht der Föhn krank?

Es gibt sehr viele wetterfähige und wetterempfindliche Menschen, bei denen der Föhn starke Beschwerden hervorruft. Das Beschwerdebild reicht von depressiven Verstimmungen, Gereiztheit, Abgeschlagenheit, Schlafstörungen, Kopfschmerzen, Migräne bis hin zu Herz- und Kreislaufbeschwerden. Ja, es gibt statistische Untersuchungen, die bei Föhnwetterlagen ein Ansteigen von Verkehrs- und Betriebsunfällen und der Selbstmordrate zeigen. Andererseits wird gelegentlich auch über Föhnrausch berichtet. Das ist ein plötzlich auftretendes, sehr angenehmes Gefühl und führt zur Euphorie und Überschätzung der eigenen Leistungsfähigkeit. Diese Tatsache ist für Luftsportler vielleicht kritischer zu bewerten als physische Beschwerden, wie sie von wetterfähigen Menschen beklagt werden. Krankmachende Föhnerscheinungen treten in Deutschland nur beim Alpenföhn auf. Die Föhnkrankheit plagt aber offensichtlich nur Ortsansässige. Urlauber, selbst wetterempfindliche, werden erst föhnkrank, wenn sie mindestens ein bis zwei Jahre in einem Föhngebiet leben. Die Wirkung des Föhns kann nicht durch Anpassung ausgeglichen werden, im Gegenteil, die Krankheitssymptome verstärken sich, je länger man in einem Föhngebiet lebt. In den Alpen ist die Föhnwirkung in den Zentral- und Ostalpen am stärksten. Je größer die Entfernung nach Norden wird, umso schwächer und seltener treten Föhnwirkungen auf. Die äußerste nördliche Begrenzung des Alpenföhns ist etwa die Donau. Am häufigsten tritt der Föhn im Frühjahr (März, April) und im Herbst (Oktober, November) auf. ☞



STEUERBAR! SICHER IST SICHER!

GREEN BLUE BLUE TWO BLUE HT RED WHITE SILVER BLACK ORANGE GREY
ORANGEST

M 110L 1.5... XL 130L 2.2...
 EU

www.team5.at