

# Erfahrungsbericht Trainingslager Sisteron 2026

Dieser Erfahrungsbericht beschreibt den Flug von Julius Lübstorf und Nils Zitzelsberger am 30.03.2026 mit dem HLB-Arcus: <https://www.weglide.org/flight/1023581>

Im Zuge des Trainingslagers des HLB in Sisteron 2026 hatte ich (Julius) die Gelegenheit, einen besonderen Flug zusammen mit Nils erleben zu dürfen. Wie immer haben wir als Gruppe schon an den Vortagen die Wetterberichte im Blick behalten, Konstellationen von Trainern und Trainees bedacht und die Teams durchgemischt. Für den 30.03. wurde eine sehr gute Mistral-Wetterlage mit ausgeprägtem Nordwind vorhergesagt. Einige ambitionierte Piloten in unseren Reihen haben genau geplant, wie der Flugweg nach Norden aussehen soll, welchen Startpunkt man wählen sollte und wie man die Schenkel und Lufträume optimiert.

## Der Plan

Da der Tag durchgehend gut vorhergesagt war, hat sich Steffen frühzeitig um Frühstartmöglichkeiten für uns gekümmert. Manche Piloten waren motivierter als andere, sodass sich einige Steffen für den Start bei Sonnenaufgang anschliessen, während ein anderer Teil der Gruppe den normalen Tagesablauf bevorzugte. Entsprechend mussten auch die Gruppen für den Tag aufgeteilt werden und da ich mich für einen Frühstart beworben habe, hat es sich ergeben, dass Nils und ich zusammen den HLB-Arcus besetzten. Wir waren insgesamt aber auch entspannt und hatten kein Problem damit, hinter den anderen zu starten.

Verschiedene Pläne standen im Raum:

1. Direkt in die Welle des Pic de Bure schleppen lassen, die für ihre Zuverlässigkeit und Stärke bekannt ist und einen optimalen Abflug bei auf FL195 begrenzten Luftraum zulässt, ohne wertvolle Zeit am Hang und auf der Suche nach der Welle. Unser Trainer und lokal ansässiger Experte Christian nennt diese Variante den «Rockefeller-Schlepp», da man dort gerne 30 Minuten und mehr Schleppzeit ansammelt.
2. In die Welle von Aspres (Nördlich von Serres) schleppen lassen. Diese Option ist etwas näher, verspricht normalerweise auch eine gute Welle, aber gehört auch in die Kategorie «Rockefeller-Schlepp». Von dort sollte man aber unkompliziert in die Welle des Pic de Bure springen können.
3. An den Hang vom Chabre (Westlich des Flugplatzes) schleppen lassen. Von dort kann man entweder im Hangwindssystem via Badewanne und Arambre über Serres nach Aspres in die Welle einsteigen oder, wenn der Chabre hoch genug geht, über das nördliche Tal direkt in die Welle einsteigen (was Tage zuvor auch grundlegend zuverlässig geklappt hat).

4. An den Lure schleppen lassen und dort über die Lurewelle Höhe gewinnen. Das Problem dabei ist, dass man unter Umständen durch die umliegenden Lufträume nicht genug Höhe mitnehmen kann und somit der Sprung nach Norden nicht optimal ist. Für diesen Weg haben wir uns letztendlich entschieden. Was kontraintuitiv klingt, wird im Folgenden verständlicher.

## Das Ziel

Wir haben uns vor dem Flug die Optionen und Wettermöglichkeiten angeschaut, uns aber nicht dazu hinreissen lassen, ein genaues Ziel festzulegen. Man hat grundsätzlich immer mehrere Optionen. Die Option nach Norden stand im Raum, zumal die anderen sich gut darauf vorbereitet haben. Ansonsten geht immer der Teil westlich vom Durance-Tal, darauf wurde sich an diesem Tag aber nicht explizit konzentriert.

## Der Flug

Da Nils und ich hinten im Grid standen, hatten wir während der Schleppphase einen Plan entwickeln können. Da sich alle für eine der Optionen 1-3 entschieden haben, haben wir genau im Tracking (WeGlide Copilot) beobachtet, welche Bedingungen vorlagen. Alle haben damit gerechnet, dass der Pic de Bure sehr gut und zuverlässig gehen wird. Er ging zwar, aber nicht so herausragend wie erwartet. Weitere unserer Mitstreiter haben auch bei den anderen Welleneinstiegen entweder gekämpft oder waren in der Welle, aber haben keine guten Bedingungen vorgefunden. Normalerweise könnte man auch erwarten, dass der Gache («Haushang» in Sisteron, südöstlich des Flugplatzes) bei Nordwind immer funktioniert. Vermutlich haben aber all diese relativ niedrigen Hänge nicht gut funktioniert, weil man häufiger das Problem des «Kaltluftsees» am Morgen hat, wodurch sich kalte Luft im Tal ansammelt und eine Inversion bildet, die das Windsystem im unteren Bereich abschwächt oder ganz ausschaltet.

## Planung Enroute Teil 1: Der Start und vielleicht sogar nicht nach Norden?

Da aber noch weitere Flugzeuge in der Luft waren und die Kollegen aus Puimoisson allesamt zum Lure geschleppt wurden, haben wir uns diese Option auch angeschaut. Der Hang dort schien überhaupt nicht zu funktionieren und einige Flugzeuge waren so tief, dass der Hang selbst keine angenehme Option darstellen sollte. Sportsoldat Justus Sander im Förderflugzeug IYB hatte aber schon die Welle markiert, deren Einstieg relativ niedrig im Lee des Lure war. Also haben wir uns dazu entschieden, gegensätzlich zu allen anderen an unserem Flugplatz, uns direkt über Grat auf den Lure schleppen zu lassen.



*Im Schlepp zum Lure*

Nachdem wir ausgeklinkt hatten, konnten wir relativ entspannt in die Welle des Lure gleiten, fanden sofort Anschluss und mussten nun den weiteren Plan entwickeln. Im Norden ging es nach wie vor nicht gut und keiner ist wirklich weitergekommen. Nils hat stattdessen entdeckt, dass Thomas Puthod aus Grenoble auf dem Weg in die Pyrenäen war, gefolgt von Yannick Bourdeau. Wenn die beiden in diese Richtung fliegen, dann hat das meist Hand und Fuss und sollte für den Tag funktionieren. Ein Abgleich mit der Wellenvorhersage von Skysight und den erfliegenen Steigwerten zeigte, dass Skysight auch das Zentralmassiv und die Pyrenäen sehr gut vorhergesagt hat. Da die anderen zuverlässig stiegen, konnten wir uns sicher sein, dass das auch für uns funktionieren würde.



*Blick vom Zentralmassiv nach Osten in Richtung Mittelmeer*

## Planung Enroute Teil 2: Das Zentralmassiv

Somit haben wir uns entschieden, an diesem Tag den gleichen Weg einzuschlagen nach dem Motto: Was soll schon passieren?

Wichtig an dieser Stelle: Es kann schon etwas passieren, daher mussten wir uns gut überlegen, ob diese Idee sinnvoll ist. Dafür war der Flug im Doppelsitzer immens hilfreich, da wir entspannt Pro und Contra abwägen konnten. Das ist im Einsitzer so nicht möglich, wenn die Erfahrung für einen solchen Flug noch nicht vorliegt.

Wir haben uns vorerst dazu entschieden, den ersten Sprung in Richtung Zentralmassiv zu machen und das Massiv bis Süden auszufliegen. Der Plan für den Sprung in die Pyrenäen kam später, basierend darauf wie gut wir vorankämen.

Folgende Risiken haben wir identifiziert:

- *Sportliches Risiko:* Wenn wir es nicht schaffen, dann landen wir im Zweifel auf einem Flugplatz südlich des Zentralmassivs. Da wir aber noch genug Zeit bis zum Abreisetag hatten, war das eine Option. Im schlimmsten Fall müssen wir dort übernachten und uns abholen lassen oder am nächsten Tag versuchen, zurückzufliegen.
- *Fliegerisches Risiko:* Wir kennen die Gegend fliegerisch nicht, haben aber reichlich Flugplätze auf der Karte. Wenn die Wetterbedingungen einbrechen oder sich so verschlechtern, dass wir absteigen müssen und so aus dem Wellensystem aussteigen müssen, so können wir trotzdem auf Flugplätzen landen. Das Risiko war also auch absehbar.
- *Lufträume:* Die Luftraumstruktur ist sehr komplex. Unsere einzige Möglichkeit ist, mit Radarkontakt diese Route zu fliegen. Wenn R-Sperrgebiete aktiv sind, haben wir Pech gehabt. Das wird aber glücklicherweise (im Normalfall) von den Lotsen vor Ort berücksichtigt, wenn man seine Routenwahl angibt. Das Risiko ist hier also nur, dass wir keine Freigaben mehr bekommen oder die Anweisung erhalten, die Flughöhe zu verringern. Im schlimmsten Fall muss man dann auch auf einem Flugplatz landen.

Die Risiken waren für uns alle tragbar, sodass wir uns für den Versuch entschieden. Entsprechend sind wir aus der Lurewelle in die Welle des Mt Ventoux geflogen. Auf dem Weg dorthin hat Nils schon versucht, diverse ATC zu erreichen, aber so früh sind noch nicht alle wach. Am Ende hatten wir aber Glück, dass R71 deaktiviert war, sodass wir hoch genug steigen konnten, um den Plan fortzusetzen. Ab Mt Ventoux hat Nils unseren Plan mit ATC abgesprochen und bereits eine Freigabe auf FL150 für unser Vorhaben erhalten. Somit mussten wir nur noch geradeaus fliegen. Als grobes Ziel haben wir uns gesetzt, in 2000m AMSL wieder in die Welle einzusteigen. Der Höhenverlust war überschaubar und bereits im Rhonetal haben wir noch ein wenig Steigen mitgenommen, um sicher den Welleneinstieg im Zentralmassiv zu erreichen. Der Weg nach Süden war unspektakulär, abgesehen von der schönen Aussicht und den guten Lentis. Was das

ganze stark unterstützt hat war, dass Nils dauerhaft die Vorhersagen von Skysight laden konnte, sodass wir immer einen guten Anhaltspunkt für unsere Routenwahl hatten. Somit gestaltete sich der Flug nach Süden sehr entspannt, bis wir vor unserer nächsten grossen Entscheidung standen.

### Planung Enroute Teil 3: Die Pyrenäen

Da bisher alles reibungslos verlief, die Vorhersagen noch gut waren, die Optik gepasst hat und auch die Vorflieger gut vorankamen, haben wir unsere nächste Entscheidung treffen wollen. Entweder man fliegt wieder zurück oder man probiert den Ausflug in die Pyrenäen. Da es aber erst 10:30 am Morgen war und wir nur 3:15h geflogen sind, hätten wir die Route quasi zweimal fliegen können. Damit war die Entscheidung relativ einfach, die Pyrenäen anzufliegen. Wenn man schon dabei ist, dann auch richtig.

Die Risiken waren ähnlich wie zuvor und da es bisher funktioniert hat, waren diese akzeptierbar. Weitere Risiken kamen hinzu:

- *Wetter*: Wie entwickelt sich das Wetter auf dem Rückweg? Häufig wird man übermütig und fliegt ewig geradeaus, weil es nach vorne so gut aussieht, aber man vernachlässigt gerne den Rückweg.
- *Einstieg in die Pyrenäen*: Was passiert, wenn die Pyrenäen und das andere Wellensystem nicht funktionieren?

Bezüglich des Wetters habe ich eine sehr zurückhaltende Position eingenommen und war mit der aktuellen Vorhersage zuversichtlich, dass der Rückweg funktioniert, wir aber nur bis zur spanischen Grenze fliegen sollten, da der Rückweg gegen den Wind gehen wird und sich durch die erhöhte Distanz länger gestalten müsste. Nils war etwas motivierter, aber hat meine Meinung grundsätzlich geteilt.

Da ich schon ein paar Mal in den Pyrenäen, überwiegend im Tal von La Cerdanya, geflogen bin, hatte ich eine grobe Idee für den Einstieg in die Pyrenäen. Falls es nicht klappen sollte, könnte man relativ entspannt mit Rückenwind auf La Cerdanya zusteuern und im Zweifel dort landen. Dafür hätte die Höhe gut gereicht.



*Der Flugplatz La Cerdanya in den Pyrenäen*

Wir hatten Glück und alles lief wieder reibungslos und die erste Welle der Pyrenäen hat unglaublich gut funktioniert. Wir haben eine neue Dienstgipfelhöhe in kurzer Zeit eingestellt und sind in Richtung Grenze geflogen.

#### Planung Enroute Teil 4: Der Rückweg

Auf dem Rückweg haben wir uns schon vorgestellt, dass es nicht mehr so einfach sein wird, weil wir mit Gegenwind rechnen mussten. Somit haben wir in der letzten Welle vor dem Sprung in Richtung Zentralmassiv maximale Höhe mitgenommen und sind knapp unter FL195 gestiegen. Nils hat noch nach mehr Höhe gefragt, um noch ein wenig Puffer zu haben für den starken Gegenwind, aber die Antwort von ATC hat zu lange gedauert, sodass wir uns dazu entschieden haben, direkt abzufliegen. Wir mussten etwa 60km in absteigender Luft überbrücken. Mit einer Gleitzahl von 20 würden wir 3000m verlieren und wären mit knapp 3000m AMSL noch dazu in der Lage, weiter im Wellensystem zu fliegen. Letztendlich haben wir auf 5850m angefangen und sind auf 2550m AMSL angekommen. Wir sind also etwa eine 18er Gleitzahl mit dem Arcus gegen den Wind geflogen. Viel tiefer hätten wir also nicht abfliegen sollen. Dort ging der Einstieg aber wieder gut und der weitere Flugweg war dank der Vorhersagen gut machbar.



*Das erste Steigen nach langer Gleitstrecke auf dem Rückweg nach Norden am südlichen Ende des Zentralmassivs. Die Sekundär- und Tertiärwelle sind durch Föhnlücken markiert.*

Was uns jedoch aufgefallen ist, war die erhöhte Feuchtigkeit in mittlerer Höhe. Wir haben das schon als Risiko identifiziert und uns auch dazu entschieden, nicht weiterzufliegen, um genug Puffer auf dem Rückweg zu haben. Glücklicherweise hat es hinter uns zugemacht, aber vor uns war immer noch genug Bodensicht vorhanden. Als wir wieder das Rhonetal kreuzen wollten, war die Bewölkung nach hinten schon sehr stark fortgeschritten. Wir waren somit zur richtigen Zeit am richtigen Ort.

Die Überlegung war, so weit wie möglich nördlich im Zentralmassiv zu fliegen, um dann nach Osten zu kreuzen. Freundlicherweise hat uns ATC auf die Aktivität von R55 Orange hingewiesen, welches wir übersehen haben. Mit der Aktivität dieses Gebiets war der Flug nach Norden unmöglich. Wir haben uns also vorgenommen, kurz vor der Kante des R55 Höhe zu gewinnen und dann wieder in der Welle des Mt Ventoux einzusteigen. Mit einer Freigabe auf FL180 war es möglich, einiges an Höhe mitzunehmen. Als wir auf FL179 abfliegen wollten, hat ATC uns mitgeteilt, dass R55 jetzt inaktiv ist und wir durchfliegen können. Somit sind wir weiter nördlich geflogen, da wir so bessere Optionen hatten, östlich vom Rhonetal einzusteigen. Unser Ziel war Aubenasson, da es die beste Route mit der aufziehenden Bewölkung darstellte. Der Weg zum Mt Ventoux war als zweite Option immer komplett frei und unkritisch, falls es noch weiter zuziehen sollte. Als wir in Aubenasson angekommen sind, war das Ziel so gut wie erreicht. Wir haben von ATC noch die Hinweise über aktive Segelflugsektoren erhalten und wollten weiter nach Norden fliegen. Die Bewölkung wurde aber immer schlechter und der Norden ging den ganzen Tag lang nicht sonderlich gut, während auch der Wind auf unserer Höhe bei 155km/h war. Somit entschlossen wir uns, umzukehren, noch die

1000km voll zu machen und sind relativ entspannt über den Mt Ventoux in der diesmal vorgelagerten Welle vor dem Hang umhergeflogen.



*Vielfältige Wolkenstrukturen mit Blick auf die Écrins*

Auf dem Rückweg erreichten uns schon Meldungen über die starke Turbulenz im gesamten Gebiet um den Flugplatz und den starken Wind am Boden. Es ging grossflächig überall so gut, dass wir von der Turbulenz nichts mitbekamen und kaum unsere Höhe abbauen konnten. In niedrigeren Schichten war die Turbulenz deutlich spürbar, aber mit erhöhter Anfluggeschwindigkeit war alles kein Problem und wir konnten nach 11:11h wieder sicher in Sisteron landen.

## Schlüsselmomente

Folgende Momente möchte ich hervorheben, da sie entscheidend für den Flug waren:

1. Der Plan, keinen Plan zu haben, hat sich an diesem Tag als am erfolgreichsten herausgestellt. Wir waren beide sehr entspannt und ohne Erwartungen an einen grossen Flug. Die Entspannung hat uns im Flug sehr geholfen.
2. Die Entscheidung, das Rhonetal zu überqueren, war von der Freigabe durch ATC abhängig und hat das gesamte Vorhaben eingeleitet.
3. Die Entscheidung, in die Pyrenäen zu verlängern, hatte einen verlängerten Rückweg mit mehr Unsicherheit zur Folge. Mit viel eingeplanter Sicherheit war das aber kein Problem.
4. Die Aktivität von R55 Orange hat uns zur Umplanung gezwungen. Da wir hier Plan B anwenden mussten (bis zur Deaktivierung von R55), haben wir gesehen, dass unsere Alternativplanung auch funktioniert.
5. Die Entscheidung, in den Pyrenäen frühzeitig umzukehren und nicht übermütig zu werden, hat sich als richtig herausgestellt und einen entspannten Rückflug

gewährleistet. Yannick Bourdeau ist deutlich nach uns zurückgekommen, da er auch deutlich weiter geflogen ist. So musste er unter der Wolkendecke das Rhonetal sehr tief überqueren und dort an den Hängen vom Flugplatz Romanin und über den Luberon zurückfliegen. Das hätten wir vielleicht auch geschafft, aber wäre deutlich ausserhalb unserer Komfortzone gewesen und am Ende vielleicht sogar gefährlich geworden.

## Positiv: Was lief besonders gut?

1. Die Internetverbindung war ein sehr grosser Faktor und hat uns durch die Vorhersagen einen einfach durchzuführenden Flug beschert.
2. Die Absprache zwischen Nils und mir war sehr gut. Wir hatten die gleichen Ideen, konnten Risiken konstruktiv besprechen und die Arbeit gut untereinander aufteilen. Das Team hat einwandfrei funktioniert.
3. Wir sind besonnen geblieben trotz Euphorie und obwohl wir wussten, dass wir gerade etwas ganz Besonderes machen. Somit bestand keine Gefahr, übermütig zu werden.

## Verbesserungsmöglichkeiten

Da ich die Gelegenheit hatte, viel in diesem Flug zu lernen, ist mir auch aufgefallen, dass ich einige Punkte für mich selbst verbessern kann. Damit spreche ich jetzt nur für mich (Julius):

- Die Internetverbindung im Flugzeug macht sehr viel aus. Wir hatten eine hitzige Diskussion in unserem Lager darüber, in welcher Form Internet im Flug benutzt werden soll. Meiner Meinung nach ist die Nutzung von Internet für die Beschaffung von flugrelevanten Informationen sehr positiv zu bewerten. Uns hat es viel Sicherheit verschafft. Der Kritikpunkt, dass man gar nicht auf sein Handy schauen darf, sollte aus meiner Sicht differenziert betrachtet werden: In Flugphasen, in denen ich die Kapazität habe, mir weitere Informationen einzuholen, kann ich das ohne schlechtes Gewissen auch tun. In anspruchsvollen Flugphasen bleibt das Handy unbeachtet und ich konzentriere mich auf Aviate, Navigate, Communicate. Ich habe mir trotzdem vorgenommen, meinen Internetempfang im Flugzeug zu verbessern, da ich einen Sicherheitszugewinn darin sehe.
- Flugplanung sollte nicht komplett ausser Acht gelassen werden. Wir hatten einen guten Lauf, da wir alle Freigaben erhalten haben. Wenn man aber Grenzübertritte machen will, muss man sich genauer damit befassen.

## Safety & Risiko

Die meisten Risiken habe ich bereits genannt. Sicherheitsbedenken waren in keiner Flugphase vorhanden und anspruchsvollere Situationen als aus dem Alltag bekannt

konnten durch bewährte Techniken der Segelflugausbildung gemeistert werden (z.B. erhöhte Anfluggeschwindigkeit). Weiterhin zu beachten:

- *Sauerstoff*: Auf solchen Flügen muss man immer genügend Sauerstoff mitführen. Wir hatten zum Glück die zwei Flaschen bereits am Vortag auf genug Inhalt geprüft. Im Notfall hätten wir tiefer weiterfliegen müssen und dann wäre eine Landung auf einem fremden Flugplatz auch eine Option gewesen.
- *Flugdauer und Sunset*: Yves Gerster hat einen ähnlichen, aber weiteren Flug kurz zuvor absolviert. Er ist jedoch knapp vor Sunset gelandet. Mit Sunset wollten wir keine Probleme bekommen, was auch gut funktionierte. Die Flugdauer ist sehr lang, aber im Doppelsitzer kann man sich ausruhen und wir beide haben bereits lange Flüge durchgeführt und kannten somit unsere körperlichen Grenzen.

## Fazit

Der Flug war ein unglaubliches Erlebnis. Nicht viele Leute fliegen die Route von den Südfranzösischen Alpen in die Pyrenäen, wodurch wir schon während des Fluges wussten, dass es besonders war. Dennoch war der Flug gefühlt sehr einfach. Vermutlich liegt das daran, dass wir ein gutes Team mit einem guten (spontanen) Plan waren. Mit einer vernünftigen Risikoabschätzung kann man viel ausprobieren und es funktioniert auch mehr, als man sich normalerweise vorstellt.

Weitere Punkte nehme ich für mich mit:

- Funken üben lohnt sich. Da Nils es mir fehlerfrei vorgemacht hat, habe ich wieder die Motivation gefunden, mehr nach Freigaben zu fragen. Das konnte ich auch in den Flügen danach selbst noch üben.
- Es ist wichtig, im Flug seinen Plan häufig zu hinterfragen, Ausweichpläne zu haben und den Plan zu überdenken. Wir hatten immer einen guten Plan und hätten im Zweifel immer umkehren können.
- Man sollte sich im Klaren über die vorliegende Luftraumstruktur sein. Mit ATC war es relativ einfach, aber ohne ATC mussten wir auch genau wissen, was wir tun. Der Bereich um Sisteron ist anspruchsvoll, da auch einige Fallen bestehen. Z.B. sind manche R-Gebiete Segelflugsektoren und andere sind klassische Sperrgebiete. Wenn die einen aktiv sind, darf man hineinfliegen und wenn die anderen aktiv sind, darf man es nicht. Auch die Aktivität dieser Lufträume kann minütlich geändert werden. Wir haben diesen Punkt zum Glück vorher oft genug angeschaut. Wenn man sich der Struktur nicht im Klaren ist, sollte man es lieber nicht versuchen.
- Wir waren immer zur richtigen Zeit am richtigen Ort. Manchmal funktioniert es gut, aber manchmal funktioniert es nicht. Ein paar Tage später habe ich mit Lorenz auch das Rhonetal überquert, aber anstelle der für uns eigentlich freigegebenen Route haben wir das R55 als aktiv vorgefunden und mussten ohne Höhengewinn wieder umkehren und durften uns tief am Hang ausbasteln. So ein

Flug ist vielleicht auch nicht immer planbar, da man auch ein wenig Glück braucht. Seien es aktive Lufträume, kooperative Lotsen oder kooperatives Wetter.

- Eigene Grenzen: Man sollte sich darüber Gedanken machen, welche die eigenen Grenzen sind und auch, ob diese Grenzen mit dem zweiten Piloten zusammenpassen. Nur so funktioniert auch ein gutes Team.