














## Handout SAAC Basic Camps

Wir haben für dich ein paar grundlegende Punkte aufgelistet, die in der Vorbereitung und Risikooptimierung deines Backcountry-Abenteuers wichtig sind. Da Lawinenkunde aber ein sehr komplexes Thema ist und viel Wissen und Erfahrung dazu gehört, können wir hier keine Garantie für die Vollständigkeit der Informationen übernehmen. Für jede Entscheidung im Gelände ist der Skifahrer oder Snowboarder letztendlich selbst verantwortlich. Trotz aller Vorsichtsmaßnahmen bleibt im freien Skiraum immer ein gewisses Restrisiko.

	<p>Vor Beginn eines Freeride- oder Tourentages solltest du dir unbedingt den aktuellen Lawinenlagebericht besorgen. Er informiert dich über die vorherrschende regionale Gefahrenstufe und gibt dir wichtige Tipps zu den aktuellen Gefahrenquellen und Gefahrenstellen! Der Bericht enthält auch Informationen über eine günstige vorherrschende Situation im Gelände. Du bekommst ihn auf <a href="http://www.avalanches.org/eaws/en/main.php">http://www.avalanches.org/eaws/en/main.php</a> !</p> <p><b>Wichtig:</b> Region (Wo bin ich?) und Datum checken!</p>
	<p>Vor Beginn jeder Tour solltest du dich fragen, ob alle Gruppenmitglieder die standardmäßige Notfallausrüstung mit dabei haben!</p> <p><b>Dazu gehören:</b> Lawinenverschüttetensuchgerät, Sonde und Schaufel. Aufgrund des kurzen Zeitfensters sind deine Kameraden im Ernstfall die einzige Möglichkeit einen Unfall zu überleben. Die ersten Minuten sind entscheidend.</p> <p>Zur Notfallausrüstung gehört auch das <b>Mobiltelefon</b> (Achtung: Lade den Handyakku vor einer Tour immer voll auf).</p> <p>Außerdem ist es wichtig, dass du die aktuellen Notrufnummern der jeweiligen Regionen in dein Handy speicherst.</p> <p>112 ist der „Europäische Alpine Notruf“. 140 ist die Nummer der <i>Österreichischen Bergrettung</i>.</p> <p>Des Weiteren ist ein <b>Erste-Hilfe-Paket</b> (mit Rettungsdecke gegen Wind und Kälte) sehr wichtig.</p>

	<p>Bitte checke, ob alle deine Buddys aus der Gruppe eine vollständige und funktionsfähige Ausrüstung haben! Kaputtes oder minderwertiges Material (wie eine defekte Bindung oder schlechte Kleidung) können lebensbedrohliche Situationen hervorrufen. Weniger Probleme am Berg bedeuten schlussendlich auch wesentlich mehr Spaß.</p> <p><b>Achtung:</b> Wenn du einen Airbag mit dabei hast, dann checke ob er auch aktiviert ist und ob deine Beinschlaufe und der Hüftgurt geschlossen sind.</p>
	<p>Ein Helm verringert das Verletzungsrisiko bei Stürzen.</p>
	<p>Eine Grundregel beim Freeriden und Skitourengehen abseits gesicherter Pisten besagt, dass du niemals alleine im Gelände unterwegs sein solltest. Einerseits bieten deine Kollegen im Falle einer Verschüttung die einzige reelle Überlebenschance, andererseits kontrolliert im freien Gelände abends keine Pistenrettung, ob du mit einem gebrochenen Bein (<b>und Handyfunkloch</b>) liegen geblieben bist.</p>
	<p>Starte nie ohne <b>LVS-Check</b> ins Gelände. Das beste PIEPS-Gerät nützt nichts, wenn die Batterien leer sind oder es nicht eingeschaltet ist. Mache dich mit deinem LVS Gerät vertraut.</p>

	<p>Wenn ich im Gelände nichts sehen kann, kann ich nur sehr eingeschränkt wahrnehmen und beurteilen. Eine gute Planung und Informationen zum Wetter sind deshalb sehr hilfreich und wichtig. Werde ich im Gelände trotzdem mit schlechter Sicht oder stark eingeschränkten Sichtverhältnissen konfrontiert, ist ein frühzeitiger Verzicht der beste Weg um Probleme zu vermeiden.</p> <p><u>Was ist das <b>Problem mit schlechter Sicht?</b></u> Geländeformen, Neigungen und eventuelle Gefahrenzeichen sind nur schwer zu erkennen. Z.B. frischer Trieb Schnee. Weiters wird die Orientierung stark erschwert und trotz Handyempfang - und der Möglichkeit einen Notruf abzusetzen - kann aufgrund der Wetterverhältnisse, eine Bergung durch die Flugrettung nur eingeschränkt möglich sein.</p>
	<p>Abseits der Pisten in Gletscherschigebieten gibt es „<b>Gletscherspalten</b>“, die unter der Schneedecke oft nur schwer erkennbar sind. Bei Belastung durch einen Wintersportler können diese sogenannten Schneebrücken brechen (dünne Schneedecke über den Gletscherspalten). Ein Spaltensturz endet meist tödlich. Besonders kritisch ist die Zeit zu Winterbeginn, wo die Schneebrücken nach dem Sommer oft nur sehr dünn und schwach ausgebildet sind.</p> <p><u><b>Achtung:</b></u> Freerider oder Tourengänger in vergletschertem Gelände benötigen - neben dem lawinenkundlichen Wissen - auch Kenntnisse zum Verhalten auf Gletschern.</p>
	<p>Dies gilt es im Gelände häufig zu beachten! Oft nach windreichen Wetterperioden! Eventuelle Schwachschichten in der Schneedecke, sind in den Übergangsbereichen (geländebedingt) näher an der Oberfläche und somit leichter - durch die Belastung eines Skifahrers/Snowboarder auf die Schneedecke - störrisch!</p>

	<p>Eine typische ungünstige Geländeform ist die Mulde. Im Falle eines Lawinenabgangs befindet man sich am tiefsten Punkt und wird somit eher verschüttet.</p>
	<p>In Bezug auf die Lawinensituation ist völlig verspurtes Gelände (man kann einzelne Spuren nicht mehr erkennen) in der Regel günstiger. <b>Wichtig:</b> Dieser Punkt gilt aber nur, sofern keine starke Durchfeuchtung der Schneedecke oder ein Gleitschneeproblem vorliegt!!!</p> <p><b>Achtung:</b> Einzelne Spuren verleiten und sind absolut kein Sicherheitszeichen!</p>
	<p>Die Neuschneemenge ist entscheidend ob und wie sich die Lawinensituation durch den Schneefall verändert.</p> <p>Ca. 20 bis 30 cm Neuschnee solltest du auf alle Fälle immer kritisch hinterfragen!</p> <p><b>Weiters:</b> Bei starkem Wind und tiefen Temperaturen sollten bereits ca. 10 bis 20 cm Neuschnee beachtet werden.</p> <p>Kein Wind und Temperaturen knapp unter 0° Celsius vertragen mehr Schnee: ca. 30 bis 50 cm Neuschnee sind hier die entscheidende Menge.</p> <p>Werden diese Werte erreicht und/oder überschritten, spricht man vom „<b>Erreichen der kritischen Neuschneemenge</b>“ und damit wird der gefallene Schnee zu einem sogenannten Lawinenproblem.</p> <p>Icon Darstellung des Lawinenproblems „<i>Neuschnee</i>“ in den Europäischen Lawinenlageberichten und Lawinenprognosen. EAWS „European Avalanche Warning Service“ <a href="http://www.avalanches.org">www.avalanches.org</a></p> 



**Wind ist der Baumeister der Lawinen.** Achte auf Anzeichen von Windverfrachtung und damit Schneebrettbildung wie z.B. Schneefahnen an Graten, Wechten, winderodierte Schneeoberfläche mit Gangeln und Dünen, Kolke usw...

**Wind verfrachteter Schnee** wird auch als **Tribschnee** bezeichnet!

Tribschnee ist oft weich, aber es ist kein lockerer Schnee mehr. Die Schneekristalle haben schon eine Bindung. Gerade frisch ist er oft spröde, schlecht mit den darunter liegenden Schneeschichten verbunden und somit sehr störanfällig.

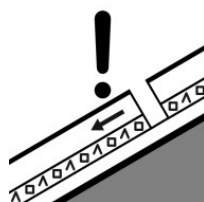
Frischer Tribschnee ist eines jener Lawinenprobleme, die uns Winter für Winter am meisten beschäftigen und zu Unfällen führen.

Icon Darstellung des Lawinenproblems „*Tribschnee*“ in den Europäischen Lawinenlageberichten und Lawinenprognosen. EAWS European Avalanche Warning Service [www.avalanches.org](http://www.avalanches.org)



**Wumm Geräusche** oder auch unter dem Begriff **Setzungsgeräusche** geläufig, sind ein absolutes Alarmzeichen und deuten auf eine instabile Schneedecke und störanfällige Schwachschichten hin. Oftmals befinden sich diese Schichten im Altschnee und weisen auf das Lawinenproblem Altschnee hin.

Icon Darstellung des Lawinenproblems „*Altschnee*“ in den Europäischen Lawinenlageberichten und Lawinenprognosen. EAWS European Avalanche Warning Service [www.avalanches.org](http://www.avalanches.org)

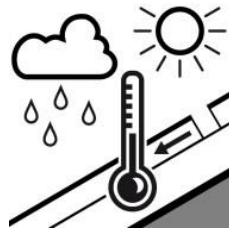




Durchfeuchtung der Schneedecke kann sehr plötzlich durch Regen oder durch Sonneneinstrahlung entstehen. Die Schneedecke verliert an Stabilität und die Lawinengefahr erhöht sich. Es entsteht ein Nassschneeproblem.

**Achtung:** auch völlig verspurtes und ständig befahrenes Gelände wird dann gefährlich!

Icon Darstellung des Lawinenproblems „Nassschnee“ in den Europäischen Lawinenlageberichten und Lawinenprognosen. EAWS European Avalanche Warning Service [www.avalanches.org](http://www.avalanches.org)



Sind im Gelände frische, selbst ausgelöste Lawinen sichtbar?




Frische, spontane, also von alleine abgegangene Lawinen sind nämlich ein Zeichen für eine instabile Schneedecke und ein hohes Gefahrenpotential im Gelände.

### Lawinenarten in Bezug auf den Anbruchmechanismus:

#### **Schneebrett - Lockerschneelawine – Gleitschneelawine**

Achtung auf Gleitschneelawinen! Gleitschnee ist ein spezielles Lawinenproblem. Es ist sehr unwahrscheinlich, dass wir als Wintersportler Gleitschneelawinen durch unsere Zusatzbelastung, also unser Gewicht mit dem wir auf die Schneedecke einwirken, auslösen können. Allerdings ist der spontane Abgang von Gleitschneelawinen nur sehr schwer zu prognostizieren und deshalb ist es wichtig vor allem offensichtliche Bereiche z.B sichtbare Lawinenmäuler zu meiden.

Icon Darstellung des Lawinenproblems „Gleitschnee“ in den Europäischen Lawinenlageberichten und

	<p>Lawinenprognosen. EAWS European Avalanche Warning Service <a href="http://www.avalanches.org">www.avalanches.org</a></p> 
 <p>www.saac.at</p>	<p>Befinde ich mich unterhalb lawinengefährdeter Hänge bzw. kann ich durch eine Lawinenauslösung jemanden unter mir verschütten? Stelle dir diese Frage laufend!</p> <p><b>Achtung:</b> in der Regel gilt je höher die Gefahrenstufe umso mehr Gelände rund um dich gilt es in deine lawinenkundliche Beurteilung und Entscheidung mit einzubeziehen!</p>
	<p><b><u>SAAC vermittelt in den Basic Camps folgende Entscheidungsstrategie:</u></b></p> <p>Checke unseren aktuellen Folder! Du bekommst ihn bei unseren Camps!</p>
	<p>Die Hangneigung ist ein wichtiger Faktor für die Entscheidungsfindung.</p> <p><b><u>Anhaltspunkte im Gelände:</u></b></p> <p>Bis 30°: Skitourengeher steigt in Bögen auf!          Ab 30°: Skitourengeher verwendet „Spitzkehren“!          Felsdurchsetztes Gelände ist in der Regel steiler als 35 ° oder 40°!</p> <p>Mit zwei gleich langen Stöcken kann man ebenfalls die Hangneigung messen.</p> <p>In der Planung helfen dir topografische Karten und diverse digitale Möglichkeiten.</p>

	<p>Bis zu einer Hangneigung von 35° sollte im Gelände mit einem Abstand von 30m bis 50 m zwischen den einzelnen Gruppenmitgliedern gefahren werden.</p> <p>Ist das Gelände steiler als 35 °sollte man generell einzeln abfahren.</p> <p><b>Vorteil:</b> Es befinden sich punktuell weniger Personen in einem eventuellen Gefahrenbereich und jeder einzelne hat einfach mehr Freiraum beim Fahren ohne dass man sich gegenseitig in die Quere kommt. Durch Abstände wird die Schneedecke weniger stark belastet (geringe Zusatzbelastung), als wenn Personen direkt aneinander stehen, oder sich bewegen ( große Zusatzbelastung ).</p> <p>Im Aufstieg sollten ab einer Hangneigung von 30 ° Abstände gemacht werden. 10 Meter und mehr. Wichtig, auch bei hartem Schnee !</p>
	<p><b>Die Strategie besagt:</b> Mit Abstand oder einzeln immer wieder bis zu einem sicheren Sammelpunkt fahren (an dem keine Gefahren drohen: Lawinengefahr, Absturzgefahr, Gletscherspalten,...). Du solltest die Sammelpunkte auch immer so wählen, dass du den ganzen Abfahrtsbereich einsehen kannst. Weiters ist es sehr günstig, wenn du nicht direkt unterhalb der Abfahrtslinie zusammen wartest.</p> <p>Halte auch an Sammelpunkten Abstände von 5 Metern und mehr zwischen den einzelnen Personen ein.</p>

## Wichtige Telefonnummer und Links:

Alpiner Notruf Europaweit: 112

Alpiner Notruf/Bergrettung Österreich: 140 (Vorarlberg: 144)

## Sonstiges:

[www.freeride-map.com](http://www.freeride-map.com)

[www.alpinesicherheit.at](http://www.alpinesicherheit.at) (Alpines Sicherheits- und Informationszentrum)