

# Notverfahren Abstieg durch Wolken

Ich bin Physiker mit vielen Jahren Modellflug, vor allem Segelflug, und beschäftige mich im Alltag mit Steuerungstechnik. Ich bin 57 Jahre alt.

Als Flugschüler (das ist bei mir 4 Jahre her) habe ich mir klargemacht, daß man mit Faden, Kompass und Fahrt prinzipiell nach Instrumenten fliegen kann. Praktisch ist der Drehfehler beim Schnapskompass äußerst hinderlich. Wenn die Kontrolle einmal verloren ist, dann ist der Schnapskompass völlig unbrauchbar. Die auftretenden Beschleunigungen dominieren die Anzeige.

Ich habe zuviel riskiert, bin in die Situation "4 pi weiß" gekommen, und fand mich in einer unkontrollierten Fluglage wieder. Der Schnapskompaß war wie eingefroren. Mein Gedanke war: der ist kaputt, ich muß woanders hin schauen. Schon reichlich schnell zog ich die Klappen, ich habe sehr wirkungsvolle. Glücklicherweise beruhigte sich das Flugzeug, und ich konzentrierte mich auf das GPS. Ich konnte die Drehrichtung erkennen und aussteuern.

Mit GPS Richtungsanzeige funktionierte das Notverfahren, ich kam genau da raus wo ich wollte und erwartete. Erst später habe ich wieder auf den Kompaß geschaut, er war natürlich nicht kaputt.

Ich habe inzwischen einen Horizont im Flugzeug, und einen elektronischen drehfehlerfreien Kompass. Eine Wolkenflugschulung mache ich sobald es Gelegenheit gibt. Ich möchte die oben geschilderte Situation nicht wiederholen, und es auch niemand in Absicht empfehlen.



Man sollte als Wellenflieger nach Instrumenten fliegen üben, und allermindestens ein drehrichtungsanzeigendes Instrument dabei haben, in der größten Not reicht ein funktionierendes GPS.

\*\*\* bis hier ging der Vortrag, er hätte genauer heißen müssen: *Notverfahren, wenn ich schon drin bin*. In der nachfolgenden Diskussion gings es weiter darum, "was tun, wenn es drunter zugemacht hat". Der erste Fehler ist bereits geschehen.

Offensichtlich ist auch da ein funktionierendes GPS extrem hilfreich, geht es doch jetzt darum eine Stelle zu finden, wo "keine Steine in den Wolken" sind. Mit Vorbereitung und Ortskenntnis muß man wissen, wo Bodensicht am wahrscheinlichsten zu erreichen ist. Auf jeden Fall kann per Funk Information eingeholt werden, eventuell sogar ein QDM.

Die Jeseniker empfehlen als ultima Ratio aussteigen, und mit dem Fallschirm landen.

PS: das gezeigte Instrument ist von MGS Avionics (es gibt inzwischen weitere Hersteller), und für reine Segelflugzeuge gehört der Kompaß nicht zur Minimalausrüstung - für Flugzeuge mit Motor aber schon. Die Markierungen sind inzwischen dran - die Bilder sind nach dem Einbau aufgenommen.