

Deutscher Prüfungsrat begutachtet vier UL-Piloten in der Mongolei

Schulung bei Minus 17 Grad

Minus 17 Grad - das ist kalt, verdammt kalt sogar! Gemütlich vorm Kamin sitzend kann man diese Außentemperatur noch ertragen - wer denkt da ans Fliegen? Peter Kuhn vom Luftsportzentrum Bautzen tat das, als er sich zu Schulungszwecken in die Mongolei begab. Wie kam es dazu?

Text: Peter Kuhn, Nurmaa und Gerhard Wackenhut , Peter Ocklenburg,
Fotos: Peter Kuhn, Nurmaa und Gerhard Wackenhut





Auf dem Flug in die Wüste Gobi.

*Kurz vor Ulan Bator***Der erste Kontakt**

Bereits im Jahr 2013 haben zwei Mitarbeiter des Flugsportzentrums (FSZ) Bautzen in Ulan Bator, der Hauptstadt der Mongolei, zwei Evekotor-Flugzeuge, einen EuroStar und einen SportStar, repariert und gewartet. Neun Jahre später nahmen die neuen Eigentümer der einzigen beiden aerodynamisch gesteuerten Leichtflugzeuge in der Mongolei, Nurmaa und Gerhard Wackenhut, die in Ulan Bator leben, im Vorfeld der AERO 2022 Kontakt zu dem in Kamenz ansässigen Flugsportzentrum auf, um ein persönliches Treffen und gegenseitiges Kennenlernen in Friedrichshafen vorzubereiten. Nurmaa und Gerhard standen zu diesem Zeitpunkt kurz vor dem Start der ersten Ultraleicht-Flugschule in der Mongolei und wollten den Kontakt zum FSZ Bautzen neu aufleben lassen und prüfen, ob eine mittel- und langfristige Zusammenarbeit machbar sei.

Ankunft auf dem neuen internationalen Flughafen von Ulan Bator.**Allgemeine Luftfahrt ist Neuland**

Das mehr als freundschaftliche erste Treffen in Friedrichshafen machte schnell deutlich, dass die Chemie untereinander stimmte. Bei einem späteren Treffen am Flugplatz Kamenz im Mai 2022 schilderten Nurmaa und Gerhard die besonderen Herausforderungen, aber auch die interessanten Möglichkeiten beim Aufbau einer Allgemeinen Luftfahrt in der Mongolei. Denn bis zum August 2021 gab es praktisch keine Allgemeine Luftfahrt in dem äußerst dünn besiedelten ostasiatischen Staat, der im Süden an China und im Norden an Russland grenzt. Erst mit der Eröffnung des neuen internationalen Flughafens „Dschingis Khan“ (ZMCK) im Juli 2021 in Ulan Bator bot sich Gerhard Wackenhut, der über eine Vielzahl deutscher Lizenzen im Bereich der Luftfahrt verfügt, die Chance, am alten internationalen Flughafen „Buyant Ukhaa“ (ZMUB) mit dem Aufbau einer General Aviation zu beginnen.

„Brrr, ist das kalt hier!“ Peter Kuhn in der Mongolei



Nach der Kälte kommen einfach wahnsinnige Weiten - und Wärme.

Schulung nach deutschen Richtlinien

Den Anfang der Schulungsaktivitäten machte die theoretische Basisausbildung von vier Flugschülern, ehe Gerhard Wackenhut im August 2022 auch die praktische Ausbildung der angehenden Piloten in Angriff nahm. Die Aufbereitung der umfangreichen Schulungsunterlagen für die theoretische und praktische Ausbildung erfolgte dabei auf Basis aktuell gültiger deutscher Unterlagen, die vollumfänglich von den mongolischen Behörden akzeptiert wurden. Natürlich waren die ersten vier Flugschüler von den neuen sich bietenden Möglichkeiten, aber auch von der Professionalität, die Gerhard mit seiner Erfahrung mitbrachte, überaus begeistert und entsprechend hochmotiviert. Vom 10. August bis Anfang November hatten die Flugschüler mehr als 140 Flugstunden absolviert und damit die Anforderungen der (deutschen) Praxisausbildung erfüllt.

Das gemeinsame Essen fand stilgerecht in einer Jurte statt.



DULV-Prüfungsrat wird aktiv

Und da die zivile Luftfahrtbehörde der Mongolei die Ausbildung auf Basis deutscher Inhalte rückhaltlos unterstützt hatte, lag die Durchführung der Praxisprüfung durch einen deutschen Prüfungsrat nahe. Dieser Bitte und der entsprechenden Einladung nach Ulan Bator kam DULV-Prüfungsrat Peter Kuhn vom FSZ Bautzen ohne großes Zögern nach. Mit der Mongolian Airlines flog er am 2. November 2022 von Frankfurt/Main in die 1,4-Millionen-Stadt Ulan Bator, in der fast die Hälfte aller Einwohner der Mongolei leben.

Nach eingehender Beschäftigung mit den vorliegenden Unterlagen, mit den bisher bewältigten Aufgaben, einschließlich dem Theorieunterricht und der Theorieprüfung sowie den absolvierten fliegerischen Aktivitäten, wurden die Aufgaben der nächsten Tage gemeinsam abgestimmt.

Auf dem Speisenplan stand eine nationale Spezialität: gedünstetes Schaf.





„Übungsflug“ führt in die Wüste Gobi.f

Zunächst galt es natürlich, dass sich Peter Kuhn einen eigenen Eindruck vom praktischen Ausbildungsstand der Flugschüler verschaffte. Und hier zeigten sich bereits erste Besonderheiten, die mit deutschen Verhältnissen keinesfalls vergleichbar sind. Nicht nur die Dimensionen des Landes, das viereinhalb Mal so groß wie Deutschland ist, sondern auch die Tatsache, dass es nur 26 Flugplätze für 3,4 Millionen Einwohner im gesamten Land gibt, stellte eine besondere Herausforderung für die Piloten-Ausbildung dar.

Gerhard Wackenhut, der bereits seit mehr als 14 Jahren in der Mongolei lebt, unterbreitete den Vorschlag, zunächst einmal die Gebiete anzufliegen, wo er in den zurückliegenden Wochen mit den Flugschülern die Trainingsflüge durchgeführt hatte. Seiner Meinung nach waren da die Möglichkeiten gegeben, die erforderlichen Prüfungsaufgaben zu absolvieren. Ein Vorschlag, der sich als goldrichtig erwies.

*Das Schulungsgebäude (unten).
Trotz der ungewohnten, deutschen Prüfungsverhältnisse - bestanden!
(unten rechts).*

Beieindruckender (Aus-)Flug in die Wüste

Außerdem wollte Peter Kuhn auch einen eigenen Eindruck vom dem erreichten Ausbildungsstand der Flugschüler erhalten. Deshalb wurde vereinbart, dass die Schüler zunächst einen größeren Streckenflug absolvieren sollten, auf den sich die Flugschüler eigenständig vorzubereiten hatten und den sie im Beisein von Gerhard und Peter eigenverantwortlich durchführen mussten. Für Peter Kuhn war das eine überaus interessante Erfahrung, ging es doch von Ulan Bator bei deutlichen Minusgraden (-18 °C) über unberührte Natur, Berge und Steppe zu einem Flugplatz in der Wüste Gobi (+9° C) im Süden des Landes. Mehr als zwei Stunden lang sah der Chef des FSZ Bautzen auf diesem „Übungsflug“ keinen Baum, kein Haus, kaum eine Jurte und schon gar keine Menschen. Für Peter Kuhn ebenso ungewöhnlich wie beeindruckend. Dass die Schüler bei diesem Flug keinerlei Probleme hatten, war einerseits dem exzellenten Umgang mit den erforderlichen Navigationsmöglichkeiten geschuldet, aber auch der Tatsache, dass es nicht der erste eigenständige Flug zu diesem Flugplatz war.



In Ermangelung einer Flugsicherheitsüberwachung oder eines Funkkontaktes zu anderen Stationen auf dem Weg zum Zielflugplatz konnte sich Peter die Frage nicht verkneifen, welche Möglichkeiten man hat, um im Ernstfall Hilfe zu erhalten. Die einzige Chance, so Gerhard, sei ein Satellitentelefon. Dass sich dergleichen aber nicht an Bord befand, schien ihn freilich nicht wirklich zu beunruhigen. Abenteuer pur!

Landen ohne Anflugkarte

Das Auftauchen eines offensichtlich bewohnten Gebietes, ließ Peter wieder etwas lockerer werden. Nun war er aber sehr gespannt, wie man nach einem derartig langen „unaufgeregten“ Streckenflug den Anflug auf den Flugplatz „Mandelgobi“ (ZMMG) und die anschließende Landung auf einer ca. 900 m langen steppenähnlichen Landebahn gestalten würde. Zwar war der Flugplatz weithin sichtbar und schnee-frei, doch da es keine Sichtenflugkarten für derartige Landeplätze gibt, hat der Pilot die durchaus anspruchsvolle Aufgabe, einen sinnvollen und sicheren Anflug zu gewährleisten.

Nurmaa hatte den Flug im Vorfeld beim Flugplatzleiter von Mandelgobi telefonisch angekündigt. Die Verantwortlichen des Flugplatzes hatten unsere Ankunft und den Aufenthalt entsprechend vorbereitet. In einer sehr angenehm eingerichteten Jurte wurden alle zu einem landestypischen Essen - gedünstetes Schaf - eingeladen, das für Europäer sicherlich außergewöhnlich, aber in jedem Falle mit viel Liebe zubereitet worden war. Gerhard bedankte sich, indem er mit Angehörigen der Flugplatzleitung Rundflüge über den Ort durchführte, was für diese ein absoluter Höhepunkt ihres eher eintönigen Lebens in dem abgeschiedenen Ort war.

Auf dem Rückflug folgten beide Flugzeuge der einzigen Stromleitung in diesem Gebiet, die unmittelbar an der Stadt Ulan Bator vorbeiführte und somit eine sehr gute Orientierungshilfe darstellte. Kurz vor Sunset landeten sie wieder ohne Probleme auf dem alten internationalen Flugplatz Buyant Ukhaa. In den Abendstunden ließen Nurmaa, Gerhard und Peter das eindrucksvolle Flugerlebnis noch einmal Revue passieren, diskutierten mögliche Veränderungen und Erweiterungen und bereiteten gemeinsam die neuen Aufgaben für den nächsten Tag vor.

Anspannung vor der Prüfung

Am letzten Tag vor der Prüfung wurde den Flugschülern die Aufgabe gestellt, selbstständig einen verschneiten (und deshalb geschlossenen) Flugplatz zu finden und in niedriger Höhe zu überfliegen. Die Erfüllung dieser Aufgabe wurde durch Gerhard und Peter in einem zweiten Flugzeug kontrolliert, mit dem sie der Schulungsmaschine in gebührendem Abstand folgten. Da es auch hierbei keinerlei Probleme gab, stand der Entschluss fest, die Prüfung am nächsten Tag durchzuführen.

Bei der Besprechung des Prüfungsablaufs war den Prüflingen die Anspannung durchaus anzumerken, wenngleich es dank der guten und umfassenden Vorbereitung dafür eigentlich keinen Grund gab. Doch Prüfung bleibt nun einmal Prüfung. Negative Auswirkungen hatte diese normale Nervosität allerdings nicht: Alle Prüfungsaufgaben wurden mit Bedacht, Umsicht und dem geforderten Können bewältigt und selbst die nicht angekündigte letzte Ziellandeübung mit abgestelltem Motor wurde nach einer anfänglichen „großer Erregung und Anspannung“ am Ende mit Bravour gemeistert.



Endanflug einer Ziellandeübung.

Ausbau der Zusammenarbeit geplant

Letztendlich lieferten die vier erfolgreich bestandenen Prüfungen den Beweis, dass in der jungen Flugschule des „Cleos Flying Club“ unter der Leitung von Gerhard und Nurmaa auch unter den erschwerten Bedingungen in der Mongolei eine umfassende und erfolgreiche Ausbildung möglich ist, so dass dieser erste Erfolg sicher Mut für die Zukunft macht.

Bei einem eineinhalbwöchigen Besuch von Nurmaa und Gerhard im FSZ Bautzen im Januar diesen Jahres wurden weitere Grundlagen für den systematischen Ausbau der Zusammenarbeit und den Abschluss eines von allen Beteiligten gewünschten Kooperationsvertrages geschaffen. Diese Zusammenarbeit wird unter anderem auch die Vorbereitung des UL-Fliegens von deutschen Piloten während eines Aufenthaltes in der Mongolei sowie von mongolischen Piloten in Deutschland einschließen, über die wir an dieser Stelle dann entsprechend informieren werden. Man darf also gespannt sein.

Gerhard interessierte sich auch für Bannerschlepp und nutzte die Zeit, gleich von Peter darin ausgebildet zu werden! Bisher gibt es keine Bannerschlepps für Werbung in der Mongolei, was sich aber jetzt ändern soll. ●