

Hans-Christian Brauweiler



Flight Log Kazakhstan

Flight Log Kazakhstan

- Wie immer vor einem Flug ins Ausland habe ich gründlich die nähere Umgebung des Aufenthaltsortes nach Chartermöglichkeiten erkundet. Kazakhstan war da in dieser Hinsicht keine Ausnahme, wohl aber in vielen anderen. So ist die Erhältlichkeit von Informationen sehr dürftig. Irgendwie bin ich aber durch sehr ausführliches Googeln auf zwei E-Mail-Adressen gestoßen, von denen eine den vielversprechenden Namen National Para Team als Alias trug. Also zumindest hatten diese Kontaktpersonen etwas mit Luftfahrt zu tun und auch auf hoffentlich hohem Niveau, als Nationalmannschaft. Aber das ist ja relativ, je nach der Bedeutung des Sportes im Lande. Auf meine Anfrage-Mails war diese Adresse auch die einzige die antwortete, wobei es sich um einen Fallschirmsportler (namens German) handelte (nicht vom National Para Team, sondern als einziger Englischsprachiger Springer von denen als Webmaster beauftragt ...), der sich mal erkundigen wollte. Nach einer Weile kam eine Mail zurück, dass alles kein Problem sei, ich könne Yak 18 und Yak 52 fliegen, letztere hauptsächlich für Aerobatics. Normalerweise ist die Yak 18 ein Spornradflugzeug, etwas, was ich erst einmal mit der Zlin 526 Trainer geflogen bin, und auch dort stehen nur ein oder zwei Landungen in meinem Flugbuch. Es stellte sich dann aber auf Nachfrage heraus, dass es sich um die Version 18 T handelte, die ein „normales“ Dreibein-Fahrwerk (allerdings einziehbar) hat. Nach einigen Telefonaten vor Ort wurde dann – man weiß ja nie, wie lange sich gutes Flugwetter hält ☺ - schleunigst ein Termin für Freitag Nachmittag, direkt nach der letzten Vorlesung (erst die Arbeit ...) vereinbart. German holte mich pünktlich mit seinem neuen Jeep Nissan Movano vor der Hochschule ab. Das Auto – in Kasachstan ein Statussymbol – wies auf einen relativ wohlhabenden Mann hin. Nebenbei erzählte er mir auch, dass er Unternehmer im Tapetengeschäft sei, öfters auf internationalen Messen, zuletzt in Italien, einmal im Jahr in Frankfurt usw. In dem Appartementhaus neben unserem Hotel (nach Aussage der Ortskundigen wohl *auch* eine Geldwaschanlage...) habe er auch eine Wohnung.
- Nach rund 35 Minuten Fahrt durch den Freitagsnachmittagsverkehr sowie über Ausfallstrassen, an denen gerade einige Schlaglöcher beseitigt wurden, fuhren wir zum Grasplatz Baiserkeje. Apropos Schlaglochbeseitigung. Das läuft ganz ähnlich wie in Deutschland, der schadhafte Teer wird weggefräst, dazu nutzen die Kasachen wohl ganz ähnliche Maschinen wie wir. Genau kann ich es nicht sagen, habe ja keine der Maschinen gesehen, denn der gravierende Unterschied ist, dass die Schlaglochstellen bzw. die 5 und mehr cm tiefen Ausfräsungen (von zwischen 1 und 3 m breite und 5 – 10 m Länge, überall auf der Fahrbahn verstreut) nicht wie bei uns am gleichen Tag geschlossen werden und die Baustelle dabei abgesichert ist, sondern irgendwann in den nächsten Wochen die Löcher geschlossen werden (sollen!?!).
- Am Internationalen Verkehrsflughafen vorbei kamen wir schließlich am Wachtposten zum Flugplatzgelände an. Nach kurzer Diskussion zwischen Fahrer und Posten wurden wir reingelassen und parkten nach wenigen hundert Metern unter Bäumen. Zu Fuß noch 100 Meter weiter, an einer Fallschirmpackerin vorbei, und schon waren wir auf dem Vorfeld. Links und rechts ein Friedhof mit rd. einem Dutzend AN2-Samoljots und einigen Vertoljots (MI2 etc.). Rund 3 AN2 sind noch als Absetzmaschinen im Einsatz, von den anderen seien einige nach einem Check noch einsatzbereit – na ja, nach russisch-kasachischen Maßstäben vielleicht ... Ganz hinten stand auch noch eine Wilga. Und dann die YAKs wegen denen ich hier war. Kurze Absprache zwischen dem Leiter der Flugschule (von mir angenommene Stellung der betreffenden Person), dem Fluglehrer (v. m. a. St. d. b. P.), meinem Fallschirmsprung-Fliegerkameraden (als Dolmetscher) und mir über Flugroute, Dauer, Programm ging es zum Flugzeug. Auf eine Einsicht in meine Lizenz und mein Flugbuch wurde verzichtet, ich gab noch zu Protokoll, dass ich schon seit 20 Jahren fliege, was aber nicht weiter beachtet wurde. Wenigstens bildet die Flugschule ausweislich der Preisliste nach ICAO-Standards aus.



- Kurzer Aussencheck der YAK 18T durch mich, der Fluglehrer sah wohl nicht so recht die Notwendigkeit dazu, eine Karte (recht alt und keine richtige Luftfahrtkarte, Flugplätze von Hand eingezeichnet) wurde nur auf meinen ausdrücklichen Wunsch mit an Bord genommen, ebenso schien er keine Checkliste zu brauchen bzw. anzuwenden und das bei der Vielzahl von Schaltern – und alle auf kyrillisch beschriftet! Ein Glück, dass ich die Buchstaben wenigstens kenne. Und Marschroute und Mas-schtab (sic!) deuten auf die Übernahme gewisser Lehnwörter aus dem Deutschen – Peter und Katharina lassen über die Jahrhunderte hinweg grüßen.



- Dann gab es noch eine kurze Diskussion, wer links und rechts sitzen solle, PIC (Kommandant) ist immer der Fluglehrer bzw. Einweisende – da bestand schon mal Konsens. Aufgrund juristischer (versicherungsrechtlicher?) Regularien sollte ich aber rechts sitzen. Nun gut, dachte ich, für die erste Einweisung soll es mir recht sein. Im Flugzeug erwachten dann auch die Englischkenntnisse des „Kommandant“, nach Anwerfen des Motors sollte ich gleich das Taxiing übernehmen. Durch teilweise knie- und hüfthohes Pampasgras. Die Bodenfreiheit des Props ist zwar schon enorm, trotzdem mähten wir ein bisschen das Gras. Die Russen-Technik scheint das auszuhalten...
- Fliegen ohne Flugleiter gibt es scheinbar nicht, es wurde zum Anlassen eine Genehmigung eingeholt, jede Bewegung angekündigt, saubere Platzrundenmeldungen gemacht, obwohl am

Flugplatz nicht viel los war, eine Maschine zum Platzrundentraining nach der Winterpause (?), die aber schon fertig war, als wir starteten.

- Am Rollhalt angekommen (kurzer Backtrack noch nachdem wir das Pampas-Gras verlassen hatten), wollte ich mich gerade auf den Magnetcheck vorbereiten, als der Kommandant aus der Bewegung des Flugzeugs mir zu verstehen gab, dass wir nun starten sollten – Funk war ja schon gelaufen, Wind hatten wir erhalten. Vielleicht hätte er doch die Checkliste gebraucht?
- Gas, nach Gefühl rotieren, und dank geringer Beladung (3 Plätze nur besetzt) und relativ gutem Wind waren wir schnell in der Luft. Mit dem Intercom (!) gab er mir die Steiggeschwindigkeit von 150 km/h an. Der Airspeed-Indicator zeigt die letzte Null nicht, auch gut. Zielhöhe 300 m über Platzhöhe. Saubere und normale Platzrunde, Ausflug aus Querabflug auf Kurs. Mehrfacher Frequenzwechsel, da wir um den Almaty-Internatl. herumflogen, einen Militärplatz überquerten und natürlich sowohl von oben (Jumbos) als auch von unten (Fabrik- und Kraftwerkschornsteine, ansteigendes Gelände) begrenzt waren.
- Nach dem wir die Anfluggrundlinie Almaty passiert hatten, durften (mussten!) wir den Traktor-Motor auf gaaanz laut stellen und die Höhe über Grund den näher kommenden Bergen etwas anpassen. Umstellen von QFE auf QNH und neue Zielhöhe 2200 m NN. Das Stall-Horn weckt Tote. Eine gaaanz laute Tröte, bei der weder ich noch der Kommandant nervös wurden. Ich nicht, weil ich noch keine Weichheit in den Rudern merkte und weiß, dass die Tröten dieser Welt alle wohl recht früh angehen, er nicht, weil er wohl nach den mittlerweile verstrichenen 10 oder 15 Flugminuten Vertrauen zu mir hatte. Alle Höhen- und Kursanweisungen hatte ich ja auch eingehalten. Bei Abweichungen selbst korrigiert, und wenn ich mal wegen Sightseeing etwas mehr abwich, wies er nur auf das entsprechende Instrument und ich passte sofort an. Wenn ich zwischendurch mal fotografierte übernahm er immer das Steuer – wahrscheinlich weiß er nicht, wie oft ich schon mit einer Hand fotografiert habe während die andere das gut getrimmte Flugzeug nur leicht am Knüppel führte. Wenigstens weiß ich durch diese kurzen Übernahmen, dass ER auch das Stallhorn ab und zu ertönen lässt ☺ .



- An der Bergkette entlang sightseeing geflogen, nach einer Weile Nordkurs Richtung Steppe (bzw. Ausläufer der Steppe), Anweisung zum Sinkflug vom Kommandant, nachdem er Erlaubnis über Funk erhalten hatte. Selbstständig sauberes Sinken eingeleitet, die YAK lässt sich gut fliegen, hat sehr ähnliche Eigenschaften wie mir bestens bekannte Maschinen. Nur bei den Instrumenten muss man sich etwas umstellen, Geschwindigkeit in 10-km-Einheiten, auch sonst metrisches System. Tankanzeige ein Instrument für zwei Haupt- und zwei Zusatztanks. Künstl. Horizont, Wendezweiger, Kurskreisel, eigentlich alles, was man so benötigt. Über unserem Wendepunkt (und Meldepunkt) in der Standardhöhe 300 m (nach Umstellung auf QFE) angekommen, Westkurs eingenommen. Schön über die zu dieser Jahreszeit noch sehr grüne Rand-Steppe geflogen, in der Ferne den riesigen sichelförmigen, 80 km langen See gesehen, der ähnlich wie der Aralsee nun vom Austrocknen (weg. Bewässerungssystemen) bedroht ist.

- Nördlich vom International Airport flogen wir in rd. 10 NM Entfernung vorbei und sauber in den Gegenanflug. Frequenzwechsel, der kasachische Flugleiter gab wieder den Wind. Die Platzrunde war natürlicherweise vorgegeben, kurz vor den Schornsteinen links biegen \searrow , das Endteil dann nach eigenem Ermessen, Anfluggeschwindigkeit 150 (was auch sonst ...). Ums Fahrwerk kümmerte sich der Kommandant, auch ohne Checkliste, habe nicht gefragt, in welche der beiden Kategorien (Kat.1: Diejenigen, die schon mal ohne ausgefahrenes Fahrwerk gelandet sind, Kat.2: Diejenigen, die es noch vor sich haben) er gehört \searrow . Bis runter flog ich alleine, kurz vor dem Ausschweben ging er dann mit an den Yoke und zeigte mir die Ausschwebhöhe, die YAK ist sehr hochbeinig. Zurückrollen zum Vorfeld, durchs Tor über Kies, mit Motorkraft, wie gesagt, der Prop ist sehr hoch angebracht und die Technik hält es wohl aus...
- Foto: Der Kommandant Anatoli (links) mit mir. Es war nicht herauszubekommen, ob das weiße Flugzeug mit der Registrierung UN mal für die United Nations flog oder ob UN zufällig die Kennung von Kasachstan ist – wenn ja, dann hätte die ICAO aber bei der Kennzeichenvergabe etwas geschludert.



- Tja, und dann war der Nachmittag noch jung (Nach Fliegeruhr war es ja gerade mal erst 10 Uhr vormittags UTC) und da stand noch die YAK 52 arobatic. Mir wurde auch darin noch ein Flug angeboten, es sei ja eine einmalige Gelegenheit usw. usw. Naja, ich ließ mich nicht lange betteln, überlegte zwar schon noch wegen der Kosten, wollte dann aber 10 Minuten haben. Unter 15 Min. lief nichts, wegen notwendigem Steigflug auf etwas größere Höhe. Kunstflug sei nur über dem Platz möglich – klar, in der Box und in gewisser Entfernung zum International AD.
- Ich fragte, welches Programm er fliegen wolle. Da nannte er ein paar interessante Figuren, neben dem einfachen Kunstflug (Rolle, Loop) dann auch schon hardcore, Männchen, fallendes Blatt, Trudeln, vertikale Rollen (z.T. in Zeiten) usw. usw.
- Also rein in die YAK 52, Tandemsitzer. Ich vorne, kurze Instruktionen über Fallschirm, Gurtschloss etc. Verfahren: Haube auf, Gurtschloss lösen, nach hinten über den Flügel raus, Automatikschirm. Naja, wenn man beim Spin nach hinten kommt ... und die Höhe dann noch reicht... Aber schließlich ist es als Fußgänger in der Stadt auch nicht ganz ungefährlich, besonders in Almaty!
- Nach dem Start sollte ich noch vier Schalter umlegen, also Avionic und das übliche. (Hat er hinten nicht auch alles, was er benötigt?)
- Rollen, Start: same procedure, when airborne climb 160 km/h to 1500 meters. Also meine Aufgabe. Oben angekommen übernahm er, ich blieb *zunächst* in den Pedalen und am Stick. Fantastisch - man hat nicht genug Augen: Fahrtmesser von 0 bis 250, Höhenmesser (am Schluss hatten wir durch das Programm trotz gelegentlichen kurzen Steigflugphasen ganz schön Höhe abgebaut, bei den letzten Figuren dachte ich wieder an meine Fallschirm-Überlegungen ...), Lage im Luftraum: wo ist der Horizont? Was passiert mit ihm? Wie, er rutscht nach oben, vorne weg??
- Beim halben Programm dachte ich, bei **dem** Gezerre der g-Kräfte an Armen und Beinen, dass es vielleicht besser ist, die Ruder nicht zufällig mal zu blockieren, wenn er noch genau den Rest-cm Spiel in den Pedalen braucht... Also Beine zurück, Arme links und rechts hin (bzw. testen, ob ich bei mehreren g noch die Hände heben kann (geht!, wenn auch deutlich schwerer J)).
- Zum Abschluss noch (nach Funkanfrage und –erlaubnis!) tiefen Vorbeiflug am Tower.
- Wohlgemerkt: Das Foto ist nach dem Flug aufgenommen: Keine grüne Gesichtsfarbe, aber doch irgendwie fix und fertig, Kunstflug ist schon anstrengend!, rd. 3 cm kleiner, plus 5,5 g bis minus 2 g.



Kontakt: cbrauweiler – at – hotmail “dot-com“