



Tanz über den Wolken

Tragschrauber- fliegen im Himalaya



Ansicht Annapurna III (7.555 m), Vorige Seite: Gyo vor Annapurna South und Fishtani

Als ich die E-Mail von meinem ehemaligen Fluglehrer aus Deutschland erhalten hatte, musste ich diese zunächst mehrmals lesen: Ein Unternehmen aus Nepal suchte einen Tragschrauber-Piloten, um im Himalaya rund um Pokhara (Nepal) Rundflüge zu fliegen.

Ich kannte bis dato Pokhara nur als Paragliding- und Paramotor-Fluggebiet, da dort bereits mehrere Freunde von mir geflogen sind und absolut begeistert waren. Aber Tragschrauber? Meine Neugierde war geweckt und so nahm ich Kontakt mit dem Flugunternehmen in Nepal auf, um mehr Information über das Fliegen in Pokhara zu bekommen. Nach ein paar Wochen stand meine Entscheidung fest: Ich würde nach Nepal gehen, um dort Tragschrauber zu fliegen.

Vorbereitung

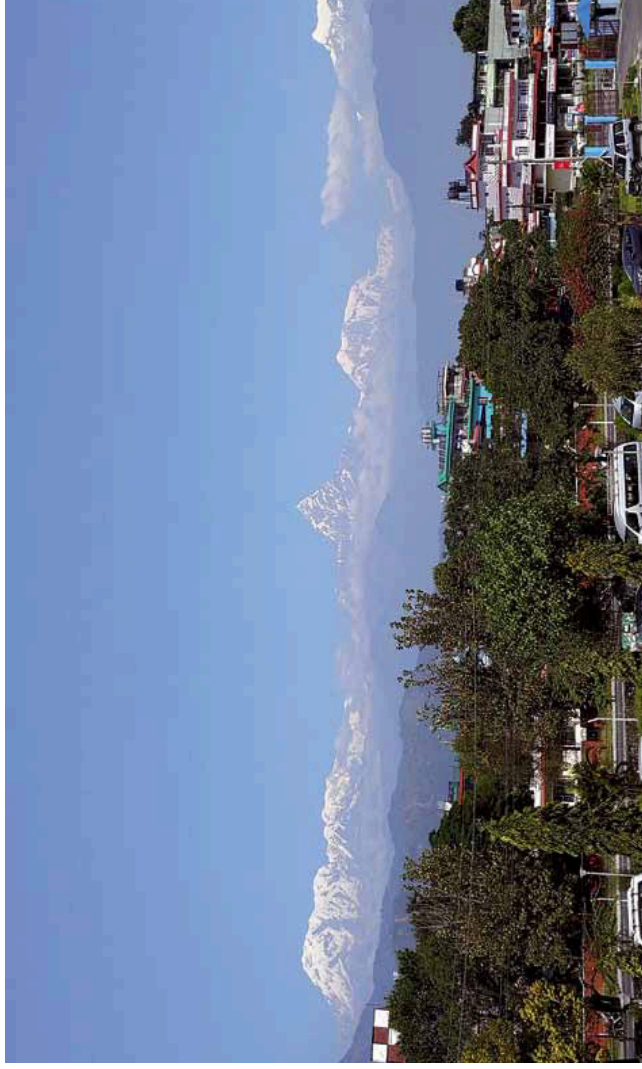
Zu dieser Zeit hielt ich mich in Thailand auf, da ich das Land als Basis genutzt habe, um in Südostasien (Thailand, Vietnam, Laos und Philippinen) Tragschrauber und Paramotor zu fliegen. Normalerweise fliegen wir in Thailand auf maximal 1.000 ft über Meeresspiegel, in Pokhara werden Touren auf bis zu 15.000 ft geflogen. Aufgrund der Flughöhe und der dadurch verbundenen abnehmenden Luftdichte, der unterschiedlichen Temperaturen im Laufe des Jahres und dem relativ hohen Abfluggewicht (Pilot und Passagier von bis zu 220kg) wurde ich neugierig auf das in Nepal geflogene Tragschrauber-Modell.

Das Flugunternehmen in Nepal hat sich für das Modell J-RO des französischen Herstellers DTA entschieden. Ich kannte diesen Hersteller nur von der

AERO 2017 in Friedrichshafen und mir war wenig bekannt über die Flugeigenschaften des Tragschraubers. Um mich auf das Modell einzufügen und mehr über die Wartung zu erfahren, nahm ich Kontakt zu DTA auf und vereinbarte einen einwöchigen Aufenthalt in der Fertigung von DTA in Montclair. Dort wurde ich herzlich von Georges Monier (Direktor DTA) und seinen Mitarbeitern empfangen. Ich durfte mich in der Fertigung und auf dem Fluggelände frei bewegen und den Mitarbeitern Löcher in den Bauch fragen. Mir wurden die entsprechenden Wartungsschritte gezeigt und begleitende Dokumentationen zur Verfügung gestellt, so dass ich mich gestärkt fühlte, die Wartungen (100 h) und Motor (Rotax 914 Line Maintenance) in Nepal am Tragschrauber (Rotax 914 Line Maintenance) selber durchzuführen.

Beim ersten Testflug zusammen mit dem Testpiloten von DTA wurde ich nicht enttäuscht. Ich war überrascht, wie einfach der Tragschrauber zu händeln war. Der Startvorgang ist einfach strukturiert (pneumatische Vorrotation per Knopfdruck am Steuerknüppel) und das Abheben ging fast von alleine, unterstützt durch den starken Motor (Rotax 914) und langen Rotor (Averso Stella, 8,6 m).

Dank der Tandemkonfiguration und der großen Windschurzscheibe und Türen ist nicht nur die Aus- und Übersicht vom Pilotensitz aus hervorragend, sondern der Passagier kann von seinem erhöhten Rücksitz ebenfalls einen fast 360°-Rundumblick genießen, den man sonst nur aus offenen Tragschraubern kennt. Im Sommer kann man die Seitentüren entfernen, um noch näher an das



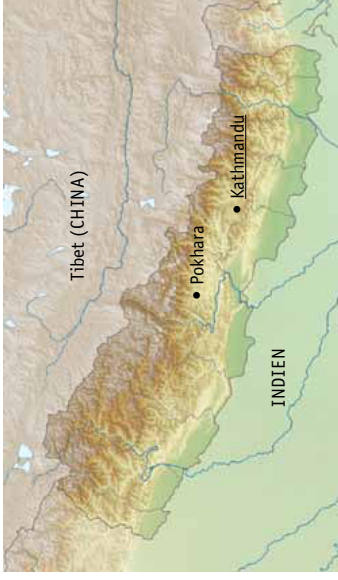
Blick auf das Annapurna Gebirge von Pokhara aus

offene Tragschrauberfliegen-Feeling heranzukommen.

Ankunft in Nepal

Gut gestärkt brach ich dann ein paar Wochen später von Thailand aus nach Nepal auf. Gespannt, was mich erwarten würde, landete ich in Kathmandu, dem einzigen internationalen Flughafen in Nepal. Am nächsten Morgen ging es im Bus in einer neun-stündigen Fahrt nach Pokhara.

Nepal, im Norden von der Volksrepublik China und im Süden von Indien umschlossen, gehört in die Kategorie der „Entwicklungsländer“ und wurde 2015 von zwei verheerenden Erdbeben heimgesucht, das nicht nur Zerstörung brachte, sondern auch vielen Menschen das Leben kostete. Dennoch war ich positiv überrascht von der kleinen Stadt Pokhara, am Fuße an einer der höchsten Bergregionen Nepals (bis zu 8.200 m) und am Ufer des Phewa Sees gelegen, die sich zu einer Touristenhochburg



entwickelt hat. Hier brechen die Touristen zu den zahlreichen Trekking-Touren mit den unterschiedlichsten Schwierigkeitsgraden auf, sowohl mit Fahrrad als auch Motorrad oder sie genießen die atemberaubende Landschaft aus der Luft auf Rundflügen mit dem Tragschrauber, Helikopter, UL-Flugzeug oder Deltatandem) aus der ganzen Welt schätzen und können hier ihre Fähigkeiten in internationalen Wettbewerben messen. Erholen können sich die Touristen dann abends in den vielen Restaurants

entlang der Straße am Flussufer.

Bürokratie

Vor dem Tragschrauberfliegen musste allerdings erst einmal der Papierkram bewältigt werden, so auch in Nepal. Meine vom DULV ausgestellte Tragschrauber-Pilotenlizenz wurde nicht so einfach anerkannt.

Die ersten Tage verbrachte ich im Privatunterricht mit lokalen Fluglotsen, die mir die Inhalte des AIP's (Aeronautical Information Package), ausgestellt von der Nepalesischen Flugaufsichtsbehörde CAAN (Civil Aviation Authority of Nepal), erklärten und in einem schriftlichen Test abfragten. Die bestandene Prüfung war Voraussetzung für die eigentliche mündliche und schriftliche Prüfung in der Zentrale von CAAN in Kathmandu, die ich drei Wochen später abgelegt habe. Dazwischen habe ich noch ein Interview mit der Einwanderungsbehörde bezüglich meiner Arbeitsvisa beantragt geführt



Sicht auf das Gebirge vom Flugplatz Pokhara (2.712 ft.) aus



Mount Fishtail, „Ohne Worte“



Annapurna Gebirge und Mount Fishtail (6.597' m)



Der Mount Fishtail gilt als heiliger Berg, der nicht bestiegen werden darf.



Eine Tour zum Mount Fishtail



DTA JARO vor dem Annapurna Gebirge (Himalaya)



Passagiersicht aus dem Cockpit



Ansicht Annapurna II (7.939 m)

und musste meine Englischkenntnisse durch einen „English Level Proficiency Test (ELPT)“, trotz englischsprachigen BZF II, nachweisen. Weitere Zeugnisse und Zertifikate wurden zusätzlich angefragt, wie diverse Bestätigungsschreiben vom DULV, deren Mitarbeiterinnen ich an dieser Stelle ganz herzlich für ihre Unterstützung und geduldige Beantwortung der vielen Anfragen seitens CAAN danken möchte.

Dann war es endlich soweit und ich erhielt nach ca. fünf Wochen Aufenthalt in Nepal meine nepalesische Pilotenlizenz (Anerkennung meiner deutschen Pilotenlizenz). Zurück in Pokhara bereitete ich mich einige Stunden zusammen mit einem Fluglehrer aus Frankreich auf meine zukünftige Aufgabe vor. Dabei empfand ich die Nutzung der Radiokommunikation als deutlich größere Herausforderung als das Fliegen selber. In Pokhara wird nur VFR-Flugbetrieb durchgeführt. Alle unsere Rundflüge liegen im kontrollierten Luftraum. Dabei teilen

wir uns den Luftraum mit Charter- und Linienverkehr aus Kathmandu und den umliegenden Regionen, Helikopterkehr (hauptsächlich Flüge zum Basecamp Annapurna) und über 15 Ultraleichtflugzeugen (Tragschrauber, Flächen UL und Delta Trikes).

Zu den Stoßzeiten funkt das Radio nahezu die ganze Zeit und Wartezeiten vor dem Start und Warteschleifen im Fluge sind keine Seltenheit. Dazu kommen noch die Dialekte der Piloten, die aus den unterschiedlichsten Ländern stammen. Aber nach einer gewissen Zeit hat man den Funk raus und meistens funktionieren die Abläufe auch reibungslos. Ratschläge und Tipps holte ich mir dabei von meinem nepalesischen Pilotenkollegen, der der erste Pilot ist und mit seinen über 2.000 Flugstunden auf UL-Fäche und Delta-Trike in diesem Fluggebiet einen großen Erfahrungsschatz besitzt.

Endlich fliegen!

Bei meinem ersten Rundflug war ich natürlich ein wenig angespannt, aber die Anspannung fiel nach und nach ab, je länger der Flug dauerte und auch ich die atemberaubende Landschaft genießen konnte. Die Passagierin war nach unserem Flug absolut begeistert und ich freute mich schon auf meine nächsten Rundflüge.

Es werden unterschiedliche Touren rund um die Stadt und den See, bis zum Fuße der höheren Berge sowie Tour Routen nach Absprache angeboten. Dabei überfliegen wir nicht nur malerische Landschaften wie Seen, Flussläufe, Reisterrassen und Bergmassive, sondern auch Sehenswürdigkeiten, wie die World Peace Pagoda.

Die Passagiere kommen aus der ganzen Welt. Sie sind begeistert von der einmaligen Aussicht, aber auch von dem Flugverhalten des Tragschraubers. Einige sind selber Piloten von Kleinflugzeugen oder schon mal mitgefliegen oder auch Airlinepiloten, die zum ersten Mal im

Tragschrauber fliegen. Das Fachsimpeln vor und nach dem Flug gehört natürlich dazu und bereitet mir große Freude.

Ich werde noch bis April 2018 in Pokhara als Pilot arbeiten und anschließend zurück nach Deutschland kommen, um im Sommer meine Ausbildung zum Fluglehrer-Assistenten beginnen zu können. Das UL-Fliegen in Südostasien steckt noch in den Kinderschuhen, aber überall bin ich auf volle Begeisterung gestoßen. Allerdings hemmt die teilweise fehlende Unterstützung seitens der Politik die Weiterentwicklung des UL-Fliegens in weiteren Ländern, wobei ich davon ausgehe, dass sich immer mehr Länder öffnen werden. Das UL-Fliegen ist eine Möglichkeit, eine weitere Tourismusattraktion anzubieten. Mich wird es in den Wintermonaten sicherlich wieder nach Asien ziehen, wo ich schon an weiteren Ideen und Projekten arbeite.

Fazit

Was bleibt nach sechs Monaten Aufenthalt in Nepal hängen? Neben den vielen fliegerischen Erfahrungen und Herausforderungen, die ich sammeln durfte, habe ich ein atemberaubend schönes Land mit vielen freundlichen Menschen kennengelernt. Ich halte mir auch die Option offen, in der nächsten Hauptsaison (ab Oktober/November) wieder in Pokhara Tragschrauber zu fliegen.

Text und Fotos: Dirk Leyendecker



Dirk Leyendecker (43) lebt seit etwa 15 Jahren in Südostasien, in Vietnam und Thailand. Vor acht Jahren begann er zunächst Gleitschirm zu fliegen und anschließend Motorschirm, um insbesondere in flacheren Gebieten unabhängiger vom Wind und der Windrichtung zu sein, bevor er vor dreieinhalb Jahren seine SPL Tragschrauber in Deutschland abschloss. Vor zwei Jahren hat Dirk dann seinen Tragschrauber nach Thailand verschifft, wo er fast die gesamten letzten beiden Jahre verbracht hat.

Bei Fragen oder Anregungen könnt ihr ihm auch gern persönlich schreiben dirkleyendecker@yahoo.de
Er freut sich auf eure Nachrichten.