

# Mit 130 Knoten um den halben Globus

Vor kurzem hat der Paraclub Beromünster eine neue PAC 750XL erworben; als Ersatz für die vor rund einem Jahr verunglückte Maschine. Die beiden Piloten Räto Vitins und Beat «Yeti» Hutmacher haben das neue Flugzeug aus Neuseeland in die Schweiz überflogen. Die nachstehende Reportage nimmt den Leser mit auf eine abenteuerliche Reise



Die PAC 750XL nach dem ersten Reisetag in Moree, Australien.

Text: Räto Vitins

Die Vorfreude auf die geplante Reise um den halben Globus, auf die Begegnung mit fremden Menschen und Kulturen ist gross. Vor meinem inneren Auge sehe ich bereits die Wüsten, Dschungel, Meere und Berge unter uns durchziehen. Tage und Nächte verbringe ich über Charts und Planungsprogrammen. Die wertvollen Tipps vieler Piloten helfen mir über scheinbar unüberwindbare Probleme hinweg. Während all den Monaten der Planung vergeht kaum eine Stunde, in welcher ich mich nicht gedanklich mit dem bevorstehenden Unterfangen auseinandersetze. Ich freue mich sehr auf ein grosses Abenteuer, dem ich aber mit ebenso grossem Respekt begegne.

## Mit Kribbeln im Bauch und Unmengen Fuel in der Kabine über das Meer

Nach zwei Wochen des Organisierens ist es so weit. Beat Hutmacher alias Yeti und ich sitzen direkt vor den 2250

Litern Jet A1, welche wir zusätzlich im Ferryfuelsystem in der Kabine mitführen. Die drei hintereinander aufgereihten Tanks dienen uns als Ruhefläche.

Wir müssen den Abflug mehrmals verschieben, weil am Festland Australiens, welches alle möglichen Alternates beherbergt, ein riesiger Zyklon verharrt. Auf Lord Howe Island, unserer ersten Destination, soll man bis maximal zwölf Knoten Nordwestwind landen können, weil die Piste direkt im Lee eines grossen Berges liegt.

Das Meteo ist an allen Alternates gut, der Wind auf Lord Howe lässt eine Landung zu, das Flugzeug bereit und wir zwei können uns kaum zurückhalten vor Flugdrang. Nach einem grosszügigen Groundroll und einer ganzen Weile den Bodeneffekt nutzend, entfliehen wir mit unseren 10200 Pfund der Erde und halten Kurs direkt auf das Meer. Wir müssen uns bereits jetzt daran gewöhnen, dass jeweils nach einer Stunde Flug die Funkverbindung ab-

bricht, da wir kein HF haben. Dafür aber ein Satellitentelefon, welches allerdings nur zum SMS senden und empfangen taugt, da der Lärm im Flugzeug alles andere verhindert.

Nach sieben Stunden setzen wir mit der immer noch etwas schweren Maschine sanft auf Lord Howe Island auf. Leider müssen wir nach etwa einer Stunde gleich weiter, um das Flugwetter zu nutzen. Das Inselchen bleibt jedoch als kleines Paradies in bester Erinnerung.

Im Anflug auf das Festland erspähen wir immer grössere «Buildups», und so entschliessen wir uns zum Versuch, darüber hinwegzusteigen und weiter nach Moree im Inland zu fliegen. Die frischen Metars von dem hilfsbereiten Controller von Brisbane Center untermauern den neuen Plan und schon haben wir die Sauerstoffmasken auf, um über die Wolkentürme zu fliegen. Nach rund einer Stunde finden wir uns mitten über der wolkenlosen Einöde wieder, um in bester Laune und leicht müde von den elf Stunden Flug das eher schmale «Crosswindpistchen» von Moree anzufliegen. Fuel, Wetter, Flugplan und Taxi organisieren und nach einem ausgiebigen Nachtessen ab in die Falle.

### In einem Tag durch ganz Australien

Der Wind erlaubt es uns glücklicherweise, mit unserem «Kerosinbomber» in der dorfabgewandten Richtung zu starten. Begleitet von einer zauberhaften Morgenstimmung verweilen wir auf 2500 Fuss, um einen unnötigen Steigflug zu vermeiden. Wie immer auf der Reise notieren wir stündlich alle Fuel- und Engineparameter, um eventuellen Unregelmässigkeiten rechtzeitig begegnen zu können. Kein einziges Mal müssen wir Abweichungen feststellen. Die PT6 surrt brav und der Fuelverbrauch deckt sich stets mit den errechneten Werten. Auch kriechen wir hin und wieder abwechslungsweise nach hinten, um nebst

den Dingen, die man sporadisch zu erledigen hat, die Tankinhalte visuell zu checken.

Die Landschaft wechselt immer wieder und fasziniert uns vor allem durch ihre unendliche Weite. Oft sehen wir stundenlang kein einziges Zeichen der Zivilisation und ich frage mich, ob es schlimmer wäre, im offenen Meer oder in dieser Wüste notlanden zu müssen. Naja, beides wäre wohl kein Zuckerschlecken, und es bleibt die gute Hoffnung. Nach ein paar Hügelzügen kriegen wir die Frequenz des Towers von Alice Springs rein und beginnen unseren Anflug.

Meteo, Flugplan, Fuel, all das muss nach der Landung erledigt werden. Eine Stunde später heben wir bereits wieder ab, um am Abend nicht zu spät in Broome anzukommen. Über Salzseen, karge Felsformationen und unendliche Ebenen fliegen wir – dicke Schichten Sonnencreme im Gesicht – in das Niemandsland hinaus. Wie immer suchen wir die ideale Reisehöhe und finden sie auf 2500 Fuss. Weiter oben macht uns ein satter Gegenwind zu schaffen. Nach einem kurzen Flug über der wunderschönen Küste liegt grosszügig die lange und breite Piste von Broome vor uns.

### «Hopser» nach Bali und weiter nach Medan

Einen Tag müssen wir im heissen Broome verbringen, weil die indonesische Luftwaffe vor Bali eine streng geheime Mission zu erledigen hat.

Mit unseren Schwimmwesten und dem in Neuseeland gekauften Luxusdinghi im Gepäck fliegen wir entspannt ins Meer hinaus und freuen uns über die Rückmeldung unseres Dispatchers Björn Stolz, dass wir in Bali freudig erwartet werden und keine Probleme beim Einflug nach Indonesien zu erwarten haben. Was gäbe es Ungünstigeres, als nach siebeneinhalb Stunden Flugzeit und einer Gesamt-Endurance von 15 Stunden umkehren

Von links: Räto Vitins, Hossein mit Crewmember sowie Beat «Yeti» Hutmacher in Bandar Abbas, Iran.



Bilder: zvg



Die brandneue PAC 750 XL im neuseeländischen Hamilton.

zu müssen? Der Anflug verläuft wie am Schnürchen und wir werden mit wunderschönen Holzschnitzereien mit unseren Namen eingraviert beschenkt. Die Freude ist gross, und als wir das Hotel betreten, kommt richtige Ferienstimmung auf; vor allem, als wir uns aufgrund der Schlechtwetterzone bei Jakarta für einen Reservetag entscheiden. Einen Tag lang entspannen, mit dem Gleitschirm die Küste erkunden und eine Massage am Strand: das Leben kann hart sein...

Besonders hart ist es am nächsten Morgen um drei Uhr, denn wir wollen früh unterwegs sein, um den Tagesgangeinfluss auf die etwas abgeschwächte Schlechtwetterzone bei Jakarta in unserem Sinne zu nutzen. Mit einem Schwenker östlich um die Zone bringen wir diese hinter uns und können in den Eindrücken des nächtlichen Abfluges und der vor uns liegenden Landschaft schwelgen. Die charmante Controllerin ist nicht für einen Visual Approach zu haben und so folgen wir den Vektoren auf den ILS, um an den absolut unverständlichen Tower weitergeleitet zu werden. Nach ein paar Missverständnissen beim Rollen kriegen wir raus, dass der Fluglotse «rechts» und «links» von sich aus gesehen meint und können uns kaum halten vor Lachen.

Eine Verzögerung um zwei Tage aufgrund der kriegerischen Auseinandersetzungen in Sri Lanka bleibt nicht ungenutzt und wir trekken durch den gebirgigen Dschungel von Sumatra, um einer Orang-Utan-Mutter und ihrem Kleinen zu begegnen. Von den Eindrücken überwältigt, verkriechen wir uns am Abend in die Schlafsäcke im Dschungelcamp, um am nächsten Morgen früh auf Autopneus zum Ausgangspunkt «zurückzurufen».

### Über den Lake Toba direkt nach Colombo

Um die Hochebene um den Lake Toba überfliegen zu können, müssen wir den Steigflug einteilen, denn viel mehr als 200 Fuss pro Minute sind bei den 10 200 Pfund, welche

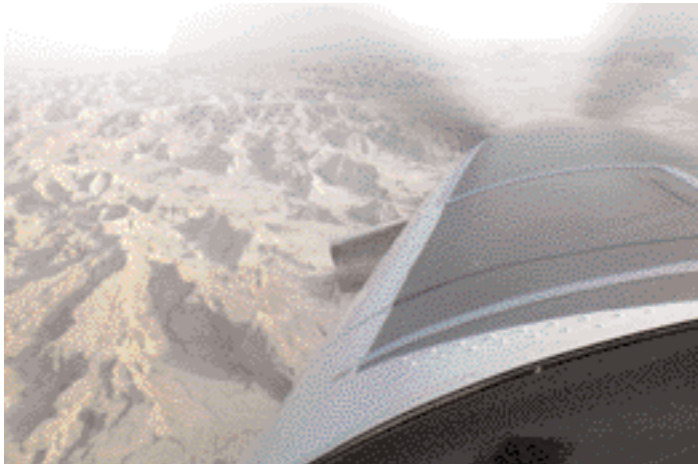
wir dabei haben und gleichzeitig das obere Limit unserer eingeschränkten Zulassung darstellen, nicht drin. Um die nächsten zwölf Stunden sicher unterwegs zu sein, müssen wir jeden möglichen Tropfen Treibstoff mitnehmen – auch um notfalls nach Indien ausweichen zu können. Aber auch gegen einen unerwartet hohen Verbrauch wollen wir gewappnet sein. Wir fliegen zwar mit einem geprüften, aber trotzdem provisorischen Fuelsystem. Als Mengenindikatoren dienen Gartenschläuche.

### «Hörspiel» auf Thiruvananthapuram Control

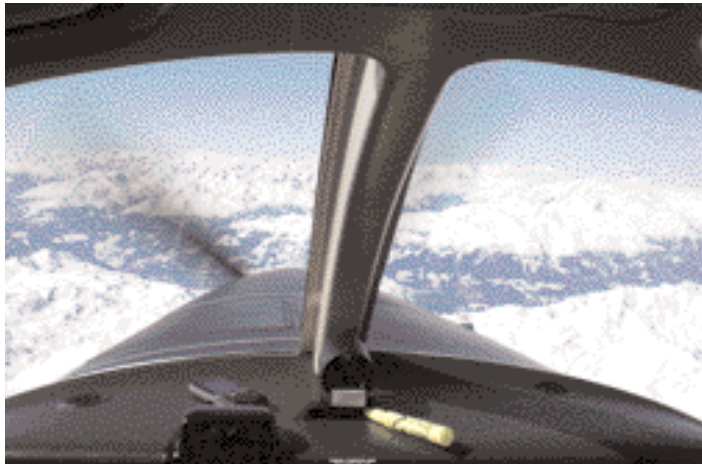
Nach einer wie gewohnt kurzen Nacht sind wir früh im Steigflug Richtung Mumbai, um den klar vorgegebenen Routings zu folgen. Alles läuft reibungslos und ich schaue wehmütig auf das schöne Indien runter, wo ich öfters mit

#### PAC 750XL – Passagier-/Mehrzweckflugzeug

<b>Besatzung</b>	1
<b>Passagiere</b>	9 bzw. 18 Springer
<b>Antriebsart</b>	1 Turboprop Triebwerk
<b>Triebwerkstyp</b>	Pratt & Whitney Canada PT6A-34
<b>Leistung</b>	560 kW 750 shp
<b>Geschwindigkeit</b>	315 km/h 170 kts
<b>Dienstgipfelhöhe</b>	6096 m 20 000 ft
<b>Reichweite</b>	1078 km ohne Ferrysystem 582 nm ohne Ferrysystem
<b>Leergewicht</b>	1405 kg/3100 lbs
<b>max. Startmasse</b>	3395 kg/7500 lbs
<b>Spannweite</b>	12,80 m/42,0 ft
<b>Tragflügelfläche</b>	24,9 m <sup>2</sup> 268 ft <sup>2</sup>
<b>Länge</b>	11,84 m 38,9 ft
<b>Höhe</b>	4,04 m 13,3 ft
<b>Erstflug</b>	2001
<b>Entwickelt aus</b>	PAC Cresco
<b>EASA TCDS</b>	A.081



Nach dem Start ab Bandar Abbas (Südiran) auf dem Weg nach Ankara.



Wehmütiger Blick auf die Alpen: unterwegs von Ankara nach St. Gallen-Altenthein.

dem Gleitschirm unterwegs war. Erinnerungen an sehr hilfsbereite und flexible Leute sowie an einige wunderschöne Flüge kommen auf. In der Navigationsgebühr enthalten ist sogar ein «Unterhaltungsprogramm», als eine Linienmaschine immer wieder vom Controller überhört wird und sich darüber schliesslich beschwert, worauf sich eine Diskussion über das Argumentieren am Funk entfacht. Ansonsten hat sich die ATC-Angelegenheit auf der ganzen Reise, vor allem auch in Indien, sehr professionell abgespielt und wir bekamen oft auch ohne fragen zu müssen direktere Routen zugeteilt. Der Flughafen von Mumbai ist beeindruckend, aber auch hier haben wir einen Handling-Agenten, welcher uns das Leben sehr erleichtert.

### Von Mumbai nach Bandar Abbas

Eine kurze Nacht in einem langgezogenen Hotel (man konnte sich problemlos darin verlaufen) und schon finden wir uns am Holdingpoint wieder. Mit einer verschwindend kleinen Steigrate über den Dächern Mumbais geht es hinaus auf das Meer, den indischen Luftraum via Oman verlassend, um mit einer Rechtskurve in den Iran einzufliegen. Hier hat man nebst der Teheran-Frequenz auch auf die Air-Defense-Frequenz zu rapportieren. Über eine Bestätigung von Teheran, dass wir koordiniert unterwegs seien, freuen wir uns jedes Mal, da bei der Air Defense nie jemand Antwort gibt.

Als wir iranisches Festland erreichen, imponieren uns die unglaublichen Weiten und Gebirgszüge und es wird uns bewusst, welches Privileg wir haben, dies alles erleben zu dürfen. Ein «handgemachter» Anflug belebt unsere Geister nach dem langen Flug, um fit zu sein für das iranische Abendeleben auf den Märkten. Ich bereue es sehr, nicht wenigstens ein paar Brocken Persisch zu sprechen, denn die Menschen hier scheinen sehr herzlich zu sein.

### Via Ankara nach Altenrhein

Der wohl fliegerisch anspruchvollste Teil der Reise führt uns an Shiraz und Esfahan vorbei ins Gebirge der Mitteltürkei und schlussendlich nach Ankara. Kurz nach dem Start in Bandar Abbas finden wir uns mit unserem schweren Vogel in einigen zerklüfteten Tälern wieder und müssen taktisch fliegen, um die hohen Pässe überqueren zu können. Nach einer mehrstündigen Entspannungsphase durchfliegen wir die beschneiten Gebirgszüge der Türkei und sind anfangs unter einer dicken Wolkenschicht gefangen. Nur weiterfliegen, wenn eine Umkehr möglich ist: an dieses Gebot halten wir uns strikte und finden endlich ein Loch, gross genug, um uns hochzuschrauben und die letzten zwei Stunden nach Ankara weit über den Bergen zu fliegen.

Eine wunderschöne Abendstimmung empfängt uns auf dem Flughafen von Ankara und ein nobles Abendessen rundet das Gebirgsflugabenteuer ab. Am nächsten Morgen sind wir schon wieder sehr früh im Steigflug, um via Istanbul und den Balkan die Alpen zu erreichen. Ein strammer Ostwind lässt uns viel zu früh in St. Gallen-Altenthein aufsetzen und entsprechend ist noch niemand vom Empfangskomitee aufgetaucht. Wir können es beide kaum fassen, dass wir soeben von Neuseeland kommend die Schweiz erreicht haben. Wir sind etwas «neben den Schuhen», überglücklich und gleichzeitig traurig über das Ende einer unglaublich erlebnisreichen Reise. Eine Reise, an deren Gelingen zahlreiche Menschen beteiligt waren.

Ganz besonders aber verbleiben meine Gedanken bei unseren beiden Freunden, welche bei dem tragischen Unglück mit unserer alten PAC im vergangenen September ihr Leben liessen. ◀

## Poster



Bild: Erich Gandet

### Stelldichein auf der flüssigen Piste

Insgesamt vier Wasserflugzeugtreffen haben in diesem Jahr in der Schweiz stattgefunden. Nebst Meetings in Hergiswil, Lutry und Le Bouveret fand bereits zum siebten Mal im bernischen Bönigen ein Seaplane Meeting statt. Organisiert und durchgeführt wurde der Anlass von der SPAS Seaplane Pilots Association Switzerland. Vier verschiedene Wasserflugzeuge waren in diesem Jahr auf dem Brienzensee anzutreffen, unter anderem die Piper Super Cub HB-PMN, pilotiert von Alex Kolepp (siehe Bild). Aber auch die DHC-2 Beaver N930AJ von Ivan Aeberli, die Twin Bee von Jean-Jaques Loertscher und die DHC Turbo Otter von Urs Wamister gaben sich auf dem Wasser ein Stelldichein. Der Verein SPAS Seaplane Pilots Association Switzerland wurde gegründet, um den Interessen und Anliegen der Wasserflugzeug-Piloten, aber auch allen anderen Interessierten, eine Informations-Plattform zu gewährleisten. [www.seaplanes.ch](http://www.seaplanes.ch)