


P 68 fliegt ins Reich der Mitte, Teil 1

CHINA-FERRY

 **AUTOR:** Markus Lürer

 **FOTOS:** Markus Lürer

„Wenn einer eine Reise tut, dann kann er viel erzählen.“ Auf Markus Lürer trifft das zu. Der Berufspilot hat eine Menge erlebt, als er im Frühjahr und im Frühsommer zwei Vulcanair P 68 Observer unter abenteuerlichen, zum Teil auch skurrilen Bedingungen von Italien nach China überführte.

Lustlos wandern meine Augen über E-Mails. Ein lapidarer Zweizeiler aus dem Vulcanair-Werk in Neapel macht mich wach: Ob ich Lust hätte, eine neue P 68 Observer zu überführen, allerdings mit ungewöhnlichem Ziel. Na gut. Wohin soll's denn gehen? Nach China!

Der Irrwitz beginnt schon beim Einholen von Informationen. Botschaften haben keine Ahnung und verweisen auf Fluggesellschaften, diese verweisen auf die Länderbehörden, und die antworten nie. Das verspricht interessant zu werden. Inzwischen ist klar, dass ich in den meisten Ländern zwischen 24 und 48 Stunden bleiben darf. Für Indien muss ein Visum her. China will zwei, ein Crew-Visum, da ich ja mit eigenem Flieger einreise, und ein normales Visum, da ich als Normalsterblicher ausreise.

Anspruchsvoller ist die Route. Die Verfügbarkeit von Avgas bestimmt sie weitgehend. White Rose Aviation in London kümmert sich um die Einflugerlaubnisse, ATSD Dortmund stellt mir Logs mit aktuellem Wind online zur Verfügung. Dank auch an Quick Air in Köln für das geduldige Ausdrucken von Anflugkarten. Ein ernsthaftes Problem sind Infos zu Enroute-Alternates in China. Weder Lido noch Jeppesen, weder Air China noch Luke Skywalker können hier helfen, es gibt nur Charts für die internationalen Plätze. Avgas in Fässern wird mit jeweils einigen Tagen Vorlauf bestellt, in der Hoffnung, diese dann auch vorzufinden.

Die Handpumpe wird vorsorglich eingepackt

690 Liter italienisches Markenavgas sprudeln in die Tanks. Die P 68 hat eine bemerkenswerte Endurance von fast zehn Stunden, wenn es drauf ankommt, und hier kommt's drauf an. Einen Zusatztank hat sie nicht. Fürsorglich übergibt man mir noch einen GPS-Spot, welcher meine Position trackbar macht. Damit fühle ich mich nicht so allein. Eine Handpumpe für die Fassbetankung habe ich in weiser Voraussicht schon eingepackt.

28. Februar: Auf nach Kreta! Natürlich herrscht Gegenwind und mauscheliges Wetter. Nach fünfeneinhalb Stunden taucht die Insel aus dem Dunst auf. Yjannis vom Handling empfängt mich freundlich. Ich sehe

Einladend: Ägyptens Ferienparadies Hurghada. Markus Lürer und die Observer machten hier einen kurzen Zwischenstopp.





[1]



[2]



[3]

[1] Anflug auf den internationalen Flughafen von Nagpur in Indien. Beim ersten Ferryflug landet Markus Lürer hier in der Dunkelheit. [2] Unterwegs zwischen Muskat und Karachi wird es den PFDs zu heiß. Eine Selbstbau-Belüftung Marke „MacGuyver“ sorgt für Kühlung. [3] Betankung aus Fässern kann mühsam sein, weil an vielen asiatischen Plätzen mit Handpumpe gearbeitet werden muss. Zudem muss Markus Lürer aufpassen, dass nur sauberes Avgas in die Tragflächentanks der Observer fließt.

das letzte Mal für lange Zeit eine Avgas-Tanke. In einem Hotel in der Nähe bette ich mein Haupt zur Ruhe.

1. März: Wetter kühl und diesig, fieser Gegenwind, deutlich stärker als in der Vorhersage. Verlassen des FL 110 wird nicht gestattet. Eine Stunde südlich von Kreta reißt die Funkverbindung ab, habe aber eine Frequenz auf Vorrat bekommen. Die

linke Spritanzeige klemmt. Kann ja mal passieren, kommt auf die Liste. 50 Meilen vor der Küste geht der Funk wieder. Nach mehr als sieben Stunden lande ich in Hurghada. Der Handling-Mensch ist ob der Warterei genervt, ein Bakschisch beruhigt sein Gemüt. Sprit ist für morgen früh versprochen. Ein Visum bekomme ich für zehn Dollar am Flughafen.

2. März: Der Handling-Agent holt mich in der Frühe vom Hotel ab. Neben meinem Bomber ein kleiner Menschaufwurf. Keiner hat so ein Flugzeug vorher gesehen. Alle wollen Fotos machen. Tatsächlich kommt der Sprit pünktlich. Auf einem Gepäckanhänger stehen einige alte, rostige, verbeulte Öl(!)fässer ohne Plomben. Angeblich ist Avgas drin, Farbe undefinierbar. Also erst mal 30 Minuten stehenlassen, damit man den ganzen Schmonzes nicht mitpumpt. Nach einer Stunde ist der Vogel voll. Handling und Sprit kosten 3000 Dollar.

Es ist warm. Nach zwei Stunden in der Luft über dem Roten Meer verweigert der linke Generator seine Kooperation und verlangt eine Zwangspause. Soll er haben, auf die Liste mit ihm. Mit nur einem Generator geht aber die Lüftung nicht. Es wird immer wärmer. Auf Höhe Dschidda übt das US-Militär, es sind mehrere Jets in der Luft.

Bis Riad dann völlige Öde. Sand, Steine, kleinere Gebirgszüge und noch mehr Sand. Und wieder kein Funk. Positionsmeldungen funktionieren manchmal über Airliner als Relais. Waren die Controller in Nordafrika eher mürrisch, läuft es hier schon besser. Estimates werden ständig abgefragt und müssen ab zehn Mi-

nuten Abweichung auch selbstständig revidiert werden. Nach mehr als sechs Stunden Anflug auf Riad im letzten Licht, Piste 15L. Das GAT ist riesig, alles voll mit Business Jets, nur vom Feinsten. Ich bin der Einzige mit einem Kolbenflieger. Der Sprit steht schon da. Ein Liter Avgas kostet hier mehr als sieben Dollar. Das ist Rekord auf der Tour!

Die Handschwengelpumpe bewährt sich gut. In Italien habe ich noch ein Fünf-Meter-Erdungskabel drangebaut. Ein Hotel ist trotz vorheriger Anfrage nicht gebucht. Der Handling-Service ist unfähig zu helfen. In Flugplatznähe befindet sich ein neues Holiday Inn. Dort genehmige ich mir die Nachtruhe.

3. März: Ich teste das brandneue Inmarsat-Satphone. Da es nur die drei Inmarsat-Stationen nutzt, ist die Bedienung etwas umständlicher als bei Iridium, doch es klappt gut. Gerät und Gesprächsminuten sind günstiger. Man braucht immer offenen Himmel. Zunächst wird über GPS-Satelliten eine Anfangsposition bestimmt, danach loggt sich der Sprechknöchel in die Inmarsat-Sputniks ein. Sprechen ja, bewegen nein, dann ist die Verbindung futsch.

Der Flug nach Muskat verläuft ganz angenehm. Nur ein Generator funktioniert, und es ist schweineheiß. Totenstille im Funk. Der linke Fuel Level Indicator ist stehengeblieben. Wo ist die Liste? Oder habe ich schief getankt? Also crossfeeden, Uhr stellen, Pumpe an. Nach 15 Minuten sieht es doofer aus als vorher, crossfeed aus und alles auf Zurück, Anzeige hängt definitiv. Ich schreibe die böse

Gerätschaft auf die Liste, ist ja mit zwei Items noch übersichtlich. Nach sechs Stunden Landung. Ein Handling-Mann gibt mir einen Laufzettel und ist für immer verschwunden. Tolle Sache. Zettel verteilen, sich verkümmeln und 800 Dollar abgreifen. Da es noch hell ist und ich Tatendrang verspüre, schnorre ich bei der Feuerwehr einen alten Eimer und ebne mir mit Bargeld den Weg zu einer Inspektion mit Ölwechsel auf dem Vorfeld. Das Hotel ist extrem teuer, aber totaler Mist: keine Miniatur, kein WLAN, dreckig und mieses Essen.

Der Flug nach Muskat verläuft ganz angenehm. Nur ein Generator funktioniert, und es ist schweineheiß. Totenstille im Funk. Der linke Fuel Level Indicator ist stehengeblieben. Wo ist die Liste? Oder habe ich schief getankt? Also crossfeeden, Uhr stellen, Pumpe an. Nach 15 Minuten sieht es doofer aus als vorher, crossfeed aus und alles auf Zurück, Anzeige hängt definitiv. Ich schreibe die böse

4. März: Großes steht an: Flug übers Arabische Meer nach Pakistan. Es ist wieder bullenheiß, 46 Grad Celsius im Cockpit. Kurz vor der Küste Pakistans erscheint im PFD die Warnung „MFD 1 overheat“. Mann, das Ding ist aber wirklich heiß, und die Sonne steht voll drauf. Also gönnen wir dem PFD ein Schläfchen, schalten es aus. 20 Minuten später die gleiche Warnung für MFD 2. Also

Nr. 2 aus und Nr. 1 wieder an. Zum Glück kann man das Garmin G950 in der Luft recyceln. Aus einer zerschnittenen Wasserflasche fertige ich eine hübsche, sphärisch gewölbte Hutze. Mit Tape am offenen Klappfenster befestigt, ist die PFD-Belüftung Marke „MacGuyver“ fertig.

Ankunft in Karachi am frühen Abend. Es ist sehr dunstig. Schon 30 Meilen vor der Küste ist das Meer extrem dreckig und ölig, überall liegen Schiffswracks. Es gibt einen VOR-artigen Anflug. Die Delegation aus Handling-Agent, Polizei und Immigration rückt an und kassiert den Pass. Als Ersatz bekomme ich einen schmierigen Lappen mit lustigen Stempeln. 42 Stunden darf ich bleiben. Sprit gibt es heute keinen mehr. Das Flugzeug



Markus Lürer ist ATPL-Inhaber. Er repräsentiert den Flugzeughersteller Vulcanair in Deutschland.

Die Reiseroute Teil 1

Italien, Griechenland, Ägypten, Vereinigte Arabische Emirate, Oman, Pakistan, Indien, Bangladesch, Thailand, China



Reisezeit: 18 Tage Gesamtflugzeit: 70 Stunden



Die Kolben-Zweimot aus Italien parkt auf dem Vorfeld in Riad.



Viel Sand und Steine auf dem Weg nach Riad.



Zeit für Maintenance. In Muskat organisiert Lürer einen Ölwechsel für das zweimotorige Flugzeug.

wird verrammelt. Erstmals versiegelt ich alle Türen. Auf dem Weg zum Hotel werde ich quer durch die Stadt gefahren: Sandsäcke, Stacheldraht, ein MG-Turm, bewaffnete Wachen, Sprengstoffhunde. Seltsame Stimmung. Derweil ruft der Muezzin zum Gebet.

5. März: Das Frühstück ist halbwegs okay. Nach dem üblichen Bürokratie-Albtraum stehe ich am Flugzeug, alle Siegel sind noch heil. Fassbetankung wie immer, aber ich muss nicht pumpen. Wieder ein Menschenauflauf. Mein Vorrat an Vulcanair-Mützen schwindet, ich muss mit Schlüsselanhängern nachmunitionieren. Die Stimmung ist bestens, ich bezahle 1900 Dollar für den Sprit. Meine Air Defense Clearance ist noch nicht da. Nach etwas Warterei geht's los. Doch lässt mich der Lotse nochmal 20 Minuten am Rollhalt schmoren.

Indien ruft. Der rapelvolle Flieger hangelt sich in der Hitze langsam auf FL 110, es dauert fast 50 Minuten. Aber alles funktioniert, wie es soll. Ankunft nach sechs Stunden im Dunklen. Es gibt einen stinknormalen ILS-Anflug. Nagpur hat nur eine Bahn. Der Handling-Agent von NAS wartet schon und entschwindet mit 2000 Dollar, um flüssiges Gold zu besorgen. Das klappt prima. Bald pumpen alle kräftig. Der Transfer zum Hotel dauert auch nur 15 Minuten.

6. März: Keine Zeit fürs Frühstück. Es wird hektisch. Am Flughafen will mich die Polizei nicht ins Gebäude

lassen. Ein Kapitän allein darf nicht fliegen, das ist doch klar! Ein Bakschisch trägt zur Vereinfachung der Lösung bei. Es regnet, der Himmel ist grau. Departure on time. Auch hier ist eine Stunde nach dem Start keine Kommunikation mehr möglich. Vor Kalkutta bekomme ich auf der Guard-Frequenz Kontakt. Keiner kennt mich, das Flugzeug oder den Transpondercode. Mit keiner meiner vier Clearance-Nummern kann man etwas anfangen, lässt mich aber gnädig weiter Richtung Bangladesch fliegen.

Chittagong liegt am Meer, dicke Suppe wabert vom Boden bis auf 4000 Fuß. Ich fliege in 9000 Fuß über den Platz, bekomme Radar Heading und werde dann vergessen. Nach zehn Meilen wage ich einen kurzen Report. Ach sooo, dann bauen Sie sich mal irgendwie aufs ILS.

VERWIRRUNG AM FLUGHAFEN VON NAGPUR: EIN KAPITÄN ALLEIN DARF NICHT FLIEGEN!

Ein netter Handling-Mensch nimmt mich in Empfang. Die Immigration verlangt irgendeinen Stempel aus Indien, den ich nicht habe. Auch hier löst die Devisen das Problem sofort. Natürlich wäre ich herzlich willkommen, und 72 Stunden wären kein Problem. Geht doch! Nach einer abenteuerlichen Busfahrt komme ich eine Stunde später im Hotel an. Angesichts des Drecks, der Armut und des Elends auf und neben den Straßen, bin ich

etwas verstört. Das ist wirklich sehr krass. Im Hotel ist das Essen seltsam undefinierbar. Ewas trockenes Brot und Wasser aus einer versiegelten Flasche reichen. Ich hoffe, morgen nach Thailand zu kommen.

7. März: Rip-off im Hotel. Es waren 130 Dollar vereinbart, aber 175 werden abgerechnet. Der kostenlose Busdienst wird zusätzlich mit 30 Dollar berechnet. Ich bin stocksauer, muss aber zähneknirschend bezahlen. Wieder die Fahrt durch die unsägliche Stadt. Der Handling-Mensch lässt mich am Flughafen eine Stunde warten, er war noch kurz auf dem Markt.

Der Start findet um 4 Uhr UTC statt, die Hitze flimmert schon. Mal wieder Cockpit-Sauna. Zum Glück tun's jetzt die Lüfter wieder. Bei leichtem Nebel starte ich auf der Piste 23. Gemächlich klettert die Observer auf FL 110. Mehr als 200 Fuß Steigleistung sind einfach nicht drin, die Triebwerke brauchen ein waches Auge, will man die Limits von 400 Grad CHT und 1400 Grad EGT nicht überschreiten. Statt 25 inch

Manifold Pressure beim Start kann man nur 20 setzen, sonst wird es den Lycomings einfach zu warm ums Herz.

Es geht entlang der Küste von Myanmar Richtung Rangun. Links furchige Berge, rechts der Indische Ozean. Der Funk ist nach kurzer Zeit futsch. Der GPS-Spot blinkt mich beruhigend an, immer wenn er grün aufleuchtet, sieht im Werk (hoffentlich) jemand meine Position auf Google Earth dargestellt.



Teil 2 des Ferryflugs nach China lesen Sie in der nächsten **aerokurier**-Ausgabe.