

P 68 fliegt ins Reich der Mitte

# CHINA-FERRY TEIL 2



Markus Lürer hat eine Menge erlebt auf seinen Flügen, als er im Frühjahr und im Frühsommer zwei Vulcanair P 68 Observer unter teils grenzwertigen, aber auch manchmal skurrilen Bedingungen allein von Italien ins Reich der Mitte brachte.

[3]

 **TEXT UND FOTOS:**  
 Markus Lürer

[1] Die Betankung der P 68 läuft fast überall gleich ab: Gepumpt wird aus Fässern, die Wochen zuvor bestellt wurden. [2] Wo bin ich? Markus Lürer ist angesichts der Beschriftung am Airport leicht irritiert. [3] Die Zweimot aus Neapel unterwegs über Asien.

**N**achdem „Emirates 228“ so nett war, Relais für mich zu machen, klappt später auch die Kontaktaufnahme mit Rangoon Control, etwa 100 Meilen vor dem BGO-VOR. Rangoon fragt nach der ADC-Nummer, diverse ETOs für noch nie gehörte Wegpunkte. Die Strecke zieht sich. Ich blättere in den Wetterunterlagen, die ich in Chittagong bekommen habe. Die Windcharts gelten für FL 390 aufwärts. Man merkt immer wieder, dass hier keiner was mit kleinen Flugzeugen anfangen kann. Bisher wurde ich fast immer als Helikopter betrachtet. Das gipfelte in Muskat sogar in einer Anweisung, auf den Helipad zu hovern. Die P 68 kann ja viel, aber manches eben doch nicht.

Die Sonne brennt durchs Glas, ich fließe mit meinen Keksen um die ölige Wette. Die Sitze der Observer empfinde ich auch nach längerem Sitzen als erstaunlich komfortabel. Knapp subsonisch sause ich Thailand entgegen. Die Lycoming IO-360 A1B6 oszillieren tapfer vor sich hin. Bislang waren alle sechs Flugstunden 0,5 Liter Öl pro Seite fällig. Das ist ein guter Wert; der Break-in bei diesem Triebwerk liegt bei 200 Stunden.

Jetzt, nach acht Tagen, drückt das edle Bose ANR-Headset aufs Ohr. Ich versuche, verschiedene alberne Konstellationen, hier sieht's ja keiner. Die Hitze, die Vibrationen, die Sonne, alles macht einen so nach und nach irgendwie „duuuhn“. Das beschreibt es ganz gut.

Ich weine dem Oxyfly-Sauerstoffgenerator nach, der sich in der neuen Aviator im Werk befindet. Hier hätte ich ihn wirklich gut brauchen können. Eine konventionelle Anlage wäre weitgehend sinnlos gewesen, da mir sowohl die Zeit



[1]



[2]





Die Megastadt Chongqing ist flächenmäßig die größte Stadt der Welt; hier leben rund 30 Millionen Einwohner, überwiegend in den zahllosen Hochhaussilos.

als auch die Möglichkeit gefehlt hätte, die Flasche regelmäßig aufzufüllen. Das rein elektrisch betriebene Oxyfly enthebt einen aller Sorgen. Die nächste Observer, die ich nach China bringen werde, bekommt einen Oxyfly installiert, der Kunde ist wie ich von dem Teil überzeugt.

Kurz vor BOMAS geht's zum Thai-Controller; sehr freundlich – eine Wohltat im Vergleich zu vorherigen, garstigen Gesellen. Wieder wird es bergiger und dunstig, aber die Berge werden grüner. Ein VOR-DME-Anflug (aber ohne DME) folgt. Damit der Lotse mich besser einteilen kann, verrate ich ihm meine gigantische Sinkrate von 700 ft/min. Mehr geht nicht, weil der Motor zu kalt würde.

Auch in Chiang Mai bin ich der einzige Kolbenflieger. Jee, die Dame vom Handling, sowie ein kleiner Spritlaster, stehen schon auf dem Vorfeld, als ich ausrolle. Das finde ich gut. Es ist immer besser, schon nach der Landung zu tanken, dann gibt es am nächsten Tag weniger Stress. Leider ist der Tankwagen nicht voll, aber für die Strecke nach Kunming (fünf Stunden) soll's reichen. Die Abferti-

gung geschieht schnell und höflich. Ich kann ohne Probleme zehn Tage bleiben.

Der Plan ist, übermorgen weiterzufliegen nach China. Noch warte ich auf die chinesische Einfluggenehmigung. Um diese wollte sich der Observer-Kunde kümmern. Das Hotel entpuppt sich als einfaches, aber günstiges Appartementhaus. Jedes Zimmer ist klimatisiert, hat Kühlschrank und Mikrowelle. In wenigen

Fußminuten Entfernung gibt es ein Einkaufszentrum. Das Überleben ist sichergestellt.

WLAN funktioniert, aber nur sporadisch. Der Sprechknochen muss wieder ran. Doch egal, welche Yoga-Position ich auf dem Parkplatz einnehme, es bleibt stumm. Zu viele Drähte in der Luft. Ständig mosert das Telefon: „Search clear sky!“ Mit dem normalen Handy gelingt es mir, eine Nachricht auf das Telefon von Vulcanair-Chef Remo de Feo zu sprechen. Er sendet mir eine SMS zurück:

„Cool, you are on vacation.“ Nein, bin ich nicht!

Frust im Hotel. Der Kunde hat irgendwelche Papiere nicht beigebracht. Die sind aber wichtig für die Einfluggenehmigung. ATSD nimmt sich der Sache an. Dennoch muss ich vier Tage ausharren, bis endlich alles beisammen ist. Die Landegenehmigung für Thailand ist verlängert, ADC Laos ist da, Einflug für China auch okay.

**11. März:** Geldmäßig ist noch alles im grünen Bereich. Die veranschlagten Kosten liegen bei knapp unter 40000 Dollar, ohne mein rudimentäres Schmerzensgeld. Der Flugzeugkunde kündigt an, zusammen mit einem „very experienced pilot“ (400 Stunden!) nach Chiang Mai zu kommen und die nächsten Legs dabei zu sein. Von dieser Idee halte ich gar nichts. Die Observer ist sowieso schon voll, und keiner von beiden war schon mal acht Stunden in so einem kleinen Flugzeug eingesperrt. Das gibt Probleme.

Der Kunde erkennt leicht zerknirscht, dass ich damit richtig liege, und eröffnet mir postwendend, dass es in Kunming auch kein Avgas gibt. Die zwei Monate Vorlauf hätten nicht

[1] Über dem Jangtsekiang (deutsch: langer Fluss). Mit 6380 Kilometern ist er der längste Fluss Asiens und der drittlängste weltweit. [2] Das Panel der P 68 Observer mit dem Garmin G950. Die beiden MFDs laufen unterwegs heiß, erholen sich aber relativ schnell wieder. [3] Der Copilotensitz bleibt bei Markus Lüers Überführungsflügen von Italien nach China leer. Stattdessen „parken“ hier Strecken- und Anflugkarten als Backup sowie Wasservorräte für die ziemlich langen Fluglegs.



ausgereicht. Glücklicherweise herrscht am folgenden Tag leichter Rückenwind, so dass ich direkt von Chiang Mai nach Chongqing durchfliegen kann, eben mal acht Stunden. Die beiden IO-360 sind zwar nicht ergriffen, aber sie sind einfach zu warten und recht genügsam. Im Schnitt verbrauchen beide Motoren zusammen 63 Liter pro Stunde.

**13. März:** Bei schwülwarmen 26 Grad Celsius starte ich. Nach kurzer Zeit teilt mir ATC mit, ich möge auf 4200 Meter rauf, wegen der bösen Berge. China fliegt metrisch. Da ich ja unbedruckt bin und sauerstofflos, diskutiere ich eine Weile, dann werde ich VFR akzeptiert bis rauf nach Chengdu. Die Ausläufer des Himalaya sind schon riesig. Irre Windsprünge in Richtung und Intensität verlangen nach händischem Fliegen, der Autopilot schafft das nicht. Teilweise pitcht das Flugzeug schlagartig auf +20 Grad. Im G950 kann man recht kommod zusätzlich zur Angabe der Flughöhe in Fuß auch Meter anwählen.

Ab Chengdu wird es noch ungemütlicher. Ich wechsele wieder zu IFR und tauche ins Gewölk. Die OAT geht stark in den Keller, also Fußbodenheizung an. 80 Meilen vor Chongqing

bekomme ich den Sinkflug. Der RNAV Approach auf die 02R ist nirgends aufzutreiben, also bekomme ich Vectors. 800 Meter Runway Visual Range „in rain and mist“. Chongqing ist ein großer Platz, etwa mit Frankfurt vergleichbar. Hier ist was los. Durch das Gewirr der Taxiways hängele ich mich zur Parkposition. Es gießt wie aus Eimern, und es ist kalt.

Die Bürokratie bleibt überschaubar. Zwei nette Mädels nehmen mich in Empfang. Sprit gibt es vielleicht am nächsten Tag.

Ich bin das erste Mal in China und staune. Nicht enden wollende Hochhaussiedlungen, alles ab 40 Stockwerke aufwärts. Riesige Baustellen überall. Chongqing ist eines der großen Wirtschaftszentren mit um die 30 Millionen Einwohner.

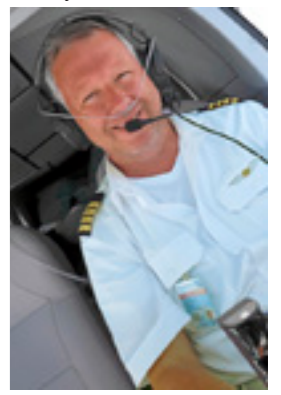
Gerry, ein Mitarbeiter des Kunden, wartet im Bus. Er will mir am nächsten Tag bei der Organisation von Sprit helfen. Erst mal gehen wir aber essen. Sehr lecker, aber rasant scharf gewürzt. Gerry hat an einer der zwei Luftfahrt-Unis in Tianjin Luftfahrtmanagement studiert. Vor Abschluss des Studiums hatte er schon vier Arbeitsangebote. Im Hotel stehe ich im 62. Stock vor den bodentiefen Fenstern, gucke auf die Stadt der Zukunft und staune

weiter. In Europa ist der Markt für Piloten inzwischen völlig tot. Die Arbeitsbedingungen werden immer mieser, die Reputation des Jobs ist im Eimer. Anders hier: Die Luftfahrt ist in allen Bereichen im Aufbruch. Piloten werden überall händeringend gesucht, die Firmen überbieten sich mit den Gehältern. Mir fiel schon auf, dass die meisten Airliner verdächtig nach US- und UK-Piloten klangen.

Ich treffe eine deutsche Lear-60-Crew, die hier für zwei Jahre arbeitet. Freies Wohnen, freie Krankenversicherung, man fliegt einmal in der Woche und fliegt viermal im Jahr kostenlos in der Business Class nach Hause. Kapitän-Salär: 20000 Dollar, weitgehend steuerfrei.

**14. März:** Ein tolles Frühstück bringt mich auf die Beine. Um 11 Uhr soll der Spritlaster am Flughafen ankommen. Das passt gut. Nach eingehender Untersuchung des Lasters darf er in Polizeibegleitung aufs Vorfeld. Dummerweise ist in der Füllanlage noch reichlich Jet-A1. Ich schicke den Laster zum Spülen zur Flughafen-Tankstelle. Nach 20 Minuten sind alle wieder da, aber es gibt kein Erdungskabel. Das kennen die hier nicht. Ich schraube das Kabel von der Handpumpe ab und verbinde den Laster

Erst bei seinem zweiten China-Ferry kann **Markus Lüer** an Bord der P 68 das elektrisch betriebene Oxyfly-Sauerstoffsystem nutzen.







[1]



[2]



[3]

[1] Polizei, Militär, Bodenbedienstete und offizielle Airportmanager – alle wollen mal mit Markus Lürer und dem exotischen Flugzeug aus Europa aufs Bild. [2] Bangladesch aus der Observer-Perspektive. [3] Ziel erreicht. Nach der offiziellen Übergabe aller Dokumente an den stolzen Besitzer in Tianjin wird die P 68 Observer wieder sorgfältig verpackt und gesichert.



Die P 68 Observer wird bei Vulkanair gefertigt. Insgesamt überführte Markus Lürer in diesem Jahr drei Maschinen von Neapel nach China.

mit dem Flugzeug. Auf meine Liste schreibe ich: „fünf Meter Erdungskabel mit zwei Krokodilklemmen“. Endlich ist der Vogel wieder rappelvoll. Die restlichen 400 Liter werden in Fässer gefüllt und für den nächsten Observer beiseite gestellt. Gerry nimmt das Linienflugzeug nach Tianjin, er ist nach zweieinhalb Stunden dort.

**15. März:** Finale. Hotel zahlen, Taxi zum Flughafen. Der Endspurt nach Tianjin hat begonnen. Ich bin ein bisschen aufgeregt. ATC lässt ausrichten, dass die gefüllten 4200 Kilometer ja nun echt low level wären und mir eventuell der Funk wegbleiben würde. Ach, wirklich?

Chongqing, die Riesenstadt, verlasse ich auf einer recht dämlich angelegten RNAV-SID und fliege Richtung Osten nach Wuhan. Immer noch riesige Berge überall. Erst ganz kurz vor Wuhan wird es flacher. Nördlich wähnt man sich plötzlich in Holland. Fläche, Fläche, alles gleich, immer weiter. Man hat das Gefühl, in der Luft zu stehen. Flüsse so schmutzig, dass man darin bestimmt Filme entwickeln könnte, auch der später überquerte Jangtse sieht so aus. Draußen sind es plus drei Grad OAT. Ich kann also im Gegensatz zu Afrika und Thailand wieder ordentlich leanen.

Man ist gehalten, strikt die geplante Route zu fliegen, es gibt kein Links-Rechts-Oben-Unten-Ausgeweiche. Auch das lange Leg macht sich in meinen kurzen Legs bemerkbar. Erste Krämpfe zucken in den Waden. Bei langen Flügen gibt es früh etwas Magnesium, eine halbe Aspirin und hochotherische Kompressionsstrümpfe. Aber irgendwann geht's halt doch los.

Anflug auf Tianjin im Dunst. Später merke ich, es ist keiner, sondern brutale Luftverschmutzung. Das ILS ist laut NOTAM im Eimer, es wird ein wackliger VOR-Anflug, mit falsch anzeigendem DME als Beilage. Egal, laut Tower bin ich der Einzige im Anflug. Auf der 16R lande ich, aber dann: wohin? Links ab oder rechts ab? Keine Info vom Tower. Ich bleibe stehen. Da kommt der Hinweis: Rechts wäre für mich gut. Zwischen einer brandneuen Gulfstream GV und einer Sovereign mit Winglets parke ich standesgemäß.

Es folgt der Wahnsinn: Blitzlichter, Kameras, Fernsehen ist auch da. Der Kunde hat die Büchse der Pandora geöffnet. Zerknautscht stehe ich vor dem Flugzeug, mir wird ein großer, aggressiv-bunter Blumenstrauß in die Hand gedrückt. Geschlagene 20 Minuten muss ich mit irgendwelchen bestimmt wichtigen Menschen posieren, dann ziehen die Massen ab. Der Kunde erscheint mit Gerry und weiteren Mitarbeitern. Man sei sehr froh, dass das Flugzeug endlich angekommen ist. Jetzt sei erst mal Essen angesagt. In mehreren Autos fahren wir zum örtlichen Nahrungstempel. Es wird kräftig aufgetischt. Mein virtuosos Handhaben der Stäbchen wird mit Anerkennung bedacht.

Eigentlich wollte ich am folgenden Tag die Übergabe des Flugzeugs machen, aber am Sonntag kann man nicht auf den Flugplatz. Das Internet ist unterdrückt und funktioniert nicht richtig. Ich bin halbwegs von der Welt abgeschnitten.

**17. März:** Ein guter Tag. Die Übergabe funktioniert reibungslos. Kisten von Ordnern und Teilen werden aus- und wieder eingepackt, alles abgehakt. Die Observer wird verzerrt und gesichert, die Batterie abgeklemmt, der Haubenbezug übergezogen. Feierliche Schlüsselübergabe. Auf dem Weg Richtung Flughafen Peking drehe ich mich nochmal um, und verabschiede mich von dem tapferen kleinen Flugzeug. Bald bringe ich ihm einen Spielkameraden vorbei. 30 Stunden später bin ich wieder zu Hause in Neunkirchen. Die Kids freuen sich, ich mich auch. Meine Augen wandern wieder über die E-Mails von Vulkanair: „Observer Nr. 2 ist fertiggestellt, bitte alles einläuten zum nächsten Ferry-Flug, Kunde wartet.“



Tianjin im Smog. Die nordchinesische Hafenstadt ist das Ziel der Observer und liegt 120 Kilometer südlich von Peking.



M-CLASS



TWIN CLASS



TRAINER CLASS

## Die Reiseroute Teil 2

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



Reisezeit: 18 Tage Gesamtflugzeit: 70 Stunden



Begleiten Sie uns in der nächsten **aerokurier**-Ausgabe in die Schweiz.

PIPER GENERALVERTRETUNG  
DEUTSCHLAND AG

Fieseler-Storch-Straße 10  
34379 Calden, Germany  
TEL +49-5674-70451  
www.piper-germany.de