



Ende einer Legende

Berlin-Tegel schließt wegen Corona vielleicht früher

Sprit sparen

Wenn Airliner in Formation fliegen

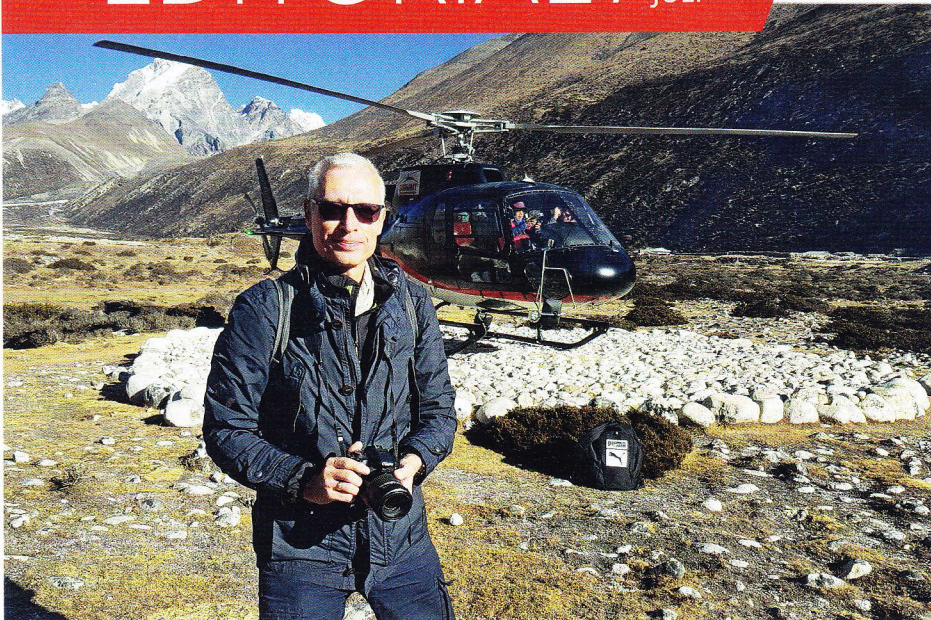
Abenteuer in Nepal

Der Flug nach Lukla und weiter zum Everest-Basislager



Aerolíneas Argentinas

Hoffnung nach Corona?



AERO-INTERNATIONAL-Mitarbeiter Lutz Schönfeld berichtet von großen Abenteuern in Vor-Corona-Zeiten: Vom nepalesischen Lukla Airport, einem der gefährlichsten Flugplätze der Welt, flog er mit dem Hubschrauber bis ins Basislager der Mount-Everest-Expeditionen in knapp 5500 Meter Höhe



THOMAS BORCHERT
Chefredakteur

Die Luft wird dünn

Ganz wörtlich gilt das für AERO-INTERNATIONAL-Mitarbeiter Lutz Schönfeld, der ab Seite 44 gleich von zwei abenteuerlichen Flügen berichtet: Erst brachte ihn eine Let L-410 ins nepalesische Lukla. Dann flog er per Hubschrauber noch höher hinaus: bis ins Basislager des Mount Everest in knapp 5500 Meter Höhe.

Im übertragenen Sinn wird die Luft natürlich auch dünn: Die Corona-Krise bringt Airlines und Flughäfen immer stärker in Bedrängnis. Auch wenn sich zwischen dem Redaktionsschluss dieses Hefts Anfang Juni und seinem Erscheinen Mitte des Monats viel tun wird: Alles deutet daraufhin, dass die Reisewarnung zumindest für europäische Länder aufgehoben wird. Das sollte auch einen Neustart der Flugaktivitäten ermöglichen. Doch alle Experten sind sich einig, dass eine Rückkehr zum Vor-Corona-Niveau Jahre dauern wird.

So berichten wir auch in diesem Heft an vielen Stellen darüber, wie stark die Branche beeinträchtigt ist. Auf Seite 30 nimmt Redakteurin Astrid Röben in einem letzten Porträt Abschied vom Flughafen Berlin-Tegel, der in jedem Fall in diesem Jahr schließt – ob nach der Eröffnung von BER oder wegen Corona schon zuvor, war beim Redaktionsschluss noch unklar.

Auch vom nahezu vollständig stillgelegten Flughafen Nürnberg berichtet Mitarbeiter Rudolf Stumberger auf Seite 38; Redakteur Christof Brenner schreibt über die Ambulanzfliegerei ab Seite 58. Und in seinem Kommentar auf Seite 81 wundert sich AERO-INTERNATIONAL-Autor Jens Flottau über die – man muss es so deutlich sagen – Arroganz, mit der die Lufthansa-Führung darüber nachdenkt, unter welchen Bedingungen denn wohl eine Neun-Milliarden-Euro-Unterstützung akzeptabel sein könnte. Das mit der dünnen Luft ist wohl noch nicht überall angekommen.

Schnelles Handeln ist nun erforderlich

Für einen Neustart wäre es natürlich wünschenswert, weltweite Standards zu entwickeln, mit denen in der Luftfahrt das Ansteckungsrisiko minimiert wird – sowohl in den Flughäfen als auch beim Boarding und schließlich während des Flugs. Abstandsregeln, Maskenpflicht, Verfahren bei Sicherheitskontrollen und Boarding – all dies würde von einem weltweiten Standard profitieren. Ebenso muss eine Balance gefunden werden zwischen womöglich freibleibenden Sitzen an Bord und der Notwendigkeit, einen Flug wirtschaftlich durchführen zu können.

Die großen internationalen Verbände, also die Zivilluftfahrtorganisation ICAO und der Weltverband der Airlines, die IATA, wären eigentlich die richtige Adresse für solche globalen Normen. Doch sie sind es gewohnt, eher in Monaten und Jahren zu denken als in Tagen und Wochen. Das muss sich nun ändern.

Herzlichst, Ihr

Thomas Borchert

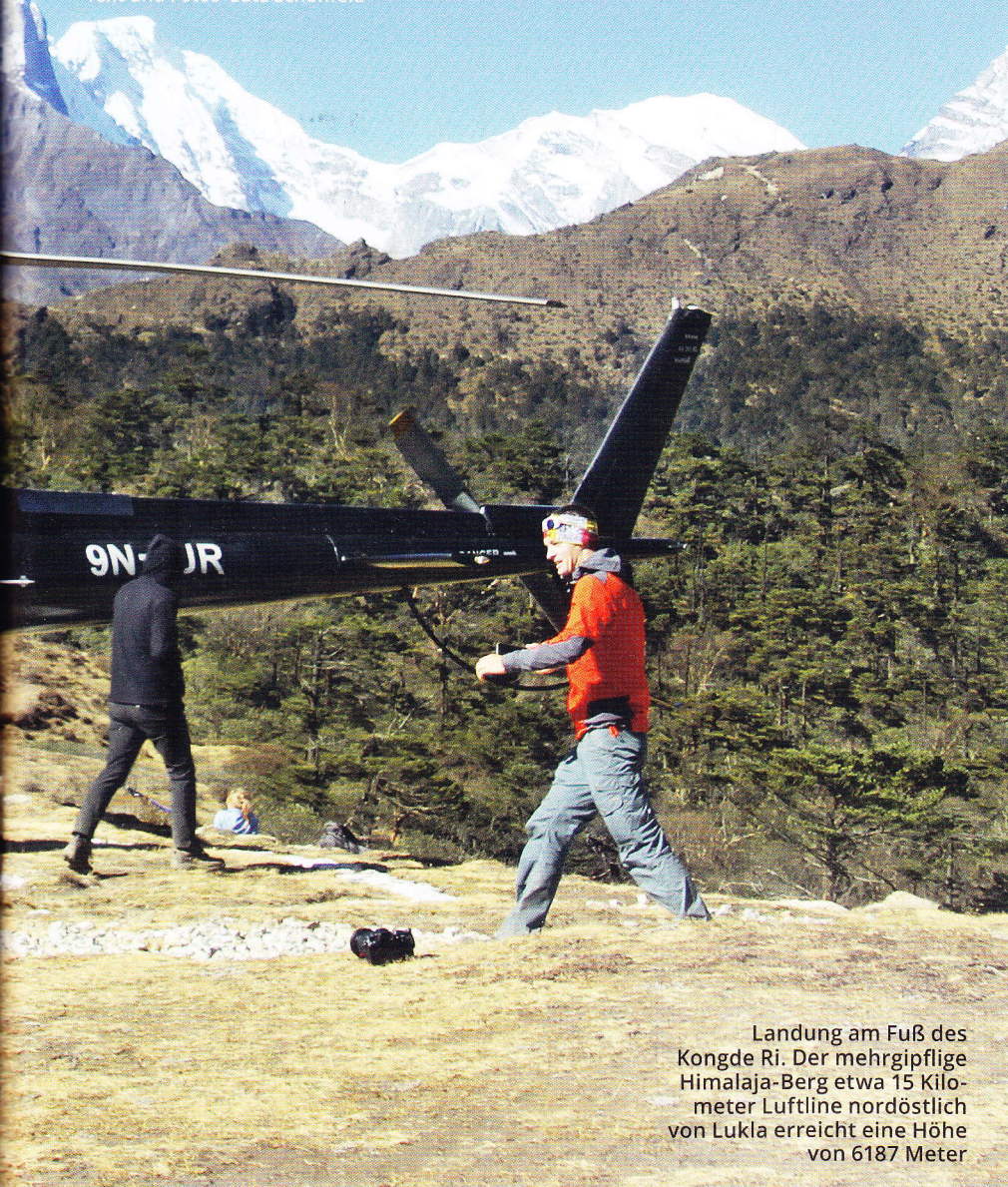


Stippvisite auf dem Dach der Welt

NEPAL

Ebenso spektakulär wie der Flug mit einer Let L-410 der Summit Air nach Lukla ist zweifellos der Helikopter-Service des Tochterunternehmens Fishtail Air zum Everest Base Camp auf knapp 5500 Meter Höhe

Text und Fotos Lutz Schönfeld



Landung am Fuß des Kongde Ri. Der mehrgipflige Himalaja-Berg etwa 15 Kilometer Luftlinie nordöstlich von Lukla erreicht eine Höhe von 6187 Meter

Die Ansnallzeichen leuchten auf, der Sinkflug beginnt, die Vorfreude steigt. Doch warum zieht die Bergkette des Himalaja zum dritten Mal an den Fenstern unserer A330 der Turkish Airlines vorbei, die eigentlich längst in Kathmandu hätte landen sollen? Keine Frage: Der rund sieben Stunden zuvor in Istanbul gestartete Airbus befindet sich im Holding. Die Warteschleife ist vor allem bei internationalen Fluggesellschaften gefürchtet, die mit Großraumflugzeugen den Zielort anfliegen – selten bleibt sie erspart, bevor es einen Slot zur Landung auf dem chronisch überlasteten, wenn nicht sogar verstopften Flughafen von Kathmandu gibt, der Hauptstadt Nepals und Einfallstor zur Himalaja-Region.

Nepal, Himalaja, mittendrin der Mount Everest, der mit 8848 Metern höchste Berg der Welt: Das klingt nach Abenteuer pur, wer gerät da nicht ins Träumen? So pilgern immer mehr Besucher Jahr für Jahr in das Land zwischen China und Indien; in erster Linie zum Trekking, aber auch, um die vielen Kulturschätze Nepals zu bestaunen. 2018 wurde erstmals die Grenze von einer Million Besuchern überschritten. Was für das 2015 durch ein starkes Erdbeben massiv geschwächte Land ein sehr wichtiges Signal war. Zunächst konnte es sich nur sehr langsam wieder erholen und zur Normalität zurückkehren.

Verspätungen sind im Plan

Der Flughafen von Kathmandu ist berüchtigt aufgrund seines „Nadelöhrs“: Als bisher einziger internationaler Airport des Landes muss der Tribhuvan International Airport, so der offizielle Name, die jährlich steigenden Touristenströme mit begrenzten Abfertigungskapazitäten und einer einzigen, lediglich 3050 Meter langen Start- und Landebahn mit Ausrichtung 02/20 bewältigen.

Weltweit in die Schlagzeilen geriet der Flughafen, der den IATA-Code KTM trägt, als am 4. März 2015 eine A330-300 der Turkish Airlines bei der Landung von der Bahn abkam und die Piste für 72 Stunden geschlossen werden musste. Vor Ort fehlte Räumgerät, das erst aus Indien herbeigeschafft werden musste. Tausende von Touristen saßen damals fest und konnten ihre Heimreise nicht wie geplant antreten.

Hinzu kommt, dass aufgrund der geografischen Situation – der Nähe zum Himalaja-Gebirge und der Lage in einem Talkessel – Großraumflugzeuge den Airport nur aus einer Richtung an- und in die Gegenrichtung wieder abfliegen können. Die entsprechenden Verspätungen werden durch viele Airlines bereits im Flugplan berücksichtigt, sodass selbst um mehr als eine →



Mit einer Let L-410 der Summit Air ging es von Kathmandu nach Lukla – und von dort via Heli hinauf zum Everest-Basis-Camp

Stunde verspätete Abflüge aus KTM oft noch pünktlich ihren Zielort erreichen. Kuriosum am Rand: 2019 forderte die Verwaltung des Airports ihre Mitarbeiter auf, die Nutzung der Klimaanlage zu reduzieren, da man befürchtete, nicht genügend Strom für die eigentlichen Abfertigungsprozesse verfügbar zu haben.

Es mangelt also an vielen Ecken und Enden. Um die Kapazitätsengpässe zu entschärfen, sollen die Flughäfen von Pokhara (Zentralnepal) sowie Siddharthanagar (an der Grenze zu Indien) bis 2021 ausgebaut und zu internationalen Flughäfen ertüchtigt werden.

Nepals geografische Struktur macht den Luftverkehr unverzichtbar. Viele Orte sind

nur schwer oder gar nicht auf dem Landweg zu erreichen. Und so verwundert es nicht, dass das Land über zahlreiche, oft sehr kleine Flughäfen und Landeplätze verfügt, die teilweise unter schwierigsten Bedingungen der Natur abgerungen werden mussten.

Spektakuläre Airports

Der spektakulärste und wohl bekannteste ist der Tenzing-Hillary Airport von Lukla (LUA) – benannt nach Edmund Hillary und Tenzing Norgay, denen am 29. Mai 1953 die Erstbesteigung des Mount Everest gelang. Lukla ist das Einfallstor für Trekkingtouren in die Mount-Everest-Region. Der Flughafen, oft als einer der gefährlichsten Airports der Welt

bezeichnet, bietet lediglich eine 527 Meter lange Start- und Landebahn mit einem Neigungswinkel von zwölf Grad. Er kann daher ebenfalls nur aus einer Richtung angefliegen werden: Gelandet wird gegen den Berg bei ansteigendem Gelände. Ein Durchstarten kurz vor dem Aufsetzen ist wegen der benachbarten Berge unmöglich. Der Start erfolgt dann zum tiefer gelegenen Bahnende hin, quasi wie von einer Sprungschanze. Am Ende der Startbahn fällt das Gelände mehrere hundert Meter steil ab.

Lukla und etliche andere Flughäfen und -plätze können nur mit STOL-Flugzeugen (short take off and landing) angefliegen werden: Dornier 228, Twin Otter und Let L-410



»Die L-410 ist mit ihren extremen Kurzstart- und Landeeigenschaften perfekt für Lukla«

Mamata Thapa, Airport Managerin

tummeln sich im Luftraum des Landes, dazu noch Beech 1900 und unzählige ATR verschiedenster Versionen.

In Lukla dominieren Yeti Airlines und Summit Air das Bild. Letztere nahm den Betrieb am 24. Februar 2011 unter dem Namen Goma Air als Lufttaxi-Unternehmen mit Basis in Surkhet auf. Zunächst bildeten



Die Wanderung zur World Peace Pagoda (Biswo Shanti Stupa) etwa 1113 Meter über dem Phewa Tal ist ein schöner Tagesausflug von Pokhara aus



Die Frau, die den traumhaften Flug möglich machte: Mamata Thapa (r.), Airport-in-Charge-Managerin von Summit Air, mit einer Kollegin

zwei Cessna 208B Grand Caravan die Flotte, die im Oktober 2014 ersten Zuwachs durch eine fabrikneue Let L-410 erhielten. Weitere Flugzeuge folgten 2015 sowie 2017. Die Basis wurde nach Kathmandu verlegt, der Linienflugverkehr aufgenommen und der Name in Summit Air geändert.

Aktuell besteht die Flotte aus vier Let L-410. In die Schlagzeilen geriet die Airline, als auf dem Flughafen von Lukla am 14. April 2019 die Let L-410 mit der Kennung 9N-AMH beim Start von der Bahn abkam und mit zwei Hubschraubern des benachbarten Heliports kollidierte. Dabei kamen drei Piloten ums Leben. Der Heliport ist seit dieser Zeit außerhalb der Ortschaft zu finden.

Summit Air hat 205 Angestellte, davon jeweils zehn Flugkapitäne und Erste Offiziere. Von ihren drei Basen in Kathmandu, Pokhara sowie Nepalgunj werden auf jährlich rund 7000 Flügen etwa 90 000 Passagiere sowie Fracht zu allen Orten des Landes geflogen und alle großen Trekkingrouten bedient.

Das Buchungssystem der Summit Air erlaubt auch die direkte Flugbuchung von Flügen des Tochterunternehmens Fishtail Air, das bis Januar diesen Jahres noch Sum-

mit Helicopters hieß. Zum Kerngeschäft der Helikopter-Charterflugesellschaft zählen Industrie-, Fracht- sowie Ambulanz- und Passagiercharterflüge innerhalb Nepals, aber auch in die angrenzenden Länder Bhutan und Indien. Die Flotte des Unternehmens besteht aus einer Bell 206B Jet Ranger sowie zwei AS350 Ecureuil.

Umsteigen in Lukla

Mit letzterer soll es im späteren Verlauf der Reise sogar bis zum Mount Everest gehen. Genau genommen zum Everest Base Camp auf knapp 5500 Meter Höhe. Doch dazu später mehr. Eigentlich wäre Kathmandu allein schon die Reise wert. Das Tal, in dem die Hauptstadt liegt, gilt als Herzstück des Landes, bietet es doch eine enorme Vielzahl an Baudenkmälern, Tempeln und nicht zuletzt die alte Königstadt Bhaktapur. Zieht man dann noch die vielen historischen Sehenswürdigkeiten des Stadtkerns von Kathmandu wie Durbar Square oder die Stupa von Swayambhunath oder Bodnath hinzu, kann man gut und gerne einige Wochen mit intensiven Besichtigungstouren in der Umgebung der Hauptstadt Nepals verbringen. →



Die Häuser des Orts Lukla grenzen direkt an die nur 527 Meter lange Landebahn des Tenzing-Hillary Airport



Kathmandu Tribhuvan International Airport: hier werden alle international ankommenden Gäste willkommen geheißt

Tatsächlich steht jedoch auf dieser Reise als nächstes Lukla im Reiseplan. Die Passagiere des ersten Summit-Air-Flugs des Tages, insgesamt stehen vier tägliche Verbindungen im Flugplan, müssen früh aufstehen, denn die Verbindungen können, wenn überhaupt, aufgrund der in LUA herrschenden Wetterbedingungen nur vormittags durchgeführt werden. Der Sitzladefaktor auf den gut 25-minütigen Hüpfern liegt oft bei 100 Prozent, andernfalls wird Fracht zugeladen.

Am Flughafen erwartet uns Mamata Thapa, ihres Zeichens verantwortliche Stati-

onsleiterin für alle von Summit Air angeflogenen Airports des Landes, und geleitet die Passagiere über das Vorfeld zum wartenden Flugzeug mit der Kennung 9N-AKZ. „Mit der L-410 UVP-E20 verfügt Summit Air über das perfekte Gerät für Flüge nach Lukla. Die extremen Kurzstart- und Landeeigenschaften der Flugzeuge, von denen keines älter als fünf Jahre ist, sind aber auch auf den anderen oft recht kleine Flugplätzen unseres Landes sehr hilfreich“, erklärt Mamata Thapa vor dem Start von Flug SMA301.

Nicht einmal eine halbe Stunde später, beim Einleiten des Sinkflugs, bekommen die Fluggäste ein Gespür dafür, wie hoch die Anforderungen an die Besatzung sind – in meteorologischer wie topografischer Hinsicht. Die Berge kommen näher und näher, der Wind gibt sich Mühe, dem Piloten das Steuern nicht allzu einfach zu machen, und auch die partiell bereits geschlossene Wolkendecke lässt erahnen, warum Lukla manchmal tagelang nicht angefliegen werden kann und Trekkingtouristen stets einige Tage Puffer einplanen sollten.

Glücklicherweise spielt heute der Wettergott mit, und schon steht die kleine Reisegruppe auf dem kleinen Vorfeld, auf dem Summit-Air-Stationsleiter Lhakpa Kaji Sherpa die Ankommenden begrüßt. „Die

beengten räumlichen Verhältnisse erfordern von uns eine hochkonzentriertes Agieren. Da die Flugzeuge dicht gestaffelt landen und später auch wieder starten, bleibt uns wenig Zeit für die Abfertigungsprozesse, in der Regel nicht mehr als etwa zehn Minuten. Dabei wird nur ein Triebwerk abgestellt.“

Schnell werden die Reisenden also zum Terminal geleitet. Diejenigen, die weiter zum Everest Base Camp reisen, vertraut Lhakpa Kaji Sherpa dem zuständigen Heliportmanager an, der sie zum etwas abseits von Lukla gelegenen Helipad führt, auf dem eine AS350 bereits wartet. Diese kam ebenfalls aus Kathmandu und hat bereits drei Fluggäste an Bord. Das Abenteuer Mount Everest kann beginnen.

Herausforderung Höhe

Zunächst gibt es eine kurze Sicherheitseinsweisung und operationelle Hinweise durch den Helikopter-Piloten. Dies ist heute der Chef höchstpersönlich: Captain Deepak Jung Rana, Executive Director und Fluglehrer bei Fishtail Air. Von Lukla (2860 Meter Höhe) geht es zunächst zur kleinen Ortschaft Periche auf 4400 Meter. Dies schafft die AS350 noch problemlos mit Pilot plus fünf Passagieren an Bord. Dort jedoch muss er drei Fluggäste absetzen, man könnte auch



Auf dem Sightseeing-Flug mit der ATR 72 von Buddha Air von Kathmandu zum Mount Everest hat man einen guten Blick auf den 7134 Meter hohen heiligen Hindu-Berg Gauri-Shankar



Auf dem Vorfeld des Pokhara Airports steht eine Beech 1900D der Buddha Air



Da Lukla nicht auf dem Landweg erreichbar ist, müssen alle Versorgungsgüter eingeflogen werden. Der Treibstoff für die Hubschrauber kommt in kleinen Kanistern



Im Heli-Cockpit hilft dem Piloten ein großes GPS-Display bei der Navigation im Luftraum. Die rote Färbung weist auf eine niedrige Höhe über Grund hin

sagen „zwischenparken“, da das nächste Teilstück aufgrund der geringen Luftdichte die Leistungsfähigkeit eines vollbesetzten Hubschraubers überfordern würde. Wenn nichts schief läuft. Kommt es nämlich beim Stopp am Everest Base Camp bei einem der Passagiere zum Ausbruch der Höhenkrankheit, muss unverzüglich und schnellstmöglich direkt nach Lukla zurückgefliegen werden.

Diesmal läuft alles glatt. Der Pilot fliegt zunächst mit zwei Passagieren zum Plateau oberhalb des Everest Base Camp auf knapp 5500 Meter Höhe und holt anschließend die drei zunächst Zurückgebliebenen nach. Mühsam arbeitet sich die AS350 jedes Mal dem Landeplatz entgegen, der Pilot hat dabei seine individuelle Sauerstoffversorgung angelegt. Der Flug folgt dem Verlauf des Tals bergaufwärts, unter der Maschine gehen einzelne Trekkinggruppen, voraus erstreckt sich der Ausblick auf den schneebedeckten Himalaja, darüber strahlendblauer Himmel.

»Zehn Minuten Zeit für die Abfertigung eines Flugs müssen reichen«

Lhakpa Kaji Sherpa,
Stationsleiter Summit Air

Am Plateau angekommen, erfolgt vor dem Ausstieg ein letztes Briefing: „Die Türen bleiben offen, der Motor wird nicht abgestellt, bewegt Euch sehr langsam und nicht ruckartig, wenn Euch schlecht wird, meldet Euch unverzüglich“, schärft Deepak Jung Rana den Fluggästen ein, denen der Atem tatsächlich prompt stockt – allerdings aufgrund der einzigartigen Landschaft.

Etwas unterhalb des Landeplatzes befindet sich das Everest Base Camp. Von dort

starten Gipfelstürmer zur letzten Etappe auf den höchsten Berg der Erde.

Und was hatte sich unsere Reisegruppe, die nur zum Kurzbesuch gekommen ist, für die knapp zehn Minuten Aufenthalt nicht alles vorgenommen: Fotos, Selfies, Videos ... Am Ende bleibt kaum Zeit, alles zu bestaunen und wenigstens im Bild festzuhalten, vielleicht vernebelt ja doch die Höhenluft etwas das Hirn. Schnell noch ein Besuch im Everest View Hotel, das bereits im Guinnessbuch der Rekorde 2004 als höchstgelegenes Hotel der Welt aufgetaucht ist. Die für ein Frühstück geplante Pause wird für weitere Fotos genutzt; auf ein 30 US-Dollar teures Rührei verzichtet die Gruppe hingegen gern.

Und schon geht es wieder zurück nach Lukla, wo ein Teil der Passagiere dank der dort bekannten Verspätungsproblematik sogar noch den letzten Linienflug des Tages nach Kathmandu erwischen. Auch wenn der Abschied vom Dach der Welt schwerfällt. ●