

jetstream



Titelstory Seite 10

Nepal: Luftfahrt am Dach der Welt

Schweiz CHF 9.50 Europa EUR 7.90



AUSBILDUNG

Vom Flughafenzaun ins Airline-Cockpit



SPRACHEN DER LUFTFAHRT



Mit dem Helikopter ins Everest-Basecamp

Nepal ist für viele Menschen ein Sehnsuchtsziel, nicht zuletzt auch für Luftfahrt-Enthusiasten. Die Fliegerei hat wegen der anspruchsvollen Topografie einen hohen Stellenwert bei der Erschliessung des Landes, das bergige Terrain verlangt aber auch ihr einiges ab: Schon das aviatische Einfallstor nach Nepal, der in einem Talkessel gelegene Flughafen von Kathmandu, ist aufgrund der Topografie schwierig anzufliegen. Noch eindrücklicher zeigt sich der Bergflughafen von Lukla, der oft als der gefährlichste Airport der Welt bezeichnet wird. Seit knapp zwei Jahrzehnten hat sich aber auch die Helikopter-Fliegerei in Nepal stark entwickelt; sie erlaubt heute (auch dank Schweizer Expertise) Rettungs-Missionen in bisher ungeahnten Höhen und eröffnet neue touristische Möglichkeiten. Mehr als genug Gründe für unsere Leser Lutz Schönfeld und Gerrit Griem, auf zwei unabhängigen Reisen der Republik im Himalaya einen Besuch abzustatten.

Ziel erreicht! Landung oberhalb des Everest Base Camp, im Hintergrund der 7'160 Meter hohe Pumori (alle Helikopter-Bilder: Lutz Schönfeld, 12.11.19).



Von Lutz Schönfeld

Eine Traumdestination eines jeden Luftfahrtenthusiasten ist der spektakulär gelegene Flughafen von Lukla (LUA). Der Gewinn zweier Flugtickets für das gesamte Streckennetz von Turkish Airlines war dann der perfekte Anstoss, um auf einer Reise nach Kathmandu diesen Traum in die Realität umzusetzen. Ein Gespräch auf der ITB in Berlin mit den sehr freundlichen und hilfsbereiten Mitarbeitern von Summit Air, die uns bei unserem Hobby unterstützen wollten und denen gleich klar war, warum wir nach Lukla wollten, klärte dann auch schnell die Frage, wie wir vom Drehkreuz in Kathmandu zum eindrucklichen Bergflughafen gelangen würden. Trotzdem kam am Ende alles noch ganz anders als geplant.

Hilfsbereitschaft von allen Seiten

Zunächst kam eine Mail von Summit Air: aufgrund der Einschränkungen im Flugbetrieb durch Bauarbeiten am Flughafen Kathmandu müssen die Flüge nach Lukla von Ramechhap (RI IP) stattfinden, eine «unbedeutende» Fahrt von vier bis fünf Stunden über abenteuerliche Strassen wäre erforderlich. Wir planten also um, änderten in enger Abstimmung mit dem Manager des von uns gebuchten Hotels (er unterstützte uns beim Buchen aller Landarrangements sowie weiterer Inlandsflüge zu besten Konditionen) alle Abläufe entsprechend um. Zwei Tage vor der Tour eine erneute Nachricht von Summit Air: Man habe festgestellt, die Rotation von RHP böte uns nicht genügend Verweildauer in Lukla, wir könnten ausnahmsweise die jeweils einzigen Flüge des Tages von Kathmandu nach Lukla und auch direkt nach Kathmandu nutzen, hätten somit mehr Zeit vor Ort für unser Hobby. Gesagt getan, wir stimmten erfreut zu.

Dann kam unser Hotelmanager ins Spiel und zeigte uns bei einem abendlichen Essen auf seinem Smartphone Fotos seines Ausflugs per Helikopter zum Everest Base Camp auf 5'400 Metern Höhe. Da war es um uns geschehen, der Stachel sass. Die Flüge wären sehr teuer und in der Regel schon lange im Voraus ausgebucht, wurde uns beschieden, aber man hätte ja beste Kontakte und könne es versuchen. Doch dieser Versuch brachte neben einer guten auch eine schlechte Nachricht: Er hätte noch zwei Plätze für uns aufreiben können, berichtete der Manager – allerdings genau an dem Tag, an dem wir mit Summit Air nach Lukla fliegen wollten. Umbuchen war unmöglich, alle Summit Air-Flüge waren ausgebucht. Nun aber war es an der Airline, zur

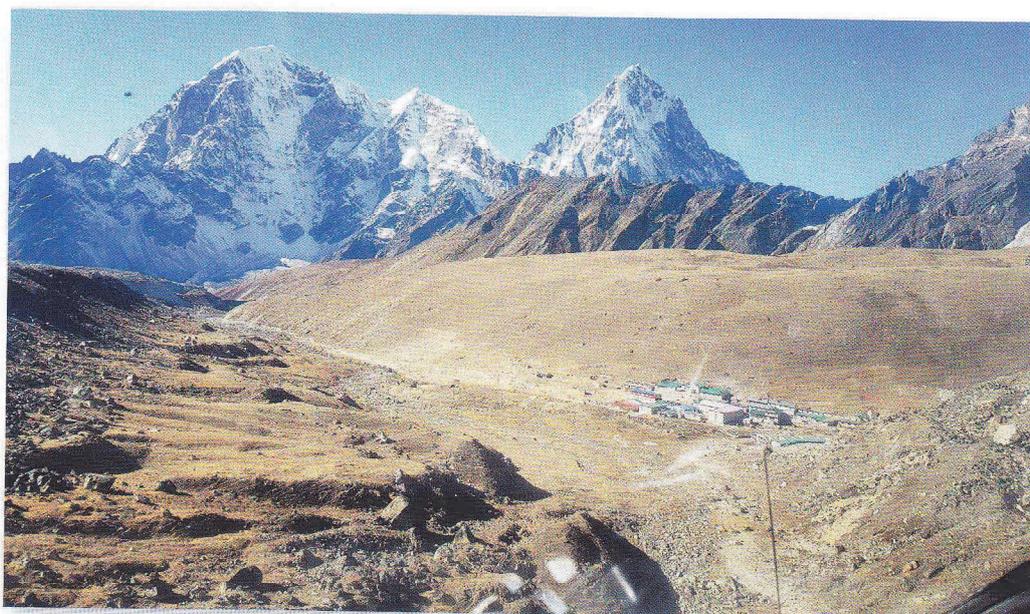
Höchstform aufzulaufen! Der Helikopter, betrieben von Summit Helicopters (seit Januar 2020 wieder Fishtail Air), sollte von Kathmandu nach Lukla fliegen, dort tanken und dann weiter zum Mt. Everest, zurück mit Zwischenstopp ebenfalls in Lukla. Man würde den Helikopter etwas verspäten, sodass wir in Lukla zusteigen könnten. Ob das okay wäre für uns? Und ob! So bekam das Projekt Lukla, Mt. Everest und Summit Air/Helicopters Struktur.

Umsteigen in den Heli

In Lukla angekommen, erwartete uns der Stationsleiter der Airline, Lhakpa Kaji Sherpa, um uns kurz einige Vorfeld-Aufnahmen zu ermöglichen, übergab uns sodann an den Heliport Manager

(der ursprüngliche Heliport ist seit dem Unfall nicht mehr in Betrieb und wird neu gebaut, der temporäre Heliport ist etwas abseits), der uns direkt zum bereits auf uns wartenden Helikopter mit den restlichen Passagieren brachte, und schon konnte es losgehen. Pilotiert von Cpt. Deepak Jung Rana, Executive Director Summit Helicopters persönlich, ging es zunächst bis Pheriche auf etwa 4'400 Metern über Meer. Die Performance des Hubschraubers erlaubt es nicht, mit fünf Personen an Bord bis zum Zielort auf 5'400 Meter Höhe zu steigen, sodass zunächst drei Leute ausstiegen, um später in einer zweiten Runde bis zum Basecamp zu fliegen. Wir hingegen nahmen nun tatsächlich Kurs auf das

- *Dem Everest entgegen! Links der Pumori, rechts der Nuptse (7'861 m ü.M.) und dahinter der Mount Everest (8'848 m ü.M.).*
- *Zwischenstopp beim Everest View Hotel. Das Foto entstand allerdings mit Blick weg vom Everest, im Hintergrund ist der Kongde Ri (6'187 m ü.M.) zu sehen.*





Überflug von Lobuche (4'940 m ü.M.), für Bergsteiger der letzte Halt vor dem Everest Base Camp. Im Hintergrund thronen die Sechstausender Cholatse und Taboche.

spektakuläre Endziel: Die Landestelle oberhalb des Everest Base Camp (EBC) und nahe der chinesischen Grenze unterhalb des Mt. Everest. Dabei ging es beeindruckend nahe den Bergrücken und -kämmen entlang. Aus Sicherheitsgründen flog der Pilot mit Sauerstoffmaske und während der Landung blieben die Türen offen, die Triebwerke wurden nicht abgestellt und die Verweildauer war auf zehn Minuten begrenzt. Im Falle eines medizinischen Problems wäre direkt bis Lukla zurückgeflogen worden, Pech dann für die zwischenzeitlich abgesetzten Passagiere. Aber alles ging gut. Nachdem die Gruppe wieder komplett war, folgte eine Zwischenlandung zum Frühstück am Everest View Hotel auf 3'800 Metern, um-

rahmt von beeindruckender Bergkulisse. Beneidet wurden wir von all den Trecking- leuten, die sich mühsam mit reiner Muskelkraft auf diese Höhe gequält hatten. Nach einer gut 30-minütigen Pause ging es zurück nach Lukla zum Tankstopp und der nächsten angenehmen Überraschung: Wir hatten ja das Dilemma, unbedingt auf diesem spektakulären Air- port mit seiner «Sprungschanzen»-Run- way gelandet und gestartet sein zu wol- len, aber auch den Helitrip zu machen. Mit der Landung im Flächenflugzeug hatte es noch geklappt, unser Rückflug nach Kathmandu war aber mit dem He- likopter geplant gewesen, da der letzte Summit Air-Flug laut Flugplan schon hätte gestartet sein sollen. Flugplan

und Nepal? Passt zum Glück nicht oft zusammen, und so erklärte uns der Heli- port-Manager nach der Landung in Lukla erfreut, wir könnten aussteigen und hät- ten noch Zeit, es gäbe eine Verspätung. Das Glück vervollständigte dann ein uns zugeteilter Sherpa, der mit uns einen Pfad um das Ende der Runway ging, um beste Fotos schliessen zu können. Danach wurden wir dem Stationsleiter übergeben, erhielten unsere Bordkarten für den Linienflug nach Kathmandu und wurden für ein weiteres Fotoshooting zwischen Vorfeld und Runway «geparkt». So fand ein Tagesausflug sein Ende, der Erlebnisse für mehrere Tage bereithielt und von dem wir noch immer gern und viel berichten.

