

Text: Rätö Vitins

Während ich meinen Bereitschaftsdienst als Pilot für Überwachungsflüge in Kanada im einzigen brauchbaren Kaffeehaus in Fort Saint John verbringe und aus lauter Langeweile im Internet stöbere, sehe ich ebenda, dass Air Kasthamandap in Nepal PAC 750 XStol einsetzt. Dies weckt mein Interesse und ich beschliesse, mit dem dortigen Management in Verbindung zu treten.

Die Fliegerei in Kanada ist zwar schön, jedoch kommt es sehr oft zu langen Wartetagen, welche ich im besten Fall in Flughafenreichweite am Gleitschirm verbringe. Das ist nett, aber ich will mehr. Ich möchte etwas bewegen mit dem Fliegen, Gutes tun. Die Highlights sind eher dünn gesät und ich habe das Gefühl, unterfordert zu sein. Sehr erleichtert bin ich also, als mein Chef sich damit einverstanden erklärt, mich nach dem pendenten Einsatz nach Nepal weiterziehen zu lassen.

Andere Bedingungen und Anforderungen

Nach einem kurzen, aber umso schöneren Intermezzo in Ontario, wo ich einige Tage per Floatplane und Zelt umherziehe, geht es via Schweiz nach Kathmandu. Der Empfang ist herzlich und mir wird sofort klar, dass man als Pilot in Nepal zu den höheren Sphären der Gesellschaft gehört. Es hat aber durchaus Vorteile, denn man wird angehört und kann mit guten Ideen etwas bewegen. Als Airline Instructor darf ich zudem bei der Gestaltung der SOP's (Standard Operating Procedures) mitwirken und habe freie Hand, wenn es um die Ausbildung neuer Piloten geht.

Nach einigen Tagen in Kathmandu und einem einwöchigen Kurs beim CAAN (Civil Aviation Authority of Nepal) ist es endlich soweit und ich werde in die Operationsbasis im wenig attraktiv anmutenden Nepalgunj, im Westen des Landes, stationiert, um erst einmal selbst in der Rolle des Lernenden zu schlüpfen. Die erste Begegnung mit unseren Flugzeugen ist etwas speziell, zumal sie recht mitgenommen wirken. Aber es sind ja Arbeitstiere und die staubigen Schotterpisten fordern wohl ihren Tribut. Wenn man sieht, was alles in den Rumpf gestopft wird – vom Wellblechdach über riesige Kräutersäcke, Ziegen, Hühner bis zu einer riesengrossen Satellitenschüssel – werden die hohen Anforderungen an das Flugzeug klar. Auch jene an uns Piloten kann ich langsam aber sicher nachempfinden, zumal die Kräutersäcke einen starken und nicht zwingend angenehmen, dafür umso stickigeren Geruch verbreiten. Die Sache verspricht abenteuerlich zu werden.

Herzliche Begegnungen mit Menschen

In den ersten vier Tagen fallen die Flüge aus. Tatenlos in Nepalgunj zu weilen, scheint mir ein Graus. Deswegen lasse ich mich von einer Twinotter der

Tara Air nach Jumla bringen und trecke innert drei Tagen über zwei hohe Pässe zum berühmten Rarasee, wie gewohnt mit Zelt im schweren Rucksack. Eine beängstigende Begegnung mit sehr grossen Leoparden in der Dämmerung zeigt mir, dass mein Plan wohl nicht sehr durchdacht ist, und mit dem Herz in der Hose klopfe ich bei einer Alphütte an. Man bietet mir einen herzlichen Empfang. Ich werde verköstigt und kriege eine Art Bett. Die Unterhaltung ist lustig, zumal weder ich Mugu, noch meine Gastgeber Englisch sprechen. Trotzdem wird es ein unvergesslicher Abend in herzlicher Atmosphäre. Die Sorte Erlebnis, die unwiederbringlich und von ewigem Wert sind und die ich hoffentlich einmal meinen Enkelkindern erzählen kann. Dieses zwischenmenschliche Erlebnis erinnert mich an das Verbindende zwischen Menschen, völlig unabhängig von Herkunft, Kultur, Sprache oder Hautfarbe. Dieses Verbindende mögen wir uns wieder mehr ins Bewusstsein rufen.

Nach diesem ersten Erlebnis folgen zwei harte und lange Tage Trekking, vollbepackt über zwei 4000 Meter hohe Pässe. Am Rarasee angekommen, macht sich in mir Erleichterung breit und tags darauf gilt es nur noch, in ein paar Stunden gemütlichen Wanderns zum Flugplatz von Rara zu gelangen, wo ich schon freudig erwartet werde, um dann mit der Cessna Caravan von Goma Air wieder nach Nepalgunj zu gelangen. Dieses kleine Einstiegsabenteuer hat sich mehr als gelohnt, brachte es mich doch so viel näher zur hiesigen Bevölkerung, in deren Dienst ich ja gewissermassen stehe.

Die ersten Flüge als Lehrling

Bald schon finde ich mich mit Captain Youg im Cockpit der PAC750XStol wieder. Offen gesagt muss ich mich schon etwas auf die Götter verlassen, als ich ins normale Tagesgeschäft eingeführt werde. Es bedeutet nämlich, mit dem vollen Flugzeug bei Rückenwind auf ungefähre Reiseflughöhe mit ISA plus 20 auf einer kurzen Piste mit einer Mauer oder einem Abgrund am Ende so sanft als möglich zu landen. Das «sanft» ist optional, bedenke man die Tatsache, dass ab einem gewissen Punkt keine andere Option als die Landung in Frage kommt. Ich lerne jedoch schnell, diese Tatsache zu ignorieren, denn ich kann mich nicht mehr an meinen letzten echten Go Around erinnern. Einfach wie immer: landen! Nun kommt mir meine Erfahrung als Absetzpilot und Fluglehrer im schönen Beromünster (LSZO) sehr zugute. Sowohl von den Erfahrungen in Afrika, wo meine Pilotenkarriere begann, wie auch dem kürzlichen Fliegen im kanadischen Busch, profitiere ich sehr.

Die Einführung läuft gut. Früher als gedacht fliege ich die Strecken als Kapitän, zuerst mit Senior

Im Short final auf den Flugplatz von Simikot/Humla. Blick aus dem Cockpit der PAC 750 XStol.

Fliegen mit den Göttern

Man erwarte mich innert zweier Wochen in Kathmandu... Ungefähr so und aus blauem Himmel liest sich die Antwort des CEO von Air Kasthamandap, welche auf meine von Zurückhaltung geprägte Anfrage folgt, ob man mich vielleicht einmal als Pilot brauchen könne im fernen Nepal. Ein Land, welches – von einer mystischen Aura umgeben – für mich viel Neues verspricht. Als leidenschaftlicher Gleitschirmflieger steht Fliegen in Nepal bereits auf meiner «Bucketlist». Ich wittere immenses Potenzial und mein Abenteuergeist wird bei dem Gedanken, dort für einen guten Zweck zu fliegen, wachgekitzelt. Aber lesen Sie die Geschichte von Anfang an.



Oben: Kurze Pause für den «Fuchur». Unten: Umladen in Dolpa.



Grosses Bild: Der Autor Rätö Vitins mit einem von vielen Schals, die er nach Landungen von Einheimischen geschenkt bekommt. Oben rechts: Mit der PAC 750 XStol im Steigflug über den Dolpapass (12 000ft). Unten rechts: Rätö Vitins bei seiner weiteren Leidenschaft: dem Gleitschirmfliegen. Im Bild während eines Streckenflugs bei Pokhara.



Copiloten und bald schon mit jungen Copiloten. Zuerst lande ich auf einfacheren Pisten wie Jumla, Bajura und Surkhet. Später fliege ich auch nach Simikot, Dolpa und Rara. Die Pisten sind kategorisiert. A für einfach, B ist weder A noch C und C für anspruchsvoll. Entgegen dieser Kategorien empfinde ich Bajura (B) als recht «tricky», weil die lange Piste und deren tiefe Lage von 4500 ft Gutmütigkeit suggeriert. Jedoch muss über die definitive Landung schon beim Einflug in das Seitental entschieden werden, da im Talboden eine Sackgasse liegt und ab dem Long Final an eine geglückte Landung existenziell ist. Auf allen mir bekannten C-Pisten kann der Landeanflug etwa eine halbe Meile vor der Piste abgebrochen werden, was wir wegen eines Hundes einmal tun mussten. Ein weiteres Merkmal in Bajura ist das Gefälle, welches abgesehen vom Gewöhnungsbedarf sehr willkommen ist, da es beim Bremsen hilft und den Startanlauf erleichtert.

In Kontakt mit der Bevölkerung

Recht bald fühle ich mich Zuhause in diesem eher exotischen fliegerischen Umfeld und es stellt sich eine gewisse Alltäglichkeit ein. Bis zehn Streckenabschnitte pro Tag liegen an und die Müdigkeit danach ist solide, was mich jedoch nicht von meinen täglichen Sporteinheiten abhält. Ein 30-Minuten-Fussmarsch entferntes Hotel hat ein Schwimmbcken sowie einige klapperige Fitnessgeräte, und so komme ich zu etwas Bewegung, um dann am nächsten Tag wieder im Flugzeug stillsitzen zu können. Das Freizeitangebot ist jedoch sehr beschränkt und mein Gleitschirm gönnt sich aufgrund der flachen Umgebung eine Pause. Zeit, einige Yogaanleitungen auf meinen E-Reader zu laden und die Kunst des freiwilligen Stillhaltens zu erlernen. Eine besondere Attraktion für die ansässige Bevölkerung ist jedoch der grosse bleiche Mann, der den Rikschafahrer ablöst und gleich selber strampelt... Jedesmal ist mir

grosser Applaus sicher und ich finde auf diese Weise einen natürlicheren Zugang zu den Nepalesen der Strasse, welche mir sowieso stetig ihre Blicke schenken. Auch fällt mir die Ehre zu, in der Freizeit mit der lokalen Jugend zu musizieren, was beider Horizonte erweitert.

Milchkaffee in Dolpa, Samosas in Surkhet, Thukpa (Suppe) in Simikot und Tee in Jumla. So sieht ein typischer Tagesablauf aus. Gekrönt werden die Momente, wenn uns nach der Landung Schals umgehängt und die Gesichter bemalt werden, während die Fracht verladen wird und die neuen Fluggäste einsteigen. Die Gesichter der Passagiere sind jedoch oft von gemischten Gefühlen gezeichnet, welche allerdings meist von einem Lächeln meinerseits weggezaubert werden können. Vor allem ältere Semester halten während des Fluges oft bedend ihre Mala (Glückskekse) und ihre Erleichterung und Dankbarkeit ist nach der Landung deutlich spürbar.

Fuelknappheit und politische Wirren

Nachdem wir ungefähr einen Monat lang ziemlich entspannt Leute, Tiere und Güter transportieren konnten, hat sich die Situation an der indischen Grenze leider verschärft. Zuerst werden unsere Flüge limitiert, wobei ich einmal mehr von der Teamfähigkeit der Nepalesen begeistert bin. Fair und unkompliziert arbeiten die eigentlich konkurrierenden Flugunternehmen zusammen und tragen das Los gemeinsam. Leider kommt die Fliegerei nach einer Weile ganz zum Stillstand, was ich zum Anlass nehme, mit dem Gleitschirm die Gegend rund um Pokhara zu erkunden. Wegen des Boykotts bin ich auf das Reisen per Bus angewiesen und bevorzuge jeweils das Dach, zumal es drinnen kaum Platz zum Atmen hat. Nach zwei Wochen Zwangsferien bin ich froh, wieder einberufen zu werden und den Menschen im Hochland mit Transportflügen dienen zu dürfen.

Gerangel und Tränen in Bajura

Besonders hart hat der Treibstoffboykott scheinbar den Distrikt Bajura getroffen, der oft auch für einen Gütertausch angefliegen wird. Als wir dort zum ersten Mal nach der Zwangspause landen, wimmelt es auf dem kleinen Vorfeld von verzweifelten Menschen und unser lokaler Manager kann keine Ruhe in das Chaos bringen. Die Menschen drängen sich ungeordnet ins Flugzeug. Erst als ich selber eingreife, kann ich diverse Notfälle der Dringlichkeit nach einordnen. Drei Schwerverletzte zuerst, dann Kranke und solche, die in Nepalgunj arbeiten und um ihre Stelle fürchten.

Wir werden auch im Fall von medizinischen Evakuationen aufgeboten. Da heisst es dann, sich zu sputen und die ATC von Kathmandu um Priorität zu ersuchen, wenn es dem Patienten zunehmend schlechter geht. Der Landweg in Nepal ist ziemlich zeitaufwändig. In meinem Fall der Busdachreise brauchte ich 20 Stunden reine Fahrzeit für 200 Kilometer Luftlinie. Im Fall von Simikot, Bajura, Dolpa und Rara ist der Landweg nur zu Fuss denkbar und es müssen viele Höhenmeter in Kauf genommen werden – für einen Verletzten kaum möglich.

Mir wird die Tragweite unserer täglichen Arbeit bewusst und gleichzeitig kommt eine tiefe Genugtuung auf, hier fliegen zu dürfen, wo die Menschen uns brauchen. Etwas zum Wohl anderer Menschen beitragen zu können ist sehr erfüllend.

Tourismus in Nepal

Trotz der obengenannten Probleme, mit welchen dieses schöne und vielseitige Land zu kämpfen hat, kann das Land recht problemlos bereist werden, wenn man nicht den westlichen Standard als Massstab nimmt. Die Menschen sind sehr liebenswürdig und sind auf den Tourismus angewiesen. Die Airlines verlangen bezahlbare, wenn auch

höhere Preise von Touristen, was wiederum tiefere Preise für die weniger wohlhabende Bevölkerung ermöglicht. Der massive Ausfall des ansonsten sanften Trekkingtourismus im armen, aber schönen Westen des Landes hat viele Unternehmen in eine Existenzkrise getrieben. Zwar sind viele historische Bauten dem Erdbeben zum Opfer gefallen, aber die intakten sind weit in der Überzahl und was zerstört ist, wird wieder aufgebaut. Wer dem Land helfen möchte, besucht dieses am besten gleich selber als Tourist. ◀

Zur Person – Rätö Vitins

Nach dem PPL in Südafrika und einer abenteuerlichen Reise in einer C150 durch den afrikanischen Kontinent hat Rätö Vitins in den USA das CPL/IR und in der Schweiz das frozen ATPL erlangt. Zeitgleich mit dem Abschluss kam das Swissair Grounding. Vitins eröffnete daraufhin eine Gleitschirmschule und arbeitete daneben als Absetzpilot für den Paraclub Beromünster sowie als Fluglehrer für die Flubag. Nach wie vor ist Rätö Vitins auch als Simulatorpilot bei Skyguide tätig. Vor zwei Jahren flog er im Kanadischen Nordwesten Überwachungsflüge und wechselte daraufhin nach Nepal, wo er unter anderem Instruktor ist. Derzeit ist Rätö Vitins im Zusammenhang mit Suchflügen im Mittelmeer anlässlich der anhaltenden Flüchtlingssituation engagiert (piloteninitiative.ch).