

COKPITBLICK IM ENDANFLUG. Gleich wird das Flugzeug eine scharfe S-Kurve beginnen, um dem Talverlauf zu folgen.



ERST UNMITTELBAR vor dem Aufsetzen können die Piloten auf den Landebahnkurs drehen (oben). Fußgänger-Warnschild nahe der Landebahn (unten). FOTOS: SPAETH

HIMALAJA-FLUGHAFEN PARO

Im Jet zum Dach der Welt

Drukair aus dem isolierten Himalaja-Staat Bhutan bedient mit zwei speziellen Airbus A319 den winzigen Gebirgsflughafen Paro mit einem der weltweit schwierigsten Landeanflüge.





FÜR KAPITÄN Lars Möhring und First Officer Chhimi Dorji ist der herausfordernde Anflug auf Paro Alltag.

NUR DIE BEIDEN A319 „GTI“ von Drukair nutzen die stärkere Triebwerksversion aus dem großen Airbus A321.



FOTOS: SPAETH

Die Zwischenlandung in Kathmandu liegt hinter Lars Möhring, und eben ist noch das dramatische Himalajamassiv mit dem 8848 Meter hohen Mount Everest an den Cockpitfenstern vorbeigezogen. Hatte er sich da noch entspannt im Pilotensitz der A319 zurückgelehnt, steigt jetzt die Anspannung für den 42-jährigen Hamburger, der seit Anfang 2007 in Bhutan im Himalaja lebt. „Der Anflug auf Paro ist jedes Mal anders, man weiß vorher nie genau, wie man reinkommt“, sagt der Flugkapitän. „Für Jets ist das der schwerste Anflug der Welt, das hebt jedes Mal den Adrenalinspiegel.“ Der Platz, erst Anfang der 80er Jahre eröffnet, liegt auf 2250 Metern Höhe. Die nicht einmal zwei Kilometer lange einzige Startbahn befindet sich in einem engen Tal, umringt von 4000 Meter hohen Berggipfeln, nicht weit entfernt sind die Gipfel sogar fast 6000 Meter hoch. Sieben Piloten, darunter neben Möhring ein Neuseeländer, sonst Einheimische, arbeiten bei der staatlichen Drukair – Royal Bhutan Airlines, dazu kommen zehn Bhutanesen als Erste Offiziere.

Ohne die speziell ausgebildeten Luftfahrer der nationalen Fluggesellschaft geht in Bhutan wenig. Sollte jemals ein anderes Flugzeug als die beiden A319 der Drukair den Flughafen Paro anfliegen wollen, was extrem selten vorkommt, so muss ein Drukair-Pilot als Navigator mitfliegen. Denn für diesen Anflug ist ein spezielles Training vorgeschrieben, zweimal vier Stunden im Simulator sowie sechs echte Landungen mit Durchstarten. „Aber auch nach zwei Jahren ist das keine Routine“, sagt Lars Möhring. Besonders die Winde können tückisch sein. Im Frühjahr darf deswegen nur von Tagesanbruch bis mittags um zwölf überhaupt von und nach Paro geflogen werden, später am Tag wird der Wind zu stark. Und Nacht-

flugbetrieb ist zwischen diesen tückischen Felswänden sowieso ausgeschlossen.

Möhring hat seine A319, die bei 114 Plätzen an diesem Morgen nur halb besetzt aus Delhi kommt, inzwischen auf den vorgezeichneten 16000 Fuß (4877 Meter) per Hand über den Wegpunkt TAKTI gesteuert und anschließend die minimale Entscheidungshöhe von 12500 Fuß passiert. Heute ist das Wetter klar, weit unten im Tal kommt die Piste als schmales schwarzes Handtuch in Sicht. Sollte in dieser Höhe kein Sichtkontakt zum Flughafen bestehen, müsste der Anflug abgebrochen werden. Aus gutem Grund werden hier vor Sichtanflügen die Bodenannäherungs-Warnsysteme GPWS und EGWPS abgeschaltet, sonst würden die Piloten nur von ständigen Warnmeldungen abgelenkt, obwohl sie für hiesige Verhältnisse völlig normal anfliegen.

Ende 2010 stößt eine dritte A319 zur Drukair-Flotte

Mit weiter ausgefahrenen Klappen wird jetzt auf 11000 Fuß eine jener mächtigen Klosterburgen, die typisch für Bhutan sind, überflogen. Kurz darauf geht es in 10000 Fuß über die Stadt Paro, eher ein großes Dorf und früher ein strategisch wichtiger Ort in Bhutan, das insgesamt etwa so groß ist wie die Schweiz und dessen Gesamt-Einwohnerzahl der von Frankfurt am Main entspricht.

Jetzt folgt eine 180-Grad-Umkehrkurve nach rechts, die Klappen werden voll ausgefahren, die Geschwindigkeit auf 140 Knoten reduziert. Lars Möhring hat sich für den Anflug in der Landerichtung 15 entschieden, die schwierigere von beiden Varianten. „Warum die 15 so besonders ist, wird gleich zu sehen sein“, sagt er. Auf jetzt 8800 Fuß geht es nochmals über die Stadt hin-

weg, diesmal von Norden kommend. Die Piste ist noch immer nicht zu erkennen, obwohl der Boden und die Bergflanken schon bedrohlich nahe rücken. Kaum 250 Meter über Grund legt Lars Möhring die A319 in eine scharfe Rechtskurve. Ein Bergrücken mit einem Haus drauf, gebaut wie alles hier im traditionellen bhutanesischen Stil, steht wie eine Straßensperre direkt quer vor dem Pistenanfang. „Früher sind die hier mit BAe 146 geflogen und einfach da drüber gehüpft, in dem Haus dort wohnte ein BAe-146-Pilot“, erklärt Möhring später. Jetzt zieht das Haus direkt neben dem Fenster von Copilot Chhimi Dorji vorbei. Unmittelbar nach dieser scharfen Rechtskurve müssen die Piloten ihr Flugzeug aufsetzen. Erst 50 Fuß über dem Boden, nur zwei oder drei Sekunden vor der Landung, ist es möglich, die Tragflächen wieder waagrecht zu stellen. Aus der anderen Anflugrichtung, auf Bahn 33, bleiben immerhin noch zehn Sekunden, um den Endanflug zu stabilisieren.

„Beim Anflug auf die Startbahn 15 hatte ich in zwei Jahren bisher zwei Fehlanflüge und bin durchgestartet“, sagt Lars Möhring nach geglückter Landung, nachdem er die A319 auf der nur 30 Meter breiten Bahn gewendet hat und zum Terminal rollt. „Insgesamt gibt es hier jedes Jahr nur etwa zwei Go-arounds“, so der Hamburger. Bemerkenswerte Präzisionsarbeit, die die Piloten hier unter schwierigen äußeren Bedingungen jeden Tag liefern.

Früher konnten wetterbedingt oft gar keine Flüge stattfinden, das kommt jetzt mit den 2004 gelieferten modernen Airbus-Jets aus Hamburg im Schnitt nur noch an einem Tag pro Jahr vor. Der Zugang in das von Indien und Tibet beziehungsweise China umschlossene Bhutan ist damit verlässlicher geworden, denn das Flugzeug ist das bei weitem wichtigste Transportmittel

für ein Land, das nur einen einzigen Grenzübergang auf dem Landweg nach Indien besitzt. Drei Viertel aller Einreisen finden auf dem Luftweg statt. Bhutan setzt verstärkt auf den Tourismus. 2008 kamen erstmals über 23000 Besucher, doch die Verfahren, um ein Visum zu bekommen, sind recht bürokratisch. Außerdem muss jeder Besucher am Tag ein Minimum von 200 US-Dollar bezahlen und erhält dafür Unterkunft und Führer.

„Bhutan ist ein Nischenmarkt im oberen Segment. Wir verfolgen bewusst die Maxime, wenig Quantität, hohe Qualität“, sagt Tandin Jamso, der Vorstandschef von Drukair, beim Interview mit der *FLUG REVUE*. Die äußeren Umstände des Gesprächs sind ungewöhnlich: Das ebenfalls im historischen

Stil errichtete Firmengebäude am Rande von Paro mutet wie ein Tempel an, und Jamso selbst tritt, wie für alle Bhutanesen vorgeschrieben, in nationaler Tracht vor den Reporter, mit dem Go, einer Art Gehrock, sowie weißen Ärmelschonern und schwarzen Kniestrümpfen. Sein Büro ist winzig. Und Drukair ist auch in allen anderen Bereichen so eigenwillig und auf sich selbst fokussiert wie das ganze Land. Die Gesellschaft ist nicht Mitglied der IATA, und funktionierendes Interlining mit anderen Gesellschaften inklusive Durchgangstarifen und Abfertigung von Anschlusspassagieren gibt es bisher in der Praxis nicht. Lars Möhring selbst hat neben seinem Pilotenjob seiner IT-Leidenschaft gefrönt und die Drukair-Systeme E-Ticket-tauglich gemacht, was aber

nicht heißt, dass man einfach online einen Flug buchen und bezahlen könnte.

„Man kann eine Bhutan-Reise eben nicht innerhalb von zwei bis drei Tagen verkaufen, dazu braucht man mehr Vorlauf“, sagt Tshering Penjore, General Manager Commercial, im *FLUG REVUE*-Interview. Obwohl die nötigen Visa künftig online abrufbar sein sollen, bleibt der Antragsprozess so mühsam wie bisher. Und dass online gebuchte Tickets nicht online bezahlt werden können, hat mit der Isolation des bhutanesischen Bankensystems vom Rest der Welt zu tun. „Das ist sehr schwer in die globalen Prozesse zu integrieren“, sagt Tshering Penjore.

Bisher musste Drukair auch keine Konkurrenz fürchten. „Paro und seine schwere Zugänglichkeit ist unsere wichtigste Trumpfkarte“, sagt Tshering Penjore. So hat etwa Indian Airlines vor einigen Jahren mal zehn Piloten für Paro trainiert, doch Flüge wurden nie aufgenommen. Trotzdem ist sich Vorstandschef Tandin Jamso bewusst, dass das möglicherweise nicht immer so bleiben wird. „Gesellschaften aus Indien oder Thailand könnten jederzeit Flüge nach Paro aufnehmen. Wir müssen auf jede Konkurrenz vorbereitet sein“, so der Firmenchef. Die Krise hat mittlerweile auch Bhutan erwischt. Beliebte ist Bhutan wegen seiner Abgeschlossenheit nämlich vor allem bei US-Amerikanern, die als erste von der Krise getroffen wurden. Eine geplante Expansion ihres Streckennetzes mit weiteren Indien-Zielen oder Weiterflügen von dort nach Dubai sowie Hongkong und Singapur hat Drukair daher auf Eis gelegt, nicht aber eine Flotterweiterung.

„Ende 2010 werden wir eine dritte A319 anschaffen“, verkündet CEO Tandin Jamso. Auch der Neuzugang wird wieder speziell an die Bedingungen in Bhutan angepasst, denn

Paro (IATA-Code: PBH, ICAO-Code: VQPR) und Drukair

- 1981:** Drukair wird durch königliche Proklamation gegründet.
- 1983:** Am 11. Februar beginnt der Flugbetrieb mit einer Dornier 228-200, geflogen von indischen Piloten. Zweimal wöchentlich geht es von Paro nach Kalkutta.
- 1986:** Die Route nach Dhaka in Bangladesch wird aufgenommen, eine zweite Dornier 228 in Dienst gestellt.
- 1987:** Drukair fliegt nun auch nach Kathmandu.
- 1988:** Die Gesellschaft verlegt ihren Sitz von Kalkutta nach Paro, wo ein neuer Hangar bereitsteht. Am 26. November fliegt die erste von zwei neuen BAe146-100 von Paro nach Delhi.
- 1989:** Dienste nach Bangkok werden aufgenommen.
- 1990:** Die Piste in Paro wird von 1400 auf 1990 Meter verlängert.
- 1991:** Drukair-Angestellte sind nicht länger Staatsbeamte.
- 1993:** Eine Business Class wird eingeführt.
- 1999:** Das neue Terminalgebäude in Paro wird eröffnet, gebaut im traditionellen Stil und finanziert von der indischen Regierung.
- 2003:** Im Juli ordert Drukair zwei A319.
- 2004:** Die beiden neuen A319 nehmen ab Oktober beziehungsweise Dezember den Betrieb auf, die BAe 146 werden verkauft.

hier fliegen die einzigen A319 weltweit mit einem Triebwerksschub, der jenem der viel größeren A321 entspricht. „Unsere CFM56-5B7/P-Triebwerke liefern jeweils 27 000 lbs (120,1 kN) Schub, damit wir notfalls bei einem Triebwerksausfall nach dem Start im Tal eine enge Kurve fliegen und nach Paro zurückkehren können“, erklärt Lars Möhring. Eine A320 liefert normalerweise jeweils 25 000 lbs Schub. Statt der üblichen 70 Tonnen maximaler Startmasse ist die Drukair-Flotte auf nur 64 Tonnen begrenzt.

Was passiert, wenn normale Serienflugzeuge nach Paro kommen, zeigte sich im Juli 2008, als der indische Premierminister Manmohan Singh mit einer A319 von Air India zum Staatsbesuch einschwebte. Immerhin – Präsident Nehru war vor Jahrzehnten noch auf einem Elefanten nach Bhutan geritten. Da die reguläre A319 des Premiers nur über 22 000 lbs Schub pro Triebwerk verfügte, konnten lediglich 40 Passagiere an Bord gehen – und das Flugzeug musste, selbst auf der relativ kurzen Distanz nach Delhi, zum Auftanken zwischenlanden.

Das alles wird auch bei der dritten A319 für Drukair nicht passieren. „Unser gegenwärtiges Streckennetz können wir gut mit zwei Maschinen bedienen, aber wir wollen mehr betriebliche Flexibilität gerade bei den hier herrschenden Beschränkungen wie dem Flugverbot ab mittags im Frühjahr“, so Jam-

so. Vor allem aber wolle man einen verlässlicheren Flugplan anbieten, damit Ziele wie Delhi täglich angeboten werden könnten, nicht nur dreimal wöchentlich wie derzeit. Mit den A319, die Ende 2004 von Hamburg-Finkenwerder nach Bhutan kamen, ist man jedenfalls hoch zufrieden. „Wir haben mehr Sitze und eine viel größere Stabilität unseres Betriebs mit den A319. Mit den vorherigen BAe 146 waren viele Flugstreichungen und Ausweichlandungen nötig. Außerdem konnten wir die nur mit Gewichtsbeschränkungen einsetzen“, betont Jamso.

Pläne für neue Inlandsrouten

Die Treibstoffkosten und der Wartungsaufwand waren wesentlich höher, auch wenn Drukair wegen der besonderen Umstände zu den Gesellschaften mit der geringsten täglichen Nutzungsdauer ihrer Flugzeuge weltweit gehören dürfte. Während die britischen Vierstrahler seinerzeit im Schnitt nur zwei Stunden täglich unterwegs waren, sind die A319 jetzt immerhin durchschnittlich fünf bis sechs Stunden pro Tag in der Luft.

Tshering Penjore sieht auch noch Potenzial, die Nutzung zu verbessern. „Wir werden bald wieder im Wet Lease für Myanmar Airways von Bangkok nach Yangon flie-

gen. Das machen wir während der Nachtstunden, in denen unsere Flugzeuge sonst nur in Bangkok abgestellt wären“, erklärt der kaufmännische Leiter. Auch im Nachbarland Nepal sieht Penjore Bedarf. „Das ist ein guter Markt, aber die haben faktisch keine eigene internationale Airline mehr.“ Genügend Personal jedenfalls hat Drukair schon, typisch Staatsgesellschaft. „Unsere insgesamt 282 Mitarbeiter würden auch für den Betrieb von vier Maschinen reichen“, so Penjore. Vielleicht kann er das Personal bald brauchen, denn Bhutan macht sich bereit für Inlandsflugverkehr. Neben Paro sollen Flughäfen in Galephu, nahe der indischen Grenze, und in Jamphula im Osten eröffnet werden, Letzterer existiert sogar schon. Auch der Touristenort Bumthang in Zentralbhutan ist im Gespräch für einen Landeplatz. „Das wird nicht kommerziell lukrativ zu betreiben sein, aber es soll den Lebensstandard für viele Menschen verbessern und mehr Touristen ins Land bringen“, erklärt Penjore. Bhutan verfügt nur über eine Straße von West nach Ost, die im Schnitt 17 Kurven pro Kilometer hat und in teilweise schlechtem Zustand ist. Bis heute gibt es Bergdörfer, die von der Straße nur per einwöchigem Fußmarsch erreichbar sind. Hubschrauber hat nicht einmal die Armee in Bhutan. Für die Inlandsdienste, die zunächst privaten Betreibern angeboten werden sollen, sieht Penjore am ehesten Flugzeuge der Größenordnung Twin Otter oder acht- bis neunsitzige Pilatus-Turboprops als geeignet an. „Ich fürchte, am Ende werden wir diese Strecken selbst bedienen müssen“, sagt Tshering Penjore, „aber wir würden das separat von den Jet-Flügen aufziehen.“

Die allein jedenfalls sind bis heute nicht wirklich profitabel, trotz riesiger Subventionen seitens der Regierung und trotz hoher Flugpreise. Insgesamt 122 484 Passagiere wurden 2008 befördert, weniger als die Lufthansa an einem Tag transportiert. „Bis zu 150 000 Fluggäste könnten wir mit den gegenwärtigen Strukturen verkraften“, so Penjore. 40 Prozent aller Kunden waren Ausländer, die in Dollar zahlen. „Wir haben nur zwei Preise – einen für Ausländer und einen für Einheimische“, sagt Penjore. Letztere zahlen umgerechnet 200 Dollar pro Strecke von und nach Bangkok, Ausländer dagegen 360 Dollar. Die Auslastung lag im Schnitt bei 67 Prozent, im laufenden Jahr wird es etwas darunter sein, gibt CEO Tandin Jamso zu. Dann springt er auf und verabschiedet sich hastig: „Ich muss zum Flughafen, die Königin empfangen, sie kommt aus Bangkok“, erklärt der Airline-Chef. Es gibt in Bhutan zwar gleich vier Königinnen, allesamt Schwestern, aber sie verlassen das Land selten. Da muss der CEO natürlich strammstehen, wenn Ihre Majestät aus dem Flugzeug steigt. FR

ANDREAS SPAETH

FOTOS: SPAETH

DAS KÖNIGREICH BHUTAN setzt auf gehobenen Individualtourismus. Der Luftverkehr ist die Lebensader für den Fremdenverkehr in die abgelegenen Gebirgstäler des Himalaja.

