

Foto Gil Schmeberger



Die SPAS hat die Catalina in der Schweiz zum Wassern gebracht Nur ein «Splash-and-Go»

Luzern ist eine Pionierstadt der Schweizer Wasserfliegerei: Am 5. Juli 1912 fand dort der erste Wasserstart eines Flugzeugs in der Schweiz statt. An dieses Ereignis sollte mit der Catalina auch erinnert werden. Doch der Luzerner Stadtrat liess die Wasserflieger nicht auf Stadt-Seegebiet starten und landen. Am Sonntag konnte die Catalina immerhin im Luzerner Seebecken ankommen.

Buchstäblich an einem Faden hing die erste Wasserung einer PBY-5A Catalina auf dem Vierwaldstättersee. Doch dank dem unermüdlichen Einsatz von SPAS-Präsident Jvan Aeberli durfte das holländische Amphibium vom 3. bis 5. Mai den See doch noch berühren.

Report von Hansjörg Bürgi

Eigentlich hätte die holländische Catalina bereits im Jubiläumsjahr der Schweizer Luftfahrt, im September 2010, in Luzern wassern sollen. Doch dann «groundete» die EASA, die europäische Flugsicherheitsbehörde, die Catalina aus administrativen Gründen. Doch die Holländer gaben nicht auf. Sie erfüllten alle behördlichen

Auflagen, so dass die Catalina seit August 2012 wieder für Mitgliederflüge zugelassen ist. Damit konnte auch wieder ein Besuch in der Schweiz, und insbesondere von Luzern, ins Auge gefasst werden. Luzern ist die eigentliche «Wiege der Wasserfliegerei» in der Schweiz: Am 5. Juli 1912 fand dort der erste Schweizer Wasserstart statt. Vor genau 100 Jahren, 1913, wurden vom Luzerner Seebecken aus

die landesweit ersten Passagierflüge mit Wasserflugzeugen durchgeführt.

Schwierige Verhandlungen

Bereits im November 2012 hat AAA-Mitglied Jvan Aeberli als Präsident der Seaplane Pilots Association of Switzerland (SPAS) das Bewilligungsverfahren bei der Luzerner Stadtregie-



Die holländische Catalina verfügt über 16 bequeme Sitze. Je acht in der Kabine vor dem Flügel (links) und acht in der Kabine dahinter (rechts).



Mit so genannten «Splash and Go's» vermittelte die Catalina-Crew den Fluggästen das Feeling einer Wasserlandung. Diese Wasserberührungen fanden auf der Nordseite des Bürgenstocks, auf dem Seegebiet der Gemeinden Meggen und Horw statt.

zung eingeleitet. Lange hört er nichts. Beim Nachfragen im März entpuppt sich, dass das Verfahren «verschlampt» wurde. Danach spricht sich der Luzerner Stadtrat gegen eine Landebewilligung für Wasserflugzeuge aus. Doch damit hat sich Jvan Aeberli nicht zufrieden gegeben: «Schliesslich haben wir mit einem Kompromiss die Stadt Luzern umschifft. Die Landezone ist auf kantonales Seegebiet und auf jenes der Gemeinden Meggen und Horw gelegt worden. Diese beiden Gemeinden haben unkompliziert zugestimmt.»

Damit haben die Wasserflugzeuge vom 3. bis 5. Mai zwar am Luzerner Lido beim Verkehrshaus andocken dürfen, doch Starts und



Für die Wasserung am Sonntag liess die Crew auch die Schwimmer an den Flügelenden hinab.



Mit dem Twin Coach Autobus Nr.76 der «VBL Historic» gelangten die Fluggäste vom Lido in Luzern zum Flugplatz Buochs. Der 1948 in den USA gebaute Leichtbaubus war bis 1975 bei den Verkehrsbetrieben Luzern im Einsatz.

Foto Christoph Hartmann

Foto Gil Schmeberger

Foto Hansjörg Bürgi

PH-PBY

Mit der Werknummer 300 verliess die holländische Catalina als PBY-5A am 15. November 1941 die Werkhallen von **Consolidated Vultee** in San Diego, um ihren Dienst bei der **U.S. Navy** anzutreten. Nach ersten Einsätzen beim 8th Patrol Wing wechselte sie im Januar 1942 zum 7th Patrol Wing nach **Reykjavik** in Island. Von dort aus wurde sie als «2459» für den Schutz der nördlichen Schiffsrouten im Atlantik eingesetzt und versenkte elf feindliche U-Boote. Im Herbst 1943 war sie unbestätigten Berichten zufolge in Marokko stationiert. Im Januar 1944 kehrte sie in die USA zurück und leistete bei der **U.S. Coast Guard** in North Carolina Dienst. Am 31. Oktober 1945 endete ihre militärische Karriere, sie wurde auf dem zivilen Markt zum Verkauf ausgeschrieben.

Erst Ende September 1946 kaufte sie **Rio-Ten Airways** und registrierte sie als NC18446. Im Dezember 1947 ging sie an **California Maritime Airways**. Zwischen 1949 und 1953 wechselte der Besitz nicht weniger als sechs Mal, bis sie am 3. Oktober 1953 von der kanadischen **Transair** erworben wurde. Als CF-HHR flog sie 17 Jahre ab Winnipeg. Im Dezember 1969 übernahm sie Field Aviation und baute die Catalina zum Wasserbomber um. **Avalon Aviation** aus Red Deer setzte sie ab dem 25. September 1972 gegen Waldbrände ein, nicht nur in Kanada, auch in Chile. 1986 stellte sie Avalon ausser Dienst.

Mit drei anderen Avalon-Catalinas war sie anfangs der 1990er-Jahre in Parry Sound (Ontario) abgestellt. 1994 kaufte sie die holländische **Catair**, mit der Absicht, sie für kommerzielle Passagierflüge einzusetzen. Im Mai 1995 wurde sie in holländischen Navy-Farben als N27311 nach Rotterdam überflogen. 1997 erhielt sie die Registration PH-PBY und trat an Airshows auf. Doch Catair erlitt Konkurs, so übernahm die **Stiftung Neptune Aviation** die Catalina und stationierte sie auf die Valkenburg Naval Air Station. Dort durchlief sie zwischen 1999 und 2004 eine umfassende Restaurierung. Nach diversen unterhaltstechnischen und bürokratischen Hürden hat die holländische Luftaufsichtsbehörde BVL die PH-PBY im August 2012 für Mitgliederflüge zugelassen. Damit ist sie heute die weltweit einzige Catalina, die Passagiere befördern darf. Aber, wie bei der Super Constellation: Members only.

www.catalina-pby.nl



Foto Hansjörg Bürgi

Das Cockpit der Catalina PH-PBY ist weitgehend im Originalzustand erhalten geblieben.

Landungen sind nur weit draussen im See erlaubt. Um dorthin zu gelangen, dürfen die Flugzeuge maximal sechs Knoten langsam tuckern. Für die Catalina hätte dies bei jedem Flug zweimal eine Taxi-Zeit von rund 25 Minuten bedeutet. Deshalb plant man, die Passagiere mit einem Boot zur Catalina zu fahren, doch dann macht der starke Regen am Freitag auch diesem Vorhaben einen Strich durch die Rechnung. So entscheidet die SPAS, die Catalina-Flüge ab dem Flugplatz Buochs durchzuführen, und die Fluggäste mit einem Oldtimerbus der Verkehrsbetriebe Luzern nach Buochs zu fahren. So kann man auch trockenen Fusses in die Catalina steigen, vom Boot via Blister wäre dies nicht unbedingt garantiert gewesen...

Auf ins Wasser

Nach einer kurzen Einführung durch die Crew kann das «Boarding» beginnen: Die ersten acht Passagiere müssen in der vorderen Kabine Platz nehmen, ansonsten droht die Catalina nach hinten zu kippen. Und während des Fluges dürfen sich nicht mehr als sechs Passa-

giere im Blister-Bereich aufhalten, weil dies die Catalina ebenfalls aus dem Gleichgewicht bringen würde. Soviel zu den Besonderheiten. Insgesamt bietet die Catalina zweimal acht Plätze in je einer Kabine vor und hinter dem Flügel.

Kaum sind die Sitze eingenommen, werden die beiden Pratt & Whitney R-1830-92 Sternmotoren mit je 1200 PS gestartet. Dann rollt die PH-PBY zur Piste 25 in Buochs und startet in Richtung Stans. Die Flughöhe betrage lediglich 300 Meter hat der Captain vor dem Start informiert. Tatsächlich brummt die Catalina tief über den Vierwaldstättersee und legt auf der Nordseite des Bürgenstocks eine enge Umkehrkurve hin. Dann wird in den Downwind des angekündigten «Splash and Go» eingedreht. Nochmals eine enge Kurve und schon sinkt sie mit Motorenleistung dem Wasser entgegen. Plötzlich erscheint beim Heck weisse Gischt, und die Leistung der Motoren wird erhöht. Das Wasser ist so flach, dass die Catalina richtiggehend von ihm angesaugt wird. Noch mehr Leistung, langsam hebt sie sich dann wieder aus dem kalten Nass. «Bei Wellen brauchen wir rund 1,5 Kilometer für einen Start, bei ruhigem Wasser aber 2,5 Kilometer»,



Foto Hansjörg Bürgi

Ein Blick aus dem Blister auf Stansstad im Endanflug auf die Piste 07 in Buochs.



Foto Christoph Hartmann

Ein wunderbarer «Splash-and-Go» der bald 72-jährigen PBY-5A Catalina auf dem Vierwaldstättersee.

beschreibt der Pilot mit holländischem Akzent den Vorgang. Für eine Landung im Wasser reichen 700 Meter.

Alle Flüge ausgebucht

Nach rund 20 Flugminuten ist der Spass leider schon zu Ende. Es bleibt kaum genügend Zeit, um Cockpit und Blister-Bereich zu besuchen, die Catalina schwebt der Piste 07 in Buochs entgegen, wo sie kurz darauf sanft aufsetzt.

Zusammen mit den Ferryflügen von und nach Holland hat die SPAS neunmal 15 Fluggästen die einzigartige Möglichkeit eines Catalina-Fluges angeboten. Alle neun Flüge waren ausgebucht – ausschliesslich von neuen Mitgliedern der holländischen Catalina-Stiftung. Alle mussten mindestens einen Monat vor dem geplanten Flug Mitglied sein.

Neben der Catalina waren elf weitere Flugzeuge für das Seaplane-Meeting in Luzern



Foto Gili Schneberger

Die UC-1 Twin Bee HB-LSK fehlt an keinem Seaplane-Meeting in der Schweiz.

angemeldet. Doch das schlechte Wetter vom 3.-5. Mai verhinderte einigen das Durchkommen nach Luzern. So waren neben der DHC-2 Beaver von Jvan Aeberli, die Twin-Bee von Jean-Jacques Lörtscher, die Piper Super Cub von Rüdiger Hahn und die Maule von Ueli Diet-

helm im Luzerner Seebecken zu sehen. Vom 30. August bis am 1. September soll die holländische Catalina nochmals in die Schweiz kommen. Dann sind Flüge ab dem Genfersee bei Vevey geplant.

www.seaplanes.ch



Fotos Gili Schneberger

Mit der DHC-2 Beaver haben zahlreiche Fluggäste ihren ersten Start auf dem Vierwaldstättersee erlebt. – Von den Zuschauern bestaunt, tuckert die Piper Super Cub D-ERNC vom Lido zur weit entfernten Start- und Landezone.