

SkyNews.ch

Das **aktuelle** Magazin der Schweizer Luftfahrt

Exklusiv: Vancouver Island Seaplanes

CHF 8.50 / EUR 8.50 Nr. 5, Mai 2016



App



Aktuell: Fighter-Training auf Gran Canaria



Interview: Dirk Reich, Schweizer Cargolux-CEO



Wasserflieger-Update aus Vancouver Island

Mars fliegt nach Oshkosh

Vancouver Island ist für seine einzigartigen Wasserflieger berühmt. Die mächtigen Martin Mars auf dem Sproat Lake, die fleissigen Turbo Otter oder die wieder-auferstandenen Grumman Goose locken jährlich viele Seaplane-Freunde auf die Insel. Ein Augenschein.

Fotoreport von Hansjörg Bürgi

Eigentlich wäre 2014 bereits die letzte Feuerlöschsaison für die grössten weltweit noch fliegenden Flugboote gewesen, die beiden gut 70-jährigen Martin Mars von Coulson Flying Tankers. Doch im Sommer 2015 gab es nochmals eine Gnadenfrist für die beiden Kolbenmotor-Ungetüme, die von je vier Wright R-3350 Duplex-Cyclone 18-Zylinder-Motoren mit je 2500 PS angetrieben werden, in der Form eines Monatsvertrags für August von der Regierung British Columbias. So flog Coulson im August einige letzte Einsätze, insgesamt rund 50 Stunden. Anfang September lagen beide Martin Mars auf dem Sproat Lake vor Anker, der Treibstoff wurde herausgepumpt. Am 4. September wurde die rote «Hawaii Mars» ausgewässert. Die dunkelblaue «Phil-

ippine Mars» blieb noch einige Zeit länger in ihrem Element.

Passen nicht mehr ins System

Obwohl sie mit ihrem Fassungsvermögen von 27'000 Litern Wasser zu den effektivsten Löschflugzeugen gehören, passten die beiden Flugboote nicht mehr ins System des kanadischen Forest Service, erwähnt Mayco Noel, Project Manager bei der Coulson Group. Die Waldbrandbekämpfungsbehörde ziehe landgestützte Airtanker den Flugbooten vor, weil diese flexibler einsetzbar seien und die Mars aufgrund ihrer Grösse nur ab 113 Seen in British Columbia operieren könne.

Die «Philippine Mars» trägt seit Juli 2014 die dunkelblauen Originalfarben ihres Einsatzes beim Naval Air Transport Service und hätte die-

sen Frühling ins Pensacola Air Museum nach Florida überflogen werden sollen. Allerdings hätte dieser Überflug auch schon 2015 stattfinden sollen. In Kanada gibt es kritische Stimmen, welche die Mars als Kulturerbe im Land behalten wollen, weil sie über 50 Jahre lang Waldbrände gelöscht haben. Eine entsprechende Petition haben über 20'000 Personen online unterzeichnet. Zudem sind die Mars eine Touristenattraktion auf Vancouver Island.

Demo in Oshkosh

Was die Zukunft der Mars auf Vancouver Island betrifft, ist noch vieles offen. Mayco Noel berichtet von einer Anfrage eines Museums auf Hawaii für die «Hawaii Mars». Er könnte sich auch eine Mars als «fliegendes Hotel» vorstellen oder sie für Rundflüge für Mitglieder ein-

Foto Marcel Siegenthaler



Sproat Lake auf Vancouver Island, 10. September 2015: Die rot-weiße «Hawaii Mars» befindet sich bereits an Land in der «Winterwartung», während die dunkelblaue «Philippine Mars» noch vor sich her dümpelt.



Foto Marcel Siegenthaler

Im Juli 2014 hat die 1946 gebaute «Philippine Mars» ihre originalen Farben erhalten, welche sie als Transportflugzeug für die US Navy getragen hat.

setzen. Auf Vancouver Island ist die gesamte Infrastruktur für einen Mars-Flugbetrieb vorhanden. Piloten, Mechaniker, aber insbesondere auch ausreichend Ersatzteile stehen zur Verfügung, so dass die Mars noch lange betrieben werden könnte. Allerdings ist der logistische Aufwand für einen Flugbootbetrieb ausserhalb der Homebase enorm, doch auch das hat Coulson schon mit Einsätzen in Kalifornien oder Mexiko bewältigt.

Einen weiteren Ausland-Einsatz wird die «Hawaii Mars» diesen Sommer leisten, sie fliegt nämlich zur grössten Airshow der Welt, an die EAA AirVenture in Oshkosh. Vom nahen Lake Winnebago aus wird die C-FLYL zwischen dem 25. und 31. Juli mehrere Demonstrationsflüge im Rahmen der nachmittäglichen Airshow

präsentieren. Firmenchef Wayne Coulson lässt sich auf der EAA-Website dahingehend zitieren, dass man auch hoffe, mit dem Auftritt in Oshkosh neue Einsatzmöglichkeiten und neue Kunden für die Mars zu finden. Es scheint also eine Zukunft für das grösste noch fliegende Flugboot zu geben.

Dritter Frühling für die Goose

Optimistisch sieht die Zukunft auch für die im Norden von Vancouver Island, in Port Hardy, stationierten Grumman G-21 Goose von Pacific Coastal Airlines aus. Nach zwei verheerenden Unfällen mit fünf Toten im August 2008 und mit sieben Opfern im November 2008 sah die Zukunft für diese Vorkriegsflug-

boote düster aus. Doch wie in der Augustausgabe 2006 in SkyNews.ch berichtet, sind diese mittlerweile ebenfalls rund 70-jährigen Flugboote für maximal neun Passagiere für die Pacific-Coastal-Operations ab Port Hardy das ideale Fluggerät. Propellerturbinen nehmen bei den oft weniger als 15 Minuten dauernden Flügen durch das fortwährende Herunterfahren und Anlassen viel mehr Schaden als die verlässlichen Pratt&Whitney R-985 Kolbenmotoren der Goose, die vor dem Andocken ausgeschaltet und kurze Zeit später gleich wieder angeworfen werden.

Nach den Unfällen von 2008 hat Pacific Coastal einerseits ihre halbe Goose-Flotte verloren, andererseits musste sie aufgrund von Auflagen von Transport Canada die ver-



Am 3. September 2015 dümpelte die 1948 gebaute «Hawaii Mars» auf dem Sproat Lake noch vor sich hin, einen Tag später wurde sie ausgewässert.



Nach einem kurzen Flug zu einer der zahlreichen nur auf dem Wasserweg zugänglichen Lodges landete die 1944 gebaute Grumman G-21A Goose C-FIOL im September 2015 wieder in Port Hardy.

bliebenen Flugboote stilllegen. Doch 2012 entschloss sich die Airline, die beiden Goose C-FUAZ (Baujahr 1940) und C-GDDJ (1942) in Zusammenarbeit mit Transport Canada wieder einsatzbereit zu machen. 15 Monate dauerte die Restaurierung und insbesondere die Suche nach zertifizierten Ersatzteilen. Im Frühling 2014 zahlte sich der Aufwand aus, die beiden Goose durften den Linien- und Charterdienst ab Port Hardy wieder aufnehmen. Mittlerweile sind noch zwei weitere G-21 dazu gestossen, die C-FIOL und die C-FHUZ, (beide Baujahr 1944), so dass 2016 mit vier Goose in die Sommersaison gestartet werden kann.

Abschied von der Twin-Beech

Die Beech 18 auf Schwimmern von Vancouver Island Air (VIA) zählten seit 1989 in Campbell

River zu den beliebten Fotosujets von Flugzeugfans aus aller Welt. Doch 2015 hat die letzte Twin-Beech auf Schwimmern Vancouver Island verlassen. Wie Firmengründer Larry Langford berichtet, sei ihr Betrieb nicht mehr rentabel gewesen. Einerseits war die Kabine für das oft viele Gepäck der Passagiere zu klein und der Betrieb aufgrund der hohen Unterhaltskosten zu teuer. So habe er sich schweren Herzens entschlossen, die Twin-Beeches durch zwei DHC-3T Turbo Otter zu ersetzen. Insgesamt wurden nur 75 Beech 18 mit Schwimmern versehen, heute soll nur noch eine Handvoll flugtüchtig sein, insbesondere in Ontario.

So hat die letzte VIA-Twin-Beech, die 1952 gebaute D18S C-FGMR, im Juli 2015 Vancouver Island verlassen und ist in 36 Flugstunden via Grönland, Island und Schottland nach Bel-

gien überflogen worden – 9500 Kilometer weit, wohlverstanden ohne Räder, nur auf Schwimmern. Die Ankunft in Belgien erfolgte auf dem Lac de l'Eau d'Heure, etwa 100 Kilometer südlich von Brüssel. Anschliessend wurde sie mit demontierten Flügeln auf einem Lastwagen in drei Stunden zum Natur- und Geschichts-Park Pairi Daiza, südwestlich von Brüssel, nahe der Airbase Chievres, transportiert. Dort dient die Beech seither als Ausstellungsobjekt.

Harbour Air «still going strong»

Insbesondere in Campbell River fällt auf, dass wesentlich weniger Wasserflugzeuge im Einsatz sind als früher. Dafür hat die «Helikopter-Population» zugenommen. Sehr beliebt ist das «Helicopter Fishing». Dabei lässt sich eine Gruppe Leute für 6000 Dollar pro Person und



Idyllische Szene in Campbell River: Fischer beobachten die langsam für den Start in den Meeresarm hinaus schwimmende DeHavilland Canada DHC-3T Turbo Otter C-FQND von Vancouver Island Air.



In Port Hardy warten die beiden Goose C-FIOL und C-GDDJ Anfang September 2015 bei schönstem Flugwetter auf ihre nächsten Passagiere. Maximal acht finden in der Kabine und einer neben dem Piloten Platz.

Tag mit einem Heli in einen abgelegenen Fluss fliegen. Dort wird dann den ganzen Tag gefischt und am Abend werden Fischer und Fische wieder zum Ausgangspunkt geflogen. In Port Hardy steht auch schon mal ein Privatjet bereit, welcher die Fischer und ihre «Beute» dann direkt in die USA fliegt.

Doch die eigenen Angaben zufolge weltgrößte Wasserflugzeug-Airline, die 1982 gegründete Harbour Air Group aus Vancouver, betreibt heute über 35 Seaplanes und transportiert jährlich mit ihren Beaver, Turbo Beaver, Turbo Otter, Twin Otter und PC-12 über 400'000 Passagiere. Daran wird sich auch in Zukunft nichts ändern, denn die effizienteste Verbindung von Vancouver Downtown nach Vancouver Island ist und bleibt ein Wasserflugzeug der Harbour Air.

www.martinmars.com



Unverwüstlich wie die DeHavilland DHC-2 Beaver sind, hat die C-FEBE (Jahrgang 1954) von Harbour Air (hier in Nanaimo) die neuen Farben der Wasserflieger-Airline erhalten.



Die zweite Turbo Otter von Vancouver Island Air, die C-GVIX, wurde bereits 1956 gebaut und hat bei VIA die Twin-Beech auf Schwimmern abgelöst. Sie kehrt hier von einem Charterflug zurück.