

Mit dem Kleinflugzeug um die Welt

Referent: Stephan Perren

Stephan Perren wurde 1932 in Zermatt geboren und verbrachte dort die obligatorische Schulzeit. Anschliessend besuchte er das Kollegium in Brig und Schwyz, wo er auch die Matura absolvierte. Er studierte in Zürich Medizin und verbrachte seine Assistentenjahre in Visp, Winterthur und Chur. Er war langjähriger Leiter des AO-Forschungszentrums (Arbeitsgemeinschaft für Osteosynthesefragen) in Davos. Eines seiner Hobbies ist die Fliegerei.

Zu Beginn seines Referates geht Stephan Perren kurz auf seine medizinische Mission ein, welche er mit seinem Hobby, der Fliegerei, im Jahre 2005 verband. Am AO-Zentrum in Davos war eine neue Technologie zur Behandlung von Frakturen bei Menschen, welche unter Osteoporose litten, entwickelt worden. Die Osteoporose ist gleichbedeutend mit Knochenschwund (Verlust von Knochensubstanz). Jeder 3. bis 5. Mensch leidet im Verlauf seines Lebens an dieser Krankheit. Die Absicht des Referenten war, Forschungsleuten und Chirurgen auf der ganzen Welt die neuartige Fixationstechnik vorzustellen und mit diesen Spezialisten über die Prognose von operierten Osteoporosepatienten zu diskutieren. Mit seinem in Australien wohnhaften Sohn Nicolas entstand dann die Idee, Hobby und Beruf miteinander zu verbinden. Ziel war, die Erde mit einem Kleinflugzeug zu umrunden. Dazu musste vorerst die Zustimmung ihrer Familien gewonnen werden. Der Umbau des Kleinflugzeuges war die nächste Herausforderung, mussten doch eine Blindflugausrüstung, ein künstlicher Horizont, ein Navigationssystem und ein Meteogerät eingebaut werden. Die Vorbereitungsarbeiten wurden äusserst professionell an die Hand genommen. So war beispielsweise die permanente Bestimmung der Auspuff- und Zylinderkopftemperatur bei der einmotorigen Maschine möglich. Um den Flughafen- und Einreisebehörden die nötige und nützliche Aufmerksamkeit abzuverlangen, kleideten sich die beiden Piloten in eine Captainuniform. Um etwas mehr Reserve für Transportlasten, insbesondere Treibstoff, zu erhalten, hatte Vater Perren sein eigenes Körpergewicht vor dem Flug um 25 kg reduzieren müssen, welches er dann allerdings später locker wieder kompensiert habe, wie er schmunzelnd verkündete.

Die erste Etappe führte von Europa nach Australien. Eindrücklich schilderte und visualisierte der Referent Impressionen dieses Reiseabschnittes. Praktisch alle Bilder wurden von seinem Sohn Nicolas erstellt. Stephan Perren betonte etwa, dass der Iran für ihn menschlich ein grosses Erlebnis gewesen sei, lebten doch in diesem Land völlig normale Leute. Er erzählte auch, dass für eine Landeerlaubnis im Iran zuerst USD 1600.- gefordert wurden. Diesen Betrag habe man dann noch auf USD 1000.- herunterverhandeln können. Auch für die Überflugsgebühr von Russland hätten USD 1600.- hingelegt werden müssen. In New Dehli musste der Starter des Flugzeuges repariert werden. Die Ersatzteile waren

mit DHL innert 4 Tagen am Ort eingetroffen, wobei die Transportdauer von der Schweiz nach Indien lediglich 1 Tag in Anspruch genommen hatte. Interessant waren auch die Ausführungen über den Reiseabschnitt im Himalaya. Dort hätten sie Flughöhen von über 7000 Metern über Meer erreicht. Das Tragen von Sauerstoffmasken sei dort unabdingbar gewesen, und sie hätten in dieser Phase permanent Pulsfrequenz und Sauerstoffsättigung gemessen, da eine zu tiefe Sauerstoffsättigung zu einer gefährlichen Nachlässigkeit führe. Bei welchem der zahlreichen Gipfel es sich effektiv um den Mt. Everest gehandelt habe, hätten sie erst im Nachhinein anhand der Photos ausfindig machen können. Thailand, Kambodscha und Kuala Lumpur waren dann die nächsten Stationen. In diesem Bereich habe ihnen dann das Wetter, besonders aber die subtropischen Stürme, Sorgen bereitet. Anschliessend führte der Flug weiter via Singapur, Jakarta und Bali nach Australien unter anderem zum Monolithen Ulululu (Ayers Rock). Mit dem Anflug über die Oper von Sydney endete die erste Hälfte des Unterfangens.

Für den Teil von Sydney nach Vancouver mussten Vorbereitungen für eine Notwasserung getroffen werden. Dazu gehörten Schutzanzüge und ein aufblasbares Rettungsboot, welches direkt vom gewässerten Flugzeug aus hätte bestiegen werden können. Für die Kommunikation wurde zudem ein Kurzwellenradio eingebaut. Die Reise führte vorerst nach Darwin und Kupang. Der Referent erzählte, wie sie, um das Betanken des Flugzeuges mit verunreinigtem Benzin zu verhindern, den Treibstoff mit einem Wildlederfilter gereinigt hätten. Über Manila und Hong Kong ging die Reise weiter nach Japan. Für Japan hätten sie keine Überflugrechte erhalten. Sie mussten das Land per Eisenbahn durchqueren. Von Japan aus seien sie dann mit 650 l Benzin in den Flügeltanks und in einem Tank im Passagierraum schwer überladen Richtung Beringstrasse gestartet. Via Alaska erreichten sie Vancouver, Saskatoon und schliesslich Churchill, wo eine Wal- und Eisbärbesichtigungstour auf dem Programm stand. Via Sandrestromfjord erreichten sie Grönland, wo sie für einen Liter Benzin happige USD 4.- zu bezahlen hatten. Der nächste Halt erfolgte in Reykjavik, wo eine Besichtigung der Geysire auf dem Programm stand. Via Edinburg und London wurde schliesslich Zürich angepeilt, wo wegen des gewittrigen Wetters ein Sichtanflug zu ungeahnten Kommunikationsproblemen mit dem Bodenpersonal führte. In Bad Ragaz wurden die Helden von ihren Familienangehörigen empfangen. Stephan Perren durfte dort erfahren, dass seine Frau der Schwiegertochter nicht nachstehen wollte und deshalb die Reise ihres Mannes ohne grossen Widerstand akzeptiert hatte.

Die ganze Reise wurde mit einer durchschnittlichen Fluggeschwindigkeit von 300 km pro Stunde zurückgelegt. Der Treibstoffverbrauch lag bei zirka 14 Litern pro 100 km. Insgesamt wurden knapp 50'000 km zurückgelegt.

Frage: Stand ein Autopilot zur Verfügung?

Antwort: Es gab 3 Piloten: Der Autopilot, mein Sohn und ich. Den grössten Anteil der Strecke flog der Autopilot.

Frage: Was genau umfasste die medizinische Mission?

Antwort: Bei älteren Menschen mit Osteoporose sind insbesondere Femurhalsfrakturen recht häufig. Gelingt es nicht, diese Frakturen durch eine Operation stabil zu fixieren, können diese Patienten nicht mehr aufstehen und gehen. Dadurch erhöht sich die Gefahr von Thrombosen und Lungenembolien. Ziel dieser neuen Technologie war, sofort nach der Operation die Gehfähigkeit der Patienten wieder zu erlangen, was leider trotz der innovativen Methode bei zirka einem Drittel der behandelten Personen nicht gelingt.

Frage: Wie gefährlich sind Turbulenzen für ein Kleinflugzeug?

Antwort: Turbulenzen sind für kleine Flugzeuge gefährlicher als für grosse, da Letztere mehr Masse besitzen. Deshalb muss man versuchen, starken Turbulenzen möglichst auszuweichen. Diese Ausweichmanöver bedürfen einer grossen Erfahrung.

Frage: Wie schwierig war es, Überflugrechte zu erhalten?

Antwort: Dies war zum Teil recht umständlich. Oft waren die Forderungen der entsprechenden Länder sehr hoch. Die Reisevorbereitungen dauerten über ein Jahr.