

Made in Hong Kong

Nun sind es bereits mehr als 9 Wochen, seit ich von zu Hause in die grosse weite Welt gezogen. Ich kann es selber fast nicht glauben, sind wir doch erst gerade noch gemütlich beisammen gehöcklet auf der Buechmatt. Und jetzt kenne ich das alte Monster (= mein künftiges Büro = Boeing 747-200 = guter alter Jumbo) beinahe auswendig. Sollte ich jedenfalls. Aber alles schön der Reihe nach.

Was für ein Scheiss-Samstag, dieser 3. Februar. Am 2. hatte ich natürlich noch in letzter Minute packen müssen, wie immer. Bis sich der Koffer schliessen liess (Minimum dreimal umbeigen) war locker Mitternacht. Den Rest der Nacht habe ich dann nicht wirklich gut geschlafen. Aber aufgeregt? NEIN! Sicher nicht!

Es war einfach ein Scheiss-Samstag. Müde, traurig, kalt, dunkel, nass und ein herzerreissender Abschied auf dem Bahnhof. Umsteigen in Basel, Zwischenhalt Badischer Bahnhof, letzte SMS verschicken. Dann verstummt mein Coop Mobile Funkgerät. Der ICE gibt sich alle Mühe, aber so richtig „express“ kommen wir nicht voran. Ich sitze ganz alleine im Wagen, in Offenburg steigen ein paar alte Leutli zu. Was mache ich da? Bin ich eigentlich noch ganz normal, alle was mir lieb ist hinter mir zu lassen und zu den Chinesen auszuwandern??? Na ja, viel schlimmer als bei der Swiss kann's ja nicht mehr kommen und und... „Mannheim, Reisende nach Frankfurt Flughafen umsteigen bitte“. Auf der anderen Seite des Perrons steht der Zug zurück nach Basel... Soll ich? Letzte Chance?! Jä Stärneföifi. Was d' Anita cha, chani au! Gring abe u... ystige in Zug nach Frankfurt.

Beim Einchecken für den Käthy-Flug nach Hong Kong (das Käthy ist meine neue Chefin, Cathay Pacific Airways) realisiere ich erst, dass ich ja ein Business-Class Billeet habe; nach em Räge schynt d'Sunne...! Ja denkste: „Tut uns leid Herr Mangold, die Club-Klasse ist überbucht, blablabla...“. Ergebnis: Ich werde die nächsten 13 Stunden satt eingeklemmt zwischen Fenster und zwei Fremden verbringen. Erinnerungen an meine qualvolle Odyssee letzten Sommer werden wach, als ich verzweifelt versuchte über Basel, Frankfurt und am Schluss Zürich nach Hong Kong zu gelangen. Aber dies ist eine andere Geschichte und die meisten von euch kennen sie ja schon. Dass sich die Dame am Gate (oder Flugsteig, wie das hier heisst) noch an dieses Drama erinnern kann, hätte ich nicht gedacht. Sie hat jedenfalls noch immer oder schon wieder Mitleid mit mir und verspricht „mal zu schauen“. Ich erhoffe mir nicht allzu viel und sitze dann auch satt eingeklemmt zwischen Fenster und zwei Fremden. Gute sechs Stunden lang. Zum Schiffe gehen ich genau einmal, weil es mir einfach zu blöd ist, die anderen zwei jedes Mal zu wecken und von ihren Sitzen zu verjagen.

Plötzlich, irgendwo über dem nächtlichen Russland, ich versuche gerade einzuschlafen, holt mich die Dame vom Gate wieder ein. Sie hat gut geschaut: ich werde von einer Kabinenmaus gebeten mitzukommen. Auf dem Weg in die Jumbo-Beule erklärt sie dann, dass mir der Kapitän einen der beiden, für die Cockpit-Besatzung reservierten Business-Sitze vermacht hat. Sie bräuchten sie nicht mehr, da sie schlafen gehen. Hä??? Jä so: Die haben BETTEN hinter dem Cockpit!!! Das Käthy wird mir immer sympathischer. Und weil die auf so langen Flügen zu viert sind, wird wohl noch irgend jemand die Kiste steuern. Der Second Officer muss aber offenbar weder steuern noch schlafen. Er schaut sich neben mir die neusten on-board Filme an und wir plaudern noch ein wenig zusammen.

Nach einem herrlichen Nickerchen landen wir am Sonntag planmässig um 9 Uhr Lokalzeit in Hong Kong Chek Lap Kok. Dies ist der neue Flughafen, noch von den Engländern als Ersatz für den legendären Stadtflughafen Kai Tak ins Nichts, d.h. Meer gebaut. Mit dem Material, das aufgeschüttet wurde, könnte das Kolosseum in Rom 200 mal gefüllt werden...

Auch sonst gelten hier andere Dimensionen: war bei der Swiss ein Airbus 330/340 das höchste aller Gefühle, sind beim Käthy die 330er Regionalflugzeuge...

Das Käthy hat seinen Hauptsitz hier am International Airport. Eigentlich handelt es sich um eine eigene kleine Stadt -Cathay City- mit Einkaufsstrasse (alles überdacht und klimatisiert,

wir befinden uns schliesslich in den Tropen) Bürotürmen, Trainingscenter, Restaurants, Einkaufsläden, Coiffeur, Fitnessclub, Schwimmbad und einem ganz guten Hotel. Letzteres wird nun für 4, 5, 6 Monate mein Zuhause sein. Toll. Bin ja wirklich nicht verschleckt, aber gegen Heimweh hilft es nicht. Nicht wirklich.

Schon am Montag geht es los. Company Induction. Anzug und Krawatte, natürlich. Very british, mein Käthy. Der Generaldirektor war zu diesem Zeitpunkt zwar ein Chinese, wurde aber mittlerweile "wegbefördert". Jetzt ist die Bude wieder fest in der Hand von Engländern. Diese machen auch den Hauptteil des Pilotencorps aus, dann folgen die Australier, Amis sowie ein paar Schweizer, die zum Teil ebenfalls vor dem Swiss-Apartheid-Regime flüchten mussten. Chinesen arbeiten fast ausschliesslich in der Administration. Gegründet wurde Cathay, was dem alten Namen Chinas entspricht, 1946 von einem amerikanischen und einem australischen Pilot. Der letzte Unfall liegt 25 Jahre zurück, als an Bord einer Convair 880 eine Bombe hoch ging. Mittlerweile besteht die Flotte aus 41 Jumbos, wovon 7 Classic-Frachter, 18 A340, 27 A330 und 17 Boeing 777. Weitere 33 Grossraumflugzeuge für über eine Milliarde Dollar sind bestellt. Im 2006 wurden fast 17 Millionen Passagiere befördert und die Gesellschaft erwirtschaftete einen Gewinn von 630 Millionen Franken. Mit Gewinnbeteiligung für die über 16'000 Mitarbeiter.

Als erstes muss ein Bankkonto eröffnet werden. Leuchtet ein. Dann beginnt ein richtiger Marathon durch die Innereien vom Käthy. Welcome-Briefing mit Mrs Sowiso, Föteli machen (ohne Badge geht hier gar nichts), Hände schütteln, lächeln, Krankenkasse, Pensionskasse, Intranet kennen lernen, Crew Control, Einsatzleitstelle und Flottenbüro besichtigen, Hände schütteln, lächeln, ab zum Kostümschneider, Flugbücher abgeben, Lizenzkontrolle, wieder zurück in die Teppichetage zum Rendez-vous mit dem Chef Flugbetrieb, Hände schü... usw. Zu guter Letzt werden wir noch mit einem BERG Bücher eingedeckt, wohl dass uns nicht langweilig wird. Wir sind erschlagen. Wir, das bin ich und Graham. Graham ist Engländer, pardon Schotte (diese Verwechslung habe ich nur einmal gemacht...), 41, Familienvater und pensionierter Royal Airforce Pilot. Ein ganz netter Typ und für die nächste Zeit mein Schicksalsgefährte.

Die ersten zwei Wochen sind recht locker. Wir müssen in dieser Zeit zwar 4 Prüfungen beim Luftamt von Hong Kong schreiben, aber wir werden gut vorbereitet und bestehen dann auch prompt. Bereits zu diesem Zeitpunkt wird klar, wie wichtig gute Kontakte sind. Man muss die meisten Informationen selber beschaffen und je besser die Kontakte, desto weniger kurz sind die abgesagten Hosen... Da konnten uns natürlich die zwei, welche den Umschulungskurs drei Wochen vor uns begonnen hatten, am besten helfen. Mark und Kim (Engländer und Däne) taten ihr bestes, uns „juniors“ mit allem Möglichen und Unmöglichen einzudecken. Auch sonst haben wir dann noch einiges zusammen unternommen. Dazu später.

Hong Kong ist einfach genial!

Vormals eine britische Kolonie, wurde es am 1. Juli 1997 an China zurückgegeben. Dabei handelte man aus, dass für weitere 50 Jahre eine Teilautonomie von Peking bestehen bleibt. Diese „special administrative region“ umfasst die Hong Kong Island, den Festlandgürtel mit Kowloon und den New Territories bis zur chinesischen Grenze, sowie einigen weiteren Inseln, wovon Lantau die grösste ist. Vor Lantau befindet sich auch der Flughafen. Obwohl flächenmässig nur so gross wie der Kanton Uri, leben in Hong Kong knapp gleich viele Leute wie in der ganzen Schweiz. Trotzdem hat man nicht unbedingt das Gefühl, das Ländle sei überbevölkert. Vielleicht liegt es daran, dass die Chinesen so klein sind, oder dass die Häuser in schwindelerregende Höhen gebaut werden und dazwischen relativ viel Platz bleibt. Es gibt Nationalparks mit fast unberührter Natur, Sandstrände und sogar ein Disneyland passt rein. Und dann immer wieder der pazifische Ozean mit seiner unendlichen Weite.

Schnell beginne ich die nähere Umgebung des Hotels zu erkunden. Meist rennenderweise. Ich verschreibe mir als Ausgleich zum ewigen Bücherwälzen ein tägliches Sportprogramm und FDH (friss die Hälfte). Graham ist von meinem helvetischen Gesundheitswahn so

beeindruckt, dass er auch mitzieht. Sein Eifer geht soweit, dass er zum Zmorge nur noch Birchermüesli isst (statt Toast und Speck und Eier und Würstli) und auch „eff-di-eitsch“ macht. Als er sich jedoch eines Tages mit dem Offiziersmesser in den Finger schneidet, flaut seine Begeisterung für Schweizer Erfindungen merklich ab...

Ja die Umgebung des Hotels. Viel gibt es hier nicht, aber zum Rennen reicht's und als Abschluss jage ich mich jeweils auf einen kleinen Hügel, wovon man eine wunderbare Aussicht über den Flughafen und das angrenzende Lantau hat. Dort befindet sich Tung Chung. Tung Chung würde im Baselbiet Liebrüti heissen. Eine ziemlich hässliche Hochhaussiedlung. Dort gibt es aber alles was der Hochhauschinese so braucht, inkl. einem Wasserfallen-Gondeli auf den nächsten Berg. Bis nach Kowloon oder Hong Kong Island sind es immerhin rund 25 Kilometer. Am schnellsten, d.h. in ca. 30 Minuten, legt man diese Strecke mit dem Airport Express Train oder aber mit der U-Bahn, die in Tung Chung beginnt, zurück. Zudem gibt es unzählige Linienbusse, Fähren und natürlich Taxis. Der öffentliche Verkehr ist so gut ausgebaut, dass die Wenigsten ein eigenes Auto haben und auch keines brauchen. Oder gar nicht leisten können, weil beim Kauf eines privaten Fahrzeugs höllische Importsteuern erhoben werden. Verstopfte Strassen sind daher zum Glück selten.

Wir können unseren ersten Ausgang in die Stadt kaum erwarten. Zusammen mit Mark und Kim geht's zuerst nach Mong Kok zum Shopping. Mong Kok ist ein Stadtteil von Kowloon, bekannt für seine unglaublich reichhaltigen Strassenmärkte. Natürlich mit viel gefälschter Ware, aber was soll's. Wir haben unseren Spass und geniessen bei 25°C in kurzen Hosen und T-Shirts die magische Stimmung dieser vibrierenden Metropole. Als wir alle so richtig hungrig sind und uns gerade darauf geeinigt hatten, etwas Einheimisches zu essen, landen wir auf dem Lebensmittelmarkt. Oder besser gesagt auf dem Froschmarkt, denn links und rechts werden den Kröten mitten auf der Strasse bei lebendigem Leib die Beine abgehackt. „Dörf's no es Bitzeli meh si? Jäwoll, nomol drei...“. Die armen Dinger zappeln noch immer, die Beinchen im Einkaufskorb und dutzende Körper im Abfall... Jä ebe, was wollten wir nun essen?

So finden wir uns schliesslich in einem irischen Pub wieder und bestellen Burger...

Dort stösst auch Andy zu uns, ein Käthy-Inscheniör. Mark hatte mit ihm abgemacht, damit er uns das Nachtleben zeige. Andy ist zwar dreifacher Familienvater und bestimmt 50, aber was den Ausgang betrifft so um die 20. Graham hatte mich bereits vor den „Engineers“ gewarnt; sie sind nicht nur in der Royal Airforce die „Könige der Nacht“... Mit der Fähre fahren wir von Tsim Sha Tsui durch den Victoria Harbour hinüber zur Hong Kong Island mit ihrer spektakulären, farbig beleuchteten Skyline. Im doppelstöckigen Kolonial-Relikt-Drämmli geht's weiter nach Wan Chai wo wir von Bar zu Bar, von Club zu Club ziehen, überall eine Riesenstimmung, meist mit Livebands und und und...

Viele solcher Abende hatten wir seither nicht mehr, aber es war jedes Mal eine riesen Gaudi und auch der kulturell-historische Aspekt hat nicht gefehlt: so waren wir im „bottom's up“, dem ersten Oben-ohne-Klub von Hong Kong, James Bond Kennern ein Begriff.

Und alles ist sooo günstig. Ein Big Mac kostet beispielsweise 10 Hong Kong Dollars (1.60 Fr.), ein Mittagessen rund 50 Hongkis und ein Anruf ab Natel auf das Schweizer Festnetz 4 Rappen...

Fast hätte ich vergessen, dass ich ja noch auf das Schweizer Konsulat sollte. Wegen dem Militär. Falls nämlich in der Schweiz ein Krieg ausbrechen sollte, muss der Schmid Sämi schliesslich wissen, wohin er den Marschbefehl für den Mangold schicken muss. Bfähl isch Bfähl, mache mr doch. Das Konsulat befindet sich im 62. Stock des dritthöchsten Wolkenkratzers von Hong Kong. Schicke Adresse, im Warteraum liegt der Tagesanzeiger. Nette Bedienung, Schwyzerdütsch. Nach zehn Minuten ist alles erledigt, d.h. eigentlich ist nichts erledigt, weil ich den Heimatschein in der Schweiz vergessen habe... Dafür habe ich bereits eine Anmeldung für den „Schützenverein Hong Kong“ in der Hand. Ich nutze die

Gelegenheit den Lift nach ganz oben zu nehmen. Kurz vor dem 75. Stock geht's nicht mehr weiter und ich befinde mich in einer Glaspypamide knapp in den Wolken. Grandios! There are NO limits! Weder in der Höhe der Häuser noch im Wirtschaftswachstum noch beim Essen; der letzte Furz in China sollen Spinnenschleckstängel sein... Apropos Furz: Es gibt mittlerweile über 1,3 MILLIARDEN Chinesen... Die Luftverschmutzung ist hier, je nach Jahreszeit und Windrichtung, das Hauptproblem. Mehrheitlich nicht hausgemacht aber aus China herüber geblasen. Kein Wunder, wird dort aktuell JEDE Woche ein neues Kohlekraftwerk in Betrieb genommen. Und die sind noch weit von unserem Lebensstandard entfernt...

Sonst hat diese Stadt wirklich keine grossen Probleme, nicht einmal die Kriminalität ist eines. Es gibt schon Verbrechen, aber fast ausschliesslich unter den chinesischen Mafiabanden; da geht's dann umso unzimperlicher zu, Hände abhacken und so. Falls doch einmal ein Mord geschieht, streiten sich die Kriminalistiker um den Fall.

Die Schonzeit ist vorbei.

Nach zwei Wochen beginnt nun der technische Kurs. Vorwiegend am Computer, zusammen mit unseren BÜCHERN, beigen wir stunden-, tagelang das technische Wissen über die 747 in unsere überforderten Köpfe hinein. Als Auflockerung dürfen wir jeden zweiten bis dritten Tag ein Testli schreiben, drei Wochen lang. Und dann ist zu Hause auch noch Fasnacht. Tatsächlich keine Määrebrätscher dieses Jahr. Ich bin im Loch. Zum Glück gibt's das Internet. Über Telebasel schaue ich Teile des Umzugs in Liestal, des Cienbäseumzugs, des Morgestraichs, der Schnitzelbänke, usw.

Live, gratis und erst noch OHNE Tamara Wernli...

Andererseits wird's hier allmählich recht interessant. Wir sitzen nun regelmässig mit den Inscheniören im Simulator und lernen die Flugzeugsysteme 1:1 kennen. Unser alter Vogel hat noch einen Arbeitsplatz für einen Flight-Engineer: Ein etwa 2 Quadratmeter grosser Uhrenladen hinter den beiden Pilotensitzen. Müssen wir auch kennen und bedienen können. Nach weiteren drei Wochen ist dieser Spuk vorbei. Alles bestanden, congratulations und certificate of completion. Zu unserem Glück haben wir nun eine Woche frei. Auf dem Plan. Aber wir haben natürlich nicht frei, weil ich erstens wieder einmal Wäsche machen muss (im hoteleigenen Waschsalon) zweitens zwei Tage Notfallkursli anstehen und wir uns drittens auf die Simulatoreausbildung vorbereiten müssen. Aber zuerst zum Notfallkursli: Am ersten Tag etwas Theorie, Notausrüstung kennen lernen, ein Testli, Feuerlöschen, über die Notrutsche aus dem Flieger springen. Läk isch das höch! Ein richtig abwechslungsreicher Tag. Noch lustiger wird der zweite Tag im Schwimmbad: Zusammen mit den Hostessen und anderen Piloten probieren wir die Rettungswesten und das Notfallboot aus. Dann müssen wir uns auch noch gegenseitig retten; die armen Chinesen versaufen fast, weil sie entweder nicht schwimmen können oder einen europäischen Brocken erwischt haben...

Simulatoreausbildung.

Ich war ja wirklich auf vieles gefasst und auch vor so einigem gewarnt worden. Aber der Mensch glaubt doch nur was er selber erlebt. Was hier gefordert wird ist unglaublich. Nach dieser Ausbildung hätte ich bestimmt exzellente Chancen an einer Präzisionsmeisterschaft. Zudem ist unser altes Monster eine Entwicklung der späten 60er Jahre. Viel Mechanik, Hydraulik und Pneumatik. Cockpit-Ergonomie kannte man damals noch nicht. Fast alle Anzeigen sind analog. Tausende kleiner und grosser Instrumente und Uhrchen, Anzeigen, Lämpchen, Knöpfchen. Und alles wild durcheinander gemischt... Auch der Autopilot ist Steinzeit, aber das Ding kann immerhin automatisch Landen und hat eine solche Redundanz in allen Systemen, dass ein Totalausfall fast unmöglich ist. Und ganz wichtig: Es gibt noch einen Flight-Engineer! Die Drei-Mann-Cockpits sterben aus, es ist für mich wahrscheinlich die letzte Möglichkeit, das noch zu erleben. Wie hilfreich die Inscheniöre sind, werden wir sehr bald erfahren. Die meisten von ihnen gehen gegen 60, kennen das alte Mädchen wie ihren eigenen Hosensack und sind äusserst hilfreich.

Apropos altes Mädchen: Da hatte ich in der Sauna eine Begegnung der sonderbaren Art: Meistens gehe ich erst spät abends zum Saunieren, weil man dann seine Ruhe hat und nicht ganze Fleischberge das Häuschen füllen. Ich sitze also so da und tropfe vor mich hin, bis ich unter die kalte Dusche huschen will. Just in diesem Moment kommt die Putzfrau um die Ecke und... Na ja, ich hätte es wissen müssen und mit einem Ganzkörperbadeanzug in die Sauna sollen. Aber die gute Frau hat entweder noch nie einen blutigen Mann gesehen oder ist effektiv so schockiert, dass sie in einen veritablen Schreikrampf ausbricht. Halb epileptisch kann sie sich vor mir durch die Garderobe auf den Gang retten. Dort muss sie wohl mit Sauerstoff behandelt worden sein. Und wenn sie nicht gestorben ist, dann kreischt sie noch heute...

Am Samstag, 17. März, geht's los. Zehn Simulator-Sessions à 5,5 Stunden, wovon jeweils 1,5 Stunden Briefing und Debriefing, verteilt über 16 Tage. Alle bis auf eine geplant mit Harry Mayhew. Harrys Ruf eilt ihm voraus und er ist mittlerweile wohl weltweit bekannt. Unsere Knie schlottern schon, bevor wir ihn das erste Mal zu Gesicht bekommen. Oberst in der Royal Australian Airforce, dann Kapitän beim Käthy und jetzt, nach der Pensionierung, Simulatorinstruktor. Eigentlich ist er wohl ein ganz netter Kerl, aber in der Geisterbahn wird er zum Monster (noch eines...). In den ersten zwei Lektionen ist er noch moderat, aber schon in der dritten Session passiert's: Ich fliege, Graham assistiert mich, der Flight-Eng gibt sein Bestes und hilft uns wo er nur kann. Das über einstündige Briefing habe ich schon lange vergessen und als es zu einer zentralen Übung mit Druckabfall, Sauerstoffmaske und Notabsinken kommt, mache ich einen kleinen, wirklich unbedeutenden Fehler. Harry startet durch. Er ist dermassen ausser sich, dass ich ihn nicht nur hören, sondern seine Schallwellen im Genick fühlen kann...

Das Ganze halt, Übungsabbruch, die Mechaniker müssen kommen und den ganzen Sauerstoffsalat retablieren und und und... Ich bin am Boden zerstört. Harry kommt wieder in den grünen Bereich zurück und wir machen weiter. Aber beim kleinsten Detail, und sei es nur ein Wörtchen wie es nicht im Buch steht, beginnt das Geschrei von neuem. Ein richtiger Drill-Instruktor. Armee 64. Tags darauf habe ich meinen „Schwarzen Dienstag“. Demotiviert, entmutigt und mit schwindendem Selbstvertrauen ist dieser freie Tag alles andere als Erholung. Da bin ich Söldner in fremden Diensten wie einst die alten Eidgenossen. Zwar nicht in einem Feldzug mit Napoléon, aber das Gefühl auf der falschen Seite der Beresina zu stehen, werde ich nicht los. Meine Lieben daheim muntern mich auf. Es ist wirklich schön zu wissen, dass jemand an einen glaubt und man nicht alleine ist. In der Schweiz schneit es. Hier wäre es angenehm warm, seit vier Tagen war ich nun aber nicht mehr draussen. Endlich wieder Rennen, den Kopf verlüften, ein heisses Bad und Sauna.

Von da an läuft es mir mit Harry immer besser, ich fliege glaub wirklich nicht schlecht. Er klopft mir sogar mal auf die Schulter und ich höre ein „good boy“. Wow. Ich komme mir eher wie ein „school boy“ vor. Dafür nimmt er ab jetzt Graham in die Zange. Der Arme ist jeweils pflotschnass, so bringt ihn Harry ins Schwitzen. Ich bin überzeugt, dass Harry wirklich nur das Beste mit uns erreichen will, aber wären seine Methoden 40 Jahre moderner, er würde glatt 100% mehr erreichen. Wir sind nicht wirklich traurig, als er zur letzten Session nicht erscheint. Entweder haben wir ihn so entnervt, dass er krank wurde oder aber er hat sich krank gemeldet, weil an diesem Wochenende das grosse Rugby-Turnier von Hong Kong stattfindet...

Wir kommen in den Genuss eines neuen Instructors, Tony Norton. Pensionierter Käthy-Kapitän, Südafrikaner und ein richtiger Gentleman. Welten. Wir schätzen es.

Dann bereits die letzte Session und am 2./3. April der zweitägige Abschluss-Check. Wir sind überglücklich und können es kaum fassen, dass wir es geschafft haben. Wir feiern abends mit Mark und Kim bei einer guten Flasche Wein und einem saftigen Stück Fleisch.

Der Himmel hellt sich wieder auf. Sprichwörtlich. War es bei meiner Ankunft noch häufig stark bewölkt gewesen, mit schlechter Sicht und recht frischen Temperaturen, d.h. so 15 bis 20°C, ist es nun, seit ende März, subtropisch. Meist über 25°C mit relativ hoher

Luftfeuchtigkeit. Auch die Winde haben etwas gedreht und es kommt sauberere Luft vom Ozean her. Als im März die Temperaturen mal kurzzeitig auf 14°C gesunken sind, haben die Meteorologen eine „cold weather warning“ herausgegeben. Hier sind dann alle mit Winterjacken und Wollkappen herumgelaufen...

Ostersamstag.

Unser grosser Tag ist gekommen. Flugtraining. Hätte nie gedacht, dass ich je so ein grosses Ei fliegen werde. Jetzt ist es soweit. Reporting time 1350. Graham und ich sind natürlich deutlich früher im Despatch und schauen uns das Wetter sowie die Informationen über das Flugzeug und den geplanten Flug an. Am Karfreitag hatten wir unter Anleitung des Cheffluglehrers Käpt'n Chris Hulley und Chef-Fluginscheniör Mike Conduit das Platzvoltenfliegen im Simulator geübt. Mit diesen beiden und einem zusätzlichen „safety-pilot“, Käpt'n Tom Reynolds, geht's heute ins 70 Kilometer süd-westlich von Hong Kong gelegene Zhuhai in China. Macau befindet sich direkt daneben. Das Wetter ist nicht gut. Aber auch nicht sauschlecht. Was macht man da? Mol go luege und gnue Moscht mitneh! 120 Tonnen sollten reichen... Wir werfen Münzen und ich habe einmal mehr die Chance, als erster in sämtliche Fettnäpfchen zu treten... Halleluja.

Dann verschlägt es mir die Sprache.

Sie ist noch viel schöner und eindrücklicher als ich dachte. Zuerst zeigt uns Chris das Hauptdeck, eine Turnhalle für 110 Tonnen Fracht. Dann geht's über eine abenteuerliche Treppe ins Oberdeck. Mike ist bereits am Kaffeekochen und es riecht ganz heimelig. Hier oben befindet sich neben der Küche und einer Toilette ein grosszügiger Aufenthaltsraum mit sechs Erstklass-Sitzen und zwei BETTEN. Und das Cockpit. Eine Alphütte. Hoch gelegen und primitiv eingerichtet...

Als wir die Rolls-Royce-Motoren starten, erwacht sie zum Leben. Ich schiebe die vier Gashebel nach vorne und laaangsam beginnen sich die 280 Tonnen (von 379 möglichen) zu bewegen. Aus dieser Höhe merkt man davon fast nichts und Chris mahnt mich, nicht zu rasen...

„Cathay 9995 cleared for take-off runway 07R, wind 040 degrees, 10 knots“. Die Roller beginnen zu schnaufen wie die Wilden, jeder mit 24 Tonnen Schub. Unser Schätzeli schüttelt sich und beschleunigt auf 280 km/h. Ich ziehe vorsichtig am Steuerhorn und majestätisch heben wir ab. Vorsichtig deshalb, weil jetzt das Füdli nur noch 2 Fuss (oder 24 Inches, wie Graham zu sagen pflegt) über der Piste ist. Zieht man zu brüsk, dätscht's. Nase 15 Grad über den Horizont, Fahrwerk einziehen (18 Rädli, 2 am Bug und 16 unter dem Bauch und Flügel). Steigen auf 5000 Fuss Richtung Ost-Nordost. Dann um Lantau herum nach Süd-Westen, Triebwerkleistung reduzieren, Klappen einfahren und weiter steigen auf 7000 Fuss, Kurs Zhuhai. Ein Traum eines Flugzeugs. Masse macht stabil und trotzdem ist die Reaktion auf meine Steuerbewegungen zügig und präzise. Wechsel zum Controller von Shenzhen Approach. Die Chinesen fliegen, wie die Russen, noch immer metrisch. Wir werden angewiesen, auf Flugfläche 2100 Meter abzusinken, was nur noch 6900 Fuss entspricht. Die ganze Absinkerei erfordert besondere Aufmerksamkeit. Am Funk wird viel Chinesisch geredet und soviel verstehe ich auch...

Nach einem Instrumentenanflug machen wir einen „touch-and-go“ und Chris entscheidet nach Hong Kong zurückzukehren. Die Sicht ist schlecht. Zu schlecht für Flugtraining.

Fazit: 14 Tonnen Most verbrötlet und 80 Minuten 747 geflogen. Und Vorfreude auf einen weiteren Landetrainings-Ausflug. Wann? Mir wei luege...

Hong Kong,

Ostersonntag, 8. April 2007