

Made in Hong Kong

Liebe Freunde,

„wie im Flug vergeht die Zeit“ könnte zutreffender nicht sein. Wieder ist ein halbes Jahr seit dem letzten Bericht vergangen, über 300 Stunden davon für mich auf der dicken, alten Kiste. Euren zahlreichen Rückmeldungen zufolge verträgt ihr noch einen weiteren fernöstlich-aviatischen Erguss literarischer Natur aus meiner Feder. Voilà, zum zweiten und vorerst letzten Mal.

Ostermontag, 9. April 2007.

Ein Prachtstag wie aus dem Bilderbuch. Graham und ich wollen fliegen und endlich das Landetraining hinter uns bringen, aber die Chefs haben natürlich Sonntag. In der Not besteige ich meinen ersten 800er. Tönt nicht nach hochalpiner Extremklettere, ist aber, wie ich schmerzhaft feststellen musste, hier nicht ganz ohne. Dicht hinter Tung Chung (= Liebrüti) beginnt ein Dschungelpfad, der die geraden Wände hoch auf Lantau Nr. 2, den Sunset Peak, führt. Nach zehn Minuten bin ich bachnass und die Pumpe streikt. Das gibt's doch nicht. Und sowas auf Meereshöhe??? Der Geist ist willig, doch das Fleisch ist schwach. Eigentlich kein Wunder bei über 90 Prozent Luftfeuchtigkeit und fast 35 Grad Celsius. Schritt für Schritt kämpfe ich mich durch diese tropische Hölle immer weiter himmelwärts, dem Gipfel zu. Dass es hier tödlich giftige Schlangen gibt, erfahre ich zum Glück erst viel später. Nach anderthalb Stunden werde ich mit einer überwältigenden Rundschau belohnt. Schade nur, dass ich weder an ein kühles Bier, geschweige denn an etwas Wasser gedacht habe... Auch Sonnencreme ist nicht nötig. Als „red lobster“ starte ich sodann in den folgenden Tagen eine zweite Karriere... Der Abstieg dauert noch länger und führt mich durch eine faszinierende Landschaft auf die ruhige und ursprüngliche Seite Lantau mit ihren vielen Buchten und Stränden. Als es bereits dunkel werden will, erreiche ich ein kleines Dorf namens Mui Wo. Spielt da nicht eine Guggenmusik? Tatsächlich, dank der chinesischen Version einer Dorfmusik komme ich am anderen Ende der Welt doch noch in den Genuss von Fasnachtsfreuden. Ich trampe in ein fröhliches Strassenfest, das schon über eine Woche dauern soll.

Das Wetter spielt Katz' und Maus.

Doch am Mittwoch nach Ostern nehmen wir einen weiteren Anlauf für die Kür. Der „safety pilot“ ist dieses Mal ein altgedienter Schweizer Copi namens Ben. Graham hechtet sofort ins Cockpit und ich werde von Ben im Hinterstübli in den Bordküchendienst eingewiesen. Auf Schwyzerdütsch. Logisch. Oha lätz, da haben wir die Rechnung aber ohne den Chefpiloten gemacht. „MAN spricht hier ENGLISCH!“ Allewyl! So erklärt dann ein Schweizer einem Schweizer auf ENGLISCH eine Kaffeemaschine... Sonst ist es hier hinten aber ganz gemütlich. Hier kochen wir Kaffee und Tee sowie die berühmt-berüchtigten crew-meals. Und auf den langen Flügen ist es ein Schlafsaal.

Heute klappt's. Wieder im chinesischen Zhuhai bin, nach zweistündigem Rauf und Runter à la Graham, ich an der Reihe. Fliegender Wechsel sozusagen. Noch schnell ein Einklemmtes runterwürgen und schon gehört das 70 Meter lange und 60 Meter breite Schiff mir. Das Platzvoltenfliegen ist ein Mordsspass und funktioniert genau gleich wie mit einem kleinen Guggen. Ausser dass zusätzlich ein Fahrwerk bedient werden muss und mir der Alte in der letzten Runde noch einen Motor abstellt. Super. Aber weiter nicht tragisch, das Ding hat ja noch drei Triebzweige... Der Chef ist mehr oder weniger zufrieden und nach meinen acht Landungen und um 65 Tonnen Most erleichtert kehren wir nach Hong Kong zurück. Bevor ich nun endlich selber „richtig“ fliegen darf, geht's nochmals in den Simulator und dann als Beobachter mit auf einen normalen Linienflug nach Tokio. Mit 85 Prozent der Schallgeschwindigkeit (Mach 0,85) jagen wir auf 43'000 Fuss (13'000 Meter) über das ostchinesische Meer in den Morgen hinein. Über uns funkeln die Sterne in der Weite des Universums, unter uns locken Hunderte von Fischerböötchen in einem geisterhaften Lichterteppich ihre Opfer an. In der Dämmerung begrüsst uns der einsam aus den Wolken

schauende, 3776 Meter hohe Fuji im nassen, ja fast winterlichen Japan. Eine Woche später sitze ich am Steuer, wieder gen Nord-Osten nach Japan, vorbei an den erstaunlich hohen Bergen Taiwans, nach Osaka. Der Anflug auf den neuen, ebenfalls ins Meer gebaute, Flughafen Osaka-Kansai verläuft noch ganz passabel. Aber die Landung gleicht eher einem Angriff. Dem Flight-Insch fliegt fast das Gebiss zum Maul heraus und in der Landepiste klafft jetzt wohl ein Loch... Nach dem ersten Schrecken meint der Flight-Insch, dass hinten im Oberdeck keine Sauerstoffmasken von der Decke hängen würden, sooo hart könne die „Landung“ nun auch wieder nicht gewesen sein. Und der Trainingskapitän neben mir murmelt etwas von „dafür ist das Zeug gebaut...“.

In der folgenden Woche, es ist bereits Mai, trifft Besuch aus der Schweiz ein: Phips und, als grosse Überraschung Nicole. Endlich kommt etwas Leben in die Bude. Wir teilen uns mein Zimmer nun zu dritt, das Hotel ist restlos ausgebucht. Mit Phips ist das eh kein Problem, der ist äusserst pflegeleicht. Nun kann ich als „Einheimischer“ aus dem vollen schöpfen und meinen Gästen die Perlen Hong Kongs zeigen. In Mong Kok beginnen wir unsere Tour auf dem „Gold Fish Market“, wo Tausende farbiger Fische in Tausenden von kleinen Plastiksäckli an den Wänden ganzer Strassenzüge hängend auf ihre Käufer, resp. ein besseres Leben in einem etwas grösseren Aquarium warten. Als Phips etwas später für umgerechnet 6 Franken „original“ Puma-Schuhe kauft, verfallen auch wir vollends dem allgemeinen Shoppingfieber und Kaufrusch. Die Nathan Road, berühmte Einkaufsmeile in Kowloon, lässt diesbezüglich wirklich keine Wünsche offen („copy-watch, you want copy- watch...?“). Als Shoppingmuffel habe ich natürlich vorgesorgt, dass nicht nur geshoppt wird. Victoria Harbour, Hong Kong Island, Dinieren im Künstlerquartier Soho, entspannen am Hotelpool, Tagesausflug auf die Fischerinsel Lamma Island, und und und... Zwischendurch musste ich mal kurz nach Peking und zurück (= arbeiten). Mit einem Flieger, der, aus Australien kommend, Rennpferde geladen hatte. Die Viecher richteten im Hauptdeck dermassen eine Mohrerei an, dass es auch im Cockpit oben noch tagelang nach Rossmist gestunken hat. Und wir zu Stallknechten mutierten...

Also wieder entspannen am Hotelpool, Schnellbootausflug ins Casino nach Macau, Jogging mit Phips (!!!), Wander- und Beachtag zusammen mit meinen Cathay-Freunden in Shek 'O (schönster Strand von Hong Kong) und gemütliches Nachtessen an der antiken Hafepromenade von Stanley mit seinem mediterranen Flair. Als Abschluss buchen wir einen Tisch im Aqua, ein schickes In-Restaurant zuoberst in einem Wolkenkratzer an der Peking Road, mit atemberaubender Sicht auf den Hafen und die farbig beleuchtete Skyline. Das Essen ein Traum, die Preise ein Albtraum. Aber es hätte besser nicht sein können. Am folgenden Tag geht's für mich zum ersten Mal Richtung Westen, via Dubai nach Frankfurt, nach Europa, nach Hause! Alle wissen es, nur Nicole nicht... Als ich bereits weg bin, fahren Nicole und Phips mit dem Wasserfallengondeli zum grössten sitzenden Buddha der Welt, einer 34 Meter hohen Bronzestatue. Mutig, mutig, denn mittlerweile ist eines dieser Gondeli abgestürzt und die Bahn fährt nicht mehr.

Meine Reise heimwärts führt an der chinesischen Insel Hainan vorbei über den Golf von Tongking nach Vietnam, südlich an Hanoi vorbei nach Luang Prabang ins Reich der Laoten. Dann kommt Burma, Birma oder Myanmar, wie auch immer, ein wunderschönes Land, grün, mit Urwäldern, sanften Bergen, wilden Flüssen und Küsten wie aus dem Bilderbuch. Die Bevölkerung mausarm und geknechtet von einer brutalen Militärjunta. Die Generäle verprassen den ganzen Reichtum dieses Landes, es reicht offensichtlich nicht einmal für ein anständiges Funkgerät für die Luftaufsicht. War der Kontakt mit Laos noch gut, so kann sich der Funker „von“ schreiben, wenn er bis Mandalay eine Verbindung mit Yangon Control aufbauen konnte. Da ist man dann aber bereits eine halbe Stunde oder 500 Kilometer durch Burma geflogen, ohne Kontakt. Nichts. Mit dem Langwellenfunk kann man mehr Glück haben, die Qualität ist aber meistens noch miserabler und dermassen nervenaufreibend, dass man fast verzweifelt und es besser sein lässt. Falls sich dann doch noch jemand auf der

Frequenz finden lässt, ist man meist schon in Bangladesh und dort beginnt ein neues Drama. Die Funkqualität ist zwar besser, mit der Stille ist es nun aber vorbei. Die Bangladeshis und dann vor allem die Inder sind unglaubliche Plaudertaschen, da wird ununterbrochen gequasselt, in klassischem indian-english à la Viktor Giacobbo. Sie reden also viel und gerne, aber nicht miteinander, d.h. der Controller von Dakka koordiniert nicht wirklich mit seinem „Kollegen“ von Kalkutta Control. Historische Lampe. Ist ja gut. Machen wir das halt auch noch selber. Wie wenn wir mit den gewaltigen Gewittertürmen im Golf von Bengalen nicht schon genug zu tun hätten.

Indien ist riesig. Zweieinhalb Stunden fliegt man quer von Kalkutta an Bhopal vorbei bis Karatschi. Pakistan funktioniert super. Ritsch, ratschi ist man über dem Golf von Oman und wird weitergegeben an UAE (United Arab Emirates) Center. Auch da: perfekter Service. Mit der aufgehenden Sonne im Rücken beginnen wir mit dem Sinkflug auf der Höhe von Muskat, über das Hajar-Gebirge hinweg direkt in den Anflug von Dubai. Unterwegs habe ich im Gespräch mit meinem kanadischen Trainingskapitän herausgefunden, dass er ein angefressener Skifahrer ist. Was liegt da näher, als in Dubai Skifahren zu gehen??? Etwas Birenweiches gibt's wohl nicht, als in der Wüste täglich 30 Tonnen Neuschnee zu produzieren. Zwei Stunden kosten ca. 50 Franken, inkl. Ski, Anzug und Billeet für den Sesselilift. Nach einer Stunde kehren wir in der „Mittelstation“ zu einer heissen Schoggi ein. Eine mindestens doppelt so grosse Anlage ist bereits im Bau.

Abends dann mit der ganzen Meute (es befinden sich immer etwa 4-5 Besatzungen gleichzeitig im Hotel) ab in d'Möscht. Dabei zeigt sich dann, was diese Ex-Militärpiloten wirklich drauf haben: Saufen. Man beginnt zur happy hour an der Pool-Bar. Da hatte ich schon genug. Das war aber erst der Apéro. Zum Essen erst ein Bier oder zwei, dann Wein, evtl. einen Schnaps und dann mit Vollgas in den Ausgang... Die Jagd nach Wachstum und neuen Rekorden scheint fast ein wenig ausser Kontrolle. Dubai ist eine einzige grosse Baustelle; neue Strassen, Einkaufscenter, Hotels, Vergnügungsparks, ja ganze Inselwelten am Laufmeter. Hochhäuser schießen wie Pilze aus dem Boden, eines davon soll das höchste der Welt werden. Wo noch vor 30 Jahren ein unbedeutendes Hafennest vor sich hindümpelte, wird jetzt ein Märchen aus 1001 Nacht wahr. Viele Tausend kommen jedes Jahr neu hierher um ihr Glück zu versuchen. So auch Andy Bossert, ein Cousin meines Vaters. Andy war ebenfalls Pilot bei der Crossair und wir sind sogar einige Male auf der MD-80 zusammen geflogen. Mit seiner ganzen Familie ist er vor zwei Jahren nach Dubai gezogen und arbeitet nun für Emirates. Bei ihnen bin ich auf einem meiner Stops zum Nachtessen eingeladen. Zu einem gemütlichen, echten Schweizer Raclette, das noch besser schmeckte als in der Heimat! Nach kurzer Erholung und Weckdienst durch den Muezzin, der vom nahen Minarett seine Botschaft in den Morgen trällert, segeln wir weiter nach Frankfurt via Iran, Türkei, übers Schwarze Meer, durch den Süden der Ukraine an der Krim vorbei nach Rumänien, Ungarn, Österreich. Weitere drei Stunden später bin ich am Mittwoch, 9. Mai, zum ersten Mal nach über drei Monaten, wieder zu Hause. Phips holt mich in Basel am Badischen Bahnhof ab und wir erschrecken (überraschen) Nicole... Von nun an ist Frankfurt mein offizieller Arbeitsort. Waren es früher bei Swiss vier Flüge pro Tag, so sind es heute im Schnitt drei pro Woche. Dann endlich, am 17./18. August mein „line-check“ nach Tokio-Narita, über Taipei zurück nach Hong Kong. Abflug um Mitternacht, vorbei am Lichtermeer von Hong Kong Richtung Osten. Nigel Browne, der Checker, fliegt, ich mache den Funk und Graham Sidwick, der Flight-Insch, schraubt an den Motoren 'rum. Plötzlich flackert die Cockpit- und Instrumentenbeleuchtung, dann wird's dunkel. Stockdunkel. Nur die Notbeleuchtung funktioniert noch. Toll. Fängt ja gut an, mein Check. Nigel übergibt mir den Vogel und beginnt mit Graham das Problem zu analysieren. Ein Generator hat sich abgemeldet und die alten, müden Relais lassen sich Zeit, zu reagieren. Methode Holzhammer hilft und schon läuft (leuchtet) wieder alles. In Narita haben wir ca. 24 Stunden Aufenthalt. Erst etwas schlafen, dann Essen und dann...? Genau: ab in d'Möscht. Das alte Narita mit seinen vielen Bars und

Beizen bietet dazu Gelegenheit genug. Ist wohl auch Teil des Checks. Der Kapitän und der Flight-Insch waren anderntags jedenfalls topfit und frisch wie aus dem Druckli. Mir ging's weniger gut. Zumal ich meine innere Uhr irgendwo zwischen Jaipur und Okinawa hatte liegen lassen und in dieser Nacht kein Auge mehr zugeedrückt habe. Gute Ausgangslage. Jetzt war ich mit Fliegen an der Reihe, von Tokio nach Taipei. Taipei meldet Sauwetter. Starker Regen und 20 Knoten Seitenwind mit Böen. Irgendwie schaukeln wir das Kind schon, sag' ich mir und es gelingt auch gar nicht schlecht. Nach zwei Stunden Pause Weiterflug nach Hong Kong. Extra für meinen Check haben die zwischen Taiwan und dem Festland über der Formosa-Strasse einen Taifun organisiert. Auch das noch. Doch Nigel ist zufrieden. Bestanden! Das Käthy hat einen neuen Jumbopiloten. Das muss gefeiert werden. Also: ab in d'Mö...

Von solchen Strapazen erhole ich mich meistens beim Sport, z.B. beim Schwimmen. Am Hotelpool habe ich vor einigen Tagen zufällig wieder Megan angetroffen, eine der raren weiblichen Piloten beim Käthy. Megan ist Schwedin, hat etwa zur gleichen Zeit wie Graham und ich hier begonnen und ist verheiratet. Oder war es jedenfalls. Scheiden scheint ein Lieblingshobby von Piloten zu sein, nebst Autos und Golfen. Da kommt mir eine Geschichte in den Sinn, bei der ich wieder mal grausam ins Fettnäpfchen getreten bin: Ich fliege mit einem jungen Kapitän namens Andy Benadie, Südafrikaner, glücklich verheiratet, wie er sagt. Da meldet sich der Flight-Insch, Lee Luft: Ja beim Heiraten, da müsse man schon vorsichtig sein. Beim Käthy gibt's sogar einen Kapitän, der nach der dritten Scheidung seinen Namen in „Jack Sparrow“ (kein Witz!) geändert hat, nur damit seine Ex, resp. deren Anwälte, ihn, resp. sein Geld, nicht mehr finden können. Da sage ich spontan, dass ja jeder einmal einen Fehler machen dürfe, den selben ein zweites Mal, na ja. Aber dreimal? Wie blöd und saudumm muss man da sein? In diesem Augenblick überkommt mich ein ungutes Gefühl. Ich drehe mich etwas verschämt zum Flight-Insch um: der sagt nichts mehr, deutet nur auf seine Hand mit den drei ausgestreckten Fingern und dann auf sich. Das ging wohl voll daneben... Er meint jedoch, ich hätte völlig recht und lästert noch eine gute halbe Stunde über seine dritte Bald-Ex.

Das Jumbofliegen macht wirklich Spass und es sind viele gute und interessante Leute auf dieser Flotte. So bin ich gerade kürzlich mit John Rands, dem ehemaligen Leader der berühmten Kunstflugstaffel „Red Arrows“ der Royal Airforce geflogen. Und noch immer kriege ich Hühnerhaut beim Start dieses Riesenvogels. Speziell eindrücklich mit maximalem Abfluggewicht von 378 Tonnen. Davon 118 Tonnen Treibstoff und 102 Tonnen Beladung. Beschleunigen auf die Entscheidungsgeschwindigkeit V1 von 300 km/h, Abheben mit 330 km/h. Jetzt kann, will und muss sie fliegen! Vor mir auf der Piste sehe ich nur noch rot-weiße Lampen, also knapp 900 von 3900 Metern Pistenlänge übrig. Britisch-trocken meinte der Kapitän nach dem Abheben: „there was not much left, was it?“ und ich solle doch das Tankschiff vor uns möglichst ÜBER-fliegen...

Die Testerei hört einfach nie auf. Bereits steht wieder der Halbjahres-Check im Simulator an. 22./23. September, zwei Tage in der Geisterbahn, zusammen mit Käpt'n Freddy Quinn und Flight-Insch John Wain (die heissen tatsächlich so! Wir haben sogar einen Hazy Osterwald, der sieht aber nur so aus). Experte ist der Chefpilot persönlich. Dann noch einen weiteren Tag Training, ebenfalls im Simulator. „Freudiges Wiedersehen“ mit Drillinstruktor „Dirty Harry“ (den kennt ihr ja schon aus dem ersten Teil) inklusiv. Beide waren aber entspannter als auch schon und das Ganze ging erstaunlich glatt über die Bühne.

Mitte Oktober bin ich zum ersten Mal auf einem Nachtflug nach Bombay, pardon Mumbai. Die Piste ist ein schwarzes Loch, schlecht bis gar nicht beleuchtet. 3000 Meter kurz und dick mit Gummi überzogen, sodass die Bremserei eine ganz spannende Sache wird. Sofort nach dem Aufsetzen des Hauptfahrwerks kommt immer die volle Schubumkehr zum Zug. Die Stahlbremsen könnten die gewaltige Energie niemals alleine aufnehmen und würden überhitzen, was wiederum das Verplatzen der Reifen zur Folge hätte. Geplatzt ist nichts,

ausser mein Traum vom direkten Weg ins Hotel. Beim Rollen zum Standplatz huschen im Licht unserer Scheinwerfer dunkle Gestalten quer über den Taxiway und ein Rudel Hunde hinterher... Endlich in der Ankunftshalle angekommen, beginnt der Hürdenlauf durch die Indische Bürokratie. Papierli ausfüllen hier, Stämpfeli dort, hier ein Beamter, der noch ein Zetteli sehen will, dort ein anderer mit einer noch farbigeren Uniform, der auch noch seinen Senf dazugeben muss. Zum Glück begleiten uns zwei lokale Cathay-Mitarbeiter, so dass wir doch noch einigermassen schmerzfrei einreisen können. Bereits im Anflug hatten wir ein Feuerwerk gesehen. Von heute an zelebriert die Bevölkerung beim Dussehra-Fest zehn Tage lang den Sieg des Guten über das Böse. Auf dem Weg ins Hotel werden wir mit Blumenketten beworfen und an jeder Strassenecke tanzen die Leute fröhlich und ausgelassen zu Musik. Die Taxifahrt alleine wäre schon Party genug. Wichtigstes Bestandteil eines Autos ist die HUPE. Bremsen sind ganz praktisch, wenn man welche hat. Eine Blinkanlage hingegen ist völlig überflüssig und Licht braucht es eigentlich auch nicht, ausser zum Lichthupen. Aber ohne richtige Hupe geht gar nichts! Mit der Hupe wird gegrüsst, geflucht, bedankt, überholt, abgebogen, Vortritt gewährt und/oder erzwungen...

Indien ist wirklich faszinierend. Einerseits anstrengend mühsam, aber zugleich freundlich und abwechslungsreich. Strassen die im Schmutz versinken, aber wunderschöne Häuser aus vergangener Zeit. Wellblechhütten-Ghettos, aber Prachtbauten wie den Taj Mahal. Die Inder schiessen Raketen ins All und sitzen auf der Atombombe, aber an jedem Lichtsignal betteln halbnackte Kinder zwischen den stehenden Autokolonnen um ein paar Rupien. Dieses Land ist voller Gegensätze und vielleicht gerade deswegen so farbig, exotisch, interessant. Drei Tage Bombay hat meine Neugier jedenfalls noch nicht gestillt und ich werde zu meiner Freude schon bald wieder hier sein. Und sei es nur für ein „veeery hot chicken curry!“

Wir müssen zurück nach Hong Kong, via Bangkok und mit Zwischenhalt in Madras. Anflug durch heftigen tropischen Gewitterregen, doch das ganz grosse Gstürm beginnt erst am Boden. Eine Heerschar von Arbeitern macht sich über unsere Fracht her. Oder tut wenigstens so. Dem Geschrei und Getöse nach muss im Haupt- und Unterdeck der Teufel los sein. In Tat und Wahrheit bewegt sich wenig bis gar nichts. Nach zwei Stunden lüpf't dem Flight-Insch den Hut. Und wenn es einem Australier den Hut lüpf't, wird's ungemütlich. Sehr sogar. Das Resultat kann sich sehen und wir die Koromandelküste hinter uns lassen.

Über den Wolken muss die Freiheit wohl grenzenlos sein...

Aber irgendwann landet man ja wieder. Also geniessen so lange man kann und der Dinge harren, die da noch kommen mögen. Mir wei luege...

Hong Kong,
25. Oktober 2007