

Über den Wolken Markus Müller über afrikanische Flugerlebnisse und einen Taxifahrer in Dallas

Kampfpilot Josef will nicht mehr in Afrika fliegen

Auf der Taxifahrt in Dallas sprachen wir kürzlich über Flugzeuge. Der etwa siebzigjährige Fahrer bekam glänzende Augen, hörte zu und beteiligte sich dann am Gespräch mit Fachausdrücken. Er sei in der Nigerianischen Airforce MIG21 geflogen, klärte er uns auf. Die Ausbildung zum Kampfpiloten habe er in Moskau absolviert. Das politische System, die grosse Kriminalität und die schlechte Flugzeugwartung bei Air Nigeria hätten ihn dazu bewogen, in die USA auszuwandern. Dass er keine Zukunft in der dortigen Zivilluftfahrt sah, verstehe ich. Swissair überholte damals eine DC-10 aus Westafrika. Das Flugzeug sah ziemlich übel aus mit massiven Korrosionsschäden. Mit Schweizer Einsatz wurde das Flugzeug termingerecht in fast neuwertigen Zustand gebracht. Da sich unsere Techniker weigerten, mit den nigerianischen Piloten den abschliessenden Testflug durchzuführen, mussten uns diese über die Schultern schauen. Sie meinten treuherzig, so lange wären sie nicht geflogen. Sie hätten auch kaum gemerkt, dass zwei Hydraulikschläuche falsch angehängt waren, und sie wussten auch nicht, dass ihr einziges Langstreckenflugzeug auch automatisch landen konnte. Dass Josef nicht in Nigeria leben wollte, ist ebenso verständlich.

Wir stiegen in Lagos aus Sicherheitsgründen gar nicht aus, sondern flogen nach der Zwischenlandung weiter nach Accra. Ghana ist schön, und die Leute sind nett. Unser Mechaniker musste hingegen jeweils in Lagos übernachten. Einmal kam er ziemlich verstört an Bord. Jetzt hätte tatsächlich auf dem Markt der Mob einem auf frischer Tat ertapten Dieb alte Auto pneumus über den Körper gestreift und diese angezündet. Ein anderes Mal, er flog jeweils im Cockpit mit zwischen Lagos und Accra, wurde er im Anflug kreidebleich. Es war wieder einmal einer dieser Anflüge zwischen Gewittertürmen und nur noch rot auf dem



Am Mount Cameroon vorbei führt der Weg zur Landung in Malabo.

Bild zvg

Radar, und wie so oft bei heftigem Regen löscht die Anflug- und Pistenbeleuchtung wegen Stromausfalls ab. Am Boden erklärte er sichtlich erleichtert, er habe vor ein paar Tagen im Cockpit einer anderen Airline als Vertragsmechaniker erlebt, wie die Cockpitscheibe wegen Hagels in Brüche ging. Unser Fahrer Josef ist all dem entkommen. Er flog bis sechzig bei North West B737 und sattelte dann aufs Taxi um, da wie so oft in den USA seine Pensionskassengelder im Chapter Eleven und in der Insolvenz verschwanden. Am Ziel bestand er auf einem Foto unter Berufskollegen. Für seine Tochter, die Flight Attendant sei, lachte er.

Ungewohnte Gefahren

Schön ist, dass man in Afrika über wunderschöner Landschaft noch fliegerische Freiheit hat. Schlecht ist, wenn

alle davon Gebrauch machen und nicht kommunizieren, was sie machen. Die Bodenleitstelle ist ohne Bodenradar darauf angewiesen. Nie werde ich den Anflug auf Malabo vergessen. Die Flüge auf die Insel vor Äquatorial Guinea waren eine Goldgrube. Wir flogen Arbeiter der Ölindustrie dorthin, mit den restlichen Passagieren ging es weiter nach Douala. Auf dem Rückflug nahmen wir wieder Ölleute an Bord. Die meisten flogen ab Zürich direkt nach Dallas. Bis Mutter Lufthansa befand, sie könne das Geschäft selber ab Frankfurt machen, worauf American ihren Dallas-Flug einstellte. Das Wetter war gut, und wir sahen die Insel schon von Weitem in der Dämmerung. Der Anflug ist traumhaft. Am Mount Cameroon vorbei, über den Regenwald von Kamerun an die Küste, kurz über dem Meer die Sonne untergehen sehen und dann der Hügelkette ent-

lang auf den Inselflugplatz absinken. Weich aufsetzen, checken, dass die Spoiler ausfahren, um den Auftrieb definitiv zusammenbrechen zu lassen, und die Hebel zurück für maximalen Umkehrschub, um die Bremsen bei der heissen Aussentemperatur zu schonen. Und da das Unmögliche. Ein Fahrzeug bog vom Rollweg auf die Piste und kam uns entgegen. Vollgas und ziehen am Sidestick, um wieder in die sichere Luft zu kommen, war illusorisch mit ausgefahrenen Bremsklappen und Triebwerken auf vollem Umkehrschub. Also blieb nur der Versuch, auszuweichen auf einer Piste, die schmaler ist als unsere Spannweite. Irgendwie klappte es, wir blieben auf der Piste, und das Fahrzeug verschwand unter dem Flügel und verfehlte zum Glück Fahrwerk und tief liegendes Triebwerk der A330. Als wir stillstanden, schaute der Copilot wieder auf. Er

habe die Augen geschlossen und sich nur noch festgehalten. Mit ziemlich weichen Knien rollten wir zum Standplatz, wo wir von einer aufgeregten Bodenmannschaft empfangen wurden. Es sei ein Militärfahrzeug gewesen, dessen Fahrer wohl davon ausgegangen sei, wir würden schon durchstarten, wenn er sich zum Befahren «seiner Piste» entschieden habe. Er wurde verhaftet, aber die Untersuchung war Militärgheimnis. Ebenso ruhig blieben die informierten internationalen Luftfahrtorganisationen. Man wollte das Geschäft ja nicht schädigen. Anstatt wie üblich den Feierabend zu beschleunigen, flogen wir gemächlich nach Douala. Zur Enttäuschung der vielen «Freundinnen», die sich um einen scharen in der Hoffnung auf einen Drink, handelte unser Gespräch auch beim Bier im Nachtclub St. Pierre vom Zwischenfall. Auf dem Rückflug nach zwei Tagen atmeten wir erst auf, als es nach der Landung in Malabo nur noch wenige Meter zur Passagierbrücke waren. Doch da rannte tatsächlich ein Mann mit ausgebreiteten Armen auf unser Bugfahrwerk zu, was zu einer brusken Bremsung führte. Der wild um sich schlagende Mann wurde von zwei Rampenarbeitern eingefangen und weggetragen. Auf unsere vorwurfsvolle Frage meinte der Stationsmanager nur schulterzuckend, der Mann sei geisteskrank, aber da seine Verbannung vom Flugplatz Unglück bringe, sei er halt zum Maskottchen und Glücksbringer geworden. Es würden aber immer zwei Leute auf ihn aufpassen. Heute sei er einfach kurz entwischt. Es lebe der afrikanische Voodoo-Glaube.



Markus Müller
ist Linienspieler und Kantonsrat

Todesanzeigen/Danksagungen

Altersheim Bachwiesen, Ramsen, 23. Mai 2015
Traueradresse: Peter Gnädinger-Melliger
Oberdorf 195
8262 Ramsen

TODESANZEIGE

Traurig, aber dankbar nehmen wir mit vielen schönen Erinnerungen Abschied von

Jrma Gnädinger-Kessinger

30. August 1931 – 23. Mai 2015

Verwandte und Nachbarn

Die Trauerfeier findet am Dienstag, 2. Juni 2015, um 14 Uhr in der katholischen Kirche Ramsen statt.

A1396455

DANK

für die herzliche Anteilnahme beim Abschied von

Fredri Lier

25. April 1947 – 26. April 2015

Danke für jeden Händedruck, für jede Umarmung und alle tröstenden Worte. Besonderen Dank an das Pflegepersonal des Alters- und Pflegeheims Clara Dietiker, Stein am Rhein, und Dr. Michael Lang für die liebevolle Begleitung. Herzlichen Dank an Pfarrer Axel Fabian für seine persönlichen Worte. Einen lieben Dank für alle Begegnungen an der Abschiedsfeier. Auch ein Dankeschön für die Gaben und die Spenden.

Wir versenden keine Danksagungskarten.

Im Mai 2015
Die Trauerfamilie

A1396384

*Deine Augen sind müde geworden,
deine Stimme, die uns vertraut war, schweigt.
Du fehlst uns, doch trösten uns wertvolle Erinnerungen,
die uns lebendig bleiben.*

Traueradresse: H. Lippuner
Kirchhofplatz 15, 8200 Schaffhausen

Traurig nehmen wir Abschied von meiner lieben Ehefrau, unserem lieben Mami, Omi, Uromi und unserer Tante

Katharina Lippuner-Haltner

27. November 1924 bis 17. Mai 2015

In grosser Dankbarkeit für alles, was du für uns getan hast.

Heinrich Lippuner
Erika und Bernhard Hiniger
Heini Lippuner mit Gabriela und Miranda
Trudi und Willi Gähler mit Kindern
André und Daniela Hiniger mit Kindern
Myriam Spring mit Kindern
Christoph und Rebekka Hiniger mit Kindern
Barbara Lippuner
Catherine Lippuner
Verwandte, Bekannte und Freunde

Die Abdankung findet am Freitag, 5. Juni 2015, um 15.30 Uhr in der Kapelle des Waldfriedhofs Schaffhausen statt. Anschliessend gehen wir zum Gemeinschaftsgrab.

A1396435

Annahmeschluss für Todesanzeigen:
jeweils am Vortag um 17 Uhr