



Kai Tak in der letzten Ausbaustufe, wie ich ihn oft angefliegen bin. Der Anflug auf dem IGS kam von tief unten rechts (rot). Der Abflug ging erst mal geradeaus über Wasser durch das Lei Yue Mun Gap zwischen dem Festland (links) und Hong Kong Island (rechts). Der rote Pfeil zeigt den Checkerboard Hill, auf den der Anflug zuerst hinführte. [aus 1, Markierungen durch den Autor]

Kai Tak – ein exotischer, schwieriger und faszinierender Flughafen

1998 – ein Jahr nach der Übergabe Hongkongs an China – wurde der Flughafen Kai Tak für immer geschlossen. Der Flugbetrieb wurde auf den neuen Flughafen Chek Lap Kok verlegt. Kai Tak hat Generationen von Verkehrsfliegern fasziniert, er war gefürchtet wegen seines schwierigen Anflugs und er war berühmt für die Bilder, die große Verkehrsflugzeuge ganz dicht über den Hochhäusern zeigten. Ich möchte an einen großartigen Flughafen erinnern, über den Flugbetrieb berichten, über die Risiken, die durch die Lage zwischen Hügeln und Meer und durch die Taifune bestanden. Und über die Geschichte von Kai Tak, die mit der Jagd

auf Piraten begann und auch damit endete.

Exotische Bargesprache

1978 habe ich zum ersten Mal von Hongkong und dem Flughafen Kai Tak gehört. Das war in der Bar in der Leuchtenburg. Die Leuchtenburg war mein Zuhause in meiner Zeit an der Flugschule in Bremen. In diesem alten Gemäuer bekamen wir manchmal Besuch aus Frankfurt. Das waren Piloten, die zwischen den Flügen vorbeikamen, oder auch offizieller Besuch, wenn jemand zu einem Vortrag erschien. Abends an der Bar wurde dann der Plattenspieler etwas leiser gestellt

und alle hörten wir gebannt auf die Fliegergeschichten, die uns da aufgetischt wurden. Irgendjemand fing an, über Hongkong zu erzählen. Von da an war mir klar: Diese Stadt, diese Insel im Chinesischen Meer wartete auf mich. Da musste ich hin ...

Einweisung für Kai Tak

Es hat dann über zwölf Jahre gedauert, bis es soweit war. Anfang 1990 konnte ich als Copilot auf die brandneue Boeing 747-400 umschulen. Und da stand Kai Tak im Programm.

Kai Tak war der internationale Flughafen von Hongkong. Fotos davon hatte ich schon in der Dia-Einweisung gesehen. Aber nur Bilder anschauen und Karten studieren, das genügte für Hongkong nicht zur Einweisung vor dem ersten Flug dorthin. Während der Umschulung auf die 747-400 widmeten wir deshalb eine ganze Simulator Session dem Flughafen Kai Tak. Vier Stunden lang flogen wir einen Anflug nach dem anderen, mal ganz normal – was man in Hongkong so ganz normal nennt – mal mit einem Triebwerk ausgefallen, mal mit irgendwelchen unmöglichen technischen Problemen und auch einmal mit zwei ausgefallenen Motoren auf einer Seite. Unser ganz normales Trainingsprogramm, vier Stunden Fliegen, alles in Hongkong. Die Computer des Simulators zauberten ein prächtiges „Visual“ auf die Bildschirme vor den Cockpitscheiben, mit Inseln, Wasser, Hochhäusern, Hafenanlagen und der Landebahn. Man konnte sogar das sogenannte Checkerboard sehen, ein riesiges rotweißes Schachbrettmuster, das auf die Flanke eines Hügels gemalt ist, auf den man im Anflug zufliegt. Hongkong gehörte zu den wenigen Flugplätzen auf dieser Welt, für die

die Kapitäne eine besondere Einweisung machen mussten. Früher flogen dazu die Kapitäne erst einmal als Passagiere nach Hongkong. Ihre Einweisung in das Gelände und den schwierigen Anflug machten sie dann mit einem kleinen Trainingsflugzeug, bevor sie erstmals auf einem Linienflug dorthin eingesetzt wurden. Wir hatten die Einweisung im Simulator gemacht, der dafür mit allen topografischen Daten programmiert war. Das Fliegen mit dem Simulator, also mit dem richtigen Flugzeugmuster, bringt einen viel besseren Trainingseffekt als in einem einmotorigen Kleinflugzeug. Außerdem wurde dafür keine spezielle Simulator-Schicht angesetzt, sondern die Einweisung fand einfach eine der regulären Schichten der Umschulung in Hongkong statt. So bekommen auch die Ersten Offiziere gleich ihre Einweisung mit. Trotzdem: Vorschrift war nach wie vor, beim ersten Flug eines Kapitäns nach Kai Tak musste noch ein zusätzlicher Trainingskapitän im Cockpit sein. Erst nach diesem Flug war der Kapitän „qualified“ und konnte uneingeschränkt nach Hongkong eingesetzt werden.

Der erste Flug in den fernen Osten

Darüber hatte ich in den 1990ern Folgendes aufgeschrieben:

Ich kam gleich bei meinem ersten Langstreckenflug nach dem Flugtraining nach Hongkong: Eine Crew von fünf Piloten: Jürgen, der neue 747-400 Kapitän, P., der Trainingskapitän, ein erfahrener Senior First Officer, ein First Officer und ich – wie der neue Kapitän zu Einweisung. Der Flug nach Hongkong war lang – elf Stunden und 18 Minuten, aber in keiner Weise langweilig. Alles war neu, die Flugroute, das Flugzeug, das Ziel.

[..]

Über China fand der letzte Crewwechsel vor der Landung statt, was jedes Mal etwas Unruhe ins Cockpit brachte. Dann gab es noch ein kleines Frühstück, und zuletzt wurde hier der Anflug auf Hongkong vorbereitet. Hinzu kam, dass die Flugsicherung über China nicht ganz dem internationalen Standard entsprach. Das brachte zusätzliche Belastungen wie Verständigungsschwierigkeiten und doppelten Sprechfunkverkehr auf einer zweiten zusätzlichen Bord-Bord Funkfrequenz. Zeit zum Genießen der Landschaft blieb mir selten. Der Flug ging nach Überquerung des Mekong an Kunming und Nanning vorbei – fast 1.500 km in östlicher Richtung über China. Im Süden, nur 300 km entfernt, Laos. Und später in 100 km Entfernung an der Nordgrenze von Vietnam entlang nach Guangzhou (Kanton). Dort machten wir eine 90 Grad Kurve nach Süden. Hongkong war nur noch 100 km entfernt ... Das letzte Hongkong-Wetter lag schon vor, jemand hatte es über Kurzwelle besorgt. Es versprach ein interessanter Anflug zu werden. Wegen des Windes kam nur die Bahn 13 in Frage, also ein Anflug über die Hochhäuser hinweg, in einer großen tiefen Kurve, wie es sie nirgends auf der Welt sonst noch gab. So hatte ich mir das im Stillen die letzten zehn Stunden erhofft. Nur mit der schönen Aussicht auf Stadt und Inseln würde es nichts werden. Es war schlechtes Wetter mit nur 3.000 m Sichtweite, also mit der absoluten Minimumsicht für diesen schwierigen Anflug. 100 m weniger Sicht, und wir hätten gleich nach Taiwan fliegen können. Dazu tiefe Wolkenuntergrenze in 700 Fuß (210 m), ebenfalls an unserem Minimum.

Es ist schwierig, die Geometrie des Anflugs auf die Bahn 13 in Worte zu fassen, ich will es trotzdem versuchen. Die Landebahn liegt im Hafenbecken, an drei Seiten von Wasser umgeben. Ein gerader Anflug, wie normal üblich, ist vom Nordwesten über die Stadt hinweg wegen hoher Berge und Hügel im Anflugsektor nicht möglich. Also fliegt man die Bahn in einem Winkel von 47 Grad von der Seite an. Auf dem geraden Anflugteil des Instrument Guidance System – wir sagen kurz IGS – kommt man vom Meer her wie auf ein Instrumentenlandesystem mit Gleitwinkel- und Anflugkursanzeige im Sinkflug Richtung Stadt. Führt einen diese Anzeige auf einem normalen Flughafen hinunter bis zu Landebahn, so führt dieses System mitten in ein Meer von Hochhäusern, Reklame tafeln und felsigen Hügeln. Ob man die Landebahn sieht oder nicht, auf jeden Fall muss rechtzeitig vor dem Zerschellen in den Hindernissen eine Kurve nach rechts eingeleitet werden. Das geht zur Landung nur nach Sicht. Deshalb sind die Wetterminima so hoch. Zur visuellen Führung zu Bahn 13, weg vom IGS, sind sogenannte Lead-in-Lights auf den Dächern der Hochhäuser und auf Gestellen über Straßenkreuzungen im Abstand von 122 m – quasi als gekrümmte Anflugbefeuerung – installiert. Diese letzte Kurve beginnt in nur 170 m über dem Meeresspiegel. In dieser Höhe würde bei einem Sichtanflug normalerweise spätestens der gerade Endanflug beginnen. Die Kurve erfordert eine Querlage von 15 bis 20 Grad und endet über den Hochhäusern 900 m vor der Landebahn in nur 90 m Höhe (Unser Jumbo hat eine Spannweite von fast 70 Metern). 13 Sekunden später überfliegt man den Landebahnbeginn und setzt 900 m weiter in der verlegten Aufsetzzone auf. Interessant ist es,

einmal zu berechnen, wie viel Zeit man in den einzelnen Flugabschnitten verbringt. Beim Anflug selbst hat man keinerlei Zeitgefühl, die Eindrücke sind so überwältigend und die Konzentration sehr hoch. Aber hinterher habe ich berechnet: Die Entscheidungshöhe von 700 Fuß erreicht man ca. 11 Sekunden vor dem ersten Lead In Light, also dem Kurvenbeginn. In der Kurve ist man etwa 22 Sekunden unterwegs, dann noch 13 Sekunden bis zur Flugplatzgrenze und noch einmal 13 Sekunden bis zum Aufsetzen. Das bedeutet, man hat – fliegt man die Kurve 100 % präzise – noch 20 bis 25 Sekunden Geradeausflug bis zum Aufsetzpunkt. In der Praxis wird man jedoch eher bei 20 Sekunden liegen. Der schwierige Teil des Anflugs dauert also lediglich 44 Sekunden, der ganze Flug jedoch über 11 Stunden. Vielleicht ist doch etwas dran an dem Spruch: „Fliegen bedeutet 99 % Routine und 1 % blankes Entsetzen“.

Ich erinnere mich noch gut an die „Lagebesprechung“, als wir vor den Anflug die Situation in Hongkong diskutierten. Eigentlich hätte ich mit Jürgen zusammen den Anflug fliegen sollen, mit Jürgen am Steuer. Wegen des schlechten Wetters jedoch bestimmte P. die Crewcomposition für den Anflug sinnvollerweise anders. Jürgen sollte als Kapitän den Anflug fliegen und auf den Copilotensitz kam der erfahrenste von uns Offizieren, unser Senior First Officer. P. und ich nahmen auf den Jumpseats Platz, und unser FO Ronald musste leider raus aus dem vollbesetzten Cockpit. Er saß bei der Landung auf dem Crewruhesitz hinter der Cockpitrückwand – ein grässlicher Sitzplatz für einen Piloten, denn dort gab es kein Fenster.

Der Anflug ging durch weiße Suppe. Nicht das Geringste war zu sehen. Auch als in 800 Fuß der SFO „Approaching Minimum“ ausrief nicht. Das sah nach einem Durchstartmanöver aus. In 700 Fuß musste Jürgen sich entscheiden. Hongkong adieu? Das wäre doch schade gewesen. Vielleicht eine Sekunde vor Erreichen der Entscheidungshöhe von 700 Fuß rief Jürgen „Continue“ aus – was so viel bedeuten soll wie „weitermachen“. Ich sah in diesem Moment gerade mal drei Lichter schräg rechts voraus. Vielmehr hatte Jürgen in dem Moment sicher auch nicht gesehen, aber es reichte aus. Unmittelbar darauf schälten sich aus der Suppe die vagen Umrisse der ersten Hochhäuser, die diesen Lichtern den nötigen Halt gaben, sowie weitere Lead-in-Lights. Jürgen schaltete den Autopilot aus, was dieser mit einem gequälten Jaulen, einem Warnton, beantwortete. Er legte den Jumbo in die Kurve, am Seitenfenster des Copiloten rasten die nahen Hochhäuser vorbei und vorne kam die Landebahn in Sicht. Das Flugzeug gab keine Ruhe mehr bis zum Aufsetzen. Hatte gerade der Autopilot gemeckert, so fing jetzt das GPWS, das Bodenannäherungswarnsystem, an. „Glide Slope, Glide Slope“ warnte es lautstark, bis der SFO das System zum Schweigen brachte. Diese Warnung kam, weil wir den Gleitweg des IGS nach unten verlassen hatten, wir wollten ihm ja nicht in die Felsen folgen. Dann folgte die elektronische Stimme des Radarhöhenmessers, der ab 400 Fuß alle hundert und dann „fifty, forty, thirty, twenty, ten“ verkündete. Das ist sehr hilfreich bei der Landung eines Großraumflugzeugs, denn das Schätzen der Höhe des Fahrwerks über dem Boden nach Sicht ist schwer. Immerhin ist die Augenhöhe der Piloten beim Aufsetzen der Hauptfahrwerke

acht Meter bzw. 26 Fuß über der Landebahn (Der Radarhöhenmesser zeigt die Höhe des Hauptfahrwerks über Grund an). Aufsetzen, Abbremsen und schon war es geschafft: Wir waren nach einem Flug über 10.840 km in Hongkong gelandet.

Jetzt musste ich mich erst einmal umschauen: Rings um uns herum das Hafenbecken. Schiffe, Pontons, kleine Boote, zwischendrin auch noch etwas Wasser zu sehen. Dahinter jede Menge Hochhäuser am Hang eines Bergrückens, der im Dunst in den Wolken verschwand. Dann rollten wir zum Terminal. Ab hier war einfach alles neu für mich. Es war etwa 1530 Uhr Ortszeit, als wir endlich Richtung Hotel losfuhren.



Eine Lufthansa B 747-400 bei bestem Wetter in der Endanflugkurve auf Kai Tak. Der tägliche Wahnsinn für die Anwohner, von 6 Uhr 30 Uhr morgens bis Mitternacht, an jedem Tag im Jahr ...
aus 4

Hongkong – eine britische Kronkolonie

Um zu verstehen, warum es in Hongkong einen britischen Flughafen gab, muss man in das Jahr 1841 zurückgehen. Damals besetzte Großbritannien Hong Kong im Ersten Opiumkrieg (1839–1942). Auslöser des Krieges war die Beschlagnahme von Opium britischer Händler durch das Chinesische

Kaiserreich gewesen. China unterlag den technisch hochgerüsteten Briten und musste Hongkong 1842 an Großbritannien abtreten (für immer!). 1843 wurde Hongkong britische Kronkolonie. Dem schwachen China wurden später in den sog. Ungleichen Verträgen weitere Gebiete abgenommen: Zuerst 1860 die

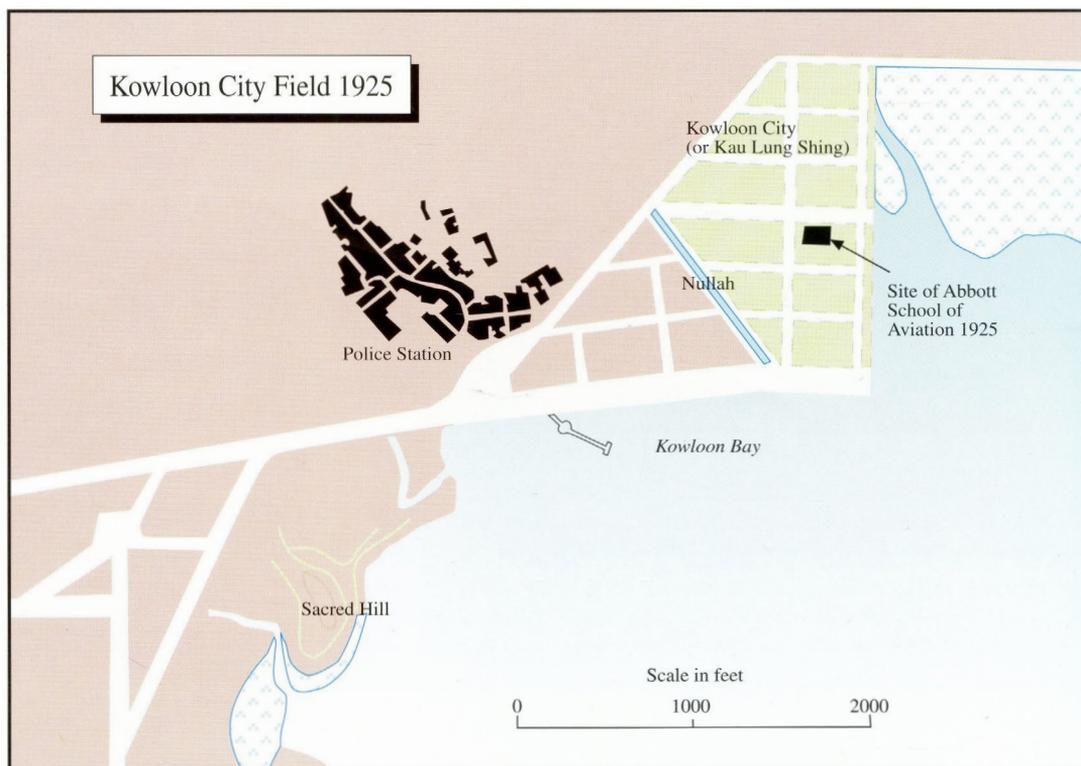
Halbinsel Kowloon. 1898 wurden die New Territories und 235 Inseln für 99 Jahre „gepachtet“.

So kam es, dass zu Beginn des Luftfahrtzeitalters Hongkong fest in britischer Hand war. Geflogen wurde dort, so wie man es konnte: Bereits zu Beginn den 20. Jahrhunderts gab es Ballon-Aufstiege, Fallschirmabsprünge und Flüge mit Wasserflugzeugen. Auch Landflugzeuge flogen in Hongkong schon, als es noch keinen Flughafen gab: Geflogen wurden von den „Tidal Flats“ aus, den weiten, flachen Meeresgebieten, die bei Ebbe trockenfielen. Die Luftfahrt war die High Tech Branche in Hongkong schlechthin. Und das zu einer Zeit, als der Transport am Boden noch mit von Kulis gezogenen

Rikschas und Pferdefuhrwerken durchgeführt wurde.

Erste Landgewinnung

Die Grundsteine für den Flughafen Kai Tak wurden – im wahrsten Sinne des Wortes – von zwei angesehenen und erfolgreichen chinesischen Geschäftsleuten gelegt. Der erste war Sir Kai Ho Kai. Kai hatte in Schottland Medizin studiert und dann bis 1882 in Hongkong praktiziert. Danach beschäftigte er sich mehr mit der Juristerei. Kai war der Gründer des Alice Memorial Hospital, mit dem er an seine verstorbene englische Ehefrau erinnerte. 1912 wurde er für seinen Einsatz zur Gründung des Chinese Medical Col-



Kowloon City Field 1925, die Keimzelle des Flughafens Kai Tak

lage – dem Vorläufer der Universität – zum Ritter geschlagen.

Sein Geschäftspartner wurde sein Vetter Au Tack, der das erfolgreiche Foto-Unternehmen A. Tack & Co besaß.

Um die Jahrhundertwende taten sich die beiden zusammen, um ein vielversprechendes Immobilienprojekt zu verwirklichen. Sie wollten in der flachen Kowloon Bay neues Land gewinnen und dort mindestens 200 Häuser am Wasser errichten. Um das Projekt zu finanzieren, gründeten sie die Kai Tack Investment Company Ltd. Rasch hatten sie genug Geld zusammen, um Land aufzuschütten. Bald lagen große Flächen trocken, wo vorher Reisfelder gewesen waren und Fischerboote im Wasser gedümpelt hatten. Dann wurde es aber eng: Die Leute kauften die Häuser nicht. Das Gebiet hatte den Ruf einer Moskito-verseuchten Niederung und lag für viele potenzielle Käufer zu weit weg vom Stadtzentrum. Als Sir Kai 1914 plötzlich verstarb, meldete das Unternehmen Insolvenz an.

Im Laufe der Jahre waren 160 Acres (0,65 Quadratkilometer) aufgeschüttet worden.

Der Beginn des Flughafens Kai Tak

Mit dem leerstehenden Gelände der insolventen Kai Tack Investment Company konnte zunächst niemand etwas anfangen. Dann aber taten sich 1924 interessierte Flieger um P.H. Holyoak – den Gründer des Hong Kong Aero Club – zusammen, um aus der brachliegenden Fläche ein Flugfeld zu machen. Sie legten eine große Grasfläche an, um von dort aus zu fliegen und zu trainieren. Das Gebiet wurde zunächst Kowloon City Field genannt, manchmal auch Kai Tack Field. Das aus dem Meer gewonnene Gelände war klar

durch die „Nullahs“ abgegrenzt, so heißen in Hongkong die breiten Entwässerungsgräben.

Richtig professionell wurde das Fliegen in Kai Tack durch die Ankunft des jungen Amerikaners Harry Abbott, der eine große Fläche pachtete und einen ersten Hangar errichtete. Abbott baute alte, kaputte Curtis Jenny wieder auf, Doppeldecker, die nach dem Ersten Weltkrieg als Surplus billig zu bekommen waren. Außerdem hatte er eine Vision: Er gab die Gründung eines kommerziellen Luftfahrtunternehmens bekannt und die Eröffnung der Abbott School of Aviation. Den offiziellen Start seines Unternehmens legte er auf das symbolträchtige Chinese New Year, den 25. Januar 1925. Dieses Datum gilt heute als die Geburtsstunde des Flughafen Kai Tack¹.

Die RAF in Kai Tak und die zivile Fliegerei bis 1941

Unglücklicherweise ging Abbott und seiner Abbott School of Aviation bereits im Sommer 1925 das Geld aus. Seine Flugzeuge und die Flugschule wurden im September 1925 verkauft. Das war aber nicht das Aus für Kai Tack, denn nun übernahm die Regierung die Kontrolle. Anfang 1927 übernahm Hongkong das aufgeschüttete Gelände der insolventen Kai Tack Investment Company. Und zwar mit dem klaren Plan, den Flugplatz weiterzuentwickeln. Noch im selben Jahr wurde mit der Landgewinnung von zusätzlich 45 Acres begonnen. Der Grasplatz war damals noch ausreichend für die leichten Landflugzeuge der Zeit und der Hafen bot

1) Übrigens hieß der Flugplatz bis 1941 Kai Tack. Dann verlor Hongkong den Flugplatz an Japan und der Flugplatz selbst das kleine „c“ im Namen. Fortan war der Name „Kai Tak“.



Ein Fairey Flycatcher und der britische Flugzeugträger HMS Hermes 1928. Die Hermes operierte bereits seit 1925 von Hong Kong aus gegen Piraten ... www.industrialhistoryhk.org

reichlich Platz für Flugboote. Die Kolonie merkte jedoch bald, dass ein Flugplatz nicht billig zu unterhalten ist. Im nächsten Jahr wurde eine Staatsanleihe mit guter Rendite zur Finanzierung aufgelegt, die gleich überzeichnet war.

Man hätte gerne die Royal Air Force am Platz stationiert. Aber dem stand ein Rüstungs-Begrenzungsvertrag von 1922² im Wege, der u.a. dem British Empire die Errichtung neuer Basen östlich von Singapore untersagte. Diplomatische Verhandlungen mit den Amerikanern und Japan ergaben aber eine Lösung: Die Royal Air Force durfte am Flugplatz für ihre Träger-Flugzeuge Wartungseinrichtungen bauen, solange dies keine permanente Basis wurde und keine Stärkung der Verteidigungsanlagen Hongkongs bedeutete. Und Schwupps: 1927 entstand in wenigen Monaten die „RAF Base Kai Tak“. Dazu wurde ein Nullah überbaut, wei-

teres Land aufgeschüttet und es wurden „temporäre“ Hangars errichtet. Später, als die Japaner in China einmarschierten, bauten die Briten Kai Tak weiter aus, ohne den Vertrag von 1922 zu beachten.

Die ersten militärischen Einsätze der RAF von Kai Tak aus waren jedoch nicht gegen ein anderes Land gerichtet. Die Flugzeuge begannen die Jagd auf Piraten entlang den chinesischen Küsten.

Neben dem Flugbetrieb der Royal Navy und der RAF wurde in den 1920er-Jahren auch privat geflogen. Das wurde von der Regierung gefördert. So wurde der 1929 gegründete Hong Kong Flying Club ab 1930 mit jährlichen Zahlungen unterstützt. Landegebühren wurden ab 1932 erhoben. Ab 1934 war der Flugplatz komplett eingezäunt, ein Slipway für Flugboote wurde gebaut sowie ein weiterer ziviler Hangar.

2) Washington Naval Treaty von 1922

Kai Tack war inzwischen ein großer Grasplatz, wie ähnliche auch in Europa entstanden. Der Ostteil des Flugplatzes war der RAF vorbehalten, die zivilen Hangars und Einrichtungen lagen im Westen.

Ab 1936 wurde der Flugplatz profitabel. Die Airlines flogen Hongkong an: Imperial Airways war zuerst da, dann folgten Air France, Eurasia und CNAC, die China National Aviation Corporation. Die Pan Am kam mit ihren großen Flugbooten über den Pazifik und machten in Kai Tack am Pier fest.

Die Passagierzahlen stiegen von 1.185 im Jahr 1932 auf 9.969 im Jahr 1937. Der Flugbetrieb aus China stieg zunächst an, ebte dann aber mit dem Vorrücken der Japaner im Norden Chinas ab. Taifune richteten schon damals große Schäden auch am Flughafen an. 1941 wurden die in einem Taifun zerstörten Landing Floodlights ersetzt und retteten so manches Verkehrsflugzeug aus China, das bei Tag ein Opfer japanischer Jagdflugzeuge geworden wäre. Ein Funkfeuer gab es noch nicht. Einzig die Radio-station „Radio Hong Kong ZBW“ konnte von

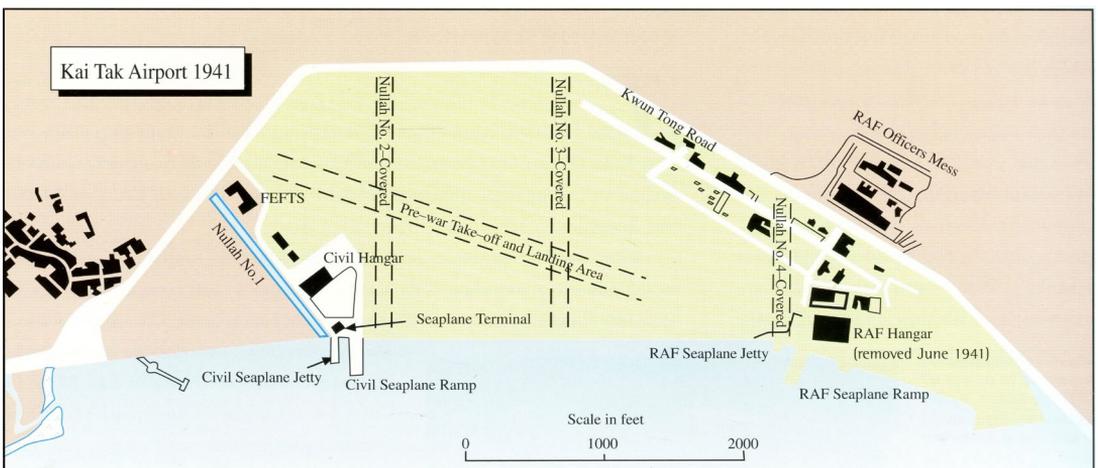
den Flugzeugen angepeilt werden, um den Flugplatz zu finden.

1941 hatten die Briten ihre Pläne für den Bau einer ersten befestigten Runway fertig. Mit den Arbeiten sollte am 9. Dezember 1941 begonnen werden.

Bis 1941 hieß der Flugplatz Kai Tack. Dann verlor Hongkong den Flughafen an Japan und der Flughafen selbst das kleine „c“ im Namen. Fortan war der Name „Kai Tak“.

Kai Tak im Zweiten Weltkrieg

Es war der 8. Dezember 1941, einen Tag nach dem Angriff auf Pearl Harbour, als eine Formation von Flugzeugen ihren Anflug auf Kai Tak begann. Einige glaubten, das seien nun endlich die lange erwarteten Verstärkungen der RAF ... Aber dann fielen die Bomben. Kai Tak war in kürzester Zeit mit Bombenkratern, brennenden Flugzeugen und zerstörten Gebäuden übersät. Die Japaner waren da. Unten am Pier lag der Pan Ame-



Kai Tak 1941. Ein großer zivil und militärisch genutzter Grasplatz aus 1

rican Hong Kong Clipper³, eine viermotorige Sikorsky S-42, die gerade für die Evakuierung vorbereitet wurde. Das Flugzeug ging im Hagel der Bordkanonen einer japanischen Maschine in Flammen auf. Bereits vier Tage später war Kai Tak in japanischer Hand. Hongkong kapitulierte vor Japan am 25. Dezember 1941. Über 6.000 Menschen waren auf beiden Seiten der Kämpfe um Hongkong ums Leben gekommen, 10.000 Briten gerieten in Kriegsgefangenschaft.



Der Pan American „Hong Kong Clipper“ am Pier von Kai Tak geht im Kugelhagel der Bordwaffen in Flammen auf (Japanische Gun-Camera, 8. Dezember 1941).

Die Japaner bauten Kai Tak umgehend zu einem Flugplatz mit zwei befestigten Runways aus. Dazu wurden ganze Dörfer beschlagnahmt und dem Erdboden gleich gemacht. Hügel wurden abgetragen, Gebäude gesprengt. Bis zu 10.000 Kulis arbeiteten auf der Baustelle, dazu mehrere Tausend britische Kriegsgefangene. Weil diese – wann immer sie konnten – die Betonherstellung sabotierten, um zu schwachen Beton abzuliefern, gab es bis lange nach

dem Krieg Unsicherheiten, wie belastbar diese Runways wirklich waren.

Von 1944 bis 1945 wurde Kai Tak wieder bombardiert. Dieses Mal von den Amerikanern. Aber da war der neue Airport bereits fertig und stark verteidigt. Die Schäden hielten sich in Grenzen.

Kai Tak im Aufwind nach dem Krieg.

Nach der japanischen Kapitulation übernahmen die Briten wieder den Flughafen von Kai Tak. Der größere östliche Teil ging wie früher an die RAF. Auf dem zivilen Teil wurden die alten Gebäude abgerissen, um Platz zu schaffen. Bevor ein neues Terminal gebaut werden konnte, fand die Abfertigung in großen Zelten statt. Im September 1945 begann die CNAC erneut mit Strecken nach China. 1946 war die Zahl der Passagiere mit 25.000 dreimal so groß wie 1938. China war damals das Land, in das die meisten Flüge gingen. 1947 bedienten 13 Airlines Kai Tak und flogen mehr als 81.000 Passagiere. Im Sommer gab es die erste Verbindung nach Europa, ein Flugboot der BOAC. Die Zeit der Flugboote ging da allerdings schon zu Ende. Kai Tak machte sich bereit für die großen viermotorigen Landflugzeuge der Zeit: Lancastrians, Skymasters, Argonauts und Constellations. Die ersten Funknavigationseinrichtungen, wie NDBs und Direction Finders, wurden errichtet, ebenso das neue „Beam Approach Beacon“, ein frühes ILS. Eine Flugplatzbeleuchtung gab es nur für Notfälle. Geflogen werden durfte wegen der schwierigen Topografie nun bei Tag.

1949 wurde Kai Tak der geschäftigste Airport im Fernen Osten, der locker mit den großen Plätzen in Europa und den USA mithalten konnte. Dann wurde im Dezember der

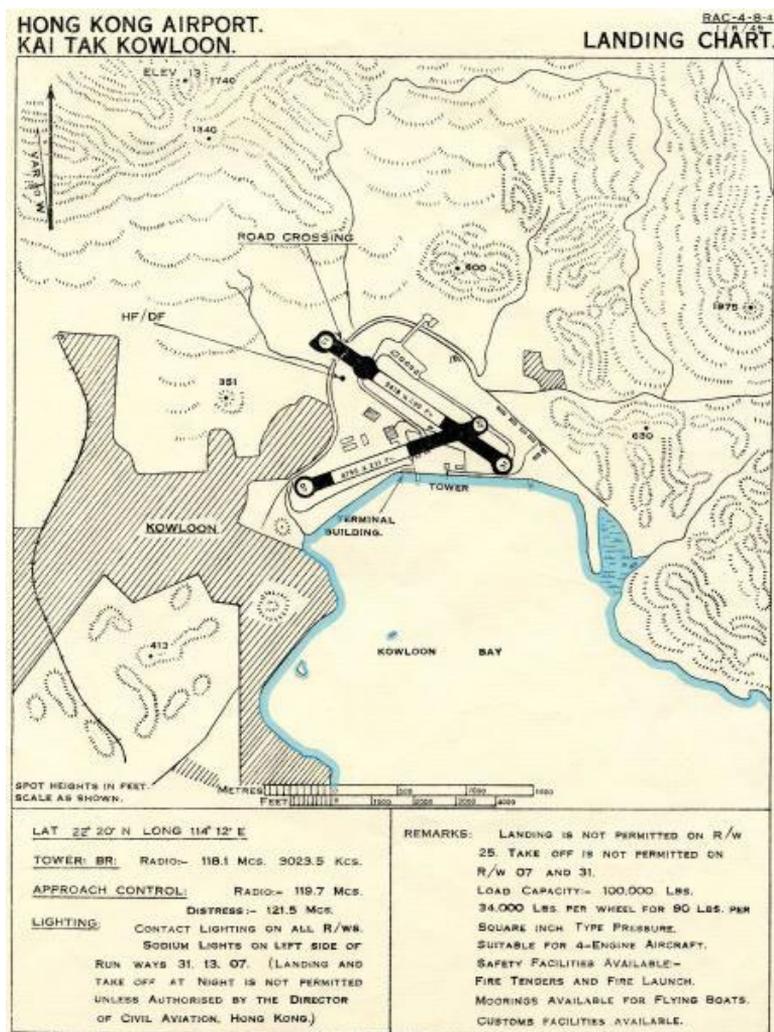
3) Lesen Sie dazu meinen Artikel „Martin JRM Mars - Die letzten Flugsaurier gehen in Rente“ in Pilot & Flugzeug 2024-11

Flugbetrieb nach China wegen der dortigen politischen Entwicklungen eingestellt. Die Passagierzahlen gingen in den Keller. Kai Tak musste sich für die Langstrecken aus Übersee neu ausrichten. Dafür begann schon am 1. Januar 1950 die Erneuerung der Runways und die Verlängerung einer Runway über die Ringstraße hinaus in ein Wohn-

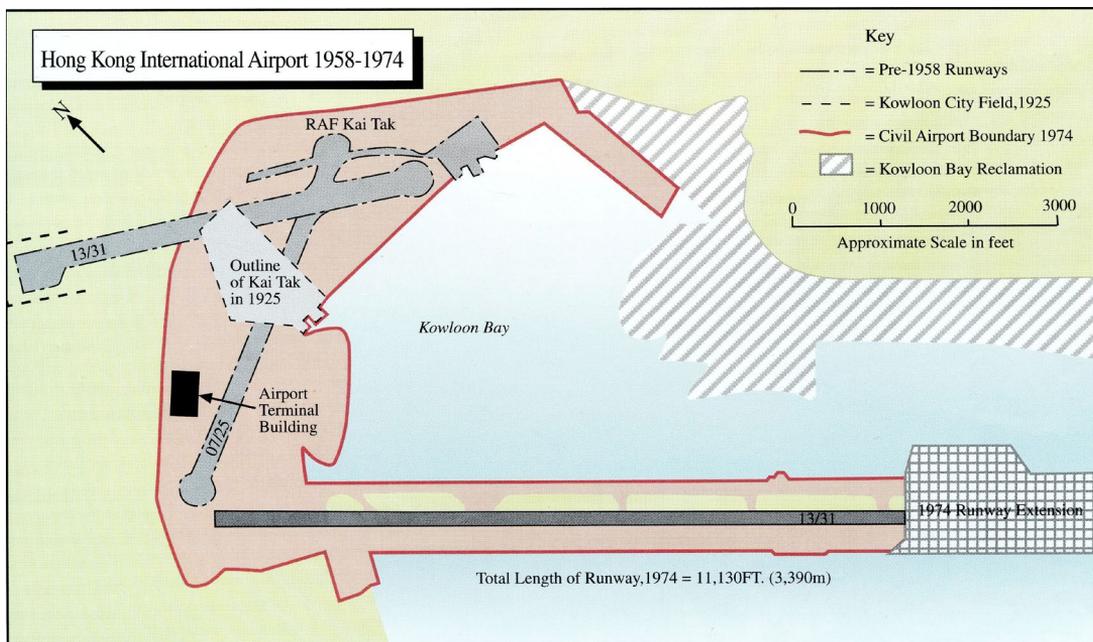
gebiet hinein. Sehr ungewöhnlich. Der Straßenverkehr ging über die Runway hinweg und wurde für Starts und Landungen kurz mit Schranken gesperrt.

Ein neuer Flugplatz?

Wie sollte ein für den zukünftigen Luftverkehr mit Hongkong geeigneter Flughafen aussehen? Man erkannte schon Anfang der 1950er-Jahre, dass Kai Tak in seinem damaligen Layout für größere, schwerere Flugzeuge nicht geeignet war. Ein neuer Flughafen sollte her. Ab 1951 wurden einige mögliche Standorte geprüft, am vielversprechendsten war Stonecutters Island. Aber in dieser Gegend hatte sich schon Industrie angesiedelt. Andere Standorte lagen zu weit weg vom Stadtzentrum und waren daher schon vorher ausgeschieden. Am Ende einigte man sich darauf, Kai Tak mit einer neuen Runway auszubauen. Der Ausbau von Kai Tak war clever geplant: Die neue Runway 13/31 würde ins Hafengebiet hinaus gebaut werden, nahezu parallel zu einer der bestehenden Runways.



Kai Tak Landing Chart 1951: Eine Runway war verlängert worden und die Ringstraße führte danach über die Runway hinweg. Wenn ein Flugzeug startete oder landete, wurde die Straße mit Schranken gesperrt. aus 7



Der erste Ausbau von Kai Tak 1958 – rechts die Runway-Verlängerung von 1974 aus 1

Dadurch konnte der Flugbetrieb am alten Airport während der Bauarbeiten ungehindert weitergehen.

Der Masterplan für den Ausbau von Kai Tak wurde 1954 verabschiedet mit einem Budget von 135 Mio. Hong Kong Dollar, damals das teuerste jemals begonnene Infrastrukturprojekt in der Kronkolonie. Im Juli 1955 erhielt ein britisch-französisches Konsortium den Auftrag. Baubeginn war im Januar 1956. Die ersten Flugzeuge landeten am 31. August 1958. Der Star der Eröffnungsshow war die Landung einer BOAC Comet 4 aus Hatfield, England, der erste Jet, der in Hongkong gelandet ist.

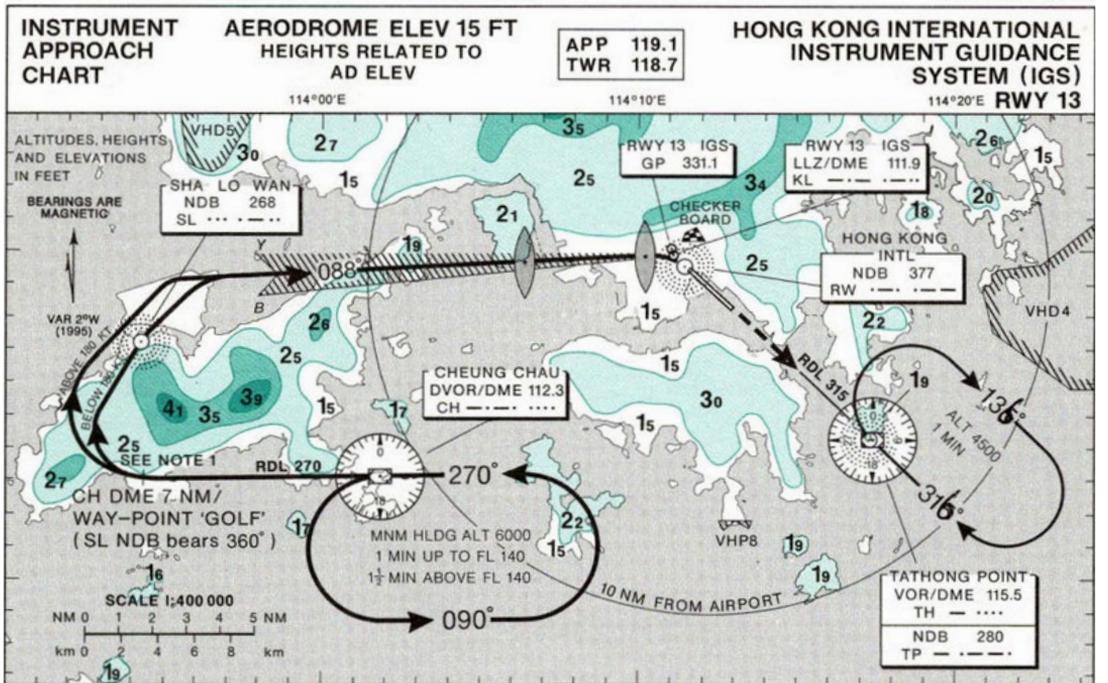
Die neue Runway 13/31 in Kai Tak

Bevor man sich zum Bau der neuen Runway entschied, hatte man prüfen müssen, ob sich diese in Landerichtung 13 überhaupt sicher

anfliegen ließ. Der Anflugtrack wurde bereits damals mit einem großen Offset zur Landerichtung geplant. Der ganze Anflugweg hatte keine ausreichende Hindernisfreiheit. Daher wurden etliche Hügel und Bergspitzen im Anflugsektor gesprengt. Das Material wurde in die Kowloon Bay gekippt und half bei der Landaufschüttung für die Runway. Auch einige Hochhäuser mussten weg, darunter drei zehngeschossige Gebäude der Hong Kong & Shanghai Bank. Am Ende reichte es aus, lediglich die obersten vier Etagen abzutragen.

Die Geometrie der geplanten Endanflugkurve wurde in England von der BOAC ausgiebig in Flugversuchen getestet. Unter anderem wollte man sicherstellen, dass sich die Kurve auch mit den neuen Strahlflugzeugen sicher fliegen ließ. Dazu erfolgen Versuche mit einer Comet 4.

AIP HONG KONG AD 2-VHHH-95
(25 April 1996)



Layout des IGS-Anflugs auf die Bahn 13, Karte von 1996 (oben), und Checkerboard Hill mit der Antennenanlage des IGS Foto: Daryl Chapman, aus 5



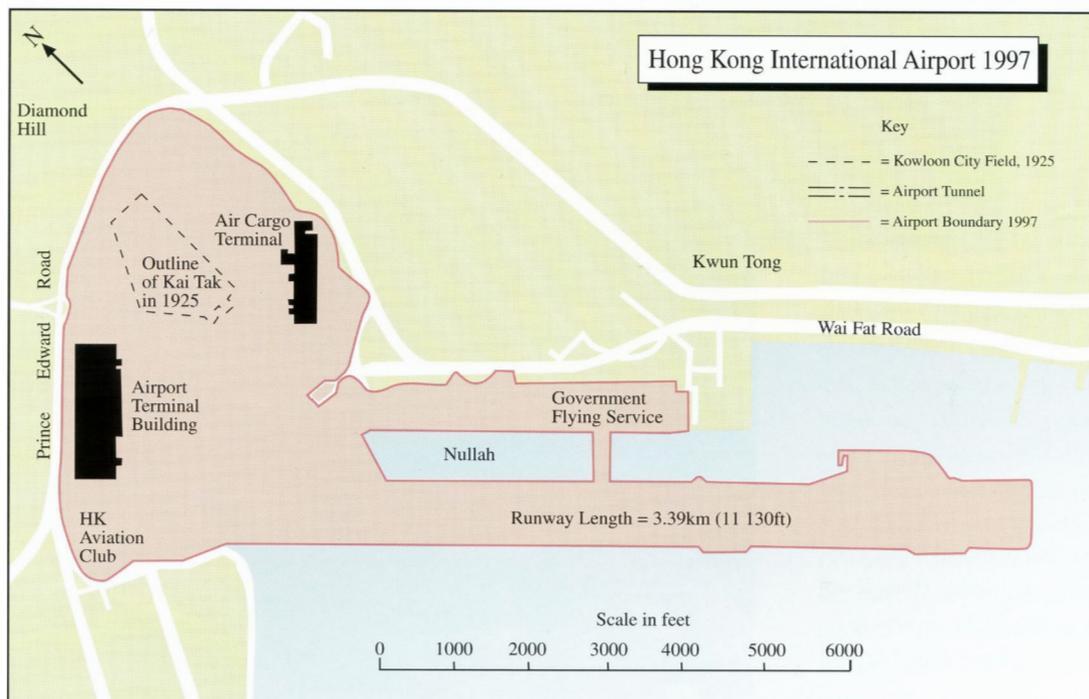
Die Runway war in der ersten Ausbaustufe zunächst 2.540 Meter lang, ein paralleler Taxiway ermöglichte den Start der nächsten Maschine, sobald die landende von der Bahn abgerollt war. Auf dem alten Gelände wurde ein neues Passagier-Terminal gebaut.

Für diese Runway gab es zunächst einen NDB Approach über die Beacons auf Cheung Chau und Stonecutters Island. Radarausrüstung wurde angeschafft sowie ein Precision Approach Radar für die Runway 31. Die oben beschriebenen Lead-in-Lights wurden während des Baus der Runway 1958 auf Hochhäusern und über Straßenkreuzungen installiert und mit redundanter Stromversorgung versehen. Nach der Installation weiterer Flugplatzbeleuchtung wurde Kai Tak 1959 erstmals für den Nachflugbetrieb zugelassen.

Runway-Verlängerung 1974 und das IGS 13

Der Verkehr von und nach Hongkong nahm nach dem Ausbau des Flughafens immer mehr zu. Daher wurde ein weiterer Ausbauschritt nötig. 1974 wurde die Runway auf 3.390 Meter verlängert und die Zeit auf der Bahn durch High-Speed Turnoffs verkürzt. Um den Anflug auf die Runway 13 sicherer zu machen und auch zuverlässiger (durch ein niedrigeres Minimum), wurde ein Instrument Guiding System (IGS) auf dem Checkerboard Hill errichtet.

Der Checkerboard Hill ist das, was von dem früheren Kowloon Tsai Hill übrigblieb, nachdem der Gipfel weggesprengt worden war. Oben auf dem Hügel ist ein flaches, geschlossenes Wasserreservoir. An zwei betonierten Seiten wurden die berühmten rot-weißen Schachbrettmuster aufgemalt,



Kai Tak im letzten vollen Betriebsjahr 1997

aus 1

die für ein Vierteljahrhundert lang den Verkehrspiloten als Visual Marker auf dem IGS erhalten mussten. Das IGS war nichts anderes als ein ILS, nur dass der Anflug darauf – wenn man ihn denn fortsetzen würde – nicht auf einer Runway endete, sondern in einem felsigen Hügel bzw. auf einem Friedhof am Fuß desselbigen. Marker Beacons und ein DME machte die Positionsbestimmung auf dem IGS sicherer. Bei einem Missed Approach durfte man nicht einfach rechts abbiegen, sondern musste erst mal bis zum exakten Turning Point vorfliegen, um nicht die Hindernisfreiheit zu verlieren.

Nach dem Ausbau von 1974 konnte Kai Tak bis zu 31 planmäßige Flugbewegungen je Stunde bewältigen. Unter optimalen Bedingungen und bestem Wetter wurden aktuell bis zu 37 Flugbewegungen je Stunde abgefertigt. Mehr war nicht drin. Um mehr Passagiere und Fracht in die Stadt zu bringen, konnte nur noch die Größe der Flugzeuge angepasst werden, die nach Hongkong eingesetzt wurden. Daher sah man in den letzten Jahren von Kai Tak hauptsächlich Großraumflugzeuge dort landen, das größte war die Boeing 747-400.

Precision Approach Radar

In den Jahren vor dem Ausbau von Kai Tak gab es einige Unfälle, bei denen Flugzeuge mangels genauer Navigationsmöglichkeiten in die umliegenden Berghänge geflogen waren. Das wollte man auf der neuen Bahn nicht haben. Daher war die Bahn 31 auch von Anfang an mit PAR ausgerüstet, dem Precision Approach Radar. Noch in den 1990er-Jahren, als ich öfter nach Kai Tak flog, war das Precision Approach Radar im Betrieb. Bei Ceiling unter 1.000 Fuß oder

Sicht unter 5 km wurde auch der ILS-Anflug auf die 31 mit dem PAR überwacht. Das gab mir Anfang der 1990er-Jahre die Möglichkeit, auch einmal einen PAR-Anflug mit der Boeing 747 zu fliegen.

In der Regel war jedoch die 13 in Betrieb, weil nur mit dem Start auf das Meer hinaus eine ausreichende Nutzlast herausgeschleppt werden konnte. Unsere Abflüge Richtung Frankfurt gingen immer kurz vor Mitternacht raus. Und das Verfahren war immer dasselbe: Jeder Abflug auf der Bahn 13 erforderte das Tracking auf dem Localizer outbound, geradeaus durch die Lücke zwischen Festland und Hong Kong Island, das sog. Lei Yue Mun Gap. Erst wenn man da durch war, flog man die erste Kurve. Je nach Wetter wurde auch der Abflug auf dem Localizer der Bahn 13 zusätzlich mit dem PAR überwacht. Das sah dann so aus: Der Tower erteilte die Freigabe zum Aufrollen auf die Bahn 13, dann erfolgte ein Frequenzwechsel zu „Precision“. Nach einem Com Check kam dann vom PAR Controller die Freigabe:

„Hong Kong Tower clears Lufthansa 719 for Takeoff, Wind 150/12.“

Gleich nach dem Abheben dann der nächste Funkspruch:

„Lufthansa 719 Radar Contact, on centerline.“

Erst in ausreichender Höhe wurde man auf die Departure Frequenz geschickt.

Risiko

Der Flugbetrieb auf Kai Tak mit der Runway 13/31 verlief jahrzehntelang sehr sicher. Und das trotz der schwierigen Anfluggeometrie, der Hindernisse und der oft unberechenbaren Windverhältnisse. Besonders schwierig

wurde es kurz vor und kurz nach dem Durchzug eines Taifuns. Beim Höhepunkt eines Taifuns selbst war Hongkong besonders sicher, denn vorher waren alle Flugzeuge ausgeflogen worden oder im Hangar. Aber es wurde, so lange es ging, weitergeflogen, und so früh wie möglich nach einem Taifun auch. Das brachte dann Gewitter, schlechte Sicht, starken Wind und sintflutartige Regenfälle mit sich. Die Risiken konnte ich einmal bei niedriger Ceiling, aber bei ansonsten gutem Wetter vom Wasser aus beobachten: Meine Frau, die mich auf einer Tour nach Hongkong begleitet hatte, und ich hatten eine Hafentrundfahrt mit einer Fähre der Star Ferry gemacht. Nach Triebwerksgeräuschen über Kowloon blickten wir in diese Richtung und sahen die Fahrwerke eines Flugzeugs aus der Wolkendecke erscheinen – und gleich darauf wieder verschwinden. Die Crew hatte auf dem IGS einen Go-Around eingeleitet. Die nächste Crew hatte mehr Glück – zunächst. Inzwischen lag unser Fährschiff etwa vor der Mitte der Bahn 13, um uns einen spektakulären Blick auf die landenden Maschinen zu geben. Und den bekamen wir auch: Vor dem Checkerboard Hill kurvte eine DC-10 auf die Bahn 13 ein. Aber die kam etwas zu hoch rein. Statt durchzustarten wurde der Anflug fortgesetzt: Zu meinem größten Horror setzte die Maschine erst weit hinter der Touchdown-Zone direkt vor uns in der Mitte der Bahn auf: Mit dem Höllenlärm der Schubumkehr – und wahrscheinlich mit full braking – wurde das Flugzeug langsamer – und kam etwa zwei Meter vor dem Bahnende zum Stehen. Was für eine Sight Seeing Tour!

Nicht immer geht so etwas gut aus: Drei Jahre nach meiner ersten Landung in Kai Tak war am 4. November 1993 eine nagelneue

Boeing 747-400 der China Airlines im Anflug auf dem IGS. Vor Kurzem war ein Taifun durchgezogen und die Crew hatte den ersten Anflug mit einem Go-Around abgebrochen, wie auch andere Crews an diesem Tag. Nun bekam die Crew die nächste Landefreigabe mit einer Windshear Warning. Nach der letzten Kurve vor dem Checkerboard Hill im strömenden Regen kam an Bord noch zweimal eine Windshear Warning an, dann landete der Kapitän die 747. Durch Kontrollprobleme im Seitenwind abgelenkt, merkten die Piloten zu spät, dass die Autobrake rausgefallen war und auch die Schubumkehr nicht aktiviert war. Das Flugzeug raste über das Bahnende hinaus ins Meer. Der Towerlotse, der den Jumbo in einer riesigen Wasser-Fontaine verschwinden sah, löste den Alarm aus ...

Seit jenem Tag 1993 wissen wir, dass eine Boeing 747-400 gut schwimmen kann. Ein Hafenschlepper, der zufällig nahe dem Bahnende war, drückte das Flugzeug zurück gegen den Seawall, was die Evakuierung erleichterte.

Das riesige Seitenleitwerk der Boeing erwies sich als Luftfahrthindernis und blockierte den weiteren Betrieb auf Kai Tak. Das Leitwerk musste gesprengt werden, damit der Flugbetrieb wieder aufgenommen werden konnte. Tapfere, robuste 747-400: Es brauchte drei Sprengversuche, bis das Leitwerk endlich aufgab ...

Start auf der Bahn 31

War der Anflug auf die Bahn 13 schon eine Herausforderung, so war der Start in die andere Richtung nicht weniger risikoreich und schwierig. Zunächst hört sich die SID ganz harmlos an:

„Climb on track 316° to RW NDB. At RW NDB commence a climbing left turn to establish on track 251° to SC NDB. After crossing SC NDB continue on track 251° to intercept CH VOR radial 031° to proceed to CH VOR.

Cross CH VOR not below 3,000 feet and continue in accordance with ATC clearance”

Da war erst mal die Lage von „RW“: Das NDB stand direkt an der Flugplatzgrenze, dahinter waren die ersten Wohngebiete von Kowloon. Die erste Kurve musste wegen der Hügel dahinter unmittelbar nach dem Abheben begonnen werden – da war das Fahrwerk noch nicht mal komplett drin.

SC war das NDB auf Stonecutters Island, heute der Containerhafen von Hongkong. Bis dahin ging es tief über Hochhäuser und Hügel. Erst danach konnte man Kurs auf CH nehmen, die grüne Insel Cheung Chau mit dem Fischerdorf.

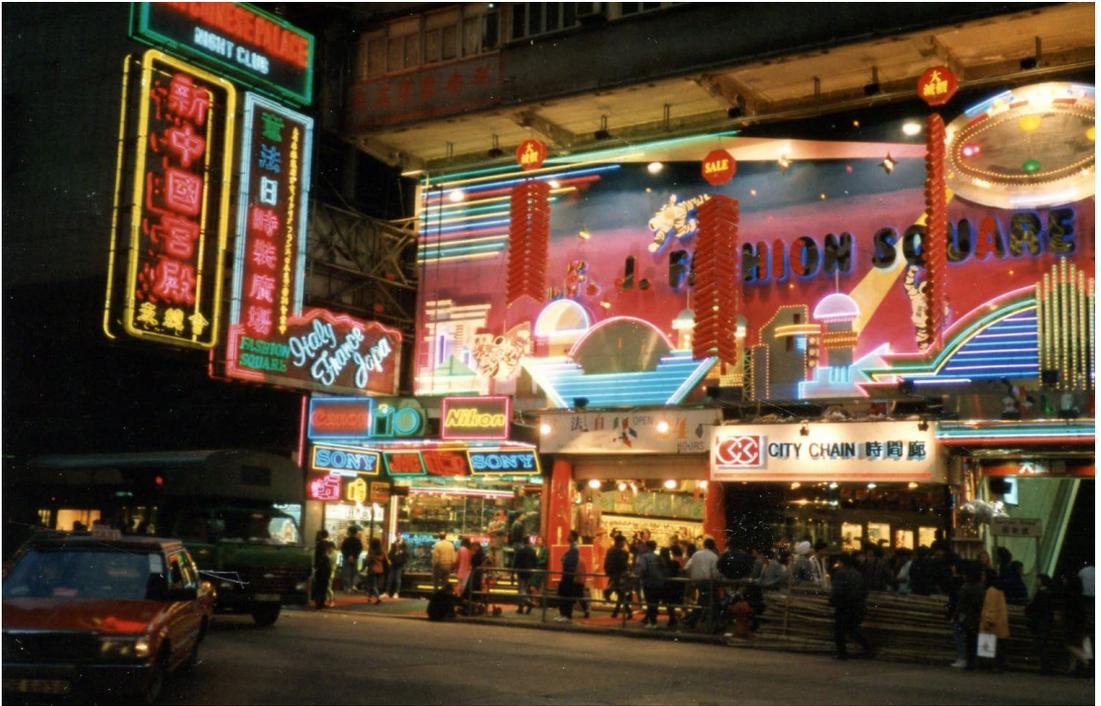
Die SID-Karten hatten noch einen Disclaimer:

“WARNING: The take-off flight path area is located in a densely built-up area of the Kowloon Peninsula. Numerous obstacles in the form of buildings and natural features exist on either side of the take-off flight path area. Operators are reminded to take this into consideration whenever their aircraft are unable to achieve the radius of turn required to adhere to the nominal track. They are further reminded that rapidly rising high ground in the form of a range of hills lies north of this area.”

In dem Buch „Wings over Hong Kong“ von 1998 werden diese Risiken noch mal wie folgt beschrieben:

“What all this really means is that faced with a Runway 31 takeoff toward the north-west, all manner of obstacles stare the pilot in the face - buildings to mountains. It means that on the very best of days, brilliant and clear, one must do precisely the right things in a timely fashion to avoid the snares. And one must also completely understand that an engine failure following V1 (critical engine failure speed) demands complete and correct command decisions to be made. Immediately. Aircraft control is primary and terrain avoidance is the key to survival. Which means a low-altitude turn at the lowest altitude permitted by one’s manual, perhaps 300 to 400 feet AGL, even though an engine may have failed. [...] A pilot must understand the implications of this departure and use all the wisdom and prowess he has stored up through the years. Straight ahead lies Kowloon City, rapidly rising terrain and a rather commanding view of Lion Rock. Further, the area of the climbout turn is renowned for strong and variable winds and the harbinger of doom - windshear! This is the area at the end of the IGS to Runway 13 that is infamous for such nefarious meteorological phenomena.”

Wie das in der Praxis aussieht, konnte ich im November 1990 hautnah erleben. Und das war sicher nicht mein bester Tag auf der Boeing 747-400 gewesen. Der Kapitän war schon im Hotel informiert worden, dass wir nicht nonstop bis Frankfurt würden fliegen können. Es herrschte starker nördlicher Wind, der einen Start auf der Bahn 13 unmöglich machen würde. Der Start in Richtung von Hochhäusern und Hügeln hatte



Hong Kong bei Nacht war bunt und geschäftig.

Foto: Autor, Januar 1992

erhebliche Auswirkungen auf das mögliche Startgewicht. Daher war unser Flug nur bis Istanbul geplant worden. Dorthin hatte man bereits eine andere 747 Crew geschickt, die uns nach dem Tanken nach Hause fliegen würde.

Um 23:45 Uhr local standen wir an der Runway 31. Das Flugzeug wurde vom Wind ganz gut durchgeschüttelt. Der Tower meldete den Wind am Bahnende: 020/10-20 GUST 40. Wir hatten uns schon ausführlich über mögliche Turbulenzen und Windscherungen unterhalten. Der Kapitän meinte, ich solle langsam rotieren und gut Fahrt aufholen, das würde uns später helfen.

Dann kam die Startfreigabe: „Lufthansa 719, cleared for takeoff, windshear warning indicated.“

Das war uns ja schon sonnenklar: Bei dem Wind würde es etwas ruppig sein und der Wind würde gut verwirbelt werden. Nichts, womit wir nicht klarkommen könnten – dachten wir. Und starteten ... [Kleine Umfrage an unsere Leser: Wer beim Fliegen noch nie eine Fehlentscheidung getroffen hat, der kann jetzt die Hand heben.]

Wir waren am maximalen Startgewicht für diese Bedingungen und starteten mit den Packs OFF und maximalem Schub in die Nacht. Bei V1 blieb plötzlich die Fahrtanzeige stehen und wir erreichten nicht VR, die Rotation Speed. Das war jetzt eher schlecht. Ein Blick auf die Engine Instruments: Alle vier auf vollem Schub, beruhigend. Der Blick nach vorne auf die rasch näherkommende Stadt eher nicht. Für die 747 galt: Egal, wie langsam man ist, spätestes 900 Meter vor

Bahnende muss man die Nase hochnehmen, sonst kommt man nicht frei. Also hielt ich nach den rot-weißen Runwaylights Ausschau, die diese 900 Meter markierten. Kurz vorher war die Fahrt plötzlich wieder da und ich konnte rotieren. Langsam rotieren ging jetzt gar nicht mehr. Die Maschine hob ab und stieg mit 2.000 ft/min ... aber nur bis 400 Fuß, dann war plötzlich die Fahrt weg – 20 Knoten unter dem Bug – und die Steigrate war nur noch 500 ft/min. Ich hielt eisern die 15° Pitch für eine Windscherung, und dann fiel die ADF-Nadel um: Wir hatten RW überflogen. Ich langte hoch ans Glareshield, um das ADF auf Stonecutters Island umzuschalten, aber die Turbulenz war so extrem, dass ich mit dem Finger den filigranen Switch nicht erwischen konnte. Egal, mit der Fahrt im Keller leitete ich die Kurve nach dem

FMS ein und hoffte, dass der Stickshaker nicht ankam. Nach der Kurve kam endlich die Fahrt wieder. Die schwere Turbulenz blieb noch eine Weile. Später, als es ruhiger wurde, kam der Purser ins Cockpit: „Ich fliege ja nicht erst seit gestern auf der Langstrecke“, meinte er, „aber das, was ich heute nach dem Abheben aus meinem Fenster gesehen habe, das habe ich noch nie gesehen.“ Der Purser saß links, auf der Kurveninnenseite. Es gibt spannende Erfahrungen, die man lieber nicht gemacht hätte ...

Hong Kong Aviation Club

Natürlich haben wir uns zwischen den Flügen ausführlich in Hongkong umgesehen. Fasziniert hat mich Hongkong bei Nacht, wenn die Straßen im bunten Licht der Neon-



Der Autor (links) vor einer Cessna 182 des Hong Kong Aviation Club. In der Mitte Basi, mein Fluglehrer. Rechts Richard, ein österreichisches Clubmitglied.
Foto: Gerhard Klant, 1992

Leuchtreklamen erstrahlten. Alles voller Menschen, aber eine friedliche Stimmung. Egal, in welcher Gegend ich in Hongkong unterwegs war, ich habe mich überall sicher gefühlt.

Die Crews liebten Ned Kelly's, einen Jazz-Schuppen in Tsim Sha Tsui. Gute Musik, aber damals völlig verraucht, was für mich als Nichtraucher unerträglich war. Mich zog es mehr ans Wasser. Ich konnte stundenlang den Dschunken zusehen, die damals noch zu Dutzenden im Victoria Harbour herumfuhren, um Frachter zu entladen. Heute gibt es nur noch eine Dschunke im Hafen, die abends Touristen herumfährt. Die Fracht wird schon lange ausschließlich im Containerhafen umgeschlagen.

1992 gab es für Flieger noch eine andere Attraktion in Hongkong, die heute unvorstellbar wäre: Am Flughafen von Kai Tak gab es einen Fliegerclub. Das war der Hong Kong Aviation Club.

Bereits 1920 gab es den Hong Kong Aero Club, ab 1929 auch den Hong Kong Flying Club. Nach dem Zweiten Weltkrieg gesellte sich die Far East Flight Training School dazu. 1982 gingen alle diese Clubs und Flugschulen in dem neu gegründeten Hong Kong Aviation Club auf. Ich wusste von diesem in einer Ecke des Flughafens versteckten Fliegerclub, weil vor Einführung der Boeing 747-400 alle unsere Kapitäne ihre Einweisung auf Kai Tak mit deren Flugzeugen flogen.

1992 hatte ich meinen Vater nach Hongkong mitgenommen. Was sollte ich ihm noch außer Neonlichtern, Dschunken und exotischen Märkten zeigen? Da fiel mir der Hong Kong Aviation Club ein. Ich fand die Nummer heraus und rief an. Am Telefon war die

Managerin des Clubs, Ruth Golden⁴. Ich fragte danach, eine Cessna mit Fluglehrer zu chartern. Ich wollte die Maschine selbst fliegen, mit dem Fluglehrer als PIC. Kein Problem. Ich hatte einen Termin am nächsten Morgen!

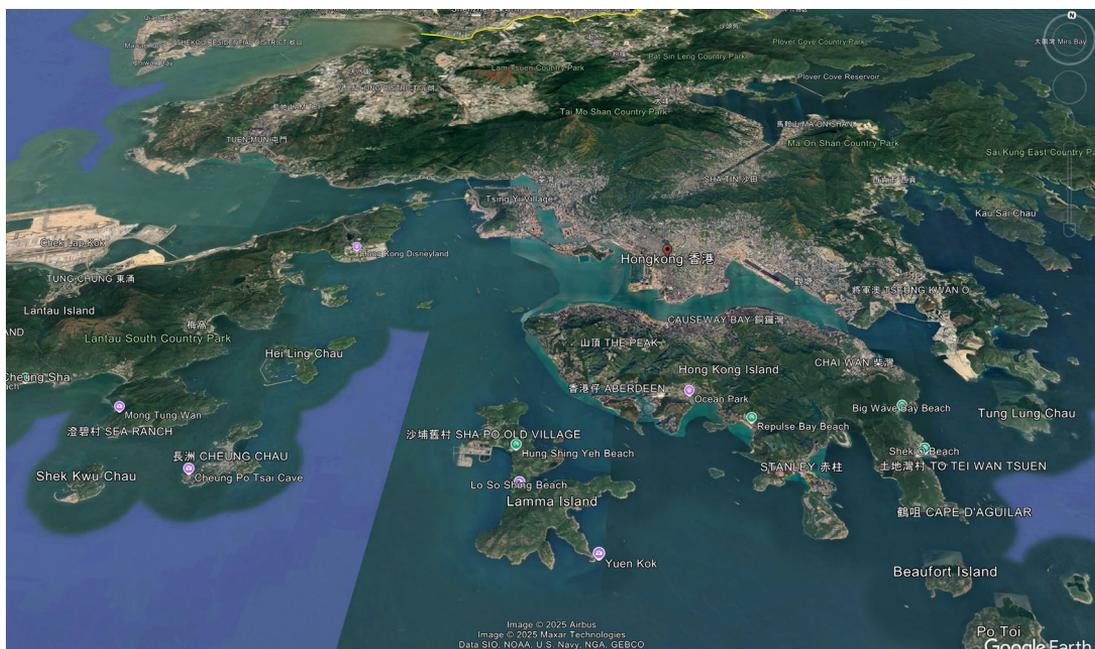
Vor unserem Flug hatten wir noch etwas Zeit zum Smalltalk mit den Piloten im gemütlichen, absolut britischen Clubgebäude. Die vorgesehene Maschine war defekt. Wir mussten warten, bis eine Cessna 182 klar gemacht worden war. Die Leute waren überaus freundlich. Ein älterer Fluglehrer war dabei, der mir erzählte, er habe 12.000 Anflüge auf dem IGS auf dem Buckel. Ja, schade, meinte ich. Da dürfe er niemals Frankfurt anfliegen ... Wieso? Na, dann würde er bestimmt in 500 Fuß rechts abbiegen.

Die Stimmung war bestens, bis ich in die Runde fragte, was aus dem Club würde, wenn 1997 die Chinesen kämen? Da gab es erst mal betretenes Schweigen. Die Leute waren dazu völlig ratlos ...

Als die Cessna fertig war, gingen wir aufs Vorfeld. Ich hatte einen Österreicher aus dem Club eingeladen mitzufliegen, der saß hinten neben meinem Vater und konnte ihm alles erklären. Mein Vater sprach kein Englisch.

Wir starteten auf der 13 und flogen, sobald es ging, aus der „Schusslinie“ der Verkehrsflieger nach links über einen Hügelzug hinweg. Und dann ging es wieder runter und in 500 Fuß über das Wasser um eine Vielzahl kleinerer Inseln herum. Bis wir über dem Plover Cove Reservoir auf 2.500 Fuß stiegen, um den Nordteil der New Territories Richtung Westen zu überfliegen. Das war teil-

4) Ruth Golden war Managerin des Hong Kong Aviation Clubs von 1982 bis 1997.



Hongkong und die umliegenden Inseln

Google Earth

weise wie in einem Science-Fiction-Film: Es ging über Wohngebiete im Slalom um Hochhäuser herum, die so hoch waren wie wir! Im Westen der New Territories ging es wieder steil runter auf 500 Fuß, um unter den Anflugsektor des IGS zu kommen. Dann über Wasser zur schroffen Felsinsel Chek Lap Kok nördlich von Lantau Island. Auf Chek Lap Kok wurde gerade die Spitze der Insel weggesprengt. Nach und nach würde die ganze Insel abgetragen und ins Meer gekippt werden. Hier würde der neue Flughafen von Hongkong entstehen. Nach einer Kurve über der Insel flog ich nach Cheung Chau, der Insel, auf der die gleichnamige VOR und ein NDB stehen. Eine wunderbare Insel mit einer geschützten Bucht voller bunter Fischerboote. Nach einer Runde um die Insel – immer in 500 Fuß – ging es zurück. „What’s next?“, fragte der Fluglehrer. Ich wollte einen „Harbour Visual Approach“ fliegen, wie ihn

früher die Verkehrsflieger schon mal fliegen durften. Schlecht, meinte der Fluglehrer. Das kann Delay geben, wegen des Verkehrs auf dem IGS. „Wie lange?“, fragte ich. „Vielleicht eine Stunde“, meinte der Fluglehrer. „Egal, wir haben gut getankt und ich zahle. Lass uns danach fragen!“ Das machte er dann auch ...

Und zu meiner größten Freude bekamen wir die Freigabe: „Enter Hong Kong Harbour, not above Fife Zero Zero feet. Report Star Ferry.“ So kam es, dass ich einmal in 500 Fuß entlang der Skyline von Central der Küste entlang in den Victoria Harbour geflogen bin. Unterhalb der Klimaanlage der Hochhäuser zu unserer Rechten. Über dem Star Ferry Pier mussten wir wegen Traffic einen Vollkreis fliegen, dann kam die Landefreigabe. Ich muss wohl etwas zu hoch abgefangen haben ... Die Stallwarning kam an und die Maschine plumpste fest auf die Runway. Als

wir zum Hong Kong Aviation Club rollten, meinte der Fluglehrer zu meiner Landung nur: „Don't worry. All 747 pilots land it like that ...“

Das Licht geht aus auf Kai Tak

Für mich endeten die Abenteuer auf Kai Tak leider schon 1992, als ich in die Umschulung zum Kapitän auf Boeing

737 ging. Unsere Boeing 747-400 flogen noch ein paar Jahre weiter nach Kai Tak, genau wie die anderen Airlines auch. Dann aber wurde der Stecker gezogen:

Am 6. Juli 1998 startete um 00.02 Uhr Cathay Pacific CX251, eine Boeing 747-400, nach London–Heathrow von der Runway 13. Das war der letzte reguläre Linienflug von Kai Tak aus. Danach starteten nur noch einige Maschine, die leer auf den neuen Flughafen Chek Lap Kok überführt wurden. Der letzte dieser Ferry Flüge war Cathay Pacific CX3340, ein Airbus A340-300. Anschließend gab es im Tower von Kai Tak eine kleine Zeremonie, eine Rede und dann dimmte der Director of Civil Aviation Richard Siegel die Airport Lights und schaltete sie endgültig aus. Der Flughafen Kai Tak war Geschichte. Seine ICAO Kennung VHHH sowie die IATA Kennung HKG gingen am selben Tag auf den Flughafen Chek Lap Kok über. Dort landete um 6 Uhr morgens als erster Linienflug die Cathay Pacific 889 aus New York kommend.

Zu den letzten Flügen der Briten von Kai Tak aus gehörten in den 1990er-Jahren übrigens auch Hubschrauber-Einsätze zur Jagd nach Piraten, die die Handelsschifffahrt bedrohten. Ganz so, wie die Royal Air Force in den



Kai Tak 2025: Auf der Runway steht heute das Kai Tak Cruise Terminal, das Gelände ist längst von Hochhäusern umstellt. Google Earth

1920er-Jahren von Kai Tak aus Piraten jagte. Das moderne Vereinigte Königreich war allerdings bei der Schließung von Kai Tak nur noch Zuschauer. Bereits am 1. Juli 1997 übernahm die Volksrepublik China nach 156 Jahren britischer Kolonialherrschaft in einem großen zeremoniellen Akt die Kontrolle über Hongkong von den Briten.

Kai Tak heute

Ein Bild sagt mehr als 1.000 Worte: Auf dem Google Earth Bild von Kai Tak 2025 kann man nur noch die Umrisse der ehemaligen Runway 13/31 erkennen. Die Nutzung der Runway ist jedoch elegant gelöst: An deren Ende steht nun das lange Kai Tak Cruise Terminal, an dem Kreuzfahrtschiffe festmachen können. An der Stelle, wo einst die China Airlines 747-400 ins Wasser gerauscht ist, ist heute ein kleiner Park, der mit ein paar künstlerischen Markierungen an die Runway erinnert. „13“ steht dort in großen Lettern (eigentlich müsste dort „31“ stehen).

Neben der Runway ist immer noch der Taifun Shelter zu sehen, der damals wie heute Yachten und Schiffen der Fischereiflotte als Zufluchtsort bei Taifun dient.

Alle Terminal-Gebäude sind längst abgerissen, ebenso Hangar und Clubhaus des Hong Kong Aviation Club. Das frühere Vorfeld ist eine Großbaustelle.

Am auffälligsten sind die unendlich vielen Hochhäuser, die nach Schließung des Airports wie Pilze aus dem Boden schossen. Der Anflugweg des ehemaligen IGS wäre heute nicht mehr befliegbar.

Einen Ort gibt es jedoch, der prominent an Kai Tak erinnert. Das ist der Checkerboard Hill. Als ich 2002 als Kapitän auf Airbus A340 erstmals wieder nach Hongkong zurückgekehrt bin, habe ich einen Ausflug dorthin gemacht. Ich war enttäuscht. Die Betonflächen waren aufgebrochen und bröckelten ab, die rot-weiße Bemalung war verwittert und kaum noch zu erkennen. Inzwischen jedoch haben Enthusiasten den Checkerboard Hill restauriert. Er strahlt nun wieder im rot-weißem Glanz als weithin sichtbares Denkmal, das an einen großartigen Flughafen erinnert ...

 peter.klant@pilotundflugzeug.de

Eine Auswahl der Quellen:

- [1] [1] Wings Over Hong Kong - A Tribute to Kai Tak An Aviation History 1891 – 1998 Kowloon, Hong Kong, 1998
- [2] Kai Tak An History of Aviation in Hong Kong Hong Kong, 1989
- [3] Kai Tak IGS mit Swissair Coronado – Werbefilm aus den 70er-Jahren
Dieser Titel des Werbefilms auf YouTube ist falsch: Die letzten Coronado der Swissair wurden im Januar 1975 ausgemustert. Diese Flugzeuge konnten also nicht auf dem IGS angefliegen sein. Das IGS wurde erst im Laufe des Jahres 1975 in Betrieb genommen. Im Video existiert auch das Checker-

board noch nicht. Der Anflug kann auch nicht der NDB Anflug über Cheung Chau und Stonecutters Island gewesen sein. Die NDBs waren auf beiden Inseln installiert, die Maschine flog aber an beiden Inseln vorbei. Dennoch ein beeindruckendes Zeitdokument aus den 1960er-Jahren. Es zeigt einen Sichtanflug auf Kai Tak, bei dem die Maschine in nur 1.000 Fuß an Cheung Chau vorbeiflog, noch 13 NM von der Runway entfernt. Heute undenkbar in der Verkehrsfliegerei.
www.youtube.com/watch?v=lqnit-5PXZlo

- [4] 35 dystopian examples of „urban hell“
Zeigt u.a. eine Lufthansa B 747-400 im Anflug auf Kai Tak; Eine außergewöhnliche Fotosammlung auf der ukrainischen Webseite Nevsedoma, auf der zuletzt leider viele Kriegsbilder hochgeladen wurde; nevsedoma.com.ua/en/590131-35-dystopian-examples-of-urban-hell-36-photos.html
- [5] Checkerboard Hill, Foto von Daryl Chapman; Aus „Unforbidding City“, Checkerboard Hill and the crazy Kai Tak Airport approach; unforbiddingcity.com/2013/03/24/checkerboard-hill-and-the-crazy-kai-tak-airport-approach/
- [6] Hongkong unter britischer Herrschaft Von Tobias Aufmkolk; planet wissen <https://www.planet-wissen.de/kultur/metropolen/hongkong/pwiehongkongunterbritischerherrschaft100.html>
- [7] Hong Kong Airport – Kai Tak Kowloon – Landing Chart; Ca. 1951 <https://gwulo.com/media/25578>
- [8] Kai Tak Part 5 – Post War Airport <https://industrialhistoryhk.org/kai-tak-part-5-post-war-airport/>