

Portrait

Der Kutscher mit Flügeln

Der Samedner Duri Joos hat sich eine Leidenschaft zum Beruf gemacht und ist Pilot geworden. Der junge Taxiflieger kennt die Kontinente von oben und seine Kunden aus der High Society von nah.

von Mathias Balzer

Flughäfen sind Tore zum Himmel, Zonen des Wartens, imaginäre Orte mit Zollgebiet, an denen man Staatsgrenzen überschreitet, obwohl man sich bereits im Innern des Landes befindet. Am Flughafen Samedan ist die Landesgrenze für den Reisenden kaum wahrnehmbar. Ein Container der Zollbehörden markiert den Übertritt auf freiem Feld, ohne Schlagbaum oder Drehkreuze. Auf dem Feld dahinter stehen drei kleine Düsenjets am Rande des weiten Schneefelds. Ein weiterer setzt mit lautem Zischen zur Landung an. Ein Pilot in blauer Uniform, mit Goldstreifen am Ärmel und Sonnenbrille im gebräunten Gesicht überquert den Platz unter dem wolkenlosen Engadiner Himmel. Ein älteres Ehepaar in schicken Lodenmänteln verlässt das Büro der Fluggesellschaft. Der Wind trägt den Geruch von Kuhmist über die mondäne Szenerie. Die schwarzen Rinder im Bio-Auslaufstall stehen wie Urtiere neben der Landebahn.

Mit dem Velo zum Flugzeug

Hier, nahe dem höchstgelegenen Flugplatz Europas, hat Duri Joos einen guten Teil seiner Kindheit verbracht. Der junge Pilot der Air Engiadina ist in Samedan aufgewachsen und mit der Fliegerei gross geworden. Wir gehen in den neuen Anbau des «Kerosin-Stübli» – so heisst die alte Flughafengebäude – und essen Stroganoff mit Kartoffelstock. Duri Joos ist von Berufs wegen den Umgang mit verschiedensten Menschen gewohnt und so gibt er offen Auskunft über seine noch jugendliche Vita. «Der Ort hier hat mich schon früh magisch angezogen. Ich und zwei Freunde verbrachten hier Stunden mit Staunen. Wir begannen bald, den Fliegertraum mit Modellflugzeugen auszulieben. Nachher haben wir alle drei Karrieren als Piloten gestartet. Der eine beim Militär, der andere bei der Crossair als Linienpilot und ich hatte das Glück, hier oben Fliegen lernen zu dürfen.» Da man das Steuern von Flugzeugen noch vor dem Autofahren lernen kann, ist Duri Joos bereits als Siebzehnjähriger mit dem Velo zu seinen ersten Flugstunden geradelt. Man könne sich diese ähnlich wie Autofahrstunden vorstellen. Der Flugschüler sitzt mit seinem Lehrer in einer Maschine mit Doppelsteuerung und wird so Stück um Stück eingeführt, bis der Proband unmerklich immer mehr selber steuert. Danach kommt dann irgendwann der so genannte «Soloflug». Duri Joos kann sich noch gut daran erinnern, wie er an einem Regentag mit Herzklopfen die Piste runtergerollt ist. Aber kaum in der Luft, sei alles wie von selbst gegangen. Ein Traum ging in Erfüllung.

Von Ibiza nach Moskau

Heute, zehn Jahre nach dem «Soloflug», ist Joos Pilot bei der Privatfluggesellschaft Air Engiadina, die seit 2006 Charter- und Taxiflüge in ganz Europa sowie Alpenrundflüge anbietet. Die junge Firma liegt damit im Trend. Die Nachfrage nach Taxiflügen in kleinen Jets steigt. Eine wachsende Klientel bevorzugt diesen persönlichen, zeitlich und örtlich ungebundenen Service gegenüber den fixen Linienflugangeboten. Keine Warterei in Abflughallen, kein

Schlangestehen an den Drehkreuzen des Zolls, keine ungebeten draufloppernden Sitznachbarn. Vor allem interkontinental sind die Direktflüge mit Business-Jets von kleineren Destinationen in Grossstädte, von Ibiza nach Moskau oder von London in die Alpen, gefragt. Derart gefragt, dass der Zürcher Tages-Anzeiger unlängst einen Artikel über diesen Trend mit «Verkehrsstaus in höchsten Höhen» überschrieb. Kein Wunder also, dass auch der Flughafen im Top-of-the-World-Tal von dieser Entwicklung profitiert. Die heute aus nach und nach improvisiert erstellten Containerbauten, Hangars und Zelten bestehende Anlage wird demnächst einem Neubau weichen. Vorbei also die Zeiten, als Taxifahrer in Zürich noch hoffen konnten, ab und zu Gäste über den Julier bringen zu dürfen. Wer sich den Flug ab tausend Franken leisten kann, wird die Unbilden des wilden «Kurvistans» am Julier unter sich lassen. Endgültig vorbei also auch die Zeit, als an den Passstrassen noch Hotels mit einigen Luxuszimmern erbaut wurden, wo Europas Adel gemeinsam mit schwindsüchtigen Komponisten auf den Pferdewechsel oder das Anbrechen des Tages wartete. Geblieben ist für die Einheimischen der Beruf des Kutschers, Chauffeurs oder eben – wie bei Duri Joos – des Piloten; und ebenso erhalten geblieben ist die illustre Gästeschar, die sich ihren Diensten anvertraut.

Business in den Ferien

Als Pilot einer Privatfluglinie hat Duri Joos sich das Gebot der Diskretion einverleibt. Es ist also schwierig, in Erfahrung zu bringen, ob die Guccis oder Pradas, die Agnellis oder Berlusconis, die Bogner oder Ospels zu seinen Kunden zählen. Er selbst sieht das jugendlich abgeklärt: «Es ist von Vorteil, im Engadin aufgewachsen zu sein. Man ist seit der Schule mit Reichen und Reichsten dieser Welt in Kontakt. So verliert man die Berührungängste und sieht darin nichts Aussergewöhnliches. Es ist einfach so, wie es ist.» Seine Kunden seien je nach Jahreszeit Urlaubs- oder Geschäftsreisende. Vom Engadin weg oft auch in Kombination dieser beiden Eigenschaften. Die Taxiflüge machen es nämlich möglich, den Urlaub für ein paar Stunden Sitzung in der Firma zu unterbrechen, währenddem der Jet vor Ort wartet, um dann rechtzeitig zur abendlichen Operngala im Hotel wieder zurück zu sein. «Wir machen das Möglichste, um solche Wünsche zu realisieren. Die Kunden bringen einem dafür eine gewisse Wertschätzung entgegen», sagt Joos. «Das Spezielle bei den kleinen Jets ist, dass man sich nahe kommt, der Rahmen ist intim und so ergeben sich nicht selten interessante Gespräche mit interessanten Menschen.»

Heute hier, morgen dort

Interessante Menschen, Destinationen von Capri bis Island, von Sevilla bis St. Petersburg: Das tönt nach Traumurlaub. Duri Joos möchte das relativieren. Denn ein geordnetes Privatleben sei mit der Taxifliegerei schwer zu vereinbaren. Der Pilot hat keine festen Flugzeiten, kann zwar schöne Tage durchaus auf der Skipiste verbringen, muss dann aber innerhalb einer Stunde einsatzbereit sein. Nüchtern, versteht sich. Nur fährt man unter der



Duri Joos hat sich seinen Traumberuf in langjähriger Ausbildung hart erarbeitet.

Woche eben meist alleine Ski und am Wochenende sitzt man dann vielleicht in Schottland und wartet auf einen Kunden, während die Kollegen vor der Alpinahütte sonnenbaden. «Ein richtiges Zuhause gibt es bei mir im Moment gar nicht. Ich bin mal hier, mal dort – und das gefällt mir auch. Das ist aber auch der Grund, warum viele irgendwann zu einer Fluglinie wechseln. Sie nehmen da zwar in Kauf, vielleicht das ganze Jahr Berlin-Madrid-Berlin zu fliegen, dafür haben sie aber geregelte Arbeitszeiten.» Dies scheint Duri Joos zurzeit überhaupt nicht zu suchen. Er spricht von seinem Beruf auch nicht so, als ob es Arbeit wäre: «Es ist keine Arbeit, es ist Fliegen! Wenn ich zwei Wochen in den Ferien bin, dann halte ich es bereits fast nicht mehr aus. Ich habe diesen Beruf auch nicht ergriffen, um die Welt zu sehen, was viele ja als Motivation angeben. Für mich geht es um das Fliegen an und für sich.»

Der Kontakt zum Boden

Bei unserem ersten Telefonat hatte der junge Pilot mir gesagt, sie – die Piloten – seien nicht Gott, aber eben doch etwas näher dran. Beim Kaffee im Kerosin-Stübli meint er dann verschmitzt: «Das ist vielleicht ein blöder Spruch. Aber etwas ist doch dran. Das Fliegen bringt ein Gefühl der Idylle hervor. Wenn man bei klarem Wetter in der Abendsonne über Paris und den beleuchteten Eiffelturm hinwegfliegt, dann ist man weit, weit weg von den real existierenden Problemen. In Napoli kann noch so viel Dreck herumliegen, von da oben sieht man ihn nicht. Das ist irgendwie unreal und sehr speziell.» Das bringt den Schreibenden zur unausgesprochenen Sorge, diese Weltsicht könnte sich

auch auf die Kundschaft der Privatfliegerei übertragen, zumal doch gerade viele vermögende Südtalener das Engadin zu ihrem Erholungsgebiet zählen. Aber zumindest bei unserem jungen Piloten hat sich durch das «Über-den-Wolken-Sein» die soziale Wahrnehmung nicht verflüchtigt. Für ihn ist neben den genannten Vorzügen seines Berufs die Zusammenarbeit mit dem Bodenpersonal in den verschiedenen Ländern wichtig und horizontenerweiternd. Als Pilot sei man natürlich immer auf funktionierende Unterstützung vom Boden angewiesen. Und obwohl die Fliegerei international ist und auch internationalen Regeln folgt, sei die Funktionsweise in jedem Land verschieden. «In Italien ist zum Beispiel auch die Fliegerei chaotisch. Jedes Land hat einen ihm eigenen Charakter in der Weise, wie es funktioniert. In der Zusammenarbeit lernt man so die Eigenheiten jedes Landes besser kennen, als es ein Tourist vermag.»

Greenhorn am Ice Cap

Duri Joos hat sich seinen Traumberuf in langjähriger Ausbildung hart erarbeitet. Während seiner Lehre als Polymechaniker bei der Swissair erwarb er sich die Privatpilotenlizenz und absolvierte die 150 nötigen Flugstunden, um die eigentliche Instrumenten- und Pilotenausbildung machen zu können. Das hiess dann ein Jahr Schulbank drücken, bis man zur Instrumentenflugausbildung zugelassen wird. Mit deren Abschluss erwirbt man sich das so genannte «Froze ATPL», mit dem man sich bei jeder Fluggesellschaft bewerben kann. Dort wiederum geht es dann in die Spezialausbildung für einen oder maximal zwei bestimmte Flugzeug-

typen, die man später fliegen darf.

Hat man trotz dieser fundierten Ausbildung manchmal noch Angst? «Angst hat man keine», sagt Joos, «aber den gehörigen Respekt darf man nicht verlieren. Im Grunde ist man als Pilot vor allem beim Starten und Landen aktiv und in der Planung der Anflugzeiten. Bei schönem Wetter einen Jet von A nach B zu fliegen, ist so leicht wie Autofahren. Das Autofahren nach dem Flug ist aber sicher das Gefährlichste am Beruf.» Sei man einmal in der Luft, könne man es sich im Cockpit mit eingeschaltetem Autopilot schon auch bequem machen. Gefragt sei man vor allem dann, wenn etwas nicht funktioniere, was glücklicherweise sehr selten vorkomme.

Dass Fliegerei auch Abenteuer sein kann, haben Duri Joos und einer der beiden alten Fliegerfreunde vor drei Jahren erlebt. Für die Motorfluggruppe Samedan holten sie eine einmotorige Maschine aus Kalifornien in die Schweiz. «Etwas, das ich so wohl nicht mehr machen würde.» Für die Reise in der kleinen Kiste hatten sie sich mit Proviant, Schwimmwesten und Trockenanzügen ausgerüstet. Die beiden Greenhorns – zumindest bezüglich einmotoriger Langstreckenflüge – überquerten die ganzen USA, flogen über die riesigen, unbewohnten Wälder Kanadas und dann weiter nach Neufundland, Eisbergen entlang bis zu Ortschaften, die nur aus Containern und ein paar Naturstrassen bestanden. Der Höhepunkt seien dann die endlosen Schneefelder Grönlands gewesen. Dorthin, ans Ice Cap, würde er auch gern wieder einmal zurückkehren. Dann aber mit mindestens zwei Motoren.