

Über den Wolken Markus Müller über Computer-Bugs, Viren, gefährliche Fremdkörper auf der Piste und Pechvögel

Was der Y2K-Bug nicht schaffte, gelingt Sars-CoV-2

Die Luftfahrtindustrie hatte grosse Angst vor dem befürchteten Millennium-Bug beim Jahrtausendwechsel. Die Digitalisierung im Verkehrsflugzeugbereich steckte noch in den Kinderschuhen. Niemand wusste, wie die an der Steuerung beteiligten Computer auf den Wechsel reagieren würden. Manche befürchteten die Lahmlegung des gesamten Flugverkehrs, wenn nicht sogar Flugzeugabstürze. Es wurden Weisungen an die Crews verfasst, wie sie sich zu verhalten hätten, und es wurden sogar Flugzeuge am Boden gehalten. Um 0000 Zulu Time (koordinierte Weltzeit für alle Flugzeuge) passierte gar nichts. Die Technik funktionierte wie von den Ingenieuren entworfen weiter. Was dem elektronischen Käfer nicht gelang, schaffte das Coronavirus zwanzig Jahre später. Und zwar gründlich. Es legte den gesamten weltweiten Passagier-Flugverkehr lahm und wird diesen über Jahre weiter in Schach halten.

Während der gefürchtete Jahrtausendwechsel schlussendlich harmlos war, hatte ein kleines unbeachtetes Metallblech im gleichen Jahr verheerende Wirkung. Vor zwanzig Jahren stürzte eine Concorde zwei Minuten nach dem Start in Paris ab. Ein zuvor von einem Flugzeug verlorenes Metallstück war die Ursache für das tragische Ereignis. Einen Gegenstand bei über dreihundert Stundenkilometer zu sehen und ihm ausweichen zu können, ist unmöglich. Dem wollten wir jeweils in Mombasa vorbeugen. Im kenianischen Touristenort war die Piste in einem desolaten Zustand und mit Löchern übersät. Wir trauten der behördlichen Pistenkontrolle und den Angaben über die schadhafte Stellen nicht und fuhren jeweils vor dem Start mit der Balair DC-10 die Piste ab, um sie auf Fremdkörper und neue Löcher zu kontrollieren. Da Fussgänger und Fuhrwerke die Piste überquerten, sammelten wir oft Gegenstände ein, die wir uns definitiv nicht im Fahrwerk oder Triebwerk wünschten.



Das letzte, massiv beschädigte Drittel der holprigen Piste wollten wir unseren schweren Maschinen nicht zumuten und tankten jeweils nur so viel, um gerade noch nach Nairobi oder zum Flughafen Kilimanjaro zu gelangen und dort Treibstoff für den langen Flug nach Zürich aufzunehmen. Dadurch hob das leichte Flugzeug bereits nach kurzer Startstrecke ab und die Abhebegeschwindigkeit war viel kleiner als bei Vollladung. Anders die Besatzung des in Basel stationierten Ferienfliegers mit der Zebra-Bemalung von African Safari Airways. Wir unterbrachen unsere Pisteninspektion, als die DC-8 startete. Als die bis zum maximalen Startgewicht beladene

«Was dem elektronischen Käfer nicht gelang, schaffte das Coronavirus zwanzig Jahre später. Und zwar gründlich.»

Maschine mit horrender Geschwindigkeit an uns vorbeidonnerte, blieb ihr nur noch ein kurzes Stück Piste, um abzuheben, und uns stockte der Atem. Kurz vor dem Pistenende löste sich das Flugzeug vom Boden und stieg flach über das freie Meer weg. Zusätzlich zum Nervenkitzel «Reicht es oder reicht es nicht?» erlebten die DC-8-Piloten eine weitere Schrecksekunde. Sie erwischten nach Passieren der V1-Geschwindigkeit, nach der ein Startabbruch nicht mehr möglich war, einen grossen Vogel. Über Funk baten sie uns nachzuschauen, ob sich Flugzeugteile gelöst hätten. Auf unserer Inspektionstour fanden wir den Pechvogel. Unser Fahrer musste den Arm anheben, um ihn vollständig zu präsentieren.

Seine strahlenden Augen sahen den Vogel schon im Kochtopf. Gerupft war er durch den Aufprall bereits vollständig. Kombinierte Swissair-Balair-Flüge waren bei Piloten beliebt. Die Freitage in Nairobi wurden für Safaris genutzt. Dem Flug nach Johannesburg folgte eine weitere Übernachtung in Nairobi, und dann verschoben wir mit dem Nachtzug nach Mombasa. Sich vor dem Bezug der Schlafkoje für die zweite Schicht im Speisewagen einzuschreiben, bewährte sich. Man konnte sitzen bleiben, so lange man wollte, und es hatte im Gegensatz zur dritten Schicht von allem. Den Wein brachten wir von Joburg mit. Schlafen konnte man im ruckenden Zug kaum – dafür aber waren der Sonnenaufgang und die faszinierende Tierwelt fantastisch. Im Strandhotel erwartete uns bereits die Balair-Kabinebesatzung. Auf dem Rückflug schaute man beim Öffnen der Cockpittür statt in die vornehme Swissair First Class in die strahlenden Gesichter von 350 Feriengästen. Swissair flog sechzehn Destinationen in Afrika an. Swiss vor Corona gerade noch drei. Die Fliegerei nach Corona ist ungewiss. Weniger fliegen zu adäquaten Preisen, weniger tägliche Nonstop-Flüge und ökologisch und ökonomisch sinnvoll zusammengefasste Destinationen haben sich früher bewährt.

Markus Müller
Linienpilot und Kantonsrat



Anzeige

Ferienfotowettbewerb.

Zum Thema:
Das leichte Leben.



Laufzeit
Wettbewerb:
4. Juli bis
16. August 2020
Einsendeschluss:
16. August 2020



shn.ch

Weitere Infos zum Wettbewerb und Bild-Upload finden Sie unter www.shn.ch/ferienfoto

A1497899