

Über den Wolken Markus Müller über einen unvergesslichen Händedruck und das Energiesparen beim Fliegen

Ein Händedruck von Gorbatschow

Ich habe vielen Politikern die Hand gereicht. Ein Händedruck ist mir besonders in Erinnerung geblieben. Am 14. Januar 1998 sass völlig unauffällig und ohne Bodyguard Michail Sergejewitsch Gorbatschow mit seiner Frau Raissa im Airbus von Zürich nach Moskau. Natürlich habe ich ihn persönlich begrüsst und er reichte mir spontan die Hand. Ein warmer herzlicher Händedruck. Ich habe die beiden für einen Besuch ins Cockpit eingeladen, wir würden uns freuen und geehrt fühlen. Gorbatschow und seine Frau wurden dann tatsächlich in Reise Flughöhe vom Kabinchef nach vorn begleitet. Ich sehe sie noch vor mir, als wäre es gestern gewesen, und bin auch etwas stolz, mich fast eine halbe Stunde mit dem letzten Staatspräsidenten der Sowjetunion und Friedensnobelpreisträger unterhalten zu haben. Vor drei Wochen ist er verstorben. Einen anderen Händedruck einer geschätzten Person vergesse ich ebenfalls nicht. Ich habe grosse kräftige Hände, aber meine Hand ist förmlich verschwunden in der kräftigen Arbeiterhand von Bundesrat Willi Ritschard. Es sind bleibende Erinnerungen, die von mir im persönlichen Flugbuch, in dem alle Flugstunden und Landungen dokumentiert sind, festgehalten wurden.

Dauerthema, nicht erst heute

Der Kerosinverbrauch ist in der zivilen Luftfahrt ein wesentlicher Kostenfaktor. Je weniger Treibstoff geladen werden muss, umso mehr Passagiere und Fracht können befördert werden, und je kleiner der Verbrauch ist, umso grösser ist die Reichweite. Die technischen Entwicklungen der Industrie zur Effizienzsteigerung der Flugzeuge und Triebwerke und die verbrauchsbesusste und verantwortungsvolle Planung und Durchführung des Flugs durch die Piloten kommt der Rentabilität der Fluggesellschaft und auch der Umwelt zugute. Früher wurde aus Freude Vollgas gegeben, um Kollegen zu überholen und zuerst anzukommen mit der Konsequenz, dass Warteschlangen geflogen und unnötig Treibstoff verbrannt werden musste vor der Landung. Das ist vorbei. Entsprechend Gewicht und Flughöhe wird mit ständig angepasster optimaler Geschwindigkeit geflogen, um den Verbrauch zu minimieren. Nach sorgfältigem Studium der Wetterunterlagen, der Streckeninformationen und des Verkehrsaufkommens wird der Flug mit entsprechenden Reserven geplant. Möglichst wenig, da jedes Kilogramm mitgeführtes Kerosin bis zu einem halben Kilogramm zusätzlich



verbraucht. Unvorhergesehenes kann rasch zu einem schmerzhaften Mehrverbrauch führen. Einem Schaffhauser Kollegen ist das letzte Woche passiert. Er musste unerwartet zwanzig Minuten in den Warteraum Boston, zweieinhalb Tonnen Sprit weg, wegen der blauen Air Force One. Er hat darauf das Bild des Navigationsbildschirms mit den wartenden Flugzeugsymbolen darauf auf Instagram gestellt mit dem Kommentar «Waiting for Mr. President to leave Boston ...». Zu seiner grossen Verwunderung wurde der Eintrag kurz darauf als unstatthaft entfernt. Mir passierte dasselbe in L. A., als Obama landete. Also lieber den VIP im eigenen Flugzeug.

Zum Glück kein VIP vor Landung

Vor 35 Jahren mussten wir eine DC-9-81 in Lomé (Togo) holen. Die Winterflug-saison hatte für die Reisebürobranche begonnen und das erste Flugzeug flog voll beladen nach Afrika und leer mit uns zurück. Die Reise dorthin war bereits abenteuerlich. Mit Swissair flogen wir nach Abidjan an der Elfenbeinküste und übernachteten dort. Am andern Tag verpassten wir fast den Weiterflug mit Air Afrique, da uns der Zöllner trotz Uniform nicht durchlassen wollte. Nachhelfen mit ein paar Parfums, etwas Kleingeld und schlussendlich der Swatch des Kapitäns zeigte mir, wie die Abläufe südlich des Äquators beschleunigt werden. Der Flug mit dem leeren Flugzeug war mit einer

«323 500 Tonnen CO2 klingt nach unheimlich viel, aber auf Passagierkilometer heruntergebrochen liegt es im Rahmen eines Kleinwagens.»

Zwischenlandung auf dem Wüstenflugplatz Ghardaia in der algerischen Sahara geplant, um aufzutanken. Mit der Idee, das könnte man doch vermeiden und durchfliegen, um Zeit und Kosten zu sparen, machten wir uns an die Flugplanung. Geht nicht, lautete die Antwort der Flugplanung in Zürich. Der Hersteller sehe diese Reichweite nicht vor und die Kapazität der Tanks lasse es gar nicht zu. «Die können uns mal, wir fliegen einfach los», nickten wir einander zu und beauftragten den mitfliegenden Mechaniker, die Tanks bis zum Überlaufen zu füllen. Schlussendlich ein paar Hundert Liter mehr als in den Handbüchern stand. Wir überflogen Ghardaia mit der Option eines Tankstopps in Alger. Wir tasteten uns weiter vor, immer Wetterberichte abhörend und den Kerosinverbrauch neu berechnend bis Mallorca, Nizza, Genf. Wir entschlossen uns, nachdem wir mit einem immer neu optimierten Flug gespart hatten, zur Landung in Zürich, nachdem wir die Landepriorität und alle möglichen Abkürzungen zugesagt bekommen hatten. Nach 6 Stunden und 19 Minuten setzten wir auf, gerade noch die gesetzliche Reserve an Bord, die ein Durchstartmanöver mit einem weiteren Anflug erlaubt hätte. Die Firma hat gespart, aber trotzdem wurden wir gerügt, da sich Ghardaia über das versprochene aber entgangene Geschäft beschwerte. Heute könnte man das mit jedem Kurzstrecken-Jet locker machen.

Die Technik hat enorme Fortschritte gemacht mit einer riesigen Effizienzsteigerung zugunsten der Umwelt. Ein moderner Langstrecken-Jet, zu dem es keine Alternative gibt auf dem Boden, verbrennt heute 2,8 Liter Kerosin pro Passagier für einhundert Kilometer und stösst dabei 7 Kilogramm CO₂ aus. Ein Drittel weniger als die Reise im Kleinwagen benötigen würde.

Grosse und doch kleine Zahlen

Ich habe überschlagsmässig ausgerechnet, wie viel Kerosin ich im gesamten verbrauch habe. 102 400 Tonnen, was über 4000 LKW entspricht. Dabei habe ich bei einem Luftdurchsatz von 32,36 Millionen Tonnen Luft 323 500 Tonnen CO₂ ausgestossen. Das klingt nach unheimlich viel. Aber auf Passagierkilometer heruntergebrochen liegt es im Rahmen eines Kleinwagens. Die Entwicklung geht weiter. Kurz- und mittelfristig werden Flugzeuge mit synthetischem Kerosin (Sustainable Aviation Fuel) CO₂-neutral betrieben werden können. Solche alternative Brennstoffe, seien sie biologisch oder aus der Atmosphäre entnommenem CO₂ hergestellt, können bereits heute mit den verbrennungstechnisch einfachen Turbostrahltriebwerken verwendet werden, als Ersatz oder beigemischt. Um die Klimaziele zu erreichen, macht es Sinn, am Boden elektrisch zu fahren und in der Luft mit synthetischem Treibstoff zu fliegen. Übrigens werden biologische Kraftstoffe in Brasilien schon lange verwendet. Wenn ich in Rio oder Sao Paulo an einer viel befahrenen Kreuzung stehe, sticht nicht ein beissender Rauch in die Nase, sondern es riecht eher wie in einer Schnapsbrennerei. Also gar nicht so unangenehm. Seit der Erdölkrise in den Siebzigerjahren wird Zuckerrohrschnaps (Ethanol) als Benzinersatz verwendet. Wenn wir uns bei Mama Rosa an der Copacabana einen Caipirinha genehmigten, roch es vor der Bar intensiver nach Cachaca als drinnen.

Markus Müller
Linienpilot und Kantonsrat



Anzeigen

BOUTIQUE ZUM APFELBAUM
Boutique zum Apfelbaum
Neuheiten

Yvonne Ried
Leiterin Treuhand Schaffhausen

«Standortschwächung durch die OECD-Reform können wir selbstständig teilweise kompensieren - deshalb sage ich JA zur Reform der Verrechnungssteuer.»

JA zur REFORM der VERRECHNUNGSSTEUER
verrechnungssteuer-ja.ch

ZU VERSCHENKEN

8 Säulenakteen, Höhe inkl. Topf: 103 cm, Tel. 052 659 28 39

Konfitüren-Gläser mit Deckel in diversen Grössen. Tel. 052 672 47 63

Ablagetisch LxBxH 111x60x52 cm, Metallrahmen, 4kt-Beine oben L-Profil, 20mm-Marmorplatte eingelegt, stand 25 Jahre im Garten, abholen in Feuerthalen. Tel. 052 659 14 20

2 Storen aus Stoff für Selbstmontage, beige, fein linierte Stoffstoren, ca. 10jährig, praktisch ungebraucht und unversehrt, die Masse: ca. je 3,6 m breit und 4,2 m lang, mitsamt Zubehör zum Ausrollen. Tel. 044 625 16 00

IMMOBILIEN/MIETE

SCHAFFHAUSEN

KAWO SERVICES AG
SCHAFFHAUSEN ZÜRICH BASEL ST. GALLEN

- HAUSWARTUNG
- UNTERHALTSREINIGUNG
- GRAFFITIENTFERNUNG

KLEINBUCHBERGWEG 10 CH-8200 SCHAFFHAUSEN
T +41 52 625 18 18 info@kawo.ch www.kawo.ch

Pflege-Zentrum Burgunwiese
Wo denn sonst?
- Willi Josel

FUNDGRUBE

Garage zu vermieten
Im Zündelgut. Fr. 120.-. Tel. 079 374 20 33

Anzeigenannahme
Telefon 052 633 32 77.

Schaffhauser Nachrichten