

# Nonstop nach Los Angeles

## LX 40: Der längste Swiss-Flug



Nach Los Angeles ist es weit, sehr weit. Laut Flugplan dauert die Reise genau zwölf Stunden und 35 Minuten, nonstop, versteht sich. Damit ist der Flug von Zürich an die amerikanische Westküste zeitlich gesehen der längste im Streckennetz von Swiss. Cockpit hatte Gelegenheit, diesen Flug hautnah mitzuerleben.

Nach Kalifornien setzt die Schweizer Fluggesellschaft regelmässig den vierstrahligen Airbus A340-313 mit einer maximalen Reichweite von 7400 NM (rund 13700 km) ein. Mit durchschnittlich 15,8 Stunden pro Tag realisierte die A340-Flotte von Swiss letztes Jahr übrigens die dritthöchste Einsatzzeit aller Betreiber dieses Musters. Am heutigen Tag ist es die HB-JMF «Liechtenstein», die am Dock E für die lange Reise bereit steht.

### Mit drei Piloten

Ein Unterfangen dieser Grössenordnung braucht umfangreiche Vorbereitungen. Das beginnt damit, dass bei Swiss alle Ultralangstrecken (neben Los Angeles sind dies Bangkok, Hong Kong, Johannesburg, Sao Paulo, Schanghai, Singapur und Tokio) mit drei Piloten geflogen werden. Deshalb stehen den Cockpitbesetzungen in allen A340 Ruheräume zur

Verfügung, die sich unmittelbar hinter der Pilotenkanzel befinden. Commander Martin Brodbeck, einer von 172 A330/340-Kapitänen bei Swiss und zugleich Chef aller Technischen Piloten, sowie seine beiden Kopiloten Marc Schroeder und Josef Barmettler haben sich etwa eineinhalb Stunden vor der geplanten Abflugzeit im Operation Center am Flughafen Zürich eingefunden. Als erstes werfen sie einen Blick auf die Wetterkarten. Die Monitore zeigen für unsere Zieldestination schönes Wetter bei einer Temperatur von 17 Grad an, ausserdem bläst ein leichter Wind. Danach folgt der Gang zum Dispatcher. Dieser hält eine Auswahl von elf Trackvorschlägen bereit und empfiehlt uns schliesslich jenen, der über eine Distanz von 5318 NM (9854 Kilometer) führt und – dem unüblich starken Tail Wind sei Dank – mehr als eine Stunde kürzer ist als im Flugplan angegeben. Die Flugroute wird über Paris und den Ärmelkanal nach



Linke Seite, kleines Bild oben: Kapitän Martin Brodbeck macht sich ein Bild über die Wetterverhältnisse in Los Angeles.

Kleines Bild unten: Beim Walk-around um das Flugzeug wird das Tankprotokoll visiert.

Oben: Die Tankanzeige an der Flügelunterseite bestätigt, dass der A340 nur 80 der möglichen 113 Tonnen Treibstoff mitführen wird.

Unten: Kapitän Brodbeck und First Officer Marc Schroeder bei den Flugvorbereitungen in Zürich.

Westengland und Nordirland führen, danach geht es südlich an Island vorbei Richtung südliches Grönland. Nach dem zweiten Teil der Atlantiküberquerung folgen über den Baffin Islands der Eintritt in den kanadischen Luftraum und der Überflug der riesigen Hudson Bay. Danach werden wir nördlich von Winnipeg unzählige zugefrorene Seen überfliegen und schliesslich aus nordöstlicher Richtung Los Angeles ansteuern. Die Alternates lauten Keflavik, Iqaluit, Winnipeg, Salt Lake City und – falls wir nicht wie vorgesehen in Los Angeles International landen könnten – Ontario im Bundesstaat Kalifornien. Die Überfluggebühren für den ganzen Flug betragen 6881 Franken, am höchsten sind diese in Dänemark, am tiefsten in Island.

### Fülle an NOTAMs

Der Flugplaner hält zudem eine ganze Menge von NOTAMs für uns bereit. Neben Wetterinformationen zu den Ausweichflughäfen sind dies Angaben zu den Windverhältnissen unterwegs, zur Beladung des Flugzeugs, zur Tankmenge, zu den verschiedenen Gewichten und zur technischen History des Flugzeugs. 215 Passagiere werden mit uns fliegen, was einer Auslastung von 94 Prozent entspricht. Wegen des erwarteten starken Rückenwinds brauchen wir die maximale Treibstoffkapazität von zirka 113 Tonnen nicht auszu-

schöpfen, 80 Tonnen sollten genügen. Diese verteilen sich wie folgt: 400 Kilo für das Rollen zum Start in Zürich, 72,1 Tonnen für den Reiseflug, 2,1 Tonnen als Routenreserve, weitere 2,9 Tonnen als Sicherheitsmenge für eine allfällige Landung auf dem Ausweichflughafen in Ontario sowie 2,5 Tonnen als eiserne Final Reserve. Beim Kapitel «Aeroplane Information» steht ein Hinweis, wonach der Sensor für die Bremstemperatur am fünften Rad des Hauptfahrwerks deaktiviert ist. Wir wollen natürlich wissen, was das zu bedeuten hat. Kapitän Brodbeck erläutert: «Ein inaktiver Bremstemperatursensor gehört zu den Vorkommnissen, die beim zuständigen Wartungs- und Unterhaltsbetrieb in der so genannten Minimum Equipment List (MEL) festgehalten werden. Dort heisst es, dass der Defekt innerhalb von zehn Tagen behoben werden muss. Vorher ist also ein sicherer Betrieb jederzeit garantiert, wenn die in der MEL festgehaltenen Auflagen eingehalten werden.»

### Vier Tonnen Catering

Nach dem Besuch beim Dispatcher regeln die drei Flugzeugführer die Starts und Landungen. First Officer Josef Barmettler, mit rund 13 000 Flugstunden der erfahrenste unter den drei Piloten, hat ein kleines Defizit an Landungen und möchte den A340 entsprechend in Los Angeles aufsetzen. Die Vorschriften sehen vor, dass ein Langstreckenpilot innerhalb von 90 Tagen mindestens je drei Starts und Landungen durchführen muss, ansonsten hat er sein Können innerhalb eines weiteren Monats in Anwesenheit eines Instructors unter Beweis zu stellen. Geht auch das nicht,

ist ein Simulatorcheck angesagt. Den Start in Zürich übernimmt Marc Schroeder, während sein Chef, Martin Brodbeck, auf dem Rückflug mehr zum Zug kommen wird.

Danach geht es zum Crew-Briefing. Die Kabinenbesetzung besteht aus zehn Flight Attendants und wird angeführt von Maître de Cabine Marlis Beck Hottinger. Später wird sich herausstellen, dass sich viele von ihnen vorher nie gesehen haben, ein Umstand, der gar nicht so selten vorkommt und manchen Passagier immer wieder erstaunt, verläuft der Bordservice in den meisten Fällen doch so, als würden die Crewmitglieder seit Jahr und Tag zusammenarbeiten. Wie Marlis Beck erklärt, ist die Grösse der Kabinenbesetzung in einem Langstreckenflugzeug abhängig von der Zahl der Bordtüren. Jeder Ausgang muss während Start und Landung durch eine F/A besetzt sein. Beck und ihre Equipe werden im Verlauf des Flugs einiges an Material «verarbeiten». Allein das Catering hat ein Gewicht von 4,1 Tonnen. Darin begriffen sind 190 Liter Mineralwasser. Für den Wasserbedarf auf der Toilette werden zwischen 700 und 800 Liter veranschlagt. Und um die Leselust der Fluggäste zu stillen, werden rund 90 Magazine und 160 Zeitungen mitgeführt.

### Fünf Tonnen Fuel pro Stunde

Nach der Aufforderung des Kapitäns, während des Flugs jede verdächtige Wahrnehmung sofort zu melden, begeben sich Brodbeck und seine Kollegen zum Flugzeug. Der Captain streift sich eine gelbe Weste über und beginnt den Walk-around. Während eines Rundgangs um das Flugzeug werden



Triebwerke, Fahrwerk, Bremsen, Reifenprofile, Staurohre und weitere Teile inspiziert. Unterwegs trifft er den Tankwart, der ihm das Tankprotokoll zum Visieren entgegenhält.

In der Zwischenzeit haben alle Passagiere ihren Sitzplatz eingenommen, die zwei fehlenden Business Class-Menüs sind auch wieder zum Vorschein gekommen. Fünf Minuten nach dem Push-back haben wir bereits 150 kg Treibstoff verbraucht. Mit angezogener Parkbremse wartet LX 40 auf der Piste 16 auf die Startfreigabe. Um 13 Uhr 35 setzt Marc

Schroeder den 241 Tonnen schweren Airbus in Bewegung und rotiert bei 142 Knoten. Während des Steigflugs beträgt der Treibstoffverbrauch etwa drei Tonnen pro Stunde und Triebwerk, im Reiseflug, so eine Faustregel, fünf Tonnen für alle vier Motoren zusammen. Weshalb in der Zivilluftfahrt auf jedes Kilo penibel geachtet wird, erklärt Martin Brodbeck: «Pro Flugzeug und Jahr können zwischen 140 und 170 Franken gespart werden, wenn das Flugzeug nur ein einziges Kilogramm leichter ist. Das ergibt eine ganz schöne Summe, wenn man sich



F/A Gabriele Gottschlich präsentiert den Dessertwagen für die Business Class.

**Links:** Bis mindestens 2018 sollen die A340-300 bei Swiss im Langstreckeneinsatz bleiben.

**Rechte Seite:** Nach elfeinhalb Stunden Flug hat unser A340 bei untergehender Sonne die Parkposition am Los Angeles International Airport erreicht.

die gesamte Flotte, ihr Gewicht und ihre Einsatzzeit vor Augen hält.» Nach rund 20 Minuten reduziert Marc Schroeder die Speed auf M 0,79, der Rückenwind schiebt uns ja kräftig vorwärts! Kurz danach erreichen wir die Reiseflughöhe von 32000 Fuss. Nach einer Stunde Flugzeit macht der Copilot den ersten Fuel-Check. Dieses Prozedere wird sich bis ans Ziel stündlich und nach dem immer gleichen Muster wiederholen. Mal haben wir etwas mehr Treibstoff als berechnet verbraucht, dann ist es wieder umgekehrt.

### Schauspielgrösse an Bord

In der Zwischenzeit hat sich First Officer Josef Barmettler zur Ruhe gelegt. Er darf eine Stunde länger schlafen als seine beiden Kollegen, weil er die Landung übernehmen wird und für diese Aufgabe natürlich hellwach sein muss – nach elf Stunden Flugzeit, wohlgemerkt! In der Kabine haben die Fluggäste ihr Essen erhalten. Die First- und Businesspassagiere haben auf diesem Flug Anspruch auf zwei warme Services, in der Touristenklasse gibt es je ein warmes und kaltes Essen.

Das Erstkassabteil ist vollständig abgedunkelt. So hat es die einzige Passagierin – man munkelt, es könnte sich um eine russische Schauspielgrösse handeln – ausdrücklich gewünscht. Gut zwei Stunden nach dem Start müssen wir das vom Zürcher Dispatcher vorgegebene Routing leicht ändern und auf Anweisung des Controllers in Shanwick etwas nördlicher fliegen. Das kostet uns etwas Zeit und Sprit, bringt die Flugpla-

nung aber nicht wirklich durcheinander. Südlich von Island machen wir einen von mehreren Steigversuchen, aber die Antwort ist fast immer dieselbe: «Unable due to traffic.»

### Unter FANS-Bedingungen

Nach dem Überflug des nordwestlichen Teils von Schottland treten wir beim Wegpunkt «ERAKA» in die FANS (Future Air Navigation System)-Zone ein. Wir sind jetzt also ausserhalb der UKW-Reichweite, die Positionsmeldungen an die ATC erfolgen automatisch via Satellitenkommunikation. Vor der Einführung von FANS geschah die Positionsmeldung auf dem Nordatlantik via Langwelle, deren störende Geräusche die Verständigung manchmal erschwerten. Weil das Trägheitsnavigationssystem zudem ungenauer arbeitet, mussten die Flugzeuge in grösseren Abständen gestaffelt werden, was wiederum den Flug verlängerte und den Treibstoffverbrauch erhöhte. Ab Churchill, das am linken Ufer der Hudson Bay liegt, haben wir bis Los Angeles wieder vollständige Radarabdeckung. Mittlerweile sind neun Stunden und 45 Minuten verstrichen. Die Swiss-Station in Los Angeles hat uns Informationen



über die Anflugbedingungen auf den Flughafen LAX übermittelt: Westwind bei elf Knoten, Temperatur 17 Grad, Sicht zehn Meilen und entsprechend paralleler Sichtanflug für alle Runways möglich. Wegen des kurzen Rollwegs zum Gate entscheiden sich Brodbeck und Barmettler für einen ILS-Anflug auf die Piste 25R. Sanft setzt der Kopilot den Airbus

A340 auf und bremst relativ scharf ab, so dass wir die Piste schon bald verlassen und auf unser Gate zusteuern können. Das Arbeitspferd auf der Langstrecke hat seinen Dienst makellos versehen und soll dies, so die derzeitige Planung bei Swiss, noch mindestens bis ins Jahr 2018 tun.

Thomas Strässle



Fotos: Thomas Strässle

### Swiss sucht Piloten

Im Gegensatz zu vielen andern Fluggesellschaften, die wegen der Weltwirtschaftskrise kein neues Personal einstellen oder sogar Entlassungen vornehmen müssen, ist Swiss weiterhin auf der Suche nach Piloten. Für das laufende Jahr liegt der Bedarf für die Airbusflotte bei 75 Piloten, für die Avros von Swiss European sind es 40. Gemäss heutigem Stand benötigt Swiss für die nächsten Jahre pro Jahr rund 65 Flugzeugführer für die Airbusse und 25 für die Jumbolinos.

Für die Ausbildung zum Linienspiloten stehen Interessierten zwei Möglichkeiten offen. Die eine besteht darin, dass Swiss die Ausbildung in der hauseigenen Pilotenschule Swiss Aviation Training (SAT) vorfinanziert und nach erfolgreichem Abschluss über einen definitiven Aufnahmezeitpunkt in die Fluggesellschaft entscheidet. Bei der zweiten Variante kommen die Pilotenschüler für die Ausbildungskosten bei SAT selber auf und haben hernach die Möglichkeit, bei Swiss zu arbeiten. Kandidatinnen und Kandidaten für den Pilotenberuf müssen folgende Voraussetzungen erfüllen:

- Schweizer Bürger/-in, EU-Bürger/-in, Inhaber/-in einer Niederlassungsbewilligung C
- Mindestalter: 20 Jahre
- Muttersprache Deutsch oder Englisch mit Nachweis Niveau B2 (gemäss Sprachenportfolio des Europarates) in der anderen Sprache
- Für Schweizer Bürger: Absolvierte Rekrutenschule bzw. Zivildienst (bei gegebener Dienstauglichkeit)
- Mindestabschluss: höchste Volksschulstufe plus mindestens 3-jährige Berufslehre
- Zusatzbedingungen für Swiss: 20 bis 30 Jahre alt, Körpergrösse zwischen 1,60 m und 1,98 m; allgemeine Matura oder Berufsmatura sind als Abschluss ebenfalls möglich.

#### Infos:

Swiss Aviation Training Ltd.

ZRHSAT/B

Postfach

8058 Zürich-Flughafen

Tel. +41 44 564 59 59

info@swiss-aviation-training.com, www.swiss-aviation-training.com