

# 2-motorig über den Atlantik

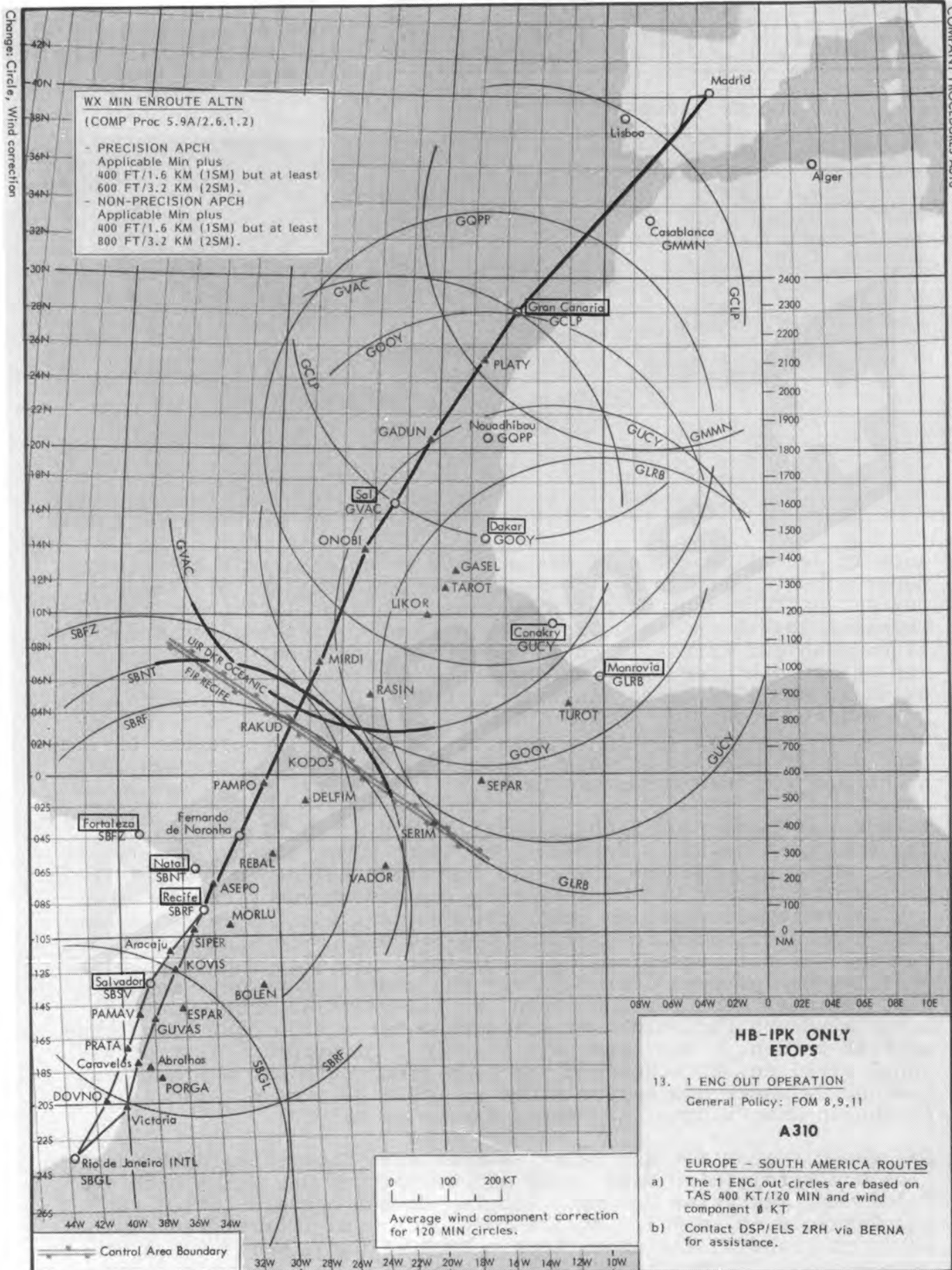
(von A. Schneider, PiC A-310)



Auch in der Fliegerei darf man auf die Geschichte zurückgreifen, daher habe ich mir in der Swissair-News erlaubt, auf die Anfänge der Atlantiküberquerung durch Charles Lindbergh 1927 und durch die Swissair 1947 kurz einzugehen. - Wie so oft, stösst alles Neue irgendwann auf Kritik, doch wie begründet und fundiert ist sie, was steckt dahinter? Auch der Beginn der Nordatlantikoperation der Swissair war 1947 gross diskutiert worden. Lesen Sie das Buch von Dr. Walter Berchtold: "DURCH TURBULENZEN ZUM ERFOLG", dann erkennen Sie, dass sich vieles wiederholt. Selbst der vergangene Börsen- und Dollarsturz ist nicht einmalig, obwohl die Ursachen 1929 nicht die gleichen waren wie heute.

Zurück zum Thema: Ich habe absichtlich den Titel "2-motorig über den Atlantik" gewählt, denn mit dem Thema ETOPS haben die meisten unter Ihnen automatisch die A-310 Operation auf dem Nordatlantik projiziert. Besser und korrekter sollte jedoch von einer 2-motorigen Langstreckenoperation gesprochen werden. Was den Passagierkomfort anbelangt, so sind die Balair A-310 und DC-10 einander ebenbürtig, was bei der Swissair A-310 nicht zutrifft. Doch auch hier soll der Cabinlayout (First Class) neu gestaltet werden. Leider gibt es immer mehr Destinationen, wo 150-plätzig Flugzeuge gefragt sind und für solche Strecken kann der Airbus ökonomisch eingesetzt werden. - Nun, über die Frage der Sicherheit lässt sich lange streiten. Entscheidend für mich sind Facts und weniger Emotionen. Swissair und Balair haben zu ETOPS ja gesagt, also liegt es nun an uns Piloten, das Beste daraus zu machen.

Das tun wir auch mit dem Balair-Airbus seit über einem Jahr pünktlich und erfolgreich, das zeigt die Auswertung der Flüge nach den Malediven, Mauritius und nach Recife. Obwohl Mombasa-Zürich mit 241 Passagieren in 8 1/2 Stunden geflogen wird (Normalplanning) zählt er nicht zu den eigentlichen ETOPS-Flügen, weil hier nicht zwingend die 120-Minuten-Regel angewendet wird. Als zusätzliche



Change: Circle, Wind correction

Information soll erwähnt sein, dass mit Maximumgewicht immer direkt auf Flightlevel 350 gestiegen werden kann. Die Cruise--Machzahl liegt zwischen 0.80 - 0.81 bei ECON-Mode und kann bei Bedarf leicht erhöht werden (z.B. Separationsprobleme etc.). Das Flight-Management-System (FMS) gibt gleichzeitig die neue Berechnung/Abweichung für Fuel und Time bekannt.

Auf meinen Flug vom 6. November von Las Palmas nach Recife konnte ich mit vielen Feriengästen sprechen. Eines wurde mir klar: Unsere 236 Passagiere nahmen die 2-motorige Atlantikfliegerei gelassener als wir (zum Teil) Swissair-intern. Nicht selten höre ich bei uns: "Wenn dann mal etwas passiert, dann ist es vorbei mit ETOPS. - Aehnliche Argumente ertönten beim Erscheinen des 1. Jumbos, wenn dann plötzlich 500 Passagiere ...

Tatsächlich ereigneten sich hier leider auch die schwersten Unfälle (Teneriffa, Kollision zweier Jumbos am Boden) sowie JAL-Jumbo mit über 500 Passagieren. Diese Tatsache soll keineswegs über die Problematik der 2-Engine-Longrange-Flights hinwegtäuschen. - Was aber viele nicht wissen, ist folgendes, dass jedes ETOPS-Flugzeug eine Spezialausrüstung besitzt, die Minimum-equipmentlist (MEL) über 70 zusätzliche Punkte aufweist und das Flugzeug analog CAT 3 bezüglich ETOPS-Tauglichkeit betreut und überwacht wird.

Entscheidend für ein solches Unternehmen sind vorwiegend die technische Zuverlässigkeit, zielgerichtete Vorbereitung der Besatzungen sowie sinnvolle Unterstützung durch den Dispatch. Um zukünftig perfekt zu sein, braucht es noch den Datalink (Vorbereitungen sind eingeleitet). - Sollte während des Fluges eine ernsthafte Panne auftreten, so sind wir gemäss ETOPS-Rules gezwungen, innerhalb maximum 800 NM zu landen, im Gegensatz zu 3-/4-motorigen, wo ein Weiterfliegen unter Umständen möglich ist. Unsere verlangten Enroute Alternates haben zudem ein höheres Minimum. Auf unserem Flug habe ich mit SAL (GVAC) und NATAL (SBNT) gerechnet und weil zudem der Alternate SALVADOR (SBSV) berücksichtigt wurde, ergab sich überhaupt keine Restriktion, weder bei TOW, LDW, 1-eng. ETOPS Requirements.





PIC Schneider Alois  
 F/O Seitz Jakob  
 M/C Roth Pierre  
 F/A Dissler Irene  
 F/A Frei Martin  
 F/A Muller Marlyse  
 F/A Stucki Yvonne  
 F/A Wannemacher Karl  
 F/A Wirth Beatrice  
 F/A Zanotelli Sylvia  
 G/E Zürcher Heinz 2

06NOV87 2209 FLIGHTLEG STATUS

FLT	LDATE	DEP	ARR	ORIG	POSN/STAT	ACR/F	ACS/ACV	CE		
BB652	06NOV	LPA	REC		! ARVD	IPK	A310-3	Y5570		
	LT 06NOV	GCLP	SBRF		• <u>ONTIM</u>	BB	326151			
	STDB	ADVF	ETDB	ATDB	ATDF	PX	STAB	ETAF	ATAF	ATAB
	GMT 1315		1316	1330	1341	238	1920	1929	1910	1920
	LT 1315		1316	1330	1341		1720	1729	1710	1720
IRD1/2	IRV1/2	EDDEL	ADEL	DSTA		ASTA		EADEL	AADEL	
93..	.. ..	00.01	00.15	LATE		ONTIM		00.14	00.00	

BB652

MISCELLANEOUS

BB652/06 IPK

FIRST A310 FLIGHT PERFORMED ACCORDING ETOPS 120-MIN RULE AND CROSSING SOUTH ATLANTIC (LEG LPA-REC/RECIFE).

ETOPS LPA-REC

SAL	GVAC	JLS02 RWY3270	200/0.8	ETOPS ENROUTE ALTN	600/3.2
NATAL	SBNT	VOR16L RWY2268	390/2.4	ETOPS ENROUTE ALTN	800/4.0
RECIFE	SBRF	JLS18	210/1.2	<b>DESTINATION</b>	
SALVADOR	SBSV	JLS10 RWY3007	230/1.3	ALTERNATE	

AUSWEICHMÖGLICHKEIT -----> - SID  
 BIS MIRDI (3.28 STD) - DKR  
 - BJL  
 - BXO

PET (POINT OF EQ. TIME) 1717 FUEL 17'300  
 FOB

1 1 ENG OFF GVAC FL190  
 2 1 ENG OFF SBNT FL200  CHECK OFFP

Mit komfortablen 10 Tonnen FOB landeten wir pünktlich in Recife. Zwei zusätzliche OFP's mit 1 Eng-Performance zu den genannten Enroute Alternates erlaubten uns bereits, preflight die wichtigsten Ueberlegungen anzustellen. Das FMS präsentierte uns zudem laufend die 5 closest Airports mit Bearing sowie Distance und bot Köbi Seitz und mir die vollkommene Uebersicht über den Flight-progress. Natürlich "verfolgte" uns auch Zürich und so gelangten Glückwünsche von der Homebase (OCP) und von BERNA in unser Cockpit. Die Verbindung war perfekt und BERNA offerierte uns eine eigene Frequenz bis Brasilien.

Abschliessend möchte ich erwähnen, dass eine wohlüberlegte, sauber vorbereitete ETOPS Operation in jedes Streckengebiet verantwortbar ist. Für mich ist ETOPS nicht ein neues Zauberwort, aber eine Herausforderung, welche uns nicht gleichgültig sein kann. Es würde mich freuen, wenn sich ETOPS-Kritiker via Feedback äussern, wo Sie Ihre Bedenken sehen.



Auf dem DH-Rückweg, quasi rückblickend

Alois Schneider