



Sie sorgen für Sicherheit in der Luft und am Boden

Von Manuela Müller



Der Flugsicherheitschef Max Mumenthaler arbeitet bereits seit 30 Jahren in der Flugsicherheit.

mm

Der Flughafen St.Gallen-Altenrhein bewältigt im Jahresdurchschnitt 86 Flugbewegungen pro Tag, an Spitzentagen kann es sogar bis zu 300 Bewegungen kommen. Dabei muss auf viele Faktoren Rücksicht genommen werden. Einer davon ist die Flugsicherheit. Max Mumenthaler gibt anlässlich des 100-jährigen Jubiläums von «Skyguide» Einblick in den Tower am Flughafen St.Gallen-Altenrhein.

Altenrhein Max Mumenthaler arbeitet bereits seit 30 Jahren in der Flugsicherheit. Neben der Tätigkeit als Fluglotse in Zürich ist er auch Chef der Flugsicherheit am Flughafen St.Gallen-Altenrhein. Bei seinem Job braucht es vor allem Konzentration, wie er verrät.

Geforderte Mitarbeiter im Tower

Die beiden Mitarbeiter im Tower haben einiges zu überwachen. Denn: Der obere Schweizer Luftraum gehört zu den dicht beflogensten in Europa. Dabei sprechen wir von sie-

ben Bildschirmen, auf denen die täglichen Flugbewegungen akribisch festgehalten werden. Welches Flugzeug startet wann? Wer landet demnächst auf der Landebahn des Flughafens? «Da der Flughafen relativ klein ist und die Flugzeuge sich schliesslich nur vorwärts bewegen können, muss der Ablauf gut durchdacht sein», erklärt der Flugsicherheitschef. «Es wäre sehr schlecht, wenn sich die Flugzeuge dann auf der Piste gegenüber stehen würden.» Deshalb braucht es bei der Arbeit im Tower volle Konzentra-



tion. Die Mitarbeiter arbeiten höchstens vier Stunden am Stück, bevor sie dann wieder eine Pause haben, um abzuschalten und sich zu entspannen.

Bildschirme und Funk

Oben im Tower ist ständig etwas los. Entweder man wird angefunkelt und ein Fluglotse liefert dem Piloten seine Antwort oder man überwacht stetig die Bildschirme, was im Luftraum los ist. Auf dem ersten Bildschirm, ist das Flugdatensystem zu sehen. «Darauf sehen wir die Planungen – beispielsweise wer landet oder welcher Flieger in nächster Zeit vom Flughafen abfliegt», erklärt Max Mumenthaler. Er ergänzt: «Diese Planungen werden direkt von 'Eurocontrol' in Brüssel gemacht. Dabei versucht man zu verhindern, dass gewisse Lufträume zu stark beansprucht werden.» Jedes der Flugzeuge hat einen Slot. Dieser bestimmt beispielsweise, dass ein Flugzeug zwischen 16 und 16.15 Uhr starten sollte. Schafft es der Pilot nicht, in diesem Slot zu starten, wird der Flug um circa eine Stunde verschoben. «Wenn ein Flughafen zu oft angeflogen wird, kann es zu Verzögerungen bei der Landezeit kommen. Zwar sind alle Flieger so ausgestattet, dass sie eine Dreiviertelstunde warten könnten, oder einen Ausweich-Flughafen anfliegen könnten. Dass diese Reserven benötigt werden, versuchen wir von der Flugsicherheit aber mit unserer Planung zu verhindern», erläutert er. Auf dem Flughafen St.Gallen-Altenrhein starten nicht nur Flieger, die uns zur nächsten Feriendestination bringen, sondern auch Flugschülerinnen und Flugschüler und private Pilotinnen und Piloten. «Das macht die Arbeit an diesem Flughafen so abwechslungsreich. Man hat auch ein wenig

Spielraum für Kreativität bei der Bewältigung der verschiedenen Flugbewegungen», erzählt Max Mumenthaler.

Der ständige Austausch

Ein weiterer Bildschirm zeigt ein Radarsystem, auf dem alle Flugbewegungen angezeigt werden. Auf diesem Bildschirm kann ein Flugzeug angeklickt werden, und man sieht genau, welche Einstellungen im Flugzeugcockpit vorgenommen wurden. Wie zum Beispiel, auf wie viel Fuss der Pilot die Maschine fliegt oder mit welcher Geschwindigkeit dieser unterwegs ist. Die Flugsicherheit tauscht sich vor allem per Funk aus. «Das Wetter wird aber jede halbe Stunde per Computer erfasst und an die Piloten weitergegeben», erklärt Max Mumenthaler und ergänzt: «Beim Wetter in der Sommerzeit machen uns die grossen Gewitterzellen meistens den grössten Strich durch die Rechnung. Wenn so eine Gewitterzelle aufzieht, wird diese von allen Airlines umflogen. Deshalb kann da schon mal die eine oder andere Planung über den Haufen geworfen werden, da alle einen anderen Weg fliegen, als anfänglich für sie vorgesehen gewesen wäre.» Auch gibt es verschiedene andere Werkzeuge, mit dem Piloten zu kommunizieren. «Auf der Piste gibt es verschiedene Hindernisbeleuchtungen, die sogenannten 'Guard Lights', mit denen dem Pilot signalisiert wird, dass er auf dem richtigen Weg ist», ergänzt der Flugsicherheitschef. Falls diese einmal ausfallen würden, können die Fluglotsen auf eine Art handlichen Scheinwerfer zurückgreifen, mit dem sie verschiedene Signale senden können. Die Kommunikation über das Funkgerät erfolgt meistens auf Englisch.

Die Tücken der Technik

Im Tower des Flughafens St.Gallen-Altenrhein sind alle Bildschirme mit den wichtigsten Informationen doppelt vorhanden. «Falls mal ein Bildschirm aussteigt, kann immer noch auf den zweiten zurückgegriffen werden. Wenn es dazu kommt, dass auf dem ganzen Flughafen der Strom ausfällt, haben der Tower und die Pistenbeleuchtung erste Priorität, mit dem Notfallgenerator mit Strom versorgt zu werden», erklärt der Flugsicherheitschef. Auch beim Funken können die Fluglotsen auf Funkgeräte mit Akku ausweichen.

Flugzeuge, Helikopter, Flugschule

Auf dem ganzen Flughafengelände befinden sich rund 100 Flugzeuge aller Art. «Wir haben auf dem Flugplatz auch 18 Helikopter stationiert. Davon werden 14 als Übungshelikopter gebraucht», zeigt Max Mumenthaler auf.

Auch Flugschülerinnen und Flugschüler gibt es oft auf dem Flugplatz St.Gallen-Altenrhein. «Das macht die Arbeit umso spannender. Man plant so nicht nur die 'Urlaubsflieger', sondern auch verschiedene Segelflieger und Helikopter», erzählt Max Mumenthaler.

Auf die Frage nach VIPs auf dem Flugplatz entgegnet er: «Wir hatten bereits Tina Turner und Bono von U2 hier bei uns. Das sind aber für uns von der Flugsicherheit keine VIPs die Vorrang haben. Vorrang gewähren wir nur den sogenannten 'Medical Flights' oder den 'Head of States'. Alle anderen werden genau gleich behandelt.»

Rheintaler Bote

Rheintaler Bote
9400 Rorschach
071/ 844 23 50
<https://www.rheintaler-bote.ch/>

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 48'528
Erscheinungsweise: 48x jährlich



Seite: 1
Fläche: 86'272 mm²

Auftrag: 3009273
Themen-Nr.: 383.001

Referenz: 85029398
Ausschnitt Seite: 3/3



Der zuständige Fluglotse hat das people's-Flugzeug fest im Blick.

mm