

24. Focus Safety & Security

NOVEMBER 2022



Gemeinsam sicher.

Flughafen Zürich

Inhalt

«Es ist immer ein Miteinander, Vorausschauen und Mitdenken»	5
2134 Brandmelder im Test – Integraler Test der Brandschutzanlage im H16	6
Wir suchen Dich!	7
FOD auf Standplätzen	8
Würdest du in Ritterrüstung einem Krokodil begegnen wollen? Oder hättest du lieber ein Gitter dazwischen?	9
Not-Aus Schalter	11
Das neue Portal Flugplatzhandbuch – alles zum Thema flugbetriebliche Sicherheit	13

Der Newsletter Focus Safety & Security informiert regelmässig über Safety- und Security-Themen am Flughafen Zürich. Gerne werden Beiträge oder Vorschläge für Themen aufgenommen. Senden Sie uns Ihr Anliegen an: sicherheit@zurich-airport.com

Impressum

Redaktion: Flughafen Zürich AG

Autor der vorliegenden Ausgabe: Andrea Rahs

Flughafen Zürich AG

Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen

flughafen-zuerich.ch

Geschätzte Leserinnen und Leser

Nach 10 Jahren als Leiter der Abteilung Safety & Security darf ich per 1. Januar 2023 die Leitung der Abteilung Airfield Maintenance übernehmen. Airfield Maintenance verantwortet sämtliche Unterhalts- und Neubauarbeiten der Flächeninfrastrukturen und der dazugehörigen Anlagen und liefert damit die Plattform für einen sicheren, effizienten und zuverlässigen Betrieb.

Ich bin dankbar für die Erfahrungen, die ich in den vergangenen Jahren in allen Aspekten der Sicherheit sammeln durfte. Noch dankbarer bin ich aber für all die persönlichen Kontakte, die sich aus der Zusammenarbeit mit euch ergeben haben. Trotz aller technischen Systeme, raffinierten Verfahren und ausgeklügelten Weisungen findet man Lösungen letztlich nur im persönlichen Austausch bzw. in der Zusammenarbeit mit andern. Dies gilt in allen möglichen Bereichen, aber ganz besonders in der Sicherheit. Pfllegt diese wertvolle Kultur des persönlichen Austauschs!

Stephan Bühler wird mich per 1. Dezember 2022 ablösen; als bisheriger Head Airport Authority bringt er nicht nur ausgezeichnete fachliche Voraussetzungen und betriebliche Erfahrung mit, sondern dürfte den meisten von euch auch schon bestens bekannt sein. Ich wünsche Stephan jetzt schon viel Erfolg und Freude in seiner neuen Funktion!



Peter Frei

Head Safety & Security
Flughafen Zürich AG

Geschätzte Leserinnen und Leser

«Vorausschauen» ist ein zentraler Begriff, wenn es um die Sicherheit am Flughafen Zürich geht, denn vorausschauendes Denken und Handeln hilft, ungewünschte Ereignisse zu vermeiden.

In dieser Ausgabe nehmen wir dich auf eine Begehung der Baustelle der neuen Gepäcksortieranlage am Flughafen Zürich mit. Lese, wie sich unsere Fachpersonen vorausschauend um die Arbeitssicherheit vor Ort kümmern. Erfahre zudem, wie sich integrale Tests der Brandschutzanlagen zutragen. Erfahre, wie unsere Marshaller im laufenden Betrieb sicherstellen, dass die Flugzeuge sicher ihre Standplätze erreichen, und erfahre alles über die verschiedenen Not-Aus Knöpfe an unserem Flughafen.

Wir wünschen dir eine spannende Lektüre.



Pascal Honegger

Safety Manager und Head Safety Office
Flughafen Zürich AG



Stephan Bühler

Head Safety & Security (per 1.12.2022)
Flughafen Zürich AG

«Es ist immer ein Miteinander, Vorausschauen und Mitdenken»

Das Team «Apron- & GA Services» bewirtschaftet über 90 Standplätze für Flugzeuge und Helikopter der Business und General Aviation sowie die drei Hangars der Flughafen Zürich AG. Zudem gewährleistet das Team im laufenden Betrieb, dass die Flugzeuge ihren Standplatz sicher erreichen.

von Andrea Rahs

Es ist morgens um 06:30 Uhr. Dichter Nebel hängt über dem Flughafen Zürich. Ein Flugzeug ist soeben gelandet. «Wir müssen zum Standplatz E42» sagt Thomas Schmid, Teamleiter Apron Service, «bei diesem Standplatz ist soeben das Dockleitsystem ausgefallen und der Pilot kann nicht parkieren».

Das Dockleitsystem dient Pilot:innen dazu, das Flugzeug an ihre richtige Parkposition zu bringen, um ein sicheres und zeitsparendes Andocken zu ermöglichen. Das ist wichtig, weil die Fluggastbrücke zum Ein- und Aussteigen exakt an der Flugzeugtüre platziert werden muss. «Das Dockleitsystem erkennt den Flugzeugtyp mittels Laser» erklärt Thomas weiter. «Bei starkem Nebel kann es schon mal vorkommen, dass das System das Flugzeug nicht erkennen kann und wir Marshaller das Flugzeug von Hand einweisen müssen». Die Marshaller benutzen dazu Leuchtstäbe, mit denen sie den Piloten standardisierte Handzeichen geben, um die Maschine zentimetergenau in die endgültige Position zu bringen.

Der Flughafen Zürich ist in die Sektoren Nord und Süd aufgeteilt, mit der Piste 28 als Trennlinie. In jedem Bereich ist jeweils ein Marshaller unterwegs. Weitere Mitarbeitende sind für das Hangarieren und Disponieren im General Aviation Center zuständig.

Kurze Zeit später erhält Thomas über Funk den Auftrag einer Swiss-Maschine voranzufahren, die zwecks Wartung vom Dockstandplatz zur Werft verstellt werden soll. In diesem Fall unterstützt der Marshaller mit seinem Follow-me Fahrzeug den Schlepper beim Kreuzen der Piste. Ebenso kann das Follow-me-Fahrzeug z.B. ortsunkundigen Pilot:innen die Navigation auf dem Boden erleichtern und so eine sichere Rollführung für das Flugzeug gewährleisten.

Auf dem Bildschirm seines Computers sieht Thomas, dass ein landendes Flugzeug aufgrund eines medizinischen Notfalls den Einsatz einer Ambulanz angefordert hat. Sofort fahren wir zum Standplatz E47, auf welchen dieses Flugzeug einrollen wird. Aufgrund des Nebels könnte es z.B. sein, dass das Dockleitsystem ausfällt und das Flugzeug von Hand eingewiesen werden muss. Ebenso könnte es sein, dass die Ambulanz Hilfe benötigt, um schnell und sicher zum richtigen Standplatz zu finden. Ist der Marshaller in solchen Notfällen bereits am richtigen Ort, wird unter Umständen wertvolle Zeit gespart.

Abschliessend meint Thomas: «Es ist immer ein Miteinander, Vorausschauen und Mitdenken, mit welchem sich die Marshaller tagtäglich für einen sicheren Betrieb am Flughafen Zürich einsetzen».



Einweisen eines Flugzeuges bei Ausfall des Dockleitsystems aufgrund von Nebel



Das Follow-me Fahrzeug fährt einem Flugzeug voraus



Im Follow-me-Fahrzeug eines Marshallers

2134 Brandmelder im Test – Integraler Test der Brandschutzanlage im H16

Bricht ein Feuer aus, so bleiben oft nur wenige Minuten Zeit um ein Gebäude ohne fremde Hilfe zu evakuieren. Bei integralen Tests werden sicherheitsrelevante Anlagen und Brandschutzeinrichtungen auf ihre Funktion und ihr Zusammenspiel im Ereignisfall getestet. Damit können Schwachstellen vorzeitig erkannt und korrigiert werden.

von Andrea Rahs

Moderne Brandmeldeanlagen (BMA) können nicht nur Brände erkennen, die Feuerwehr rufen und Personen alarmieren, sondern auch situationsabhängige Schaltbefehle ausgeben. Einer BMA liegen komplexe Programmierungen zugrunde.

Es ist Freitag, der 27. Mai 2022. Kurz vor acht Uhr morgens treffen 19 Personen von elf verschiedenen Firmen in einem Meeting Raum im Gebäude H16 ein. Heute finden in diesem Gebäudekomplex weitreichende integrale Tests statt. Unter anderem werden 2134 Brandmelder auf ihre korrekte Funktion überprüft. Nach einem kurzen Briefing werden Zutritts-Badges und Funkgeräte verteilt und die an den Tests beteiligten Personen beziehen ihre Position.

An einer Wand im Meeting Raum hängt die Brandfallmatrix. Darauf sind alle Steuerungen sowie die möglichen Wechselwirkun-

gen der verschiedenen Steuerungen im Brandfall tabellarisch aufgelistet. In grösseren Gebäuden müssen bei einem lokal begrenzten Brandfallereignis nicht zwangsläufig alle Brandfallsteuerungen aktiviert und das gesamte Objekt geräumt werden. Oft werden nur die für den betroffenen Gebäudeteil sinn- und wirkungsvollen Steuerungen aktiviert.

Um 08:30 Uhr wird der erste Testalarm ausgelöst. Heute werden in zirka zwölf Stunden rund 28 verschiedene Brandfallszenarien durchgetestet. Die Brandfallszenarien umfassen alle brandschutzrelevanten Einrichtungen wie z.B. Auslösen von Evakuationsdurchsagen, Schliessen von Brandschutzabschlüssen, Öffnen von Entrauchungsöffnungen, Einschalten von Rauch- und Wärmeabzugsanlagen, Ausserbetriebsetzung von Beförderungsanlagen und vieles mehr. Alle der elf beteiligten Firmen sind dafür zuständig, ihre Anlagen auf die erwartete Funktion hin zu prüfen.

Damit ein integraler Test möglichst reibungslos abläuft, sind eine genaue Vorbereitung und eine minutiöse Planung entscheidend, denn der laufende Betrieb soll möglichst nicht gestört werden. Da sich im Gebäude H16 auch Gastrobetriebe befinden die am Mittag kochen, werden die Tests um 11:30 für rund 2.5 Stunden unterbrochen.

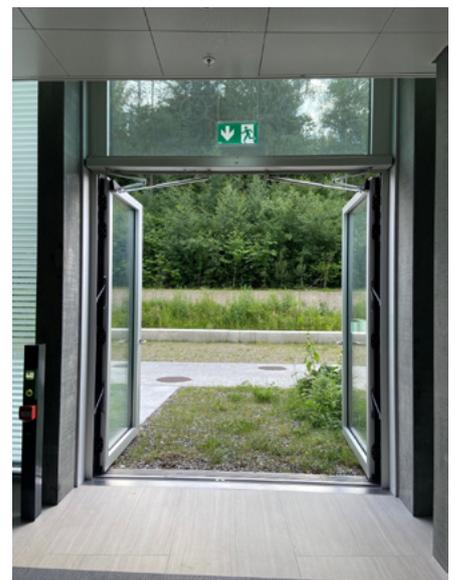
Integrale Tests spielen eine zentrale Rolle, wenn es um die Sicherheit von Gebäuden und Personen geht. Nachdem alle Brandfallszenarien durchgetestet worden sind, steht fest: Die Tests im H16 waren erfolgreich und die Brandfallsteuerungen haben funktioniert wie erwartet. Und das müssen sie – denn im Ereignisfall entscheiden sie über Leben und Tod.



Die Brandmeldeanlage im H16



Die Spezialisten prüfen ihre Anlagen



Geöffneter Notausgang

Wir suchen Dich!

Obwohl die Luftfahrt als der sicherste Weg zu reisen gilt, hat kaum eine andere Branche grössere Auswirkungen zu tragen, wenn es um den Umgang mit Unfällen geht. Christine Kamber, Head of Special Assistance Team (SAT) der SWISS, ist auf der Suche nach neuen Mitgliedern für das Nottelefon.

von Andrea Rahs

Was sind die Voraussetzungen für eine Mitarbeit im SAT?

Die Grundbedingung für die Mitarbeit im SAT ist das Einverständnis des Vorgesetzten sowie gute Englischkenntnisse. Der Einsatz setzt eine hohe Belastbarkeit und gute Teamfähigkeit voraus. Um in einer Krise anderen Menschen zu helfen ist Empathie unabdingbar, insbesondere die Fähigkeit gut zuhören können.

Wie werden neue Mitglieder des SAT ausgebildet?

Neue Mitglieder des SAT werden durch qualifizierte Fachpersonen in einer fundierten, zweitägigen Grundausbildung ins «Caregiving» eingeführt. Anschliessend beträgt der jährliche Zeitaufwand ca. 1.5 Tage für Weiterbildungskurs und Notfallübung.

Für Mitarbeiter:innen der Flughafen Zürich AG gilt die Zeit, welche für Aus- und Weiterbildungen sowie für Notfallübungen benötigt wird, als Arbeitszeit.

Über das SAT

Die Tätigkeiten des SAT sind vielschichtig und anspruchsvoll:

- Im Telephone Enquiry Center Inbound werden Daten von betroffenen Angehörigen erfasst und allgemeine Anfragen entgegengenommen.
- Im Passenger Data Management erfolgt die Auswertung von Flugdokumenten sowie Daten von Passagieren und Angehörigen, in enger Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei Zürich.
- Das Telephone Enquiry Center Outbound ist verantwortlich für die persönliche oder telefonische Betreuung von Angehörigen und überlebenden Passagieren.
- Das CEFO-Team Care schliesslich kommt bei Unfällen im Ausland zum Einsatz und leistet direkte Hilfe vor Ort.
- Daneben bestehen weitere Gruppen, welche die übrigen Teams im Bereich von Logistik, Kommunikation und Administration unterstützen.

Bist Du interessiert?
Melde Dich bei:

SWISS International Air Lines Ltd.
Christine Kamber
Tel: +41 44 564 40 67
Email: christine.kamber@swiss.com



Anfrage
senden



Christine Kamber

FOD

auf Standplätzen

FOD heisst «Foreign Object Debris» auf Deutsch übersetzt «Fremdkörper». Fremdkörper sind alle Objekte, die sich an einem Ort befinden, an dem sie nicht sein sollten und die zu einer Gefahr werden können, z. B. für Flugzeuge. FOD können durch das Überfahren oder Aufsaugen leichte bis grosse Schäden an Flugzeugen anrichten.

von Nicole Furrer

Am Flughafen Zürich wird zwischen kritischen FOD und übrigen FOD unterschieden.

Kritische FOD

Kritische FOD sind Objekte, welche auf einem Standplatz eine Gefahr für das Luftfahrzeug sein können. Kritische FOD sind folglich Objekte, die

- aus einem festen Material (z.B. Beton, Stahl, Metall) bestehen;
- harte Kanten aufweisen oder spitzig sind (z.B. Werkzeuge, Fahrzeugteile); und/oder
- potenziell von einem Luftfahrzeug stammen könnten.

Werden kritische FOD – unabhängig von Form und Grösse – auf einem Standplatz gefunden, dann müssen diese der Airport Authority umgehend abgegeben werden.

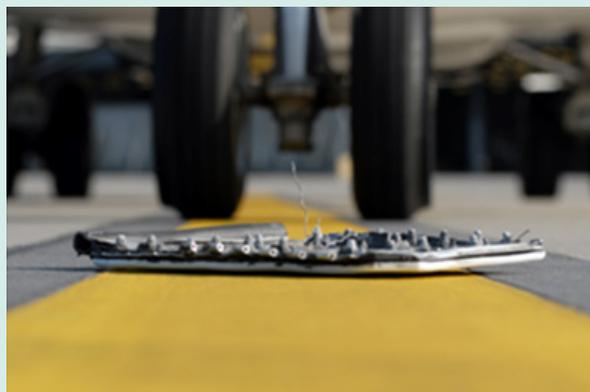
Objekte, die aufgrund ihrer Grösse oder Form nicht in den FOD Behälter passen, müssen umgehend der Airport Authority abgegeben werden.

Übriges FOD

Alle weiteren gefundenen Gegenstände (z.B. aus weichem, leichtem Material) oder solche, welche während Ground Handling Aktivitäten anfallen (z.B. Reissverschlüsse, Bag Tags, Gepäckteile, Essensreste) gefährden die Flugsicherheit nicht direkt und gelten deshalb als übrige FOD, welche in den dafür vorgesehenen gelben FOD-Behältern entsorgt werden können.



Kritisches FOD



Kritisches FOD



Übriges FOD



FOD Eimer

Würdest du in Ritterrüstung einem Krokodil begegnen wollen? Oder hättest du lieber ein Gitter dazwischen?

Die Gesamtverantwortung über die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz im Betrieb trägt der Arbeitgeber. Zur Verhütung von Berufsunfällen müssen sämtliche Massnahmen getroffen werden die nach der Erfahrung notwendig, nach dem Stand der Technik anwendbar und den Verhältnissen des Betriebes angemessen sind.

von Andrea Rahs

Ein gesundes und sicheres Arbeitsumfeld stellt sicher, dass die Mitarbeitenden gerne zur Arbeit kommen und motiviert bleiben. Das senkt die Kosten und schafft somit die Grundlagen für ein erfolgreiches Unternehmen. Um die Arbeitssicherheit und die Gesundheit am Arbeitsplatz laufend zu verbessern ist es wichtig, Gefährdungen frühzeitig zu erkennen und die notwendigen Präventionsmassnahmen umzusetzen. Eine gängige Methode, Gefährdungen am Arbeitsplatz zu erkennen, sind Sicherheitsrundgänge.

An einem Nachmittag im Juli treffen sich Roger Egli, Head Occupational & Fire Safety, und Pascal Hutzmann, Techniker Instandhaltung GSA und Kontaktperson Arbeitssicherheit, für eine Begehung der Baustelle der neuen Gepäcksortieranlage am Flughafen Zürich. «Der Einbezug der Mitarbeitenden vor Ort ist unabdingbar, denn sie kennen die potenziellen Gefahren und Probleme am besten», erklärt Roger.

Anhand einer vorbereiteten Checkliste werden die Schwerpunkte des Sicherheitsrundgangs definiert und potentielle Gefahren ermittelt. Erkannte Gefahrenstellen und fehlende technische Schutzeinrichtungen werden fotografisch festgehalten und organisatorische Schwachstellen beschrieben.

Um die Gefahren im Betrieb möglichst zu eliminieren, eignet sich das Vorgehen nach dem so genannten «STOP-Prinzip». Die einzelnen Buchstaben stehen für verschiedene Arten von Schutzmassnahmen.

S	Substitution Beispiel: Ersetzen eines gefährlichen Arbeitsstoffes durch einen ungefährlichen.
T	Technische Massnahme Beispiel: Schutzeinrichtungen (z.B. Gitter) an Maschinen anbringen
O	Organisatorische Massnahme Beispiel: Regeln definieren, Betriebsanweisungen erstellen
P	Persönliche Massnahme Beispiel: Persönliche Schutzausrüstung wie Helm, Gehörschutz etc. benutzen

Das Gesetz gibt vor, technische und organisatorische Massnahmen vor personenbezogenen Massnahmen umzusetzen. Können Unfall- und Gesundheitsgefahren durch technische oder organisatorische Massnahmen nicht oder nicht vollständig ausgeschlossen werden, so muss der Arbeitgeber den Arbeitnehmenden persönliche Schutzausrüstung zur Verfügung stellen. Wichtig: Persönliche Schutzausrüstung reduziert eine Gefahr nicht. Selbst in Ritterrüstung ist die Begegnung mit einem Krokodil gefährlich.



Eigene Darstellung in Anlehnung an die SUVA

Nachdem der Sicherheitsrundgang abgeschlossen ist, tragen Pascal und Roger ihre Erkenntnisse im System ein. Im Idealfall kann für jede Gefahr mindestens eine Massnahme zur Beseitigung oder Reduktion des Risikos zugewiesen werden. «Wichtig ist, dass durch die getroffenen Massnahmen keine neuen Gefahren geschaffen werden» zeigt Roger auf. «Zudem müssen auch systematische Massnahmen getroffen werden, um ähnliche Fälle in Zukunft zu vermeiden». Denn Arbeitnehmende wie auch Arbeitgebende sollen nach einem erfüllten Arbeitstag wieder gesund nach Hause gehen können.



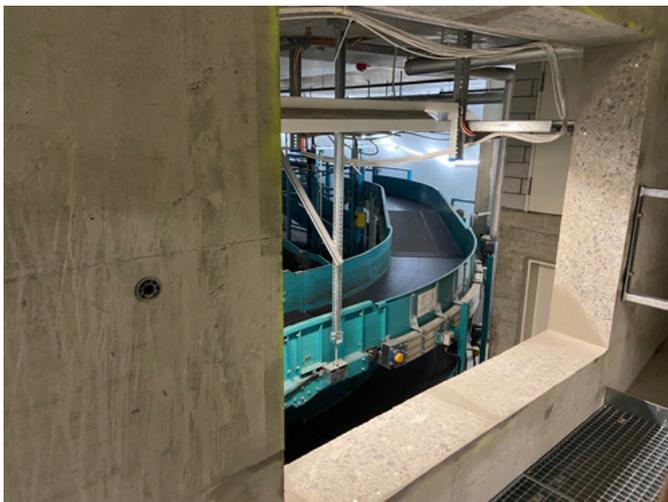
Verletzungsgefahr

Bevor dieses Gepäckband in Betrieb geht, wird hier noch eine Abdeckung montiert.



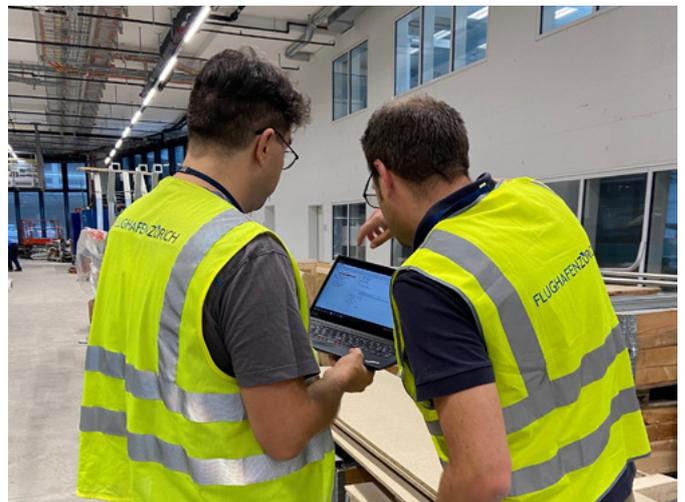
Stolpergefahr

Lässt sich dieser Tritt durch eine technische Massnahme vermeiden?



Absturzgefahr

Vor diese Öffnung gehört ein Geländer.



Dokumentation

Roger Egli und Pascal Hutzmann tragen die Erkenntnisse des Sicherheitsrundgangs im System ein.

Not-Aus Schalter

Not-Aus Schalter sind dazu da, in einer Notfallsituation die Anlagen sofort stillzulegen. In diesem Artikel lernst du die unterschiedlichen Not-Aus Schalter am Flughafen Zürich und deren Auswirkungen kennen.

von Nicole Furrer

DGS Not-Aus Knopf

Sämtliche Dock-Standplätze am Flughafen Zürich sind mit einem automatischen Dock-Leitsystem (Docking Guidance System, DGS) ausgerüstet, welches die Flugbesatzungen bei der Endeinweisung auf den Standplätzen unterstützt.

Wann musst du den DGS Not-Aus Knopf betätigen:

Drücke den Not-Aus Knopf «DGS», wenn beim Einrollen eines Flugzeuges:

- sich Handling Material im Einrollbereich befindet
- sich Fremdkörper (FOD) auf dem Standplatz befinden
- sich Personen oder Fahrzeuge dem Flugzeug näher
- oder bei weiteren Situationen, welche das Einrollen des Flugzeuges gefährden könnten.

Wo findest du den DGS Not-Aus Knopf:

Ein Knopf findest du entweder am Fahrwerk der Fluggastbrücke oder in der Fluggastbrückenkabine.

Was geschieht, wenn du den DGS Not-Aus Knopf betätigst:

Durch das Drücken erscheint auf der DGS Anzeige «STOP». Der Pilot oder die Pilotin muss den Einrollvorgang unmittelbar stoppen.

Übersicht Not-Aus Schalter



FEV Not-Aus Knopf

Flugzeuge benötigen während ihres Aufenthalts am Boden Strom (400 Hz) (Flugzeugenergieversorgung, FEV) und je nach Umgebungsbedingungen auch Klimaanlage (Pre-conditioned Air, PCA) zum Heizen oder Kühlen der Kabine.

Wann musst du den FEV Not-Aus Knopf betätigen:

Drücke den Not-Aus Knopf «FEV», wenn du:

- ein Defekt
- Rauchbildung
- Funken, oder
- Feuer

im Zusammenhang mit der Stromversorgung feststellst.

Wo findest du den FEV Not-Aus Knopf:

Den Knopf findest du am Fahrwerk der Fluggastbrücke.

Was geschieht, wenn du den FEV Not-Aus Knopf betätigst?

Durch das Drücken wird die 400Hz Stromversorgung sowie die Klimaversorgung unmittelbar abgeschaltet.



FGB Not-Aus Knopf und DGS Not-Aus Knopf

FGB Not-Aus Knopf

Die Fluggastbrücken (FGB) werden für die Passagier-Abfertigung genutzt und bieten einen gesicherten und wettergeschützten Zugang zu den Flugzeugen.

Wann musst du den FGB Not-Aus Knopf betätigen:

Drücke den Not-Aus Knopf «FGB», wenn du:

- eine mögliche Kollision zwischen der Fluggastbrücke und Flugzeug, Fahrzeug oder Person beobachtest
- weitere Gefahrensituationen, welche einen Schaden verursachen könnten, wahrnimmst

Wo findest du den FGB Not-Aus Knopf:

Ein Knopf findest du entweder am Fahrwerk der Fluggastbrücke oder in der Fluggastbrückenkabine.

Was geschieht, wenn du den FGB Not-Aus Knopf betätigst:

Durch das Drücken wird das Fahren der Fluggastbrücke unterbrochen und verhindert.

Fuel Not-Aus Knopf

Beim Betanken mit der Unterflurbetankungsanlage kann es passieren, dass Kerosin den Standplatz verunreinigt.

Wann musst du den Fuel Not-Aus Knopf betätigen:

Drücke den Not-Aus Knopf «Fuel», wenn du:

- feststellst, dass Kerosin beim Betankungsvorgang ausläuft und den Standplatz verunreinigt

Wo findest du den Fuel Not-Aus Knopf:

Den Fuel Not-Aus Knopf, welcher mit einem grünen «Emergency» Pfeil gekennzeichnet ist, findest du am Vorfelddturm.

Was geschieht, wenn du den Fuel Not-Aus Knopf betätigst:

Durch das Drücken schaltet der Zugang zur Betankungszentrale unmittelbar ab. Das weitere Betanken ist für einen ganzen Standplatzabschnitt (z.B. A-Nord, E-Süd) nicht mehr möglich.

Schutz und Rettung Zürich (SRZ) und Unterflurbetankungsanlage Flughafen Zürich (UBAG) erhalten einen Alarm und rücken umgehend zum betroffenen Standplatz aus. Die Quittierung des Alarms und die Entriegelung der Unterflurbetankungsanlage muss anschliessend durch SRZ durchgeführt werden.



Fuel Not-Aus Knopf

ACHTUNG

Der Fuel Not-Aus Knopf ist **nicht für einen Personenschaden** gedacht! Falls du oder jemand anders verunfallt, muss umgehend die Notrufnummer 144 gewählt werden.

Das neue Portal Flugplatzhandbuch – alles zum Thema flugbetriebliche Sicherheit

Das neue Portal Flugplatzhandbuch enthält alle relevanten Themen, um die flugbetriebliche Sicherheit am Flughafen Zürich sicherzustellen. Es ersetzt das bisherige Serviceportal per sofort.

von Nicole Furrer

Was beinhaltet das neue Portal Flugplatzhandbuch?

Im neuen Portal Flugplatzhandbuch wird das Flugplatzhandbuch sowie dessen mitgeltende Dokumente stets in der aktuell gültigen Version unseren Partnern zur Verfügung gestellt. Flughafen Zürich AG Mitarbeitende können mittels Document Management System (DMS) auf die Dokumente zugreifen.

Das Flugplatzhandbuch vom Flughafen Zürich dient als zentrales Dokument, um sicherzustellen, dass alle Safety-relevanten Themen gemäss den EASA und BAZL Vorgaben abgedeckt sind und sämtliche am Flughafen Zürich durchgeführten Tätigkeiten sicher ausgeführt werden. Das Flugplatzhandbuch gilt für die Flughafen Zürich AG und die im Auftrag oder durch Zulassung der Flughafen Zürich AG tätigen Unternehmen.

Wie erhalte ich Zugang zum neuen Portal Flugplatzhandbuch?

Die Anmeldung zum Portal Flugplatzhandbuch erfolgt mit den Logindaten vom Online-Portal ZRH Center der Flughafen Zürich AG. Falls diese noch nicht vorhanden sind, muss das ZRH Center der Flughafen Zürich AG kontaktiert werden (siehe «an wen kann ich mich bei Fragen wenden»).

Wo finde ich das neuen Portal Flugplatzhandbuch?

Das neue Portal Flugplatzhandbuch ist über den Link **flugplatzhandbuch.zurich-airport.com** erreichbar, ebenso über die Website der Flughafen Zürich AG.

An wen kann ich mich bei Fragen wenden?

Bei jeglichen Fragen in Bezug auf das Login helfen die Mitarbeitenden des ZRH Centers (**zrhcentersupport@zurich-airport.com**) gerne weiter.

Für inhaltliche Fragen zum neuen Portal Flugplatzhandbuch steht das Safety Office der Flughafen Zürich AG (**safetyoffice@zurich-airport.com**) gerne zur Verfügung.

