

26. Focus Safety & Security

OKTOBER 2023



Inhalt

Ramp Inspection – Sicherheitskontrollen an in- und ausländisch registrierten Luftfahrzeugen	5
«Fehler sehen wir als Gelegenheit zum Lernen»	6
FOD am Flughafen Zürich – FOD-Walk 2023	7
«Wie können wir den Betrieb, die Passagiere und die ankommenden Arbeiten koordinieren?»	9
Von pneumatisch zu elektronisch: Der Sirenenalarm am Flughafen Zürich wurde modernisiert	10

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

Liebe Leserinnen und Leser

Die Sicherheit im Flughafenbetrieb ist von höchster Priorität und erfordert kontinuierliche Aufmerksamkeit: Im kommenden November finden am Flughafen Zürich erneut die Sicherheitstage statt. Während drei Tagen informieren die Flughafen Zürich AG und verschiedene Partnerfirmen über Themen rund um die Sicherheit am Flughafen. Neben einem gratis Mittagessen und Wettbewerben mit tollen Preisen, erwarten dich verschiedene interaktive Informationsstände.

In der vorliegenden Ausgabe des Focus Safety & Security zeigen wir auf, wie unsere Apron Controller:innen reale Szenarien ohne Sicherheitsrisiken trainieren. Wir begleiten unsere Airport Manager:innen bei einer Ramp Inspection und schauen einer Terminal Managerin bei ihrer täglichen Arbeit über die Schulter. Wir zeigen dir, wie am Flughafen Zürich mit Hilfe von Feuerwehrauto und Drehleiter die Sirenen zur Alarmierung der Bevölkerung im Katastrophenfall ersetzt wurden und wir schauen zurück auf den FOD Walk 2023.

Wir wünschen eine spannende Lektüre und freuen uns, dich an den Sicherheitstagen 2023 zu begrüßen!



Pascal Honegger

Head Safety & Compliance Office
Flughafen Zürich AG



Stephan Bühler

Head Safety & Security
Flughafen Zürich AG

Sicherheitstage 2023 am Flughafen Zürich

Unter dem Motto «Gemeinsam sicher» informieren die Flughafen Zürich AG und verschiedene Partnerfirmen zum Thema Sicherheit. Die Besuchenden erwarten Informationsstände, praxisbezogene Übungen, ein gratis Mittagessen und Wettbewerbe mit tollen Preisen. Eine Anmeldung ist nicht erforderlich.

WO Busgates A01–06

WANN Do 16.11.2023 10–15 Uhr
Di 21.11.2023 10–15 Uhr
Mi 22.11.2023 10–15 Uhr



Gemeinsam sicher.

Flughafen Zürich

Ramp Inspection – Sicherheitskontrollen an in- und ausländisch registrierten Luftfahrzeugen

Die Airport Manager:innen sind ermächtigt, die Ausweise der Besatzungen sowie die Bordpapiere von in- und ausländischen Luftfahrzeugen gemäss Anordnungen des BAZL zu überprüfen. Einerseits im Rahmen von Stichproben, andererseits bei Verdacht auf Unregelmässigkeiten oder technische Mängel.

von Amina Abdelsattar

Es ist früh am Morgen, als ich bei der Airport Authority eintreffe. Gespannt nehme ich auf dem Beifahrersitz des Einsatzfahrzeuges Platz. Ich begleite heute die Airport Manager:innen der Flughafen Zürich AG bei einer so genannten Ramp Inspection. Diese werden wir heute bei einer Iljuschin IL-76 TD durchführen. Eine Ramp Inspection erlaubt einen allgemeinen Überblick über den technischen Zustand der Maschine und die Arbeit der Besatzung, ist jedoch keine umfassende Inspektion.

Beim Frachtflugzeug angelangt, steigen wir über eine Leiter ins Innere des Flugzeugbauches. Es ist düster und muffelig, gleichzeitig aber auch sehr faszinierend. Das Innenleben eines Frachtflugzeugs kannte ich bisher nur aus Filmen. Vor uns befindet sich ein spezieller Kran, der sich der Decke entlang wölbt, sowie ein schwarzes Auto und einige abgedeckte Stapel mit Ware. Entlang der Seiten des Flugzeugbauches befinden sich Klappsitze.

Die Airport Manager stellen sich der Crew vor und teilen den Grund unseres Besuches mit. Die Crew begleitet uns zum Piloten.

Die Kontrolle wird mit einer standardisierten Checkliste durchgeführt. Sie reicht vom generellen Eindruck des Flugzeugs über den Zustand der Notfallsysteme, der Ausrüstung im Cockpit bis hin zum Punkt, ob die Treibstoffberechnung korrekt vorgenommen wurde.

Nachdem wir vom Piloten alle benötigten Daten erhalten haben, lädt er uns zu sich ins Cockpit ein. Er gibt mir ein Zeichen, auf seinem Pilotensitz Platz zu nehmen. Der Sitz ist bequem, mit einer weissen Decke überzogen und erinnert mich an einen Sofasessel ohne Armlehnen. Auch der Navigator, der ein Mitglied der Flugzeugbesatzung ist, lässt uns einen Blick in sein «Reich» werfen. Sein Arbeitsplatz befindet sich unterhalb des Cockpits. Um ihn zu erreichen, klettern wir über eine Leiter hinunter und treten in einen engen Raum. Dort steht ein kleiner Schreibtisch voller Dokumente, Zahlen und Informationen. Die Flugzeugnase besteht aus Fensterscheiben, aus denen man während des Flugs hinausschauen kann. Diesen Ausblick während des Fluges stelle ich mir herrlich vor.

Bei dieser Kontrolle war alles in Ordnung. Würden die Inspektoren von den internationalen Standards abweichende Befunde feststellen, würden diese festgehalten. Je nach Schwere der Befunde erhält der Betreiber der Maschine eine Frist, um den ordnungsgemässen Zustand wieder herzustellen. In leichten Fällen kann dies im Rahmen der nächsten ordentlichen Unterhaltsarbeiten erfolgen. Bei schweren Sicherheitsdefiziten verbieten die Inspektoren der Maschine den Weiterflug, bis die Mängel behoben sind.

Wir bedanken uns bei der Crew für die zur Verfügung gestellten Informationen und verabschieden uns. Dann machen wir uns auf den Rückweg ins Büro.



Cockpit der IL-76 TD



Arbeitsplatz des Navigators



Aussicht des Navigators

«Fehler sehen wir als Gelegenheit zum Lernen»

Unsere Apron Controller:innen überwachen und koordinieren die Flugzeugbewegungen auf dem Rollfeld via Funk vom Kontrollturm aus. Um reale Szenarien ohne Sicherheitsrisiken zu trainieren, werden sie regelmässig am firmeneigenen Simulator «Avator» geschult.

von Andrea Rahs

Sicherheit hat oberste Priorität. Das rechtzeitige Erkennen von Gefahren und das Ergreifen angemessener Massnahmen, sind im Alltag der Apron Controller:innen von entscheidender Bedeutung – insbesondere dann, wenn auf dem Rollfeld viel Betrieb herrscht. «Wir verfügen über verschiedene Reporting-Systeme», erklärt Stephan Senn, der neben seiner Funktion als Apron Controller auch für Safety-Themen zuständig ist. «Die Reporting-Systeme dienen dazu, potenzielle Sicherheitsrisiken, Vorfälle, Fehler und andere relevante Informationen zu erfassen und zu dokumentieren». Die gemeldeten Ereignisse werden dann analysiert und bewertet um mögliche Muster, Ursachen und Risiken zu identifizieren. «Fehler sehen wir als Gelegenheit zum Lernen», zeigt Stephan auf. «Einerseits können so laufend geeignete Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit ergriffen werden, andererseits dienen uns aktuelle Vorkommnisse als Grundlage für die Schulungen am Simulator.»

Im Simulator «Avator» erleben die Apron Controller:innen das Rollfeld virtuell. Verschiedene Szenarien und Situationen aus dem Alltag können dort nachgebildet und trainiert werden. Zudem bietet der Simulator die Möglichkeit, die Kommunikation zwischen Apron Controller:innen und Pilot:innen zu trainieren. Im Nebenraum zum «Avator» sitzen Pilot:innen, welche die Flugzeuge des Simulators steuern. «Da bauen wir bewusst auch mal falsche Readbacks ins Training mit ein», verrät Stephan Senn, «denn, wenn ein:e Pilot:in die Anweisung falsch versteht und eine falsche Rückmeldung gibt, kann dies schnell zu Missverständnissen und zu potenziell gefährlichen Situationen auf dem Rollfeld führen.»

Neben aktuellen Vorkommnissen können am Simulator auch anspruchsvolle Verkehrssituationen und Zustände geschult werden. Im Herbst bereiten sich die Apron Controller:innen mit Hilfe des «Avator» auf den Winter vor. So wird zum Beispiel der Umgang mit dem De-Icing und mit eventuellen Schneeräumungen trainiert.

Natürlich hat der Simulator auch Nachteile: Im Gegensatz zum echten Leben werden im Simulator die Prozessabläufe genau eingehalten. Abfliegende Luftfahrzeuge oder Pushback-Traktoren z. B. stehen stets zur deklarierten Zeit bereit. Das ist in der Realität nicht immer so. «Insgesamt ist der Simulator aber ein riesiger Benefit für uns», sagt Stephan Senn abschliessend.

Im Schulungsraum «Avator»



FOD am Flughafen Zürich – FOD-Walk 2023

Täglich werden auf dem Vorfeld des Flughafens Zürich herumliegende Kleinteile wie zum Beispiel Schrauben, kleine Steine oder Plastik-Teile gefunden. FOD heisst «Foreign Objects Debris», auf Deutsch übersetzt «Fremdkörper».

von Andrea Rahs

Als Fremdkörper werden alle Objekte bezeichnet, die sich an einem Ort befinden, an dem sie nicht sein sollten und somit vor allem für Flugzeuge zu einer Gefahr werden könnten. Werden sie überfahren oder von Triebwerken angesogen, können FOD leichte bis grosse Schäden an Flugzeugen anrichten.

Der Flughafen Zürich AG ist es ein grosses Anliegen, regelmässig für die von FOD ausgehenden Gefahren zu sensibilisieren. So hat das Safety & Compliance Office nach ein paar Jahren Corona-Pause in diesem September wieder zum traditionellen «FOD-Walk» eingeladen. Nach einem kurzweiligen Theorie-Input zur Entsorgung am Flughafen Zürich und der Bewirtschaftung des FOD-Kübel-Systems wurden die Teilnehmenden mit Abfallsack und Greifzange ausgestattet. Auf dem FOD-Walk bei den Standplätzen am Dock A und B, am Dock E sowie auf den Standplätzen Charlie und Delta, wurden in rund einer Stunde insgesamt mehr als 76 kg FOD eingesammelt.



Kritisches FOD:

Ein Objekt, welches auf Standplätzen, Rollwegen und Pisten eine Gefahr für das Luftfahrzeug sein kann, gilt als kritisches FOD. Kritische FOD sind folglich Objekte, die

- aus einem festen Material bestehen (z. B. Beton, Stahl, Metall);
- 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 telefonisch gemeldet oder abgegeben werden.**



Übrige 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.

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

Impressionen FOD-Walk 2023



«Wie können wir den Betrieb, die Passagiere und die aufkommenden Arbeiten koordinieren?»

Als Bindeglied zwischen Passagieren und Betrieb stellen sie kundenorientierte, geordnete und effiziente Abläufe innerhalb der Terminals sicher: Unsere Terminal Manager:innen.

von Amina Abdelsattar

Etwas versteckt hinter den Schaltern des Check-in 1 befindet sich das Büro des Terminal Managements. «Als Terminal Manager:innen haben wir sehr vielfältige Aufgaben», erklärt Corinne Zingg, Head Terminal Management. «Meist sind wir dabei in Kontakt mit anderen Fachbereichen, denn sämtliche Arbeiten im und um den Flughafen können einen Einfluss auf die Passagierströme und damit auch auf die Sicherheit haben». Das Terminal Management ist bestrebt, stets eine hohe Servicequalität für die Passagiere zu gewährleisten. So ist das Team beispielsweise in aktuellen Projekten wie der Entwicklung landseitiger Passagierflächen (ELP) involviert. «Da bei diesem Projekt zum Beispiel der Edelweiss-Korridor gesperrt wird, überlegen wir uns vorgängig, wie die Passagiere am effizientesten umgeleitet werden können», erklärt Corinne. «Das beinhaltet sehr viel, zum Teil weit vorausschauende Planung».

Die Terminal Manager:innen sind täglich in den Terminals unterwegs und kontrollieren das Erscheinungsbild des Flughafens. Während regelmässig variierenden Checks überprüft das Team die Infrastruktur. Ist etwas defekt, wird dies auf einer Liste festgehalten und via Service 24 oder CSD der entsprechenden Stelle zwecks Reparatur gemeldet. Auf dem nächsten Rundgang prüfen die Terminal Manager:innen, ob die gemeldeten Mängel behoben wurden. «Je nach Passagieraufkommen leiten wir jährlich bis zu 1000 Reparaturen in die Wege», erläutert Corinne. «Gerne nehme ich euch auf einen Rundgang mit». Auf unserem Weg kommen wir bei den Check-in Schaltern vorbei. Die Terminal Manager:innen arbeiten eng mit Fluggesellschaften, Bodenabfertigungsdiensten sowie



Corinne Zingg

anderen relevanten Dienstleister:innen zusammen. Sie koordinieren die Zusammenarbeit und den Informationsaustausch, um einen effizienten Betrieb des Terminals sicherzustellen. «Unsere Planung (OGB) stellt sicher, dass die Fluggesellschaften für die Abfertigung der Passagiere genügend Check-in Schalter zugeteilt bekommen und dass alle aneinander vorbeikommen. Im Tagesbetrieb bewirtschaftet das Terminal Management den Bereich und nimmt bei Flugverspätungen entsprechende Anpassungen vor – es ist manchmal ein bisschen wie Tetris spielen», sagt Corinne.

Wir begeben uns durch die Sicherheitskontrolle und gelangen ins belebte Airside Center. Gleich neben dem Duty Free fällt Corinne ein unbeaufsichtigtes Gepäckstück auf. Sie ruft die Polizei. Bis diese eintrifft, bleibt sie in der Nähe des Gepäckstückes stehen und weist Passagiere weg, um die Sicherheit und das Wohlergehen sämtlicher Personen zu gewährleisten. Kurze Zeit später trifft die Polizei ein und übernimmt den Fall. Abschliessend meint Corinne: «Das ist ein perfektes Beispiel dafür, wie wir auf unseren Rundgängen proaktiv schauen, dass an der Front alles gut und reibungslos läuft».

Von pneumatisch zu elektronisch: Der Sirenenalarm am Flughafen Zürich wurde modernisiert

Notlagen oder Katastrophen können jederzeit und mit wenigen oder gar ohne Warnzeichen eintreffen. Eine sofortige und flächendeckende Alarmierung der Bevölkerung ist in solchen Fällen unabdingbar. Um das zu gewährleisten, gibt es in der Schweiz rund 7200 Sirenen*.

von Andrea Rahs

In den neunziger Jahren wurden am Flughafen Zürich vier Sirenen zur Alarmierung der Bevölkerung im Katastrophenfall installiert. Diese Sirenen sind am Ende ihres Lebenszyklus, die Technologie ist veraltet. Im Juni 2023 wurden die letzten alten Sirenen am Flughafen Zürich durch neue, moderne Anlagen ersetzt.

Die Funktionsweise der neuen Sirenen ist grundsätzlich anders: Während die alten Sirenen pneumatisch, d. h. mit Druckluft, betrieben wurden, funktionieren die neuen rein elektronisch. Damit brauchen sie nicht nur deutlich weniger Strom, sie bieten auch viel mehr Optionen bezüglich Steuerung, Monitoring und Signalisierung. So könnten beispielsweise Sprachdurchsagen gemacht werden, um spezifische Informationen schnell und effektiv zu vermitteln. Während bei den alten Anlagen Kompressoren, Ventile und Druck regelmässig kontrolliert werden mussten, fällt der Wartungsaufwand bei den neuen Sirenen vergleichsweise klein aus.



Alertswiss: Leben schützen und retten

Auf Alertswiss fliessen die relevanten Informationen rund um Katastrophen und Notlagen in der Schweiz zusammen. Eine Informationsdrehscheibe, die Leben schützen und retten kann.

Mit der nationalen Alarm-App Alertswiss erhältst du Alarme, Warnungen und Informationen zu unterschiedlichen Gefahren direkt auf dein Smartphone. Ebenso werden die Ereignisinformationen auf der Alertswiss-Website publiziert.

Die Alertswiss-App ist kostenlos im Apple App Store und Google Play Store) verfügbar.



www.alert.swiss
inkl. Alertswiss-Blog
und Social Wall

Impressionen Austausch der Sirenen



Die alte, pneumatische Sirene auf dem Dach des Gebäudes T1 Werft



Die alten Druckluftbehälter sind ausgebaut. Die neuen Sirenen benötigen keine Kompressoren mehr, da sie ohne Druckluft betrieben werden.



Die neue Sirene wird in den Rettungskorb gehievt und für den Transport in die Höhe gesichert.



Mit Hilfe einer Drehleiter können die Demontage-Arbeiten in rund 30 Metern Höhe beginnen.



Installation einer neuen Sirene auf dem Werkhof Gebäude W1

*Quelle: www.babs.admin.ch/de/alarm/sirenen