

«Go-ahead» – Nachtdienst

Schichtdienst heisst auch Nachtdienst. Und obwohl am Flughafen für den regulären Verkehr um 23.30 Uhr das Nachtflugverbot beginnt, sind Nachtdienste im Tower hie und da alles andere als ruhig. Es ist künftig jedoch nicht mehr auszuschliessen, dass der Flughafen nachts manchmal selbst für Notfälle geschlossen bleibt.

Text: Gaby Plüss

Unser Dienstplan bringt es mit sich, dass ich mehr oder weniger regelmässig auch Nachtdienste leiste. Kommen wir in einer Diskussion auf dieses Thema, werde ich oft gefragt: «Was machst Du denn die ganze Nacht? Regulären Flugbetrieb habt Ihr am Flughafen ja keinen.» Und obschon diese Aussage richtig ist, kann im Tower während der Nacht einiges los sein. Grund genug, das Thema Nachtdienst ein wenig genauer zu beleuchten.

Nachtdienst-Rotation

«R170 - N1 - N2 - NF». Finde ich diese Kombination in meinem Einsatzplan, steht mir eine Nachtdienst-Rotation bevor. «R170» steht dabei für einen Reservendienst, der von 17 bis 24 Uhr dauert. N1 und N2 sind die beiden Nachtdienste. N1 beginnt um 19.40 Uhr und endet um 5.40 Uhr, N2 dauert von 20.10 bis 6.10 Uhr. NF bedeutet nachtfrei und ist der Kompensationstag nach dem zweiten Nachtdienst. Haben wir NF geplant, steht uns der Tag ab 6.10 Uhr zur freien Verfügung. Normalerweise arbeite ich pro Monat eine Nachtdienst-Rotation. Es können aber auch mehr sein, wobei unser GAV in einer Zeitspanne von vier Wochen maximal zehn Nachtdienste erlaubt.

Um während Nachtdienst-Rotationen arbeiten zu können, müssen wir seit mindestens zwölf Monaten eine Tower- und eine Approach-Zulassung haben. Zudem absolvieren Nachtdienst-Neulinge vor ihrem ersten Einsatz als N1 einen Kurs, der sie mit den Aufgaben der Nachtdienste vertraut macht. Er beinhaltet zum Beispiel das Handling von Flügen, die die Nacht-

flugsperre verletzen könnten oder das korrekte Vorgehen bei einer plötzlichen Erkrankung des Kollegen, mit dem man einen Nachtdienst absolviert. Selbstverständlich versorgen erfahrene Kollegen einen Nachtdienst-Neuling vor der ersten Nachtdienst-Rotation auch mit zahlreichen Tipps und Tricks. Letztlich muss jedoch jeder Lotse für sich selbst herausfinden, wie er mit dem Thema Nachtdienst und vor allem mit der damit verbundenen Schlafproblematik am besten umgehen kann.

Zwei-Personen-Regelung

Heutzutage müssen immer mindestens zwei Lotsen im Tower anwesend sein. Die Zuteilung der Nachtdienst-Rotationen erfolgt deshalb so, dass täglich sowohl ein N1 als auch ein N2 geplant werden. Zu meinen Anfangszeiten war das noch anders. Da verbrachten wir die Nachtdienste jeweils ganz allein. Dabei mussten wir mit allem, was auf uns zukam, fertig werden. Dass dies auch zu unschönen Situationen führen konnte, dürfte wohl jedermann klar sein.

Natürlich könnte sich ein Tower-Lotse auch heute noch allein um einen Ambulanzflug kümmern, der nachts in Zürich landen muss. Da wir aber nie im Voraus wissen, womit wir konfrontiert werden, gilt die Zwei-Personen-Regelung ausnahmslos rund um die Uhr. Zudem kann auch aus einem nächtlichen Ambulanzflug plötzlich ein Notfall mit Rauch im Cockpit werden. Einen solchen möchte kein Lotse morgens um 3 Uhr allein bewältigen müssen. Sollte einer der beiden diensthabenden Lotsen mitten in der Nacht plötzlich erkranken, muss der andere den Flughafen deshalb durch die Airport Authority mittels NOTAM bis zum Morgen schliessen lassen.



Der nächtliche Blick vom Arbeitsplatz des Aerodrome Controllers in Richtung Dock E.

Reservendienst

Im Gegensatz zu den fliegenden Kollegen verbringen wir unsere Reserven immer im Betrieb. Allerdings wissen wir bei einer Reserve aber nie im Voraus, wo wir gebraucht werden. Deshalb rufen wir vor Dienstbeginn jeweils den Supervisor im Tower an, um zu erfahren, was uns erwartet. Fehlt ein Kollege, übernehmen wir ab Beginn unserer Reserve dessen Schicht. Das kann sowohl einen Einsatz im Tower als auch im Approach bedeuten. Manchmal kommt es dabei vor, dass wir an einem Ort beginnen und innerhalb der Schicht an den anderen Ort wechseln müssen. Sind alle Schichten besetzt, entscheidet der Supervisor über den Einsatz der Reserve.

Erster Nachtdienst

Wie jeder andere Dienst beginnt auch der N1 mit einem zehnmütigen Briefing. Danach begeben wir uns in die Kanzel, um ganz normal an einem unserer Kontrollsektoren zu arbeiten. Da wir als N1 ab Flugbetriebsende bis um 5.40 Uhr ununterbrochen in der Kanzel anwesend sind, plant uns der Supervisor nach zirka einer Stunde eine Pause ein. Je nach aktueller Personalsituation kann diese kürzer oder länger ausfallen.

Nachdem wir aus der Pause zurückkommen, informiert uns der Supervisor über die in der Nacht vorgesehenen Arbeiten an den Pisten, den technischen Systemen, den Pistenbeleuchtungen oder Ähnlichem und über die damit verbundenen Auswirkungen.

Damit wir tagsüber möglichst ohne Einschränkungen arbeiten können, finden viele dieser Instandhaltungs-Arbeiten in der Nacht statt. Zudem gibt er uns bekannt, ob in der Nacht allfällige Spezialflüge wie etwa militärische Drohnen in der TMA oder ILS-Kalibrierungsflüge geplant sind (siehe «Rundschau»-Ausgabe 4/2017). Gleiches gilt auch für bereits angemeldete Ambulanzflüge. Daneben listet er uns sämtliche Informationen auf, die wir dem Supervisor weitergeben müssen, der uns am Morgen ablösen wird. Dabei handelt es sich beispielsweise um unbesetzte Schichten oder für den nächsten Tag angekündigte Fotoflüge.

Nach Dienstschluss des Supervisors übernehmen wir als N1 offiziell dessen Funktion. Gemäss unserem Manual ist jeder Lotse, der über eine gültige Tower-Lizenz verfügt, dazu befugt. Dabei erledigen wir aber nur eine reduzierte Anzahl von Aufgaben. Während der Nacht bestehen diese hauptsächlich im Entgegennehmen von externen Anrufen. Zudem entscheiden wir über den Einsatz der Morgenreserve, deren Dienst um 5.30 Uhr beginnt.

Gibt es nur noch wenige Starts sowie keine Landungen mehr, übernehmen wir im Tower häufig auch die Funktionen der Approach Controller und schicken die Kollegen in Dübendorf in den verdienten Feierabend. Deshalb behalten wir die letzten paar Abflüge nach dem Start so lange auf der Tower-Frequenz, bis wir sie direkt zu den Kollegen von Swiss Radar transferieren können. Die vergrösserten Startabstände, die wir um diese Uhrzeit erstellen, haben jedoch nichts mit der Schliessung der Approach-Sektoren zu tun. Der Grund dafür liegt in einer unserer unzähligen Lärmvorschriften. Diese besagt, dass wir von 22 bis 6 Uhr ein Abweichen von der SID erst über Flight Level 80 bewilligen dürfen. Da sich die Abflüge auf unseren SIDs teilweise gegenseitig in die Quere kommen, arbeiten wir mit defensiven Startintervallen.

Das Thema Nachtflugsperrung ist im Nachtdienst allgegenwärtig. Die endgültige Verantwortung für das Einhalten der Nachtflugsperrung obliegt den Piloten. Massgebend sind dabei die im AIP publizierten Betriebszeiten oder eine vom Flughafen erteilte Ausnahmegenehmigung. Hat ein Flug so viel Verspätung, dass er von der Nachtflug-



Leere Bildschirme morgens um 4 Uhr.

sperrung betroffen sein könnte, informiert uns die Airport Authority, ob eine Ausnahmegenehmigung vorliegt. Wir sind in diesen Entscheidungsprozess nicht eingebunden und halten uns an die Vorgaben des Flughafens. Zeichnet sich bei einem verspäteten Anflug eine Verletzung der Nachtflugsperrung ab, informieren wir die Piloten über ihre letztmögliche Landezeit und fragen sie nach ihren Absichten. Wollen sie weiterhin nach Zürich fliegen, werden wir sie nicht daran hindern. Wird es offensichtlich, dass es zu einer Verletzung der Nachtflugsperrung kommt, weisen wir die Piloten auf eine mögliche rechtliche Verfolgung hin. Bestehen sie trotzdem auf einer Landung in Zürich, werden wir ihnen diese nicht verweigern. Ist hingegen ein Abflug verspätet, erteilen wir eine Startfreigabe nur, wenn diese nicht zu einer Verletzung unserer Vorgaben führt.

Nach der letzten Flugbewegung informieren wir die Kollegen von «Schutz und Rettung» über das Ende des Flugbetriebs. Die Flughafenfeuerwehr verbringt die Nacht im Hauptgebäudekomplex neben der Pistenschwelle 34, die Satellitengebäude sind in der Nacht nicht besetzt. Bekommen wir während der Nacht eine Flugbewegung, informieren wir die Kollegen der Feuerwehr vorgängig über die geplante Lande- respektive Startzeit. Damit sie bei einem allfälligen Problem sofort eingreifen können, positionieren sie sich in der Nähe der Piste, auf der die Flugbewegung stattfinden wird.

Das Ende des Flugbetriebs bedeutet für uns den Beginn der Nachtarbeiten. Sind auch Arbeiten an unseren Geräten in der Kanzel geplant, ist es möglich, dass wir während der Nacht Kollegen von der Technik im Tower zu Gast haben. Ab und zu müssen wir dabei sehr gut aufpassen, dass wir nicht unverhofft über irgendetwas stolpern und im dümmsten Fall Opfer eines Unfalls werden.

Bei Arbeiten auf einer Piste unterscheiden wir, ob wir diese für eine allfällige Landung kurz unterbrechen könnten oder ob die Piste die ganze Nacht geschlossen bleibt. Bleibt die Piste die ganze Nacht geschlossen, publiziert der Flughafen ein entsprechendes NOTAM. Zudem lassen wir die Sperrung nach Beginn der Arbeiten auch auf dem ATIS ausstrahlen. Somit wissen die

Piloten jederzeit über die Verfügbarkeit der Piste Bescheid. Finden Arbeiten statt, die sich für eine allfällige Landung unterbrechen lassen (wie etwa Rasenmähen entlang der Piste), muss die entsprechende Piste inklusive Inspektion innert weniger Minuten zu unserer Verfügung stehen. Für solche Arbeiten gibt es deshalb weder ein NOTAM noch eine ATIS-Ausstrahlung. Wenn wir Pisten schliessen, achten wir, wenn möglich, darauf, dass entweder die Piste 14 oder die Piste 16 inklusive dazugehöriger ILS bis zirka 15 Minuten nach dem letzten Start für einen allfälligen Inflight-Return zur Verfügung steht. Ferner plant der Flughafen die Nachtarbeiten so, dass wir immer entweder auf Piste 14 oder auf Piste 16 zurückgreifen können.

Heutzutage verfügen wir im Tower über voll ausgestattete Radarschirme. Diese sind ein bisschen kleiner als die Schirme im Approach, verfügen aber über die gleichen Funktionen. Bekommen wir es mit einem nächtlichen Anflug zu tun, können wir diesen wie gewohnt auf die ILS führen. Da die Apron Control von 23.30 bis 5.45 Uhr geschlossen ist, übernimmt in der Nacht die Airport Authority die entsprechenden Aufgaben.

Als N1 amten wir während der Nacht auch als Approach Controller für einen allfälligen Anflug nach Altenrhein oder Friedrichshafen. Da die Kollegen von Swiss Radar über keinen entsprechenden Lizenzeintrag verfügen, dürfen sie einem solchen Anflug auch keine Anflugfreigabe erteilen. Ihre Aufgabe besteht daher darin, eine Freigabe für die Standard Arrival Route zu erteilen. Nach entsprechender Koordination übergeben sie das Flugzeug uns, damit wir die Freigabe für einen Standard Instrument Approach erteilen können. Wir koordinieren den Anflug mit dem Tower Controller in Altenrhein respektive Friedrichshafen und schicken ihn dem Kollegen anschliessend auf seine Frequenz. Startet das Flugzeug in der Nacht wieder, werden wir zwar darüber informiert, bekommen es aber nicht auf unsere Frequenz. Analog den letzten paar Abflügen in Zürich transferiert der Tower Controller es direkt zu den Kollegen von Swiss Radar.

Irgendwann mitten in der Nacht ist es meistens soweit, dass wir nichts mehr zu tun haben. Die Nachtarbeiten sind im Gang oder bereits abgeschlossen, und die iStream-Sequenz für die erste Anflugwelle wird seit einiger Zeit voll automatisiert erstellt. Dann beginnt jeweils das lange Warten auf den ersten Frühdienst. Die Taktik, diese Zeit möglichst gut über die Runden zu bringen, variiert von Lotse zu Lotse. Ich persönlich erledige gerne administrative Arbeiten. Allerdings sollten sie nicht zu kompliziert sein, sonst resultieren sie wahrscheinlich in einem zweiten Versuch. Daneben lese ich oftmals ein wenig und höre leise Radio. Hie und da sitze ich auch einfach da und geniesse die Ruhe und die schöne Aussicht.

Spätestens nach 4 Uhr erwacht der Platz ganz langsam wieder zum Leben. Die Airport Authority beginnt mit dem ersten, gründlichen Pistencheck, und die Kollegen des Elektrodiensts melden sich für die Kontrolle der Beleuchtungssysteme. Je nach anstehender Kontrolle wollen sie dazu auch die Pisten befahren. Da die Steuerung der Beleuchtung ebenfalls zu unseren Aufgaben



Das Panel für die Steuerung der Beleuchtungssysteme.

gehört, aktivieren wir für sie die Lampen gemäss ihren Wünschen.

Neulich hat mich ein Langstrecken-Kapitän der SWISS gefragt, weshalb wir das Pistenkonzept für die ersten Anflüge nicht schon morgens um 5 Uhr festlegen. Meine Antwort lautete, dass dies die Aufgabe des Supervisors sei. Und da dieser erst ab 5.30 Uhr in der Kanzel anwesend ist, wird auch das morgendliche Anflugkonzept nicht früher festgelegt.

Irgendwann geht jeder N1 zu Ende, auch wenn es sich zwischendurch nicht immer so anfühlt. Einer der schönsten N1-Momente ist zweifelsohne der, wenn nach einer durchwachten Nacht die Türe zur Kanzel geöffnet wird, der Supervisor die Treppe hochkommt und einen guten Morgen wünscht.

Zweiter Nachtdienst

Als N2 arbeiten wir ab Dienstbeginn bis Ende Flugbetrieb - mit einer kurzen Pause dazwischen - ebenfalls ganz normal gemäss den Vorgaben des Supervisors. Nach Ende des Flugbetriebs dürfen wir uns in den Ruheraum unterhalb der Kanzel zurückziehen. Dabei nehmen wir das Pikett-Telefon mit, um für den N1 jederzeit sofort erreichbar zu sein. Kommt es zu einer IFR-Flugbewegung von oder nach Zürich, gehen wir als N2 umgehend in die Kanzel, um den N1 bei dessen Abwicklung zu unterstützen. Ferner übernehmen wir als N2 ab Ende Flugbetrieb bis 6.10 Uhr einen Reserveblock. Fehlt mehr als ein Frühdienst, kann es somit passieren, dass wir ab 5.30 Uhr nochmals zu einem Kurzeinsatz im Tower kommen. In einem meiner letzten Nachtdienste hat mich dieses Schicksal eiskalt erwischt. Gefühlt waren das womöglich die längsten 40 Minuten, die ich je in der Kanzel verbracht habe.

Als N2 steht uns der Ruheraum zwar bis um 9 Uhr zu unserer Verfügung. Spätestens ab 5.30 Uhr verursachen die Frühdienste auf dem Gang aber einen gewissen Lärmpegel, den ich früher oder später unweigerlich höre. Trotzdem schätze ich es sehr, dass ich den Raum nicht zum offiziellen Dienstschluss um 6.10 Uhr schon wieder freigeben muss. Je nach Lust und Laune bleibe ich gerne noch eine Weile liegen, bevor ich das Pikett-Telefon in den Tower zurückbringe und mich nach einem ersten Kaffee in den NF verabschiede.

Gibt es während der Nacht keinerlei IFR-Flugbewegungen, ist N2 sicherlich ein angenehmer Dienst. Ich habe es aber auch schon erlebt, dass ich während eines N2 drei Mal in die Kanzel hochgehen musste. Sind nächtliche ILS-Kalibrierungsflüge im Gang, ist man als N2 zudem bis um 2.00 Uhr in der Kanzel anwesend. Plant einem das Schicksal dann noch einen Ambulanzflug um 3.30 Uhr, muss man sich gut überlegen, was man bis dahin machen will.

Telealarm-System

Als N1 sind wir meistens mehrere Stunden ganz allein in der Kanzel. Dabei sind wir nicht davor gefeit, in eine Notsituation zu geraten, in der wir das Telefon eventuell nicht mehr erreichen können. Wir verfügen deshalb über ein Telealarm-System mit einem Notfallarmband. Dieses tragen wir immer dann, wenn wir als N1 allein in der Kanzel sind. Drücken wir in einer Notsituation auf den Notfallknopf, wird sowohl den Kollegen von Schutz und Rettung als auch auf das Pikett-Telefon des N2 eine Alarmmeldung gesendet. Als N2 müssen wir somit umgehend in die Kanzel hochgehen und den im Gang vorhandenen Defibrillator mitnehmen. Derweil versuchen die Kollegen von «Schutz und Rettung» den N1 zu erreichen und schicken ebenfalls sofort jemanden in den Tower. Daneben informieren sie die Airport Authority sowie die Kollegen der Luftstrassenkontrolle in Dübendorf, damit diese das interne Handling übernehmen. Da der N1 in solch einem Fall ziemlich sicher nicht mehr einsatzfähig ist, wird der Flughafen bis zum nächsten Morgen geschlossen.

Wegfall der Nachtdienst-Reserve

Bis Ende März 2019 begann unsere Nachtdienst-Rotation mit einer Nachtdienst-Reserve anstelle der Spätreserve R170. Diese Nachtdienst-Reserve dauerte von 19.30 bis 5.30 Uhr. Dadurch deckte sie auch den Ausfall eines Nachtdiensts ab, was uns fast immer vor einer Schliessung des Flughafens bewahrte. Mit der neu geplanten Spätreserve R170 steht ab 24 Uhr jedoch keine Reserveschicht mehr zur Verfügung. Fällt einer der beiden Nachtdienste aus, gibt es nach Mitternacht somit keinen Lotsen mehr, der diese Schicht übernehmen kann.

Thomas Muhl, Head Tower/Approach Zürich, erklärt den Wegfall der Nachtdienst-Reserve wie folgt: «Um den

zunehmenden Verkehr vernünftig bewältigen und die komplexen Verfahren am Flughafen Zürich sicher betreiben zu können, müssen wir den Verkehr je länger desto mehr auf zusätzliche Kontrollsektoren verteilen. Es liegt daher nahe, dass wir nicht in der verkehrsschwächsten Zeit des Tages – zwischen 23.30 und 5.30 Uhr – einen Lotsen planen, der uns tagsüber fehlt. Daher haben wir die Nachtdienst-Reserveschicht per 1. April gestrichen, respektive in den Tagesbetrieb verschoben.»

Selbstverständlich hat Skyguide diesen Entscheid nicht einfach so aus dem Bauch heraus gefällt. Unsere Partner wurden vorgängig involviert und haben einstimmig bestätigt, dass sie dadurch nicht vor unlösbare Probleme gestellt werden. Aufgrund statistischer Auswertungen der letzten paar Jahre hat Skyguide zudem eine Wahrscheinlichkeitsrechnung erstellt. Diese besagt, dass Such- und Rettungsflüge mit zirka anderthalb Flügen pro Jahr von einer nächtlichen Flughafenschliessung infolge Ausfalls eines Nachtdiensts betroffen sind. Bei militärischen und Staatsluftfahrzeugen liegt die Quote bei ungefähr einem Flug in elf Jahren. Bei sonstigen Flügen beträgt sie zirka einen Flug in acht Jahren. Betrachtet man nur die Zahlen der SWISS, liegt die Quote für verspätete Ankünfte bei ungefähr einem Flug in 24 Jahren, bei den Inflight>Returns beträgt sie zirka einen Flug in 60 Jahren.

gaby.zrhatc@gmail.com

Ab und zu informiert uns die Einsatzleitstelle, dass ein Flug nach Zürich einen Passagier mit einem medizinischen Problem an Bord hat. Solche Informationen sind für uns sehr wertvoll, denn selbstverständlich werden wir alles daransetzen, um diesen Flug nicht unnötig zu verzögern. Handelt es sich dabei um einen Langstreckenflug, dessen Flugzeit bis zur Landung noch mehr als eine Stunde beträgt, gehen wir davon aus, dass das Problem nicht lebensbedrohlich ist, ansonsten würden die Piloten ihren Flug kaum bis nach Zürich fortsetzen wollen.

Wenn nun aber ein solcher Langstreckenflug einen prioritären Anflug auf Piste 16 verlangt, obwohl wir eigentlich auf Piste 28 anfliegen, löst das bei uns schon das eine oder andere Fragezeichen aus. Der Zeitgewinn für den erkrankten Passagier beträgt wenige Minuten. Der damit verbundene Aufwand steht jedoch – zumindest aus unserer Sicht – in keinem Verhältnis dazu. Selbstverständlich haben wir diesen Wunsch trotzdem erfüllt. Dazu mussten wir aber sowohl alle Anflüge auf Piste 28 als auch sämtliche Starts von Piste 32 unterbrechen. Für die betroffenen Kollegen führte das am Boden und in der Luft zu teilweise beachtlichen Wartezeiten. Ob diese im Gesamtkontext berechtigt waren, ist nicht zuletzt auch eine Frage der Perspektive.

Welche Überlegungen dazu geführt haben, dass die Piloten einen Anflug auf Piste 16 verlangten, weiss ich nicht. Es wäre aber sicher sehr interessant, die Gründe für ihren Entscheid in einem persönlichen Gespräch zu erfahren. Nicht umsonst lautet eines meiner Ziele seit Beginn meiner «Rundschau»-Karriere, den Dialog zwischen Piloten und Flugverkehrsleitern wieder ein wenig über den normalen Funkkontakt hinaus zu intensivieren, Transparenz zu schaffen und das gegenseitige Verständnis zu fördern. ●



Unterhaltsarbeiten in der Tower-Kanzel.