

DIE SCHATZALP HEBT AB

Was eine Region und ein Flugzeug gemeinsam haben

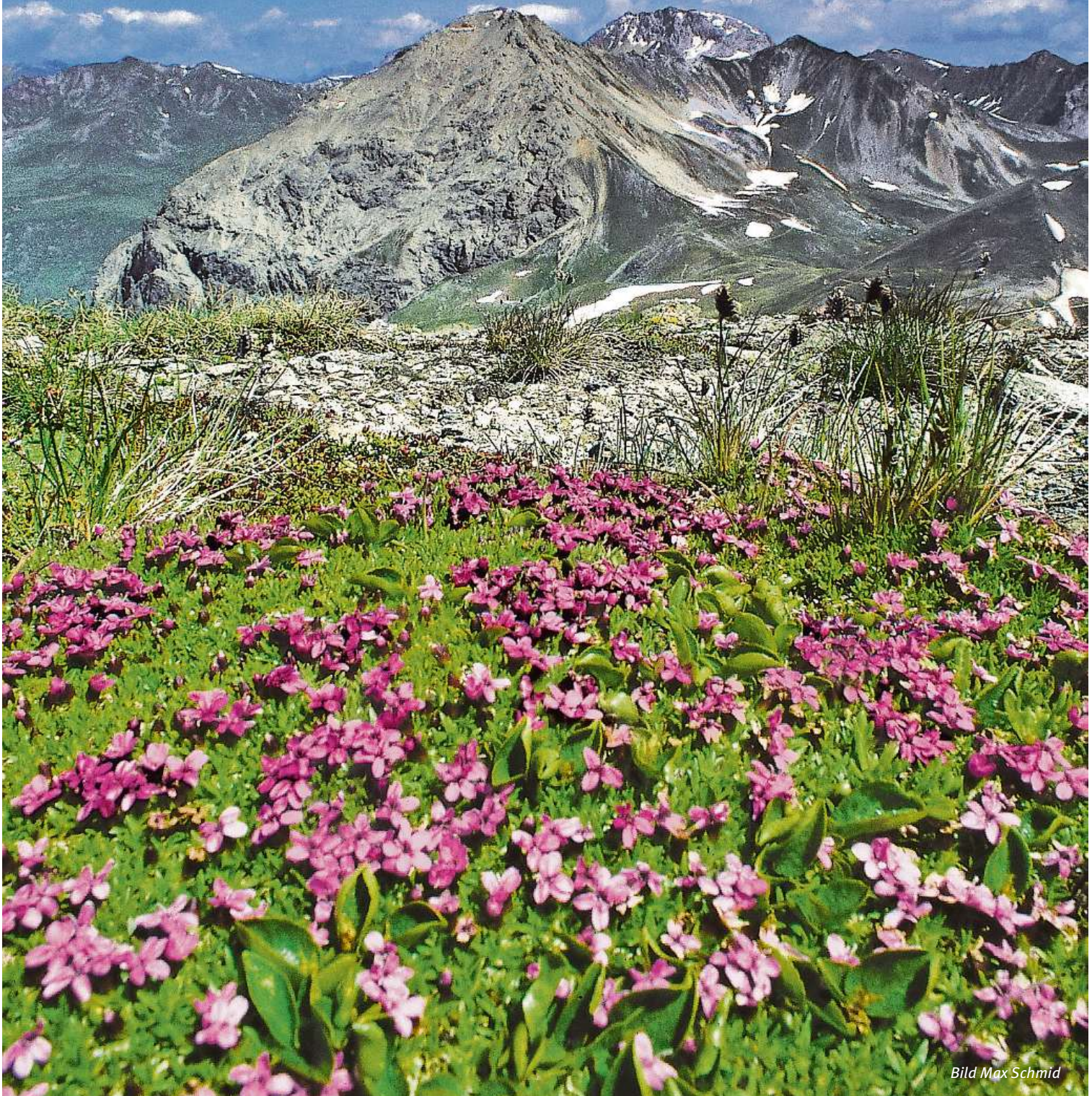


Bild Max Schmid

HOCH ÜBER DEN WOLKEN

Die «Bündner Woche» durfte bei einem Flug der Schatzalp-Maschine dabei sein und einen Blick hinter die vielfältigen Kulissen werfen.

Naomi Sprecher



Vor jedem Flug besprechen sich die Crewmitglieder kurz.

Bilder Naomi Sprecher

Dienstag, zwölf Uhr mittags. In einem kleinen Raum versammeln sich an einem runden Tisch vier junge Damen in Uniformen. Ihre knallroten Jacken und Halstücher stechen sofort hervor, die knielangen dunklen Röcke wirken elegant, die Bluse ist makellos weiss. Neben dem Tisch stehen drei weitere Personen. Ebenfalls in Uniformen. Aber dezenter. Und in Hosen. Es sind die Piloten. Die Versammelten tauschen Informationen über den bevorstehenden Flug aus und hal-

ten sie geschäftig auf Papier fest. Nun kann es losgehen. Ein Bus holt die Truppe ab und bringt sie an ihren Zielort. Auf die Flugbahn des Zürcher Flughafens.

«Das oberste Gebot ist die Sicherheit»

Denn da steht sie. Riesengross. Die Schatzalp. Aber Moment, die Schatzalp befindet sich doch in Davos. Trotzdem steht sie da. Und zwar als

Schriftzug auf einem Airbus A320. Einem Kurzstreckenflugzeug von Edelweiss. Erst vor wenigen Monaten erhielt die Maschine ihren Bündner Namen. Doch warum Schatzalp? Hinter der Namensgebung steckt eine kleine Geschichte, wie Andreas Meier, Kommunikationschef der Airline, erzählt: «Früher wurden die Flugzeuge nach Tiernamen getauft. Nun brauchen wir aber ein neues Namenskonzept und haben uns dazu entschieden, die Flugzeuge nach Regionen zu benennen, in denen Edelweiss wächst.» Da kam man natürlich auch auf Graubünden und eben die Schatzalp in Davos. Doch das ist noch nicht alles. Jede Region, nach der eine Maschine benannt wird, bekommt von der Fluggesellschaft eine Bank geschenkt. Aber nicht irgendeine Bank, sondern eine aus Holz, in Form von Flugzeugsitzen. Dieses Objekt wird dann irgendwo in der betreffenden Region platziert. «Die Regionen finden es natürlich toll, dass es ein Flugzeug gibt, das ihren Namen in die Welt hinaus trägt», weiss Meier und zeigt gleich ein Video, in dem besagte Bank aufgebaut wird.

Die «Schatzalp» bringt Passagiere nach 37 Destinationen in ganz Europa und ist täglich in der Luft. Bei so viel Betrieb muss natürlich alles genauestens instand gehalten werden. «Das oberste Gebot einer Fluggesellschaft ist die Sicherheit. Wenn die Sicherheit nicht gewährleistet ist, dann fliegt man auch nicht», stellt Meier gleich zu Beginn klar. Die Sicherheitsvorbereitungen beginnen schon lange vor dem eigentlichen Flug. So zum Beispiel bei den Schulungen der Mitarbeiter. Sicherheit ist da zentral. Dem Thema wird viel Zeit gewidmet.

«Die beste Vorbereitung ist die seriöse Flugvorbereitung»

Der Crew wird vermittelt, was genau in einer Notfallsituation zu tun ist. Der richtige Umgang und das nötige Verhalten werden dabei geübt. Auch medizinisches Wissen eignen sie sich an. «Eine seriöse Flugvorbereitung ist das Wichtigste», erklärt Meier. So wählt der Pilot noch vor dem Flug alternative Flughäfen entlang der geplanten Strecke aus. Damit auch der Pilot bestens gewappnet ist, werden sogenannte Simulator-Schulungen durchgeführt. «Alle Piloten werden dabei auf nicht alltägliche Situationen trainiert und vorbereitet», so Meier.

Trotzdem gibt es viele Passagiere, die sich so hoch in der Luft nicht wohlfühlen. Wie Meier weiss, hat etwa ein Drittel aller Fluggäste Respekt oder gar Angst vor dem Flug. Deswegen werden die Mitarbeiter geschult, auf solche Passagiere zu reagieren. Da gibt es verschiedene Methoden, wie die Flugbegleiterinnen helfen können. Als Erstes wird mit ihnen geredet, zum Beispiel werden Geräusche erklärt, die das Flugzeug macht. Hilft das noch nicht, dürfen sie der Crew beim Arbeiten zusehen. Die Erfahrung hat gezeigt, dass dies viele beruhigt. Auch pflanzliche Beruhigungsmittel stehen zur Verfügung. Es ist schon vorgekommen, dass Leute weinend die Maschine betreten haben. Da ist es wichtig, dass sich solche Leute vor dem Flug bei der hilfsbe-

reiten Crew melden. Auch anhand von verschiedenen Services wird die Maschine instand gehalten und die Sicherheit gewährt. All 800 Flugstunden muss die Maschine in die Wartung. Dort werden Systemtests durchgeführt, die Struktur genauer angeschaut und kleinere Reparaturarbeiten gemacht. Nach zwei Jahren gibt es dann eine ausführlichere Untersuchung, den sogenannten C-Check. Dann, nach ganzen sechs Jahren, werden die Sitze rausgenommen, die Küche entfernt. Das Triebwerk wird auseinandergenommen, alles wird geputzt und wieder zusammengeschaubt. Die Maschine ist danach so gut wie neu. Nach 130 000 Flugstunden muss dann aber ein komplett neues Modell her. Bis das so weit ist, dauert es um die 20 Jahre.

Die Schatzalp ist davon aber noch weit entfernt und die Crew kann unbesorgt einsteigen. Gleich nach dem Betreten der Maschine macht sich das Team an die Arbeit. Letzte Vorbereitungen werden getroffen, bevor die über 100 Passagiere im Flieger Platz nehmen. Es geht nach Faro, Portugal.

«Die Kabine wird vorbereitet, das System aufgestartet»

Auch Christine Bieri, Chef de Cabine, ist im Einsatz. Seit sieben Jahren ist sie dabei und kennt die Abläufe in- und auswendig. «Wir müssen jetzt das Essen zählen und schauen, ob wir für alle Gäste genug haben. Falls es zu wenig hat, müssen wir noch nachbestellen. Die Kabine wird vorbereitet, das System aufgestartet.» Alles wird kontrolliert. Ist alles an seinem Platz? Funktionieren die Taschenlampen? Es ist die letzte Gelegenheit vor dem Flug, Sachen auszuwechseln. Doch nach wenigen Minuten ist klar: Alles ist da. Alles funktioniert. Nun müssen nur noch die Willkommensgetränke für die Business Class vorbereitet werden. Champagner, Orangensaft und Mineralwasser werden vorsichtig in Gläser gefüllt und mit einem weissen Tuch abgedeckt. Dann ist es so weit. «Der Passagierbus kommt», macht Bieri die Durchsage. Alle begeben sich auf ihre Plätze. Jetzt heisst es, begrüßen, lächeln und zählen. Zählen? Genau. Die Flugbegleiterin, die draussen auf der Treppe steht und als Erstes die Gäste begrüsst, ist mit einem Zähler ausgerüstet. Bei jedem Passagier drückt sie darauf und hat so am Schluss die Anzahl der Leute im Flugzeug. Diese Zahl wird dann mit der Passagierliste verglichen, welche die Crew bereits im Voraus erhalten hat. Alle Reisenden sind dort aufgelistet. Zum Beispiel steht da auch, wie viele Kinder an Board sind. Stimmen die Zahlen nicht überein, muss nochmals gezählt werden. Meistens wurde einfach falsch gezählt. Ist das nicht der Fall und ein Passagier fehlt wirklich, muss nachvollziehbar sein, wo er sich aufhält. Hängt er vielleicht noch beim Boarding fest? Oder ist er krank? Kommt er gar nicht mehr? Dieses Mal stimmt es bereits nach der ersten Zählung. Die dicke, schwere Tür nach draussen kann also verschlossen werden. Jetzt gibt es kein Zurück mehr. Nachdem die Gäste alle angeschnallt sind und durch eine Durchsage begrüsst wurden, beginnt



Eveline Stalder bereitet die Menüs für die Kinder an Board vor.

der hektische Teil für die Flugbegleiterinnen. Schnell werden die rote Schürze umgebunden und die schwarzen Handschuhe angezogen. Über 100 Leute warten nun darauf, Essen und Getränke serviert zu bekommen. In der winzigen Küche

hat alles seinen Platz. Die Sachen müssen millimetergenau verstaut werden, sonst funktioniert gar nichts. In den metallenen Schränken sind die nötigen Lebensmittel verstaut. Durch rote Sicherungen werden sie davon abgehalten,



Pilot Christoph Zogg fliegt seit über 20 Jahren um die Welt.



Die Schatzalp steht für den Flug bereit.

durch das Flugzeug zu rollen. Nun werden die Schränke aber rausgezogen, aufgemacht, Getränke werden rausgeholt, die Schränke wieder zugemacht. Die Prozedur wird unzählige Male wiederholt. Das Essen brutzelt noch in den winzigen Öfen. Eveline Stalder, eine der Flugbegleiterinnen, stellt ein Menü nach dem anderen zusammen. Für die Kinder gibt es sogar ein spezielles Menü. Inklusive Gummibärchen. Auch wenn der Service anstrengend ist, gefällt ihr die Arbeit hoch über den Wolken. «Es war teilweise ein Kindheitstraum. Der ganze Lifestyle ist schon schön. Das Arbeiten ist anstrengend, man ist immer dran. Aber es macht Spass», erzählt sie mit einem Grinsen im Gesicht und schiebt bereits den ersten fertigen Wagen in den schmalen Gang zu den wartenden Passagieren.

«Wir werden auf dem Rückflug versuchen, schneller zu sein»

Beim Abflug in Zürich war viel los. Viele Langstreckenflüge heben um die Mittagszeit, da kommt es hin und wieder zu Verspätungen. So auch bei der Schatzalp. Die Verspätung ist aber nur minimal und beträgt eine knappe Viertelstunde. Für die Passagiere also kein Grund zur Sorge, sie können unbesorgt das Essen geniessen. Nach der sicheren Landung in Faro ertönt die Stimme von Captain Christoph Zogg aus dem Cockpit: «Meine Damen, ich danke euch vielmals bis hierher.

Wir werden auf dem Rückflug versuchen, schneller zu sein.» Für ihn steht nach der Landung ein Kontrollgang um das Flugzeug herum an.

«Fliegen ist immer noch ein extremes Gefühl»

Vor jedem Abflug muss er einen kurzen Check durchführen. Zuerst aber noch die leuchtend gelbe Sicherheitsweste anziehen, die Sonnenbrille aufsetzen. Los gehts. Faro zeigt sich dabei von seiner besten Seite. Sonnenschein, stahlblauer Himmel, kaum Wolken. In der Luft kann man fast schon das Meer riechen. Mit geschultem Blick überprüft er die Struktur, die Flügel, das Triebwerk, die Räder. Es könnten sich zum Beispiel noch Vögel im Triebwerk befinden, die sich während dem Flug dorthin verirrt haben. Dieses Mal ist aber alles in bester Ordnung und dem Rückflug in die Schweiz steht nichts mehr im Weg.

Zogg hat das schon Hunderte Male gemacht, schliesslich ist er seit über 20 Jahren dabei. Ist das Fliegen da überhaupt noch etwas Aufregendes oder einfach nur noch Routine? «Es ist beides. Es wird schon irgendwann Alltag, natürlich. Aber es ist kein Tag wie der andere. Und fliegen ist ein extremes Gefühl», erzählt der Profi lächelnd. So, nun aber wieder zurück ins Cockpit. Da muss noch einiges getan werden, bevor der Rückflug in die Schweiz starten kann. «Der Navi-

gationscomputer muss wieder geladen werden, und wir müssen berechnen, wie viel Leistung wir den Motoren beim Start geben müssen. Wir geben nicht Vollgas, wenn es nicht nötig ist», erzählt er und wendet sich den Berechnungen zu. Zeit, den Blick durch das Cockpit schweifen zu lassen. Und da gibt es einiges zu entdecken. Man muss achtgeben, dass man sich den Kopf nicht an der niedrigen Decke stösst. So faszinierend wie auch verwirrend sind die vielen Knöpfe, Lichter und Monitore im Cockpit. Es scheinen Hunderte zu sein. Wie kann jedes davon eine Bedeutung, eine Aufgabe haben? Auf den Monitoren leuchtet es grün, gelb, orange. Man könnte hier stundenlang bleiben. Natürlich ist dafür keine Zeit, die nächsten Gäste kommen bald, und schliesslich muss noch alles sauber gemacht und schön hergerichtet werden. Schon bald hört man zahlreiche Fusstritte auf der Treppe. Die nächsten Passagiere treffen ein. Auf dem Rückflug sind es aber nur um die 60.

«Wenn man den Beruf einige Jahre gemacht hat, ist es schwer, wieder aufzuören»

Da haben auch die Flugbegleiterinnen endlich Zeit zu essen. Chef de Cabine Bieri lehnt sich während dem Essen locker an die Anrichte, erzählt von ihrer Arbeit und gibt zu: «Eigentlich wollte ich immer Hotelbesitzerin werden. Ich habe dann aber gemerkt, dass es keine Lehre dafür gibt. Mein Vater meinte dann zu mir, dass das Fliegen noch etwas sein könnte. Da habe ich mir das Ganze mal angeschaut.» Eigentlich wollte sie den Beruf nur für ein Jahr ausüben, doch es hat sie gepackt. Obwohl manches zur Routine wird, bleibt die Faszination.

«Wenn man den Beruf ein paar Jahre gemacht hat, ist es schwer, wieder aufzuhören. Man vermisst es dann einfach», erzählt sie und strahlt dabei. Auch die ganze Lebensart, die der Beruf mit sich bringt, trage dazu bei. Man ist kurz mal in Amerika, dann auf einen Abstecher in Thailand. Neben der körperlichen Anstrengung sei eine weitere Herausforderung als Chef de Cabine, dass man bei jedem Flug ein anderes Team führen muss. Der Teamgeist muss da sein, sonst funktioniert gar nichts.

Da ertönt eine Durchsage von Zogg, die verkündet, dass man bald in Zürich landen werde. Nun heisst es wieder hinsetzen, anschnallen und noch ein wenig die Aussicht geniessen. Denn die ist wunderschön. Draussen ist es pechschwarz, und nur die warmen Lichter der vorbeiziehenden Städte sind zu erkennen. Im Flugzeug ist es still geworden, die Passagiere scheinen wunschlos glücklich zu sein. Jetzt haben auch Bieri und ihre Kolleginnen Zeit, sich ein wenig auszuruhen.

Weitere Informationen gibt es unter www.flyedelweiss.com