

Nur ja kein Wirbel in der luftigen Höh'

Wenn Peter Matzer im Grazer Tower Flugzeuge durch die Luft und auf den Boden geleitet, braucht er die totale Übersicht.

■ VON WOLFF KIEBERL

Austriap Charter 2058, clear to land, Runway three-five, Wind one-seven, three knots.“ Damit hat Peter G. Matzer in der weltweit gebräuchlichen englischen Fliegersprache auf dem Kontrollturm des Flughafens Graz einem AUA-Jet, der gerade aus Zakynthos kam, die Landefreigabe in Graz erteilt. Rund zwölf Stunden lang versieht an einem solchen Arbeitstag in der luftigen Höhe von 24 Metern in seinem verglasten Turm Peter Matzer als Flugverkehrsleiter seinen Dienst.

Trotzdem gibt es schon die Vorfreude auf das Jahr 2002, wenn der neue „Tower“ mit einer Gesamthöhe von 36 Metern fertig ist. „Dann haben wir eine we-

sentlich weitere Sicht über unseren Arbeitsbereich.“ Der reicht am Grazer Flughafen-Tower in Nord-Süd-Richtung von Gratwein bis Leibnitz und in Ost-West von Laßnitzhöhe bis Mooskirchen. Der Mann im Turm ist bis in eine Höhe von 3500 Fuß (1200 Meter) für den Flugverkehr verantwortlich. „Dabei gibt es in Graz die Problematik, dass ich Segelflugzeuge oder Ultraleicht-Flieger, die mit 80 km/h fliegen, den schnellen Draken oder einen Charter-Jumbo, der im Endanflug immerhin noch rund 280 km/h drauf hat, unter einen Hut bringen muss. Dazwischen werden Fallschirmspringer abgesetzt oder der Rettungshubschrauber fliegt einsatzmäßig ab, der hat automatisch höchste Priorität“, so Peter Matzer, der mit weiteren

Kollegen abwechselnd seinen zwölfstündigen Dienst versieht. Mit seinem Assistenten führt Matzer an starken Tagen ein gutes Drittel der bis zu 600 Flugbewegungen sicher durch seine Kontrollzone.

Auch ein Stockwerk tiefer kann sein Arbeitsplatz liegen. Im abgedunkelten Radarraum ist er für den „Approach“, den Anflugbereich, zuständig. Ohne Sicht nach außen, nur den Bildschirm des Radars vor sich, ist er für an-, ab- und durchfliegende Luftfahr-



Flugverkehrsleiter Peter Matzer im Grazer Tower

HARRY STUHLHOFER

zeuge verantwortlich. Dieser Bereich ist wesentlich größer und umfasst das Gebiet von der ungarischen Staatsgrenze im Osten bis zur Koralpe im Westen, wird im Norden von Erzberg, Wechsel und Rax sowie im Süden von Slowenien begrenzt. In der Höhe reicht die Kontrolle bis 12.500 Fuß, rund 4000 Meter.

Der 12-Stunden-Dienst geht langsam in die Endrunde. Es ist dunkel geworden und der Tyrolean-Jet aus Zürich ist an seinen Positionslichtern schon über Voitsberg mit freiem Auge sichtbar. Über das Kontrollpult wird die Pistenbeleuchtung eingeschaltet, die die drei Kilometer lange Piste taghell beleuchtet. Per Funk bittet der Kapitän, die Helligkeit zu reduzieren, bei optimalem Wetter reichen zehn Prozent

der Lichtstärke aus. Voll aufgedreht wird nur bei Schlechtwetterlandungen, „wenn sogar die Spatzen zu Fuß gehen“.

Der Grazer Flughafen ist auf dem letzten Stand der Technik. Hier können noch Flugzeuge bei einer Sicht von nur 50 Metern landen. Peter Matzer ist auch Lehrer und bildet in Wien am „Tower-Simulator“ angehende Fluglotsen aus.

Der Mann im Turm hat zuweilen bis zu zehn Flugzeuge zur gleichen Zeit zu führen. Sie sind im An- oder Abflug, wollen Freigaben zum Anlassen der Triebwerke, möchten über Funk die Roll- und Startanweisungen bekommen oder erwarten eine Landeerlaubnis. Matzer muß im Extremfall auf fünf Funkfrequenzen erreichbar sein. Dann liegt der Pulsschlag schon etwas höher. Genau das wird im Simulator in Wien bis zur letzten Konsequenz durchgeübt.

Flieger aus Düsseldorf und München kommen in den Bereich der Kontrollstelle Graz, die Luft-hansa, mit einer Boeing 737 aus Frankfurt anfliegend, erbittet Landeanweisungen und schließlich meldet sich der allerletzte Flieger dieses Tages aus Wien, der gegen 23.15 Uhr zur Landung in Graz ansetzt. Nach 23.30 Uhr verlöschen in der Glaskuppel, 24 Meter über dem Flugfeld, die letzten Lichter. Sollte aber ein Rettungsflug angekündigt werden, so wird es auf dem Thalerhof die ganze Nacht nicht finster.

BERUFSINFO

Die Ausbildung zum Flugverkehrsleiter dauert etwa 30 Monate. Voraussetzungen dafür sind ein Alter von 18 bis 23 Jahren, Matura, gutes räumliches Vorstellungsvermögen, Englischkenntnisse, Bereitschaft, Verantwortung zu tragen und sich einer selektiven Ausbildung zu stellen. Männliche Bewerber müssen einen abgeleiteten Präsenz- oder Zivildienst nachweisen. In Österreich arbeiten (inklusive der Auszubildenden) 346 Flugverkehrsleiter (auch Lotsen), davon 46 Frauen.

BEI DER ARBEIT FLUGLOTSE



Kontrollturm in Graz

HELGE O SOMMER