

Über den Wolken Markus Müller über den stärkeren Wandel der Kommunikation am Boden als im Flugzeug

Kommunikation im Wandel

Für die Verbindung zur Schweiz stand während der Pilotenschule in Florida einzig eine Telefonkabine zwischen den Studenten-Bungalows zur Verfügung. Verbinden lassen musste man sich via Operator, weil eine Direktwahl nicht möglich war. Für die Aufrechterhaltung der Verbindung mussten 25-Cent-Münzen eingeworfen werden. Ein mühsames Unterfangen, weil ein kurzer Telefonanruf rasch zwanzig Dollar, also achtzig Quarter, kostete. Es gab auch die Möglichkeit des Call Collect. Der Angerufene in der Schweiz musste sich bereit erklären, die Kosten auf seine Telefonrechnung zu akzeptieren. Man konnte dabei einen kurzen Gruss auf Mundart loswerden und den Angerufenen auffordern, die Kostenübernahme abzulehnen oder den Operator mit «nicht verstehen» hinzuhalten, was die Möglichkeit für weitere Sätze gab.

Im Flugeinsatz war es wohl einfach, aus dem Hotel Anrufe zu tätigen, aber immer noch so teuer, dass man lieber zwei Wochen nichts von sich hören liess. Für die Handy-Generation natürlich unverständlich. Für Auslandschweizer waren wir gesuchte Ansprechpartner, Informanten oder Überbringer von eigentlich verbotenen Briefen und Paketen. Besonders gefragt waren Zeitungen und Neuigkeiten aus der Heimat. Die rasante Entwicklung von Mobiltelefon und Internet machte das überflüssig. Sie beeinflusste auch das Sozialverhalten der Crews. Besprach man früher im Crew-Bus vom Flughafen zum Hotel den Flug, unterhielt sich, scherzte oder plante, was man allenfalls zusammen in der Freizeit unternimmt, so sind heute alle in ihre Handys vertieft, weil der Bus mittlerweile meistens mit W-Lan ausgerüstet ist. Die Wartezeit auf den Zimmerschlüssel in der Hotellobby wurde benutzt, um zu einem Feierabend-Bier abzumachen oder zu organisieren, wer was wo kaufen geht für den Grill am Pool oder am Strand. Mittlerweile hängen fast alle am Telefon, wie das Bild in Miami zeigt. Im Flugzeug hat sich die Kommunikation weit weniger verändert. Im Cockpit,



an allen Stationen, in den Küchen und in den Crew-Schlafräumen hat es Telefone. Dringende Meldungen, wie die Ankündigung von Turbulenzen oder die Einleitung eines Notsinkflugs, werden über das Passagier-Ansagesystem durchgegeben. Wenn es eilt, ruft man den Kabinenchef mit einer festgelegten Anzahl Klingeltöne ins Cockpit. Man sollte eigentlich keinen Spass treiben mit wichtigen Kommunikationsmitteln. Ausser, wenn den Flottenchef selbst – nach zehn Tagen herumfliegen in Afrika – der Haber sticht: Die Passagiere waren gepflegt und der Flug ziemlich langweilig irgendwo in vierzigtausend Fuss über dem Kongo als er die Taste «alle anrufen» drückte. Auf der DC-10 war nicht ersichtlich, wer der Anrufende war. «Jetzt hör mal zu»,

«Entwicklung von Mobiltelefon und Internet haben das Sozialverhalten der Crews an der Destination verändert.»

drehte der gestandene Kapitän erwartungsvoll lachend die Lautstärke auf. Pflichtbewusst meldeten sich alle Stationen an Bord. «Hast du angerufen, ich habe nicht gedrückt, wer hat angerufen, jemand muss doch angerufen haben», ging es hin und her, bis alle genervt aufhängten und das Cabaret, das von Emil stammen könnte, beendeten. Einen solchen Scherz erlaubt man sich jedoch besser nicht am Funk: Ein Co-Pilot wollte, Viktor Giacobbo ähnlich, im Anflug auf Bombay den typischen indischen Akzent nachmachen. Das gab echt Ärger, und er wurde auf den Turm zitiert. Hauptsächlich wird mit den Bodenstationen über Sprechfunk kommuniziert. Gewisse Meldungen werden mit dem digitalen Nachrichtensystem ab-

gesetzt – vor allem wenn nicht gewollt ist, dass Dritte mithören wie bei Notfällen oder Todesfällen an Bord. Mit dem Sprechfunk wird leider auch Missbrauch getrieben. Wir staunten nicht schlecht, als wir am morgen früh, anstelle der erwarteten Landebewilligung, im Südanflug über Gockhausen mehrmals im Kopfhörer hörten, «ihr Schafse... do obe». Die Polizei ging der illegalen gefährlichen Funkerei erfolglos nach.

Eine Flugfunk-Störung kann auch unbeabsichtigt sein, wenn ein Sendeknopf blockiert ist, ein Pilot den falschen Knopf drückt und Passagieransagen macht oder die falsche Frequenz gewählt hat. Über Madrid hörten wir, wie sich Piloten wie Radiowanderer auf Mundart unterhielten. Die Teilnehmer des Vereinsausflugs der Motorfluggruppe Zürich verstummten auf unseren Hinweis, sie würden sich auf einer Frequenz der Flugverkehrskontrolle unterhalten. Zunehmend setzt sich das Data-Link-System durch, mit dem Freigaben oder Flugwegänderungen durchgegeben werden und direkt in den Navigationscomputer eingespeist werden.

Ein weiteres Kommunikationsmittel ist der Transponder. Zur Radar-Identifikation gibt der Fluglotse per Sprechfunk einen vierstelligen Zahlencode durch. Bei Entführung, Notsinkflug oder Verlust der Kommunikationsmöglichkeiten stellen die Piloten einen international bekannten Code ein, und beim Fluglotsen geht der Alarm los.

Markus Müller
Linienpilot und Kantonsrat



Anzeige

Lesen macht Freude. Schenken auch.

Geschenkaboo
bestellen unter
052 633 33 66

