

Über den Wolken Markus Müller – wie ein Flugbegleiter und Schriftsteller Piloten sieht und ein Eierwecker der Sicherheit dient

Das kleine Piloten-ABC

«Im Verlauf der Jahre, nach ungezählten Gesprächen und Beobachtungen, ausgestandenen Krisen und geschafften Turnarounds, nach etlichen Abendessen in fremden Ländern, der einen oder anderen geleerten Flasche Wein und anschliessenden Besuchen in zweifelhaften Etablissements, muss ich zugeben, dass ich komplett falsch gelegen habe: Piloten sind auch Menschen.» Damit erklärte sich der damalige Flugbegleiter und Schriftsteller Sunil Mann, der zuvor die Welt hinter der Cockpittüre als zu fremd und eigen bezeichnete, vor zehn Jahren bereit, seine Erfahrungen mit den Flugzeugführern in einem kleinen ABC zusammenzufassen – von Abflug über Quälgeist bis Zukunft.

«Flugzeug: das zweite Zuhause.» Trifft zu, die Fliegerei lässt einem nie mehr los, aber man muss aufpassen, dass nicht anderes und Beziehungen zu kurz kommen. Im Flug oder Aufenthalt bekamen wir berührende Geschichten und Schicksale zu hören, und als Kapitän mussten wir oft Seelendoktorrollen übernehmen.

«Gepäck: Das Handling desselben wird von der Kabinenbesatzung gerne dem Cockpit überlassen. Die intensive Beschäftigung mit dem Smartphone findet dabei auf wundersame Weise genau in dem Moment ein Ende, sobald der letzte Koffer aus dem Bus gehievt ist.» Das taten wir gern mit Ausnahmen. In Peking hatten wir eine Kabinenchefin, die berüchtigt unbeliebt war. Besonders mit ihren weiblichen Untergebenen konnte sie böse sein. Weinende Kolleginnen mussten wir im Flug trösten, nachdem sie von ihr mit ihrem Tick «Toilettengang» ständig schikaniert wurden. Als wir uns zur Erkundung Pekings bereitmachten, kam die Retourkutsche und sie erntete Häme von ihren Kolleginnen, als sie es nicht schaffte das Mietvelo mit Stange zu besteigen. Am Abflugtag erschien sie mit diversen schweren Ballen aus auf dem Markt gekauften Kleidern und Seidenstoffen. Niemand half ihr beim Umladen und wir Piloten vertieften uns geflissentlich in die Flugunterlagen. Schwitzend und wetternd lud sie ihre Stoffballen um. «Lift: Bei amourösen Eskapaden an Aussenstationen findet im Lift der heikelste Teil der Operation statt. Unverhofft kann sich nämlich die Tür öffnen und eines oder mehrere Crewmitglieder betreten die Aufzugskabine. Der mit hochrotem Gesicht gestammelten Geschichte von der überraschend aufgetauchten, leicht bekleideten da mittellosen brasilianischen Nichte fehlt es leider oft an Glaubwürdigkeit.» Kein Kommentar – ich billige Sunil



gewisse schriftstellerische Freiheiten zu. Mein Lifthöhepunkt in Rio war die leider kürzlich verstorbene Olivia Newton-John, die freundlich mit uns plauderte. «Passagier: Zahlt unseren Lohn und weiss das auch.» Meist sind sie ja nett, aber es gibt schon welche, die zu viel fordern von den Flight-Attendants oder aggressiv werden. Wir sind vorsichtig geworden einzugreifen, nachdem ein DC-10-Kapitän mit blutigem Gesicht und fehlendem Zahn zurückkam. «Y-Chromosom: im Cockpit immer noch eine Mehrheit». Recht hat er, und man kann die jungen Mädchen nur ermuntern, den faszinierenden Pilotenberuf zu ergreifen. «Zukunft: Wenn man dem Management Glauben schenkt seit Jahren düster. Für alle anderen business as usual.» Tatsächlich. Wenn es um Lohn und Arbeitsbedingung geht, wird immer schwarz gemalt, sodass, wenn es wirklich heikel wird, wie im Moment, niemand es ernst nimmt. Der indischstämmige Berner Oberländer Sunil Mann hat sich mittlerweile ganz aufs Schreiben spannender Krimis festgelegt und gibt in zwei Wochen in Schaffhausen eine Lesung.

Eierwecker für die Flugsicherheit
Die amüsante Beschreibung der Spezies Pilot und deren Alltag gibt einen Ein-

«Ich muss zugeben, dass ich komplett falsch gelegen habe: Piloten sind auch Menschen.»

blick in diese eigene Welt, aber Beruf und Umfeld wandeln sich. Die Technik hat enorme Fortschritte gemacht. Der liberalisierte Luftverkehr hat dramatische Auswirkung auf Preise und das Überleben der Airlines. Die Crewaufenthalte sind kurz geworden und die Freitage dazwischen weniger. Beides hat Einfluss auf die Flugsicherheit. Kürzlich verschliefen zwei Ethiopian-Airlines-Piloten den Zeitpunkt, den Sinkflug einzuleiten. Das darf nicht passieren, hat aber mit Arbeitsbedingungen und Vorschriften zu tun. Ein langer Flug über den Nordatlantik gefolgt von einem Nachtflug zurück nach einer schlecht geschlafenen Nacht im Jetlag. Finsternis, Stille am Funk, kein Flugzeug kommt entgegen und dann in die aufgehende gleissende Sonne starren. Jeder Pilot kennt die Momente, wenn der Kopf «herunterzufallen» droht. Wenn es beide Piloten zusammen trifft, wird es gefährlich. Das zu vermeiden, bedingt ein sorgfältiges Cockpitmanagement. Swissair hat deshalb vor Jahrzehnten, nach einem Zwischenfall, der den Kapitän eine kurzzeitige Degradierung gekostet hat, den Power Nap eingeführt und erlaubt. Jeweils ein Pilot darf seine Batterien mit einem Kurzschlaf von maximal vierzig Minuten laden. Der andere zieht den Kopfhörer an und ist voll konzentriert. Um nicht in

Tiefschlaf zu fallen wurde in jedem Flugzeug ein «Eierwecker» im Instrumentenbrett installiert (links im Bild), der den Power Nap laut beendet. Aufmerksame Flight-Attendants, auch sie müssen sich in ihrer Schicht wach halten, kommen zu diesem Zeitpunkt mit duftendem Kaffee ins Cockpit. Das Prozedere wurde eigentlich für den Fall eingeführt, in dem nur zwei Piloten an Bord sind. Mit der DC-10 flogen wir lange Strecken mit zwei vollen Cockpitbesatzungen. Nach dem Start um Mitternacht in Genf nach Rio und nach Erreichen der Reiseflughöhe schlief unser Kapitän unvorhergesehen ein. In Anbetracht dessen, dass es ein bekannt schwieriger Kollege mit eigenartigen Theorien war, schauten sich der Flight Engineer und ich an, nickten uns zu und liessen ihn schlafen. Wir waren topfit und wussten drei Kollegen hinten im Ruheraum. Auf der Höhe von Dakar weckten wir ihn und fragten, ob er auch mit uns nach hinten schlafen gehe, die Kollegen würden das Flugzeug übernehmen. Dasselbe Prozedere auf dem Rückflug, wir hatten unsere Ruhe und für ihn war es okay.

Es wurde in unseren langen DC-10-Aufhalten übrigens die Geschichte herum gereicht, dass der erste Jumbo, der nach Fernost flog vom Bombay-Kontroller gefragt wurde, ob er nicht absinken und landen wolle. Die Piloten schliefen natürlich nicht, sondern hätten gewartet, bis man sie zum Sinkflug auffordern würde, wie sie es gewohnt waren von ihren bisherigen USA-Flügen. Ich nehme zur Ehrenrettung der 747-Kollegen an, dass das Pilotenlatein war. Man hat sich halt schon geneckt. Sie hatten das grössere Flugzeug, mehr Räder, haben im Rollen auf uns heruntergeschaut und waren in der Luft schneller. Aber wir stiegen dafür in Klotten gut gelaunt und braun gebrannt aus nach einer Woche Karibik oder zwei Wochen Südamerika oder Fernost, während sie bereits zum zweiten oder gar dritten Nordatlantikflug starteten.

Markus Müller
Linienpilot und Kantonsrat



Anzeige

Mehr erleben. Mehr profitieren.

SNplus bietet Ihnen als Abonnentin und Abonnent der «Schaffhauser Nachrichten» attraktive Angebote aus den Bereichen Freizeit, Kultur, Sport und Reisen. Sie profitieren exklusiv von ausserordentlichen Vergünstigungen und Zusatzleistungen.

Weitere attraktive Angebote finden Sie auf www.shn.ch/snplus oder regelmässig in den SN. Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen!

