Passenger Pre-Briefing

Verhaltensregeln für Passagiere

Version 1.0
6. November 2001
Philipp Sprecher
sprecher@insign.ch

Passenger Pre-Briefing

Die Verantwortung in einem Luftfahrzeug trägt stets der Pilot in Command. Durch falsches Verhalten von Passagieren kann seine Arbeit aber erschwert werden. Damit dies beim bevorstehenden Flug nicht passiert, sollen die folgenden Regeln befolgt und eingehalten werden.

1. der Funkverkehr
Genau wie im richtigen Leben wird auch beim Funkverkehr in der Fliegerei in Dialogen gesprochen. Auf jede Meldung folgt also eine Bestätigung. Oft ruft der Pilot eine Station auf, welche ihm dann eine Antwort gibt, worauf sich der Pilot dann erneut meldet, um die Antwort zu bestätigen.
Der Pilot versteht die anderen Verkehrsteilnehmer nur dann, wenn nicht auch gleichzeitig ein Passagier über das Intercom (Gegensprechanlage im Flugzeug) spricht. Aus diesem Grund müssen die Gespräche im Cockpit beim Aufrufen von anderen Stationen kurz unterbrochen werden. Ein Mitverfolgen des Funkverkehrs erleichtert das Einhalten der Gesprächspausen bedeutend.

2. Checks und Manipulationen
Jeder Pilot manipuliert auf seine Weise. Ich mache das laut, nicht zuletzt auch deswegen, damit der Passagier / Fluglehrer genau weiss, was ich gerade tue. Während ich also manipuliere macht es gerade keinen Sinn über Gott und die Welt zu philosophieren, da ich während dieser Arbeit meine Konzentration neben dem Fliegen ganz für die Manipulationen verwenden möchte.

3. Start und Landung
Es ist nicht so, dass der Start und die Landung gefährlich sind, aber so, dass sie besonders viel Aufmerksamkeit benötigen. In diesen beiden Phasen des Fluges kommen sehr viele Parameter zusammen, die alle wichtig für die Sicherheit sind. Auch in diesen Phasen kommentiere ich das Geschehen und bin froh, wenn die Gespräche dabei kurz innegehalten werden.
Der Passagier auf dem vorderen rechten Sitz hat sowohl einen Steuerknüppel, wie auch die Pedalen für das Seitenruder, das Bugrad und die Bremsen vor sich. Speziell beim Start und der Landung tut man sich gut daran, sich entspannt zurückzulehnen und nicht das Flugzeug selbst steuern zu wollen.

4. Luftraumüberwachung
Bei einem Sichtflug ist die Luftraumüberwachung ein ganz zentraler Teil der Sicherheit. Dabei kann jeder Passagier mithelfen. Objekte in der Luft (andere Flugzeuge, Helikopter, Gleitschirme, Heissluftballone u.ä.), welche durch den Piloten noch nicht kommentiert worden sind, sollten unbedingt gemeldet werden (Airliner in grosser Höhe sind selten ein Risiko und machen da eine kleine Ausnahme). In der Fliegerei nimmt man sich dazu die analoge Uhr zur Hilfe. Ein Flugzeug vorne rechts, etwas tiefer als wir selbst könnte etwa wie folgt gemeldet werden: „Flugzeug 2 Uhr tief". Die Phraseologie ist dabei aber nicht entscheidend, wichtig ist, dass alle Flugzeuge gesehen werden.

5. Notmassnahmen
Sämtliche Informationen, die ein Passagier für eine mögliche Notsituation wissen muss, werden im Rahmen der einzelnen Manipulationen durch den Piloten kommentiert. Eine Notmassnahme ist stets vom Flug, dem aktuellen Ort, dem Wetter und vielen anderen Parametern abhängig, und kann aus diesem Grund an dieser Stelle nicht pauschal abgehandelt werden. Wichtig zu wissen ist, dass selbst wenn der Motor des Flugzeuges abstellen würde, es noch immer sehr einfach ist, dass Flugzeug auch ohne Motor sicher zu landen (auch auf einem Feld oder dem Wasser).

6. Gesundheit
Der Mensch ist nicht zum Fliegen gebaut. Damit keine unnötigen Komplikationen auftreten ist darum ein Flug nur bei guter körperlicher Verfassung anzutreten. Erkältungen oder entzündete und verstopfte Nasenneben- und Stirnhöhlen sind ein Grund, einen Flug nicht anzutreten (die Probleme treten meistens erst im Sinkflug auf, und einmal in der Luft müssen wir früher oder später wieder einmal herunter).

7. Wohlbefinden
Es kann immer mal vorkommen, dass es selbst einem erfahrenen Passagier unverhofft schlecht wird. Das ist auch nicht das Problem. Wichtig dabei ist, dies so früh als möglich zu melden, damit entsprechende Vorkehrungen getroffen werden können (ruhige Fluglage, vorbereiten der Kotztüte, schneller Flug zu einem Flugplatz).

8. Mobiltelefone
Mobiltelefone suchen sich den Weg mit dem besten Empfang zur nächsten Sendestation. In der Luft werden dadurch die einzelnen Stationen nur unnötig verwirrt. Abgesehen davon besteht in der Luft ohnehin keine Möglichkeit, zu telefonieren. Aus diesem Grund sind die Mobiltelefone vor dem Anlassen des Motors auszuschalten.

9. Kleidung
Eine vernünftige Kleidung orientiert sich an der aktuellen Jahreszeit. Im Winter sind Pullover und Jacke mitzuführen, damit in ausserordentlichen Situationen auch einmal etwas im Freien ausgeharrt werden könnte.

10. Gepäck
Jeder Passagier kann selbstverständlich etwas Gepäck dabei haben (Handtasche, kleiner Rucksack u.ä.). Sollte es sich dabei aber um speziell viel Gepäck handeln, so soll dieses zuvor gewägt werden, damit dem Piloten genau gesagt werden kann, wieviele Kilos das sind.
Es sollten auf keinen Fall druckempfindliche Utensilien mitgeführt werden (z.B. keine kohlensäurehaltigen Pet-Flaschen). Bei diesbezüglichen Fragen weiss der Pilot Bescheid.

11. Geniessen!
Fliegen zu dürfen ist ein Privileg. Die Fliegerei umfasst eine Reihe sehr interessanter Gebiete: Technik, Meteorologie, Geographie, Physik, Psychologie, Recht. In jedem Flug kommen immer alle Bereiche zum Tragen. Ich beantworte gerne alle Fragen rund um die Fliegerei und hoffe sehr, dass sich meine Passagiere immer wieder vergnügt zurücklehnen und den Flug und die Natur geniessen.