

Immer diese Piloten – Funksprüche

BA 747: Good morning Frankfurt. Speedbird 206 clear to active.
Ground: Good Morning. Taxi to your gate.
The British Airways 747 pulls onto the main taxiway and stops.
Ground: Speedbird, do you know where you are going?
Speedbird 206: Stand by, ground. I'm looking up the gate location now.
Ground: (impatiently) Speedbird 206, have you never flown to Frankfurt before?
Speedbird 206: (coolly) Yes, in 1944. But I didn't stop...

Anfänger, erste Stunde nachdem er die Nachtflugberechtigung in der Tasche hat im Anflug über Funk:
Delta Mike Romeo an Tower Münster Osnabrück zur Landung: „Ratet mal wer hier ist.“ Das Tower-Personal findet das gar nicht lustig, schaltet kurzerhand die Landebahnbeleuchtung aus und meldet zurück: „Tower Münster Osnabrück an Delta Mike Romeo: Rate mal wo wir sind...“

Pilot: Tower, request permission to enter zone XY.
Tower: Negative.
Pilot: Tower, did you say 'negative'?
Tower: Affirmative.
Pilot: Understood 'affirmative'. I will call you leaving the zone.

Tower: Say fuelstate.
Pilot: Fuelstate.
Tower: Say again.
Pilot: Again.
Tower: Arrggh, give me your fuel!
Pilot: Sorry, need it by myself...

Zwei Düsenjäger fliegen in Formation:

Right Pilot: Counting down. On zero turn left!
Left Pilot: Did you say 'left'?
Right Pilot: Right!
Left Pilot: Right...

LH741: Tower, give me a rough timecheck.
Tower: It's tuesday, Sir!

Tower: Have you enough fuel or not?
Pilot: Yes.
Tower: Yes what?
Pilot: Yes, SIR!

Tower: Delta Delta Whiskey, rollen Sie über Teerweg zwo null neun Charlie und Mike zum GAT.
Pilot: Äh...Teerweg zwo...?
Tower: Das ist der kleine rechts. Sie sind gerade dran vorbeigerollt.
Pilot: Sorry.
Tower: Don't worry, nehmen Sie den Mike.
Pilot: Äh, ...Mike ?
Tower: Das ist der letzte ganz hinten rechts...

Pilot: Condor 471, gibt's denn hier keinen Follow-Me?
Tower: Negativ, sehen Sie mal zu, wie Sie allein zum Gate 10 kommen.

Pilot: Tower, please call me a fuel truck.
Tower: Roger. You are a fuel truck.

Tower: Phantom-Formation crossing controlzone without clearance, state your callsign!
Pilot: I'm not silly...

Tower: LH5680, reduce to 170 knots.
Pilot: Das ist ja wie in Frankfurt: Da gibt's auch nur 210 und 170 Knoten. Aber wir sind ja flexibel...
Tower: Wir auch. Reduce to 173 knots.

Tower: RFG312, fliegen Sie direkt nach Olno VOR. Brauchen Sie einen Radar-Vektor?
Pilot: Nein, es geht auch so, wir können das VOR schon empfangen.
Es liegt genau in der Richtung, in der der Mond steht.
Tower: Ja, aber den haben wir nicht auf dem Radar-Schirm.

Pilot: Ground, XY-line 195, requesting start-up.
Tower: Sorry, XY-line 195, we don't have your flight plan. What's your destination?
Pilot: Wie jeden Montag: Nach Leipzig.
Tower: Aber wir haben heute Dienstag!
Pilot: WAS? Am Dienstag haben wir doch frei!

Tower: HAWK 20, is this the same aircraft declaring emergency about two hours ago?
Pilot: Negativ, Sir. It's only the same pilot.

Pilot: Tower, da brennt ein Runway-Light.
Tower: Ich hoffe, da brennen mehrere.
Pilot: Sorry, ich meine, es qualmt.

Tower: Delta Zulu Romeo, turn right and report your heading.
Pilot: Wilco. 341, 342, 343, 344, 345, ...

Tower: LH893, number one, checkcar on the runway.
Pilot: Roger. We'll check the car on the runway.

Tower: Delta Romeo Zulu, confirm you are inbound to Sulz NDB?
Pilot: Affirm, but we don't receive it.

Tower: Delta Oscar Mike, squawk 0476.
Pilot: Say again.
Tower: Squawk 0476.
Pilot: four, zero,...?
Tower: Wollen Sie'n leichteren haben?

Tower: Delta Bravo Charlie, ist Ihr Squawk 7046?
Pilot: Positiv.
Tower: Ich mag's kaum glauben, Sie haben eine angezeigte Höhe von minus neunzig Fuß.

Tower: Hotel Papa Oscar, climb four thousand to six thousand and maintain.
Pilot: Hotel Papa Oscar, climbing FL 100.
Tower: Hotel Papa Oscar, climb to FL 60 and maintain.
Pilot: Aber vier plus sechs ist doch zehn, oder?
Tower: Sie sollen steigen, nicht addieren!

Tower: Fliegen Sie weiter im Gegenanflug für die 26, Ladenummer 2 hinter einer DC-9 im kurzen Endteil.
Pilot: Verstanden, fliege weiter für die 29 und folge der DC-6.
Tower: Nicht ganz richtig: Die Landebahn war 26 und Ihr Verkehr eine DC-9.
Pilot: Okay, ich folge der DC-26... Wie war die Landebahn?

Heli-Lehrer zu Schüler: Sehen Sie zu, dass Sie innerhalb der betonierten Fläche bleiben.

Wenig später: Ach was, bleiben Sie wenigstens in der Bundesrepublik!

Pilot: Frankfurt Information, hier Delta Bravo Zulu. Wir sind jetzt über Dinkelsbühl in Flugfläche 95.

Tower: Sie sollten doch München Information rufen!

Pilot: Ja, weiß ich, aber bei Ihnen gefällt mir das Programm besser!

Tower: Do you have a Springbock in sight, twelve o'clock five miles crossing from left to right?

Pilot: If you mean a 737...?

Tower: Yeah, you got it, you got it!

Tower: Delta Fox Alpha, hold position, Marshall will park you.

Pilot: Roger. Looking out for John Wayne.

Tower: LH8610 cleared for take-off.

LH8610: Aber wir sind doch noch gar nicht gelandet!

Tower: Ja wer steht denn da auf der 26S?

LH8801: LH8801.

Tower: Na ja, dann seid Ihr cleared for take-off.

Tower: Delta Mike Zulu, after landing cleared to taxi Alpha 7, Alpha 5, Whiskey 2, Delta 1 and Oscar 2.

Pilot: Wo ist denn das, wir kennen uns hier noch nicht so aus?

Tower: Macht nichts, ich bin auch erst zwei Tage hier!

Flugschüler: Lichtenfels Info, DEITN, im rechten Queranflug Landebahn 22,
zum Durchstarten und Aufsetzen.

Tower: DEITN, ich habe eine große Bitte: Erst Aufsetzen, dann Durchstarten!

Tower: You have traffic at 10 o'clock, 6 miles!

Pilot: Give us another hint, we have digital watches!

Tower: Mission 123, do you have problems?

Pilot: I think I've lost my compass.

Tower: Judging the way you are flying, you lost the whole instrument panel!

Pilot: Good morning, Frankfurt Ground, KLM242 request start up and push back, please.

Tower: KLM242 expect start up and push back in two hours.

Pilot: Please confirm: Two hours delay?

Tower: Affirmative.

Pilot: In that case, cancel the good morning!

Eggenfels Info: D-EXXX please report persons aboard.

D-EXXX (C-172): Pilot and two pax and one dog.

Eggenfelden Info: (after Cessna finally bounced to stop) Assume the Pilot in Command was the dog?

Pilot: FLX30, Kontrollraum, bitte kommen, wir haben nur noch wenige Liter Treibstoff.
Erbitte Anweisungen!

Tower: Bitte geben Sie uns Ihre Position an, wir haben Sie nicht auf unserem Radarschirm...!

Pilot: Wir stehen auf der Landebahn 2 und möchten wissen, wann der Tankwagen kommt!

Tower: Höhe und Position?

Pilot: Also ich bin 1,80 m und sitze ganz vorne links.

Washington DC Clearance Delivery: German Air Force 269, you are cleared to Destination Indian Springs via after takeoff radar vectors to 4000 feet thereafter present position direct to BOM do not pass BOM at 6000 feet or below after passing 15000 feet turn right on heading 280 to intercept j156 direct ZYT thereafter intercept j158 own navigation read back.

GAF 269: Roger German Air Force 269 is cleared to Destination Indian Springs via after takeoff radar vectors to 4000 feet thereafter present position direct BOM do not pass BOM at 6000 feet or below after passing 15000 feet turn right on heading 280 to intercept j156 direct ZYT thereafter intercept j158 own navigation and I need another pencil.

So am Flughafen Zürich passiert...

Tower: Alitalia 194, taxi to runway 28, hold short.

AZ194: Ahhh, yes, taxi to runway 28.

Tower: AZ194 cleared for take-off.

AZ194: Ahhh, two minutes, need preflight checks.

30 Sekunden später:

Tower: AZ194, YOU ARE CLEARED FOR TAKE-OFF NOW!!!

AZ194: Ehmmm, yes, yes, take off in two minutes...

In der Zwischenzeit: Runway 16 hatte eine 737 mit einem Platten, Runway 14 war überlastet, also nahm man eine 767 von Cincinnati auf die 28. Die Crew der 767 war jetzt 8 Stunden unterwegs...

Tower: AZ194, expedite take-off, we have Delta 767 final on 28 2 miles!

AZ194: Ahhh, we need 30 more seconds...

DL104: Hey Spaghetti, take-off or I'll fuck you from behind!

Die AZ194 hob spaceshuttlemässig ab...

Tower: Shamu Two Two, please state estimated time of arrival.

Pilot: OK, let's see... I think Tuesday would be nice...

Tower: Flight 2431, for noise abatement turn 45 degrees to the right...

Pilot: Roger, but Center, we are at 35000 feet, how much noise can we make up here?

Tower: Sir, have you ever heard the noise a 707 makes when it hits a 727?

Bei einem jungen, unerfahrenen Controller der Oceanic Control Shannon meldet sich am Funk eine von der Luftshow Farnborough zurückfliegende SR-71 Blackbird der USAF.

(Zur SR-71: Höchstgeschwindigkeit: Mach 3,5 – Maximale Flughöhe: FL1000 = 100000 Fuß = 30480 m!)

SR-71: Good Morning Shannon, Blackbird 7, request FL600.

Tower: Ehmmm, if you can fly level 600 than cleared level 600.

SR-71: Roger, leaving FL800 for 600.

(Angeblich wies das Mikrofon des Controllers nachher deutlich Bisspuren auf!)

Tower: Sind Sie ein A-320 oder ein A-340?

Pilot: Ein A-340 natürlich!

Tower: Würden Sie dann bitte vor dem Start auch noch die anderen beiden Triebwerke starten?

Winter in Frankfurt. Die Parkposition der 737, die gerade am Gate enteist wird, würde schon dringend benötigt, deshalb fragt die (weibliche) Stimme auf der GND-Frequenz nach.

GND: LH-123, wie lange wird's denn noch dauern, bis Sie fertig sind?

LH-123: Wir müssen nur noch abspritzen, dann geht's los!

GND: Verstanden.

Die Stimme beginnt ziemlich dreckig zu lachen, vergisst dabei aber, die Sprechaste loszulassen. Als sie es endlich bemerkt und die Frequenz wieder frei wird, kommt die Antwort aus der LH-123.

LH-123: Aber wenn Sie uns ein bisschen zur Hand gehen könnten würd's sicher schneller gehen!

Nach jedem Flug füllen Piloten ein Formular aus, auf dem sie die Mechaniker über Probleme informieren, die während des Fluges aufgetreten sind, und die eine Reparatur oder eine Korrektur erfordern. Die Mechaniker informieren im Gegenzug auf dem unteren Teil des Formulars die Piloten darüber, welche Maßnahmen sie jeweils ergriffen haben, bevor das Flugzeug wieder startet. Man kann nicht behaupten, dass das Bodenpersonal oder die Ingenieure hierbei humorlos wären. Hier einige Beschwerden und Probleme, die tatsächlich so von Piloten der Fluglinie QUANTAS eingereicht und auch protokolliert wurden. Dazu der jeweilige Antwortkommentar der Mechaniker. (Übrigens ist QUANTAS die einzige große Airline, bei der es noch nie einen Absturz gab.)

- Problem, das vom Piloten berichtet wurde.
Die Lösung/Maßnahme des Ingenieurs/Mechanikers.
- Bereifung innen links muss fast erneuert werden.
Bereifung innen links fast erneuert.
- Testflug OK, Landung mit Autopilot sehr hart.
Landung mit Autopilot bei diesem Flugzeugtyp nicht installiert.
- Im Cockpit ist irgendwas locker.
Wir haben im Cockpit irgendetwas wieder festgemacht.
- Tote Käfer auf der Scheibe.
Lebende Käfer im Lieferrückstand.
- Der Autopilot leitet trotz der Einstellung auf Höhe halten einen Sinkflug von 200 fpm ein.
Wir können dieses Problem auf dem Boden leider nicht nachvollziehen.
- Hinweis auf undichte Stelle an der rechten Seite.
Hinweis entfernt.
- DME ist unglaublich laut.
DME auf glaubwürdigere Lautstärke eingestellt.
- IFF funktioniert nicht.
IFF funktioniert nie, wenn es ausgeschaltet ist.
- Vermute Sprung in der rechten Scheibe.
Vermute, Sie haben Recht.
- Antrieb 3 fehlt.
Antrieb 3 nach kurzer Suche an der rechten Tragfläche gefunden.
- Flugzeug fliegt komisch.
Flugzeug ermahnt, ernst zu sein und anständig zu fliegen.
- Zielradar summt.
Zielradar umprogrammiert, so dass es jetzt in Worten spricht.
- Maus im Cockpit.
Katze installiert.

Tower, talking to a female helicopter pilot

Tower: What's your altitude?

Pilot: 1000 feet.

Tower: What's your heading?

Pilot: 175

Tower: What's your speed?

Pilot: 150 knots

Tower: What's your bra size?

Pilot: 36B... AAAAHHHHH!!!! SHIIIIITTT!!!!