

„ANGLIZISMEN SIND EIN NO-GO!“

So oder ähnlich reagiert gegebenenfalls ein Leser oder auch Gesprächspartner, wenn er im deutschen Sprachraum mit englischen Begriffen beim Thema Luftfahrt konfrontiert wird. Was für den einen völlig selbstverständlich ist, kann für andere immer wieder zum Verständnisproblem oder zuweilen auch Ärgernis führen. Im weiteren Verlauf dieses Artikels bleibe ich der einfachen Lesbarkeit halber bei der männlichen Ansprache, ohne dabei eine Gewichtung oder Bewertung des Geschlechts vorzunehmen.

Nach den ersten beiden Publikationen des Arbeitskreises Flugsicherheit (AKFS) des BWLV wurden wir teilweise von Lesern angeschrieben oder angesprochen, dass in den Texten des AKFS zu viele englische Begriffe benutzt werden und wir das gar nicht müssten, denn es gäbe für alles auch ein deutschsprachiges Äquivalent. Wir haben uns im Arbeitskreis mit diesen Rückmeldungen befasst und haben uns dazu entschieden, auf die

Verwendung englischer Begriffe im Themenbereich Luftfahrt im Kontext unserer Arbeitsthemen näher einzugehen.

Was mich als Autor dieses Artikels persönlich betrifft, so erinnere ich mich noch an eines der ersten Gespräche, die ich zu Anfang meiner Pilotenausbildung mit Kameraden geführt habe. Ein Boeing-Kapitän einer großen deutschen Airline nutzte den Begriff „Denglisch“ und meinte damit die Mischung der Sprache Deutsch mit zahlreichen englischen Begriffen in der Luftfahrt. Er gab mir den Tipp, mich gleich zu Anfang meiner Pilotenkarriere damit näher zu beschäftigen, um bereits in der Ausbildung ein Verständnis zu Begrifflichkeiten und Konzepten aus dem englischen Sprachraum entwickeln zu können. Es sollte sich lohnen – wie ich bis heute feststellen kann.

„Englisch ist die Verkehrssprache in vielen Bereichen der Luftfahrt, da sie in einem internationalen Rahmen stattfindet.“, so

die DFS auf ihrer Homepage (https://www.dfs.de/dfs_homepage/de/Services/Training/Weiterbildung/Luftfahrtenglisch/). Englisch ist folglich, so könnte man daraus schließen, eine unumgängliche Sprachfertigkeit in der Luftfahrt, die ein Pilot haben muss. Ich will es mal so zum Ausdruck bringen: „Nicht immer, aber immer öfter!“. Grundsätzlich kann man sagen, dass wir in Deutschland, Österreich und in Teilen der Schweiz alle dieselbe Sprache sprechen. Es haben sich aber in der Luftfahrt – unabhängig davon wo sie auf der Welt stattfindet – Begriffe der englischen Sprache durchgesetzt, die sich so ohne Weiteres nicht – oder wenn, dann oft nur sehr schwer – ins Deutsche übersetzen lassen, ohne dabei den Sinn des Begriffes zu verfälschen. Das beginnt bei alltäglich genutzten Begriffen wie „Airmanship“ und „Situational Awareness“, „Checkliste“ oder auch Abkürzungen wie METAR, TAF, ATIS, CAVOK oder GAFOR. Wir sehen schnell, dass wir uns mit der englischen Sprache in der

Luftfahrt konstruktiv auseinandersetzen müssen, und das ist auch Ziel dieses Artikels.

Eines der Ziele unserer Arbeit im AKFS ist es, dazu beizutragen, für Themen im Bereich Flugsicherheit ein besseres Verständnis bis hin zur selbstverständlichen Nutzung der Themeninhalte im Alltag eines Piloten zu entwickeln. Es ist dabei auch unser Anspruch, Hintergründe zu vermitteln. Wir möchten uns bewusst aufgeschlossen gegenüber den englischen Begriffen halten und uns nicht „verkünsteln“ müssen, nur um alles in deutscher Sprache ausdrücken zu können.

Dazu ein Beispiel aus dem „richtigen Leben“ eines Piloten:

Im täglichen Alltag der Fliegerei hat sich die Anforderung an den Piloten im Hinblick auf seine Englischkenntnisse bereits durch Zutun des Gesetzgebers durchgesetzt. Immer dann, wenn ein Pilot im Luftfahrzeug (oder auch der Kollege am Boden) über Funk kommunizieren möchte, muss er für die Sprache, die er nutzt, eine Sprachkompetenz nachweisen. Das gilt sowohl für die Muttersprache als auch für Fremdsprachen, und dies muss, wenn nicht durch eine Selbsterklärung bei der Muttersprache, durch eine Prüfung erfolgen. Der Begriff der ICAO-Language Proficiency (LP) Level 4 bis 6 sollte dabei dem aufmerksamen Leser nicht fremd sein.

Eben an dieser Stelle möge bitte der ein oder andere, der gegebenenfalls genau diese Sprachnachweise allfällig kritisiert, der Einladung auf einen kurzen Blick zu unseren Freunden aus der Schweiz folgen. „English only!“, hieß hier die Devise bis zum vergangenen Jahr. Egal ob Segelflieger oder high complex, high performance aircraft, gefunkt wird in Englisch – basta! Zwar ist dem Antrag gegen „English only“ im Sichtflug nach der Abstimmung im Nationalrat am 5. Dezember 2019 auch der Ständerat gefolgt, aber bis zum Tag der Recherche für diesen Artikel darf wegen der noch ausstehenden Gesetzesänderung in der Schweiz nur Englisch gefunkt werden – und das bei vier Landessprachen – Deutsch, Französisch, Italienisch und Rätoromanisch (<https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/fachleute/ausbildung-und-lizenzen/Piloten/radiotelefonie--und-sprachpruefungen--lp/english-only.html>).

Das Beispiel in der Schweiz zeigt, warum es bei der Nutzung der englischen Sprache eigentlich geht: Mit dem Englisch in



Englisch ist in der Luftfahrt allgegenwärtig. Damit es nicht als Ärgernis empfunden wird, erläutert der AK Flugsicherheit im BWLV die wichtigsten Begriffe

der Luftfahrt schaffen wir uns keine Hürde oder Ärgernisse, wir bauen damit genau die Brücke, die wir brauchen, um uns bei völlig unterschiedlicher Sprachherkunft präzise unterhalten zu können.

Im Sinne einer Anregung möchte ich häufig genutzte Begriffe aufgreifen und erklären, die zukünftig im Kontext von Themen des AKFS immer wieder auftauchen werden. Damit verfolge ich auch das Ziel, einen Grundstein zu legen, der den Lesern unserer Artikel und Publikationen die Lesbarkeit und das Verständnis erleichtert und dabei auch neugierig auf unsere Arbeitsergebnisse, Angebote und auf Mitmachen (!) macht. „Stay hungry!“

Airmanship

Dieser Begriff wird genutzt, um ein Verhalten oder eine Einstellung eines Piloten während des Fluges zu beschreiben. Er steht synonym für Dinge wie Disziplin, Können, Wissen, Wahrnehmung, Verantwortungsbewusstsein, gute Entscheidungsfindung, Rücksichtnahme, Umsicht und Vorsicht des Piloten. Gutes Airmanship steht dabei als Grundlage für Flugsicherheit, Crew Resource Management (CRM) und Threat and Error Management (TEM).

Briefing, De-Briefing

Diese Begriffe stehen für Vor- und Nachbesprechung des Fluges, zum Beispiel

zwischen Fluglehrer und Schüler. Wilfried Baron von Engelhardt (1928 - 2015) war Chef-Testpilot bei Messerschmid Bölkow-Blohm. Er war der Testpilot, der den Erstflug des Prototypen – den sogenannten Maiden Flight – des erfolgreichen Hubschraubermodells BO105 am 16. Februar 1967 durchführte. Bei einem Treffen im Werk von Airbus Helicopters in Donauwörth wurde er 2013 von einem Mitarbeiter der Abteilung Flugversuch gefragt, was für ihn der erfolgskritische Faktor bei Testflügen gewesen sei. Der im November 2013 schon sehr betagte Baron von Engelhardt antwortete auf diese Frage wie folgt: „Das Briefing! Nur mit einem guten Briefing ist man in der Lage, eine Erwartungshaltung zu entwickeln. Nur mit einer klaren Erwartungshaltung ist man während des Fluges in der Lage festzustellen, ob man vom geplanten Ablauf abgekommen ist, und auch nur mit dieser Erwartungshaltung ist dem Piloten klar, was er tun muss, um wieder zum geplanten Verlauf des Fluges zurückzukommen.“ Besser kann man es nicht beschreiben!

Just Culture

Just Culture steht für „Vertrauenskultur“. Frei übersetzt wird eine von Vertrauen geprägte Arbeitsatmosphäre beschrieben, in der Menschen dazu ermutigt bzw. belohnt werden, wesentliche sicherheitsrelevante Informationen preiszugeben bzw. zu teilen, wobei sie klar zwischen

akzeptablem und inakzeptablem Verhalten unterscheiden (2019, In: S. Rascher, Just Culture in Organisationen. Wie Piloten eine konstruktive Fehler- und Vertrauenskultur schaffen. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH).

Situational Awareness (SA)

Situative Aufmerksamkeit wird für die Übersicht über eine Situation während des Fluges verwendet. Der Pilot weiß im Zustand vollständiger SA zu jedem Zeitpunkt, wo er sich befindet, was geschehen ist, was geschehen wird und in welchem Zustand und welcher Konfiguration sich das Luftfahrzeug gerade befindet.

Im Rahmen der zukünftigen Arbeit des AKFS werden bei Publikationen, Vorträgen, Trainings usw. immer wieder Begriffe aus dem Englischen auftauchen. Wir werden daher auf der Homepage des BWLV ein Glossar veröffentlichen, das sich im Laufe der Zeit immer weiterentwickeln wird. Wir möchten damit auch dazu beitragen, dass das Englisch in der Allgemeinen Luftfahrt auch außerhalb des gewerblichen Kontextes mehr und mehr zur Selbstverständlichkeit wird und immer weniger als eine Hürde oder ein Ärgernis wahrgenommen wird.

Zum guten Schluss möchte ich den Leser dazu einladen, das Thema auch aus der erheiternden Perspektive zu betrachten.

Dazu hat der amerikanische Komiker George Carlin ein schönes Stand Up gemacht, das jeder sich gerne unter diesem Link auf YouTube anschauen kann: <https://youtu.be/46fOtlFYC4Q>. Viel Spaß dabei!

Text und Foto: Felix Michnacs,
Mitglied im Arbeitskreis
Flugsicherheit des BWLV