

Richstein, Karl-H. (2009):

„Blick aus den Wolken“. Biografieanalysen von Pilotinnen und Piloten aus dem Bereich der Verkehrsluftfahrt. Kassel: KasselUniversityPress

Themenkreis Luftfahrt

1.2.1. Semantische Auslotung

Dem Fliegen hat die Gesellschaft die unterschiedlichsten Bedeutungsebenen zugewiesen, die ihre Wirkung eher unbewusst entfalten. Wie kaum ein zweiter hat der Liedermacher und Freizeitpilot Reinhard Mey mit seinem Lied „Über den Wolken“ das kollektive Bewusstsein des gesamten deutschen Sprachraumes zum Thema Fliegen geprägt. Darüber wird leicht übersehen, dass es eine Vielzahl von literarischen Publikationen im Themenkreis gibt, vom französischen Dichter und Piloten im Zweiten Weltkrieg Antoine de Saint-Exupéry über den us-amerikanischen Fluglehrer und Schriftsteller Richard Bach sowie die frühen Mitflieger Franz Kafka und Herman Hesse bis hin zu historischen Fliegerpersönlichkeiten wie Charles Lindbergh, Hanna Reitsch, Elly Beinhorn und vielen anderen mehr. Im folgenden Abschnitt sollen deren geronnene Erfahrungen häufig zitiert werden, auf die schriftstellerische Ausdruckskraft kann im Rahmen einer semantischen Auslotung kaum verzichtet werden.

Mit der Entscheidung „Pilot zu werden“, trifft ein Mensch nicht nur eine Wahl für eine bestimmte (physische) Tätigkeit, sondern auch für eine soziale Position und einen Bedeutungshintergrund, vor dem seine gesellschaftliche Rolle verstanden werden kann. „Um den Kerngedanken der symbolisch-interaktionistischen Rollentheorie zusammenzufassen: Was jemand tut, ist nur verständlich auf dem Hintergrund seiner ganz einmaligen Biografie“ (Neuberger, 2002: 334), oder pointierter: „Mit seiner Entscheidung prägt er [der Mensch] ein Bild von sich. Er schafft sich eine Identität“ (Kiechle, 2006: 10).

1.2.1.1. Grenzüberschreitung: Überwindung von physikalischen, politischen und zeitlichen Grenzen

Im Blick auf das Fliegen drängen sich Assoziationen von Transparenz, Leichtigkeit, Luft auf. Der Archetypus der Überwindung einer eigentlich unüberwindlichen physikalischen Grenze steht in Korrespondenz zur Eroberung eines zwar natürlichen, aber nicht für den Menschen bestimmten Lebensraumes. Er beschreibt die Doppeldeutigkeit der menschlichen

Flugtätigkeit, die als Chiffre einer möglichen Hybris des Menschen, gottgleich zu werden, in vielfacher Weise Eingang in die Literatur gefunden hat. „Ganz feierlich umflog ich den Großglockner, der mir wie ein mahnender Finger Gottes schien. »Du kleiner Mensch, - ist es nicht vermessen, was du hier tust? ...« Ich schauderte vor Ehrfurcht“.¹ (Reitsch, 1951: 28), „Ich war glücklich und andächtig vor dieser neu geschenkten Welt“ (Beinhorn, 2008: 21)². Dabei ist die Bedeutung der Eroberung einer neuen (Raum-)Dimension in keiner Weise an fliegerische Pionierleistungen gebunden, sondern verbindet sich mit der reproduzierbaren Erfahrung des Fliegens. „... ein Blick auf die Spielzeugwelt unten voraus, / über mir nur die Tiefe des endlosen Blaus, / ... / sich winzig zu wissen und zugleich so groß, / erhaben und glücklich und schwerelos, / einen Gedanken lang, einen Augenblick bloß“ (vgl. Mey, 1980).

Die Tatsache, dass sich gemäß heutigem Weltbild und physikalischem Verständnis die Erde in ständiger Bewegung durch den Weltraum befindet³, gehört zwar zum Allgemeinbildungskanon, entzieht sich aber dem individuellen Erfahrungshorizont. Sie taugt daher weder zur Banalisierung menschlichen Fliegens noch beschreibt sie das Innengeschehen adäquat. Zentral erscheint der Rollenwechsel, der den Flieger aus seiner bisherigen Bestimmung herausgerissen erleben („Mein Blickpunkt war der eines Gottes.“ vgl. Lindbergh, 1980) und existenziell bezogen sein lässt („[der] Flieger hat ... teil am Wesentlichen.“ Exupéry, 1959 vgl. auch Bach, 1982).

Sich mittels des Fliegens in eine andere Sphäre zu begeben, wird häufig unter der Zuhilfenahme der Farbe „Blau“ beschrieben, die dabei ihr gesamtes kulturgeschichtliches Gewicht entfalten kann.

In kurzem Exkurs sei bemerkt, dass die Konnotation zur Farbe „Blau“ die Bewegung des Aufsteigens in den Himmel und den Übergang vom Irdischen zum Himmlischen/Göttlichen verstärkend beschreibt. Viele Kulturen in Antike und Mittelalter erhoben Blau zur Götter- und Königsfarbe⁴ (Welsch & Liebmann, 2004: 69). Die Farbe entsteht in Wasser und Himmel durch Streuung von Lichtquanten. Sie entfaltet ihre Wirkung von Ferne und Unendlichkeit

¹ Die Formulierung entstammt der Schilderung der Erstüberquerung der Alpen im Segelflugzeug durch Hanna Reitsch 1937.

² Neurdings auch im Roman „Halbschatten“ von Uwe Timm: „Ein Sinnbild für: Hochmut kommt vor dem Fall. Im Alten Testament stürzt Gott den anmaßenden Engel Luzifer, der non servio sagte. Wer den Hochmut mit dem Tod bezahlt, wird als tragisch angesehen, wer weiterhumpelt, als komisch“ (Timm, 2008: 219f).

³ Bei der Bewegung der Erde durch den Weltraum wird in der Physik von folgenden Werten ausgegangen: Rotation der Erde um ihre eigene Achse $\hat{=}$ 463 m/s (\approx 1670 km/h) am Äquator, Erdumlaufgeschwindigkeit um die Sonne $\hat{=}$ 29.800 m/s (\approx 107.280 km/h), Umlaufgeschwindigkeit der Sonne um das Zentrum der *Milchstraße* $\hat{=}$ 220.000 m/s (\approx 792.000 km/h), Umlaufgeschwindigkeit der Milchstraße um die Andromeda-Galaxie $\hat{=}$ 264.000 m/s (\approx 950.400 km/h), Umlaufgeschwindigkeit der *Lokalen Gruppe* gegenüber der *Milchstrasse* benachbarten Galaxien um den *Virgo-Haufen* $\hat{=}$ 470.000 m/s (\approx 1.692.000 km/h) (Seinandre & Audard, 2004: 43, 64).

⁴ Als Beispiele können gelten: der blaue Mantel des babylonischen Gottes Marduk, der blaue Thron des ägyptischen Nilquellengottes Chnum, die blaue Haut des ägyptischen Wind- und Fruchtbarkeitsgottes Amun, die es ihm ermöglichte, unsichtbar durch die Lüfte zu fliegen, der blaue Hals des indischen Gnadengottes Shiva, sowie der blaue Mantel der christlichen Muttergottes Maria in katholischer Tradition. Allerdings wird dafür nicht nur der Symbolgehalt, sondern auch der Umstand einer nur in kleinen Mengen zu beschaffenden blauen Farbmittel eine bedeutende Rolle gespielt haben, wie bei Lapislazuli (Lazurit), Indigo (indigofera tinktoria), Azurit (Kupferkarbonat), Anilin (Teerfarbe arab. „al-nil“).

durch die menschliche Wahrnehmung, dass Farben aus größerer Entfernung trüber, bläulicher scheinen.⁵ Aus dem italienischen Wort Azurblau („l'azzur“) entstand der Begriff „Lasur“, mit dem wir transparente Farben charakterisieren. Nicht zufällig wird die Wahl der Anzugfarbe für Cockpitpersonal in weltweit nahezu allen Fluglinien auf blau gefallen sein.

In gewisser Weise führt uns die Symbolik der Farbe Blau auf eine tiefere Bedeutungsstruktur, die sich eher vor dem Hintergrund der Bewegung in einem Kleinflugzeug verstehen lässt: „Manchmal frag´ ich mich, was ist das eigentlich, / das mich drängt, aufzusteigen und dort oben meine Kreise zu zie´hn, / vielleicht um über alle Grenzen zu geh´n, vielleicht um über den Horizont hinaus zu sehe´n / und vielleicht um wie Ikarus aus Gefangenschaft zu flie´hn“ (vgl. Mey, 1975b). Der griechische Mythos des Ikarus, der - ganz in der Line des Hybrisgedankens - vornehmlich als Strafe des Übermütigen für seinen vermessenen Griff nach der Sonne gedeutet wird, schildert dennoch zunächst die durch die Flugkunst ermöglichte Flucht des Vaters Daedalus, der mit seinem Sohn Ikarus im Labyrinth des Minos auf Kreta gefangen gehalten wurde (Schwab, 1968: 42-46; Coenen, 1990: 102). Die Überwindung der physikalischen Grenze entpuppt sich als Überwindung einer humanen Grenze: über die Welt mit ihren Beschränkungen, vor allem aber über sich selbst und die eigenen Begrenzungen hinaus zu wachsen.

Das Bild des Fliegers als Grenzüberschreiter ist auch auf das Alltagsphänomen Zeit übertragbar (vgl. Bach, 1984). „Buchstaben blättern wie von Geisterhand, leis´ klappern Städtenamen an die Wand, / die fernen Ziele in manch fernem Land; die Welt wird klein! / So nah sind Träume an der Wirklichkeit, einen Entschluss nur, ein paar Stunden weit, / so nah auch Not und Angst und Unfreiheit!“ (vgl. Mey, 1986). Selbst für den Urlauber wird durch das Fliegen zu einem entfernten Ziel die Überschreitung von Zeit-, Datums- und jahreszeitlichen Grenzen möglich, die über Jahrhunderte hinweg in der Alltagserfahrung als unverrückbar galten. Inzwischen kann der Jetlag längst nicht mehr als Statussymbol individueller *global player* gelten, dennoch steht der Langstreckenpilot in einem besondern Verhältnis zu ihm, ist er doch in gewisser Weise an dem Phänomen ursächlich beteiligt, in dem er die „silberne Brücke über Raum und Zeit“ (vgl. Mey, 1986) schlägt.

Der Blick in die Pionierzeit des Fliegens macht bewusst, dass es Zeiten gab, in denen sich das Fliegen als eine problematische ethische Grenzüberschreitung darstellte: „... und waren der Meinung, ein einigermaßen höherstehender Mensch, welcher Pflichten habe und gar Familienvater sei, dürfe sich unter keinen Umständen »der bloßen Sensation wegen« so einem

⁵ Analysiert man z.B. Landschaftsaufnahmen mit einem Bildbearbeitungsprogramm am PC, zeigen sich die Farben mit wachsender Entfernung je weiter zum Horizont mit desto größerem Blauanteil. „Der Himmel ist oben von tieferem Blau als unten!“ (Heller, 2000: 26).

Satansmöbel anvertrauen“ (vgl. Hesse, 1970). Heutzutage fliegt kaum noch jemand der bloßen Sensation wegen, diese hat sich eher auf Extremsportarten und Erlebnisevents verlagert. Dennoch bleibt im Erlebnis des Fliegens der General Aviation⁶ der Aspekt persönlicher Freiheit vermeintlich jenseits von Einschränkungen dominant. Dass „Über den Wolken“ die Freiheit grenzenlos scheine, alle Ängste und Sorgen darunter verborgen blieben und was auf festem Erdengrund groß und wichtig erscheine, plötzlich nichtig und klein werde, ist übrigens nicht erst seit den legendären Zeilen Reinhard Meys bewusst (vgl. Mey, 1974), sondern bereits 15 Jahre vorher beinahe wörtlich durch Saint Exupéry beschrieben worden⁷: „Alle unwichtigen Sorgen, die man für die Hauptsache hielt ... werden ausgelöscht“ (vgl. Exupéry, 1959). „Der Wunsch, den Wolken nahe zu sein. Die Wolken sind für uns das sichtbare Bild des wunderbar Fernen und Leichten, und frei und unbeeinflussbar durch den Menschen ziehen sie im stetigen Wandel dahin“ (Timm, 2008: 175).

Es braucht also nicht die verklärte Distanz des aviatischen Laien, um dem Fliegen außergewöhnliche Kraft zuzuschreiben (vgl. Bach, 1975). Auch der Antrieb des Luftfahrtpioniers Otto Lilienthal kann retrospektiv durchaus als Motivation zur politischen Grenzüberschreitung im humanistischen Sinne verstanden werden (vgl. Heinzerling & Trischler, 1992: 160-172), die in einem Kooperationsprojekt der Berliner Philharmoniker folgenden Ausdruck gefunden hat: „Ein erster Schritt zum Menschenflug, Gott weiß, er war es wert! / Den nächsten werden and´re tun, der Mensch wird irgendwann / die ganze Welt umfliegen können, wenn er will, und dann / wird er sich aus der Enge der Gefangenschaft befrei´n, / mit allen Grenzen werden alle Kriege überwunden sein!“ (vgl. Mey, 1996). Im Rekurs auf Marga von Etzdorf⁸ klingt das in Uwe Timms Roman „Halbschatten“ folgendermaßen: „Marga hat sich ja als Botin verstanden. Sie wollte nicht einfach nur in die Ferne, sie wollte verbinden, sie wollte Verständigung über die Grenzen hinweg schaffen“ (Timm, 2008: 125).

⁶ Der Begriff wird im Deutschen übersetzt mit: „Allgemeine Luftfahrt“ und ist damit eine Bezeichnung für die zivile, private Luftfahrt, insbesondere Segelflug, Rundflüge mit Gästen, Kunstflüge, Ultraleichtflüge etc., vgl. Glossar.

⁷ Exupéry bezieht sich dabei auch auf das professionelle Fliegen.

⁸ Margarete (Marga) Wolff, genannt von Etzdorf. * 01.08.1907, † 28.05.1933 war eine deutsche Fliegerin. Nach dem frühen Unfalltod ihrer Eltern 1911 in Ragusa wuchs sie mit ihrer Schwester bei ihrem Großvater, dem 1910 geadelten königlich-preußischen General der Infanterie Ulrich von Etzdorf auf dessen Gut bei Gehren in der Niederlausitz auf. Im Alter von 19 Jahren entschloss sie sich zu einer Ausbildung zur Pilotin. Im Dezember 1927 bestand sie nach viermonatiger Schulung bei der Flugschule Bornemann in Berlin-Staaken die Prüfung. Sie war somit nach Thea Rasche die zweite Frau, die nach dem Ersten Weltkrieg die Fluglizenz A2 erhielt. Ihre Ausbildung schloss sie mit dem Kunstflugschein ab. Es gelang ihr anschließend, als erste Frau eine Stelle als Copilotin bei der Deutschen Lufthansa zu bekommen. Sie wurde berühmt durch Langstreckenflüge nach Rabat (Marokko) und Tokio (Japan) mit einer Junkers A 50 ce „Junior“, der sie den Namen „Kiek in die Welt“ verlieh. Bei einem geplanten Australienflug beschädigte sie ihre Klemm Kl 32 bei einer Bruchlandung auf dem Flugplatz Mouslimieh bei Aleppo (Syrien) so schwer, dass sie die Reise abbrechen musste. Sie nahm sich daraufhin noch am selben Tag das Leben. Nach feierlichen Aufbahrungen in Deutschland wurde sie auf dem Berliner Invalidenfriedhof zur letzten Ruhe gebettet. Ihr Grabstein trägt die von ihr selbst gewählte Aufschrift: „Der Flug ist das Leben wert.“

1.2.1.2. Motivationale Aspekte: Angst, Flucht, Lust

Die persistierende Angst des fliegenden Menschen⁹ ist der Absturz - bereits im Ikarus-Mythos thematisiert. Unabhängig von mannigfaltig möglichen Ursachen zu einem Flugzeugabsturz ist die eigentliche physikalische Ursache der Fluguntauglichkeit des Flugzeuges ein Strömungsabriss an den Tragflächen. Auch hier gilt, dass ein technisch-aerodynamisches Verständnis einer ganz gewöhnlichen Landung nicht mehr als einen „kontrollierten Absturz“ darstellt (vgl. Kühr, 1993: 7-29; Kapfer, 2003: 33-36). Dennoch sind damit Symbolisierung und Bedeutung unzureichend beschrieben. Deren Ursache darf in der Überwindung der Angst zu fallen oder sich fallen zu lassen vermutet werden. In der Psychoanalyse wird die Enthebung einer seelischen Bindung an ein Objekt (personell, materiell oder emotional) als „Ablösung“ beschrieben. „Ich glaube, ich lerne erst hier aus der Ferne die Welt und mich selber versteh'n. / So vieles wird klarer, so viel offener, im richtigen Abstand geseh'n.“ (vgl. Mey, 1985a). Die Mehrdeutigkeit der Vokabel „Ablösung“ macht die hier vermutete innere Verflechtung von Flugbewegung und Persönlichkeitsentwicklung deutlich. Neben der Ablösung von der Erdoberfläche beim Start und während des Fluges ist mit der „Ablösung“ der Luftströmung von der Oberfläche der angeströmten Tragfläche¹⁰ gleichzeitig das Ende der Flugfähigkeit des Flugzeuges und der Punkt menschlicher Verunsicherung sowohl des Fliegens als auch der persönlichen Entwicklung benannt. Menschen, die als Piloten regelmäßig fliegen, symbolisieren den aktiven Umgang mit dieser Angst: Sie setzen sich ihr aus und gelten als ihre permanente Überwinder. So wird „der Luftfahrtmythos sowohl konkret im geografischen Raum wie auch imaginär im sozialen Raum inszeniert“ (vgl. Höhler, 1999: 78). „Gleichzeitig erfährt damit das Fliegen als eine verwegene grandiose Tat eine weitere Aufwertung“ (Eccard, 2004: 137).

Die erlebte Gefahr des Fliegens bezieht sich natürlich weniger auf aerodynamische denn auf viele davor liegenden Fehlerquellen, seien sie technischer, meteorologischer, politischer oder schlicht humaner Natur (*human factor*). Frech vom Luftfahrtpionier Wilbur Wright formuliert: „Die Luft ist völlig ungefährlich. Das einzig Gefährliche am Fliegen ist die Erde.“ (vgl. Venzke, 2002). Für Mitflieger beschränkt sich das Gefährdungsgefühl auf ein Ausgeliefertsein an das Können der Besatzung. Beiden - Besatzung wie Passagieren bleibt

⁹ Literarisch bei Thimm: „Unsere Fallträume sind Boten der Angst aus jener fernen Zeit, als unsere Ahnen noch aus den Bäumen stürzen konnten.“ (Thimm, 2008: 174).

¹⁰ Der englische Begriff *stall* bezeichnet in der Aerodynamik die Ablösung der Luftströmung von der Oberfläche eines angeströmten Gegenstandes, z.B. einer Tragfläche. Die Folge ist eine Verringerung des Auftriebs.

letztlich nur die Übereignung von Gesundheit und Leben an ein technisches Gerät und dessen Funktionsfähigkeit¹¹. Ein Pilot ist im Krisenfälle auf sich allein oder seine Crew gestellt, was nicht nur das objektive Gefahrenpotenzial deutlich erhöht, sondern vor allem das subjektive Gefahrenerleben erheblich steigert. „Da haben es zum Beispiel die Leute auf dem Wasser leichter. Die können zuerst in Pfützen üben, dann in Teichen, dann in Flüssen und erst viel später wagen sie sich aufs Meer, für diesen [Flieger] hier gibt es nur das Meer“ (vgl. Kafka, 1922).

Eine weitere Gefahr stellt die Höhenstrahlung dar¹². „Das fliegende Personal ist einer sehr starken Strahlenbelastung mit hohen biologischen Schadwirkungen ausgesetzt. Erhebliche Gesundheitsschäden sind nicht nur zu befürchten, sondern mit Sicherheit zu erwarten“ (vgl. Cockpit, 1994: 12). Allerdings können in der gegenwärtigen Auseinandersetzung um Schadenswirkung der Strahlenbelastung Sachinformationen¹³ und berufspolitische Interessen kaum auseinander gehalten werden.¹⁴ Fest steht, dass die Strahlenbelastung mit der Höhe zunimmt: In 10.000 m Höhe ist sie ca. 16mal größer als auf der Erdoberfläche, über den Polen zwei- bis dreimal höher als am Äquator.¹⁵ Es ist auch in Interviews mit betroffenen Piloten nicht zu ermitteln, ob die Strahlenbelastung tatsächlich ein subjektives Gefahrenerleben evoziert oder für berufspolitische Zwecke instrumentalisiert wird. Sicherlich kann davon ausgegangen werden, dass das Thema Strahlenbelastung den vielleicht ansonsten bestehenden Nimbus des gefährlichen Arbeitsplatzes im Cockpit sowohl bei Laien als auch bei Betroffenen wenig beeinflusst. „... Einmal ist es so, dass man Strahlung nicht sinnlich erfahren kann. Man kann sie nicht fühlen, oder schmecken, sie tut nicht weh“ (Van Beveren, 1997: 236, vgl. auch 235-245). Arbeitsbelastungen der Linienpiloten durch zeitliche und

¹¹ Dies ist zunächst nicht anders als bei dem Gebrauch vieler anderer technischer Geräte auch, z.B. beim Kraftfahrzeug. Den gefahrensteigernden Unterschied machen die direkter und schneller wirksamen Konsequenzen. Vergisst z.B. ein Autofahrer nach dem Tanken, seinen Tankdeckel zu schließen, hat er dessen Ersatz zu organisieren oder schlimmstenfalls einen Sabotageakt zu befürchten, in dessen Folge der Motor des Fahrzeuges irgendwann einmal einfach stehen bleibt und der Fahrer an den Fahrbahnrand ausrollen muss. Vergisst z.B. der Pilot eines Kleinflugzeuges den Verschluss seines Flügeltanks, wird der Unterdruck über den Tragflächen während des Startvorgangs und der ersten Flugphase den Treibstoff aus dem Tank herausaugen - nach wenigen Minuten schon wird der Motor des Flugzeuges stehen bleiben, zur Rettung steht nurmehr die bisher erreichte Höhe zum Abgleiten auf ein improvisiertes Notlandefeld (hoffentlich nicht in einem Innenstadgebiet) zu Verfügung.

¹² Diese betrifft jedoch nur die Jetfliegerei, die Flughöhen über 10.000 m und darüber erreicht.

¹³ Die Strahlenbelastung wird in microSv (Microsievert) bzw. mSv (Millisievert) gemessen: 10 mSv = 0,1 mrem (Millirem). der den Schutz der Bevölkerung und der Umwelt regelnde Paragraph der Strahlenschutzverordnung legt folgende Dosisgrenzwerte („30 Millirem-Konzept“) als Folge der Ableitung radioaktiver Stoffe mit Luft oder Wasser fest: Effektive Dosis 0,3 mSv/Jahr auf Keimdrüsen, Gebärmutter, rotes Knochenmark, 0,3 mSv/Jahr auf alle anderen Organe, 0,9 mSv/Jahr auf Knochenoberfläche, Haut 1,8 mSv/Jahr. Von der früheren Dosisinheit Millirem - 0,3 mSv (= 30 Millirem) - hat dieses Strahlenschutzkonzept seinen Namen., Recherche 13.12.2008 http://www.kernenergie.de/r2/de/Gut_zu_wissen/Lexikon/m/30-millirem-konzept.php?navanchor=1210056.

¹⁴ Die Strahlung besteht zu 80% aus hochenergetischen Neutronen ohne die Einrechnung kurzzeitiger Spitzen durch Solar-Flares (infolge Sonneneruptionen). Ob nun die gemessene Überschreitung der Grenzwerte mit der Auftraggeberschaft durch den Berufsverband in Verbindung gebracht werden kann oder die zögerliche Reaktion der Airlines mit deren wirtschaftlichen Interessen zusammenhängt, vermag kaum jemand zu sagen. Bei einer Publikation auf breiter Basis wäre sowohl mit einer erheblichen Verunsicherung der Fluggastkunden und Absatzeinbußen als auch mit kostspieligen Präventivuntersuchungen und berufsgenossenschaftlichen Ersatzleistungen zu rechnen.

¹⁵ Untersuchungen zu strahlenbedingten Chromosomenaberrationen bei fliegendem Personal gibt es bereits seit ca. 20 Jahren in den USA, Japan und der Bundesrepublik. Wegen ihrer geringen Grundgesamtheiten ist die Interpretation der Ergebnisse jedoch heftig umstritten. Die von der ICRP (International Commission on Radiological Protection, dt. Internationale Strahlenschutzkommission, <http://www.bmu.de/strahlenschutz/doc/6223.php>) vorgeschlagene jährliche Strahlenbelastung von bis zu 25 mSv wären mit den gemessenen Werten überschritten.

räumliche Flexibilität sowie Diskontinuitäten von Arbeits- und Biorhythmus (Eccard, 2004: 253f) wiegen jedoch sicherlich schwerer.

Den individualpsychologischen Aspekten würde man nicht ausreichend gerecht, zählte man ausschließlich die negativen Aspekte auf, so als wolle man sagen: Der Pilotenberuf steht deshalb in hohem Ansehen, weil sich die Flieger zum Wohle ihrer Auftraggeber bewusst Gefahren aussetzen und große Teile ihrer Lebensqualität opfern. Gewichtiger scheint, dass mit der Tätigkeit des Fliegens Erlebnishorizonte eröffnet werden, die weit überwiegend positiv besetzt sind.

Aspekte von „Überblick haben“, „Orientierung verschaffen“¹⁶ sind bereits im Perspektivwechsel vom „Irdischen zum Himmlischen“ angesprochen worden. „...Und halten doch Zwänge und qualvolle Enge dort meine Gedanken im Zaum: / Hier zwischen zwei Flügeln frei von allen Zügeln, erfüllt sich noch ein Kindheitstraum“ (vgl. Mey, 1985a). Es sind die Archetypen von Freiheit und Unabhängigkeit, von Macht und Kontrolle, von Professionalität und Verantwortung, die das Bild des Fliegers prägen (vgl. Eccard, 2004: 272).

Dem Piloten ist es in dieser Symbolisierung gestattet, sich mittels seiner Tätigkeit in einen traum- ja trancehaften Zustand zu manövrieren: „Weiße Schluchten, Berg und Tal, / Federwolken ohne Zahl, / Fabelwesen ziehen vor dem Fenster vorbei. / Schleier wie aus Engelshaar, / schmiegen sich beinah greifbar / um die Flügelenden und reißen entzwei“ (vgl. Mey, 1975b)¹⁷. Einen „traumhaften Job“ zu machen, dessen Ausübung Nervenkitzel und höchstes Glücksgefühl verspricht, kennzeichnet die positive Konnotation zur Fliegertätigkeit: „Da fällt mir ein Werbeslogan ein, ein ganz obszöner, wie ging der gleich? Ach ja „Nur Fliegen ist schöner!“¹⁸“ (vgl. Mey, 1994, vgl. Schnack & Neutzling, 1993: 275, ähnlich das Graffito „I'd rather be flying!“). Auch hier lässt sich auf der Bedeutungsebene des „Traumhaften“ eine Querverbindung zur Farbe Blau ziehen: „Blau gilt als Farbe des Gemüts, als Farbe des Träumers und der Sehnsucht.“ (Welsch & Liebmann, 2004: 70). Poetisch: „... das Fliegen zieht den Sinn zusammen. ... Im Flug sei er [der Mensch] ein anderer, sehe seinen Schmerz, seine Wünsche, auch Ängste, wie von außen, nicht etwa verkleinert, sondern in ihrer Notwendigkeit. Das meint ja, die Not zu wenden. Ja zu sagen“ (Timm, 2008: 123).

Der Sprung zu traumhaften Zuständen ist demzufolge nicht weit, in dem irdisch

¹⁶ In der wörtlichen Bedeutung der Profession der „Super-vision“ wird dieser Aspekt im Bereich der beruflichen Beratung nutzbar gemacht.

¹⁷ Vgl. auch den Erzählfaden eines Traumes in „All die sturmfesten Himmelhunde“ (Mey, 1981), sowie die Kontrastierung der Arbeit unter Tage mit dem Traum des Kumpel „Nur manchmal, wenn er inne hält / träumt er, er könne dieser Welt / durch einen Wetterschacht entfliehen / und einem Adler gleich im Wind / hoch über seinem Labyrinth / über die Zechentürme ziehen“ (Mey, 1985b).

¹⁸ „Nur fliegen ist schöner“ war der Werbeslogan für den Opel GT, der in seiner Bauzeit zwischen 1968 und 1973 so etwas wie der Idealtyp eines Sportwagens war. Recherche Spiegel online Auto: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,395890,00.html>, 11.02.2009.

unmögliche Zustände zusammengefasst werden, seien es Träume von der eigenen Kindheit¹⁹, der Errettung aus vitaler Bedrohung²⁰, Träume von paradiesischen politischen-²¹ oder zwischenmenschlichen²² Zuständen. Es ist zu vermuten, dass unser Unbewusstes dies alles in den Pilotenberuf hinein projiziert.

Der Nimbus des Abenteurers, der selbstverständlich zu fernen Welten Zugang hat, der sich eo ipso im an sich dem Menschen nicht zugänglichen Element bewegt, wird durch seine institutionell attestierte persönliche Eignung unterstrichen. „So fordert beispielsweise Lufthansa Flight Training (LFT)²³, die größte der rund zwanzig Schulen, die in Deutschland Verkehrs- ... flieger ausbilden, von ... Bewerbern mindestens die allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife.“ (Eccard, 2004: 88). Vor Annahme beim LFT haben alle Bewerber beim DLR²⁴ ein mehrtägiges Auswahlverfahren absolviert. „Die Tests des DLR gelten bundesweit als die schwierigsten Einstellungstests überhaupt. Eine Durchfallquote von 90% spricht eine deutliche Sprache“ (Hesse & Schrader, 1999: 7). Begleitet werden diese Fakten von Gerüchten über von den zukünftigen Piloten geforderte exakt passende Körpergröße, fehlerloses Gebiss und 100%ige Sehschärfe etc. Der Ruf des gesunden, elitären, auserwählten Menschen, der unter manchmal unvorstellbaren Bedingungen vom Himmel herunter kommt, weckt nahezu messianische Erwartungen, die Übermenschliches für möglich halten. „Einer von den düsteren Novembertagen, / wo Nebel wie Watte das Land überzieht, / wo Spatzen nicht mal mehr zu Fuß zu geh'n wagen, / der Radarlotse seinen Schirm kaum noch sieht. / Mit Müh und Not hab ich noch die Kantinentür gefunden, / ich döse vor mich hin, und manchmal nick´ ich auch kurz ein, / der Kaffee dünn, und dick die Sicht und so vergeh´n die Stunden, / da plötzlich fliegt die Tür auf, und da kommen sie herein: / All die sturmfesten Himmelhunde verschwägert mit allem, was Flügel hat ...“ (vgl. Mey, 1981).

Es scheint, dass die Piloten - insbesondere zu Beginn ihrer Ausbildungszeit, die noch wenig von den profanen Anforderungen des fliegerischen Berufsalltags überformt ist - sich in einem Selbstbild bestätigt sehen, das sie „aufgeschlossen, lernbegierig mit dem unbedingten Willen zur Höchstleistung“ beschreibt (Fecker, 2003: 35) und somit dem Mythos des Fliegers

¹⁹ „Das letzte Abenteuer, mein Ausguck hoch im Baum, / Höhle und Lagerfeuer, mein letzter Kindertraum. / Meine Wikingmodelle, mein buntes Schaukelpferd, / Ausweg für alle Fälle, bevor ich ganz erwachsen werd“ (Mey, 1988).

²⁰ „Der Flieger setzt im Schwebeflug seine Maschine fest genug / auf's Eis, um mit den Hufen einzubrechen. / Und hält sie dann in Maßarbeit wie festgeschraubt zwei Finger breit über den trügerischen weißen Flächen. / Der Doktor wagt's und seilt sich ab, steigt auf die Kufe, viel zu knapp die Zeit, um Rettungsgerät zu besorgen. / Kniert hin aus waghalsigem Stand, packt zu und hat mit sich'rer Hand / die kleine, leblose Gestalt geborgen.“ Aus „Delta Echo Kilo Golf November“ (Mey, 1990), in der die traumhafte Rettung eines im Eis des Steinhuder Meers eingebrochenen Kindes - nach einer wahren Begebenheit - geschildert wird.

²¹ „Den nächsten werden and're tun, der Mensch wird irgendwann / die ganze Welt umfliegen können, wenn er will, und dann / wird er sich aus der Enge der Gefangenschaft befrei'n, / mit allen Grenzen werden alle Kriege überwunden sein!“ (Mey, 1996); auch: „Ich mag ihn, diesen Ort, der lebt, / der Hauch Melancholie, der sich erhebt, / ich mag die Hoffnung, die doch über allem schwebt“ (Mey, 1986).

²² „Grad erzählt St. Exupéry, dass ihm vor einigen Jahren / beim letzten Flug der kleine Prinz wieder begegnet ist. / Und alle plaudern, als ob sie immer eine Familie waren, / verziehen sind Feindseligkeiten, vergessen jeder Zwist“ (Mey, 1981).

²³ Das Akronym „LFT“ steht für „Lufthansa Flight Training“ und bezeichnet die Verkehrsfliegerschule der Lufthansa AG in Bremen, vgl. Glossar.

²⁴ Das Akronym „DLR“ steht für „Deutsches Luft- und Raumfahrtzentrum“, vgl. Glossar.

entgegen kommt. Dazu kommen die Erfahrungen der praktischen Flugausbildung, die die Kandidaten nicht selten über sich hinauswachsen lassen, und bisweilen in mancherlei Hinsicht ein Leben lang prägen. Im Blick auf den ersten Alleinflug formuliert Reinhard Mey: „Ich kam mir beim Abstellen vor´m Hangartor / wie Lindbergh nach seinem Atlantikflug vor. / Ich kam seitdem von mancher Reise nach Haus, / aber so stolz wie damals stieg ich nie wieder aus. / Ich kenn´ Himmelhunde zu Haus in der Luft, / so was von abgebrüht, so was von ausgebufft / aber keinen, selbst wenn er die Umlaufbahn fliegt, / der zurückdenkt und nicht noch glänzende Augen kriegt.“ (vgl. Mey, 1980) und Elly Beinhorn für ihren zweiten Alleinflug: “Unter mir entfernte sich ein anderer Boden und ich flog einem neuen Himmel entgegen. Selbst die alte Staakener Luftschiffhalle sah ich anders als bisher. Auch ich war eine andere.“ (Beinhorn, 2008: 21). „Eine Verwandlung fand statt, ... Sie war eine andere, wenn sie flog“ (Timm, 2008: 30).

Interaktionistisch gesehen bedingen sich Selbstbild und Fremdbild des Fliegers. Vielleicht müssen gerade Passagiere an die außergewöhnliche Qualifikation der Frauen und Männer im Cockpit glauben, um sich den Unsicherheiten eines Fluges auszuliefern. In psychoanalytischer Diktion: Eine Vaterübertragung, die dem Piloten das eigene Leben anvertraut in der Gewissheit, dieser füge niemandem Unheil zu und beschütze alle Anvertrauten vor Not und Gefahr (vgl. Mertens, 1993: 165-198). Die folgende darauf passende Beschreibung entstammt erneut einer Interpretation von Reinhard Mey, wenn auch hier aus einem anderen Zusammenhang: „Ich kann mich gut an ihn erinnern, ohne je enger mit ihm bekannt zu sein. / Mit seinem struppigroten Haar stand er vor mir, ein Monument aus rotem Stein, / Mit seinen ausgebeulten Hosen und Sandalen mit viel Platz für fünf Paar Zeh´n, / Den großen Augen eines Bär´n, dem Schnurrbart von einem Lufthansakapitän“ (vgl. Mey, 1975a).

1.2.1.3. Soziale Anerkennung: Potenz - Macht

Der soziale Status des Piloten wird gemeinhin hoch angesiedelt, erkennbar nicht zuletzt an einer Ausstattung mit allen Insignien von Macht und Reputation, wie Uniform Schirmmütze sowie Gehaltseingruppierung auf dem Niveau des oberen Managements. „... es ist diese Verteilung, die ebenso über die aktuellen und potentiellen Machtmittel ... wie die darin gegebenen Gewinnchancen entscheidet“ (Bourdieu, 1995: 11). Allerdings bezieht sich das Machtverhältnis nicht nur auf soziale, sondern auch auf physische Bereiche: „Der Mensch ist nicht festgelegt, ihm steht alles offen, der Himmel, die Erde und das Wasser. Macht Euch die Erde untertan, heißt es in der Bibel. Keine andere Tätigkeit ist dafür ein so sichtbares Zeichen

wie das Fliegen. Der Flug ist das Leben wert.“ (Timm, 2008: 176).

Die in der modernen Welt zunehmende Bedeutung von Mobilität spielt Arbeitnehmern im (Personen)Transportbereich - dadurch u.a. Verkehrspiloten - eine erhebliche gesellschaftliche Macht in die Hand²⁵, die durch eine starke und öffentlich wirksame berufsverbandliche Vertretung eine überproportionale Wahrnehmung genießen. Dem Pilotenberuf kommt dabei eine Art Vorbildrolle zu, er „... suggeriert ... nahezu grenzenlose Mobilität, Flexibilität und kontinuierliche Verfügbarkeit“ (Eccard, 2004: 88).

Vielleicht liefert dieser Umstand die Legitimation für die Wahrnehmung des Piloten an der Spitze der Hierarchie der Flugzeugbesatzung, die bisweilen auch auf nichtfliegerische Lebensbereiche transferiert wird²⁶. Die Verantwortung für Passagiere, Material und darüber hinaus auch für „Untengebliebene“ wirkt total und wird häufig als erhebliche Bürde des Pilotenberufes genannt und zur Legitimation für dessen sozialen Status herangezogen.

Dies scheint durch eine Art „Standesethik“ verstärkt zu werden, durch die für Außenstehende nicht nur ein elitärer, sondern auch ein moralisch hochstehender Selbstanspruch erkennbar werden soll. „Auf, ihr Schwingen, macht mich frei, macht mich groß! Los!“ (Zweig, 1915: 283).

Ihren Niederschlag findet dieses „standesethische“ Phänomen z.B. in sprachlicher Hinsicht: In Fachkreisen ist häufig die Vokabel des „decision making“ im Sinne eines „airmanship“ zu hören. Bei Nachfrage fällt auf, dass eine genauere Bestimmung der Begrifflichkeiten extrem schwer fällt. Dabei scheint die Erscheinungsform der Anglizismen im deutschsprachigen Fliegerjargon die Bedeutung eher zu verschleiern als zu präzisieren. Einzig bei Steininger findet sich eine Differenzierung in ein „Interesse aller“ („safety & economics“), in „Auftraggeberinteressen“ („company & Passengers“) sowie ein „Interesse der Besatzungsmitglieder“ („egoistics“), deren Ausgewogenheit im professionellen Alltag eine Herausforderung darstelle (vgl. Steininger, 2003: 122). In der Ausbildungspraxis zeigt sich, dass „airmanship“ sogar als Verhaltenskategorie Eingang in die persönliche Bewertung von Ausbildungskandidaten gefunden hat und eine entsprechende berufliche Sozialisation vorausgesetzt werden muss. Um so erstaunlicher wirkt, dass Fluglehrer kaum in der Lage sind, den Begriff zu definieren. Es fallen Definitionen wie „... passt ins äußere Erscheinungsbild, das man von einem Piloten/einer Pilotin hat...“, „... verhält sich im Umgang mit normalen und besonderen Situationen wie ein professioneller Pilot/eine

²⁵ Als weitere Beispiele können gelten: LKW-Fahrer, Lokführer, Tankerkapitäne. Erkennbar wird dies u.a. an der Wirksamkeit von Streiks der betreffenden Berufsgruppen.

²⁶ So ist dem Autor eine Familiensituation bekannt, in der der Pilot und Familienvater ein Verbot ausgesprochen hat, „seinen“ Wohnzimmersessel während seiner häufigen berufsbedingten Abwesenheiten durch andere Familienmitglieder zu besetzen. Rollenäquivalenzen zwischen dem „Pilot in Command“ (dt. „verantwortlicher Luftfahrzeugführer“, vgl. Glossar „PIC“) und dem „Paterfamilias“ scheinen die Grenzen der Lebensbereiche bisweilen mühelos zu überspringen.

professionelle Pilotin ...“ u.ä. Auch die Fachliteratur bietet keine weitere Verständnishilfe (vgl. Cescotti, 1993; Steininger, 2003). Ähnlich verhält es sich mit der Vokabel „airmanship“. Statt klarer Bedeutungen oder konkreter Beispiele kommen eher humanistische Gesinnung oder religiöse Bilder ins Spiel, die ins Mythologische gehen (vgl. Müller, Elgaß, *et. al.*, 1990: 40, 100; Phillips, 1994, Fecker, 2003 insbesondere im Themenbereich Ausbildung: 34ff; Schwahn, 2005: 145-166) und sich dadurch einerseits einer genaueren Fassung entziehen, andererseits in einen ethischen Zusammenhang gestellt werden. So zeigt sich die erstaunliche Tatsache, dass ein „Gefühl“ von Fluglehrergeneration zu Fluglehrergeneration weitergegeben wird, dessen Sinn weit jenseits messbarer Leistungskategorien vielmehr in der Identitätsstiftung und Außenwirkung zu finden sein wird. Auch dies wird man für Aspekte zu halten haben, die sich nachhaltig auf die Semantik des „Fliegers“ auswirken werden.

Nun wird nicht übersehen werden können, dass trotz des historisch gewachsenen Selbst- und Fremdbildes des Piloten in jüngster Zeit Einbußen im sozialen Status zu beschreiben sind. Dazu gehört wahrscheinlich vor allem der Berufsbildwandel vom „Flieger“ zum „Transportmanager“ und die damit einher gehende Demontage des bisherigen Bildes romantischer Verklärung. Von einem Flugzeugführer wird heute erwartet, ein technischer Spezialist zu sein, der eine Maschine möglichst routiniert bedient. Er wird ausgebildet, um zum Experten für Unfallverhütung zu werden, damit er durch Maßnahmen, die Außenstehenden auch bei näherem Hinsehen langweilig, penibel und überflüssig erscheinen, um von vorneherein jedes auch nur im Entferntesten denkbare Abenteuer und Risiko zu vermeiden. Der Pilot bekommt letztendlich fertige Lösungen anhand von Checklisten, die er peinlich genau abarbeiten muss. Wer wirklich kreativ arbeiten, selber Lösungen entwickeln und wirklich eigene Entscheidungen treffen will, wird in diesem Beruf kaum Zufriedenheit finden (vgl. Schwahn, 2005: 15-47). Nicht von ungefähr apostrophiert eine spöttische Redewendung den modernen Piloten als „Airbus-Fahrer“.

Darüber hinaus ist der moderne Zivilluftverkehr in den Ruf extremer Klimaschädigung geraten. So konstatiert das Klimaschutzunternehmen „atmosfair“, dass „... jeder Flug zur Klimaerwärmung bei[trägt]. Aber wer nach San Francisco will, hat außer Verzicht keine praktische Alternative. Wenn Sie in dieser Situation einen Beitrag zum Klimaschutz leisten wollen, haben wir ein Angebot für Sie ...“²⁷ und rechnet vor, dass z.B. die Emissionen einer Flugreise bezogen auf eine Person von Frankfurt/Main nach New York/Newark und zurück der Klimawirkung von etwa 4020 kg CO₂ entsprechen und bietet an, in einem Klimaschutzprojekt mittels der Einzahlung von € 93,00 die Voraussetzung zur Einsparung der

²⁷ Vgl. <http://www.atmosfair.de/>, Recherche vom 15.12.2008.

gleichen CO₂-Menge schaffen zu können. Solcherlei moderner Ablasshandel darf als markantes Symptom für einen mit schlechtem Gewissen behafteten Zivilluftverkehr gelten. Piloten sind an diese „Sünde gegen die Natur oder die Menschheit“ maßgeblich beteiligt.

Eine weitere gravierende Statuseinbuße findet ihre Ursache darin, dass das Reisen als „biografisches Element“ einem erheblichen Wertewandel unterworfen ist: Deutlich verbesserte Reisemöglichkeiten, gesunkene Preise der Flugtickets bis in den Discountsektor sowie selbstverständlich weltweite Tourismusnetze und Backpackerangebote haben dem Reisen mittels des Linienflugzeuges schon lange das Elitäre genommen. Man muss heute nicht mehr Pilot werden, um bereits in jungen Jahren die Gelegenheit zu haben, die Naturschauspiele oder Ballungszentren dieser Welt zu sehen. Der Gewinn der Weltläufigkeit kann inzwischen ohne den Preis harter Berufsarbeit erzielt werden.

Bilanzierend bleibt trotz mancher Zweifel am Nimbus des Piloten vor dem Hintergrund postmodernen Wertewandels die Aura des Elitären und des von höherer Natur Bestimmten bestehen sowie ebenso der Nimbus der Grenzüberschreitung in der Tradition eines alten Menschheitstraumes. Entweder wird dies bewusst ausgesagt, meistens aber unbewusst „mitgemeint“: „Das Fliegen [ist] etwas, was über die Grenzen [geht]. Es soll ... Menschen zusammenführen. Das [ist] doch das Verständnis, das uns Piloten eint ... “ (Timm, 2008: 232).

1.2.2. Sozialer Kontext des Berufsbildes „Luftfahrzeugführer“

1.2.2.1. Stereotypen des Berufsbildes und Heterostereotypen des beruflichen Alltags von Piloten

Reisen, Abenteuer, interessante Menschen, höchste Bezahlung, Herausforderungen im Umgang mit *hightech* sowie ein international geprägter Arbeitsplatz sind die gängigen Klischees, die mit dem Beruf des Piloten verbunden werden. Vielleicht ist kaum ein Berufsbild unter Externen so verzerrt wie das des Piloten. Die romantische Verklärung täuscht darüber hinweg, dass von einem Flugzeugführer heute erwartet wird, ein technischer Spezialist zu sein, der eine Maschine möglichst routiniert bedienen soll und sich dafür ein umfangreiches Fachwissen erarbeitet hat. Dazu muss er durch den Erwerb verschiedenster Lizenzen lernen, nicht nur diese Maschine, sondern auch das Luftverkehrssystem, technische sowie meteorologische Hintergründe zu beherrschen. Während beispielsweise ein Ingenieur, Arzt, Rechtsanwalt, Manager oder Hochschullehrer für eine bestimmte Aufgabenstellung auf

der Basis des erworbenen Wissens und seiner Erfahrung kreativ eigene, individuelle Lösungen entwickeln kann, wird eine solche Vorgehensweise für einen Luftfahrzeugführer als völlig unangebracht eingeschätzt.

Darüber hinaus bleibt die Verantwortung für die anvertrauten Menschen, für das bis zu 200 Millionen US-Dollar teure Fluggerät und für dessen wirtschaftlichen Betrieb - und das Reisen. Allerdings ist auch das Reisen als „biografisches Element“ dem selben Wertewandel unterworfen. Hinzu kommt: Professionelles Reisen wird von den Betroffenen subjektiv anders erlebt als das Reisen im Freizeitbereich. Wer im Dauerzustand unterwegs ist, wer unter Umständen eine Familie zu Hause zurücklässt, der findet es während vieler Berufsjahre wenig spannend, ca. ein Drittel des Jahres in anonymen Hotelzimmern zu verbringen, selbst wenn diese in den angesagtesten Metropolen liegen.

Was darüber hinaus bleibt, ist der soziale Status. Dieser erscheint trotz steigendem Bedarf an Luftfahrzeugpersonal durch drastisch ansteigende Personenbeförderungszahlen, also einer deutlich gestiegenen Marktnachfrage, tendenziell geschwächt: Durch den Konkurrenzkampf der Airlines sinken die Pilotengehälter, denn das größte Einsparpotenzial boten in den vergangenen Jahren - insbesondere vor dem Hintergrund steigender Gebühren²⁸ und Treibstoffpreise - die Personalkosten. Diese werden grundsätzlich durch niedrigere Gehälter, höhere Anforderungen an Arbeitsleistung²⁹, reduzierte Sollstunden für das Grundgehalt³⁰ oder bewusst in Kauf genommene hohe Personalfuktuation³¹ erreicht. Das ist auch durch eine medienwirksame und taktisch geschickt aufgestellte berufsverbandliche Vertretung nicht grundsätzlich abzuwenden. Es ist nicht zufällig, dass - je nach Arbeitgeber - viele der Piloten einer zweiten Beschäftigung nachgehen.

Nach so gründlicher Demontage der Berufsmotivation zum Luftfahrzeugführer stellt sich die Frage, warum überhaupt noch junge Menschen (und auch Quereinsteiger) sich für diesen Beruf interessieren. Die immer noch (wenn auch nicht ausreichend) hohen Bewerberzahlen für die Auswahlverfahren zur Berufsausbildung können schwerlich allein auf die Desinformation der Kandidaten zurückgeführt werden.

Als eine der Gründe für Semantik und Attraktivität des „Fliegerberufes“ gilt die Zugehörigkeit zu einer Gesellschaftselite.

²⁸ Piloten sind in der Flugvorbereitung auch für das Einholen von Überflugrechten und Abrechnung von Landegebühen verantwortlich.

²⁹ Das bedeutet mehr Flüge mit weniger Crews.

³⁰ Damit sind schlechter bezahlte Überstunden verbundenen.

³¹ Damit wird der Anteil an altgedienten Piloten mit hohem Gehalt niedrig gehalten.