

MAGISTERARBEIT

Titel der Magisterarbeit

Theorie über Gender – und Medienrepräsentation weiblicher Piloten

Was es heißt eine „Lerche“, „Nachthexe“ oder einfach „Heldin“ zu sein
Gender Rollen von Pilotinnen im letzten Jahrhundert
Inhaltsanalyse von medialem Pilotinnen-Image

verfasst von

Susanne Maria Junker, Bakk. phil.

angestrebter akademischer Grad

Magistra der Philosophie (Mag. Phil.)

Wien, 2013

Studienkennzahl: A 066/841

Studienrichtung: Publizistik und Kommunikationswissenschaft

Betreuer: Univ. Prof. Katharine Sarikakis

Contence

| | | |
|-----------|-----------------------------------------------------------|------------|
| | ACKNOWLEDGEMENTS | 7 |
| 1. | INTRODUCTION | 11 |
| 1.1. | Scientific Research Motivation | 11 |
| 1.2. | Scientific Status Quo..... | 13 |
| 1.3. | Scientific Design..... | 16 |
| 1.4. | Methodology | 17 |
| 2. | THEORETICAL CONCEPT | 20 |
| 2.1. | Research Basis..... | 20 |
| 2.1.1. | Hypotheses | 20 |
| 2.1.2. | Orientalional Data and Statistics | 21 |
| 2.2. | Feminism..... | 26 |
| 2.2.1. | Terminology..... | 26 |
| 2.2.2. | History | 27 |
| 2.2.3. | Feminist Waves and Positions..... | 29 |
| 2.3. | Feminist Linguistic Excursus | 34 |
| 2.4. | Stereotypes and Prejudices..... | 35 |
| 2.5. | Media Overview concerning Female Aviators | 37 |
| 2.6. | Theories of Visual Communication | 38 |
| 2.6.1. | Perception and Impact of a Picture | 38 |
| 2.6.2. | Methodology and Visual Design – Reading Images..... | 39 |
| 2.6.3. | References on Media - and Communication Sciences | 41 |
| 2.6.4. | Additional Material | 42 |
| 3. | MATERIALS AND METHODS | 43 |
| 3.1. | General Description of Empiric Analysis..... | 43 |
| 3.2. | Categories and Hypotheses concerning Media Pictures..... | 44 |
| 3.2.1. | The Image and the Gaze | 45 |
| 3.2.2. | Size of Frame and Social Distance | 47 |
| 3.2.3. | Perspective, Subjective Image, Angles | 47 |
| 3.2.4. | Power and Vertical Angle | 47 |
| 3.2.5. | Social Distance..... | 48 |
| 3.2.6. | Social Relation | 48 |
| 3.2.7. | Social Interaction | 48 |
| 3.2.8. | Roles | 48 |
| 3.2.9. | Individualization or Homogenization..... | 48 |
| 3.2.10. | Cultural Connotation | 48 |
| 3.2.11. | Gender Stereotypes | 48 |
| 3.3. | Analysis of Pilot’s Interviews | 50 |
| 3.3.1. | General Description | 50 |
| 3.3.2. | System of Categories, Ranges of Subject | 50 |
| 4. | EMPIRICAL STUDY..... | 51 |
| 4.1.1. | Operationalization of Media Picture Data..... | 51 |
| 4.1.2. | Operationalization and Method of Focused Interviews | 60 |
| 4.1.3. | Guided Interview Form | 64 |
| 5. | GENERAL DISCUSSION AND CONCLUSION..... | 66 |
| 6. | BIBLIOGRAPHY | 90 |
| 7. | APPENDICES | 100 |
| 7.1. | Appendix 1 Figure Data and Picture Data..... | 100 |
| 7.2. | Appendix 2 Picture Data | 115 |
| 7.3 | Appendix 3 Final Interview Result Sheets | 121 |

| | | |
|-------------|---------------------------------------------|------------|
| 7.4. | Appendix 4 Interview Protocols | 126 |
| 7.5. | Curriculum Vitae..... | 249 |
| 7.6. | Abstract | 252 |

*Not what we experience, but how
we perceive what we experience,
determines our fate.*

Marie von Ebner-Eschenbach

Acknowledgements

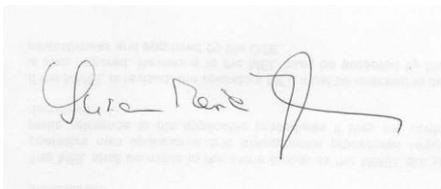
For my daughter, my husband, my parents and all my friends who were never tired sharing my thoughts.

For my male and female aviation friends who are precious to me and did not just give their time but also emotional and sociological advanced training.

I cordially want to thank my academic guides Prof. Sarikakis, Prof. Bauer and Prof. Dorer and their team for their profound knowledge and support.

Statutory Declaration

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used any other than the declared sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

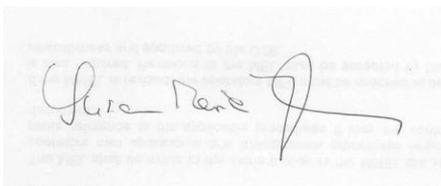
A handwritten signature in black ink on a light-colored background. The signature is cursive and appears to read 'Gloria Nene' followed by a long, sweeping flourish.

Vienna, 30th January 2013

Eidesstattliche Erklärung

Hiermit bestätige ich, dass ich die vorliegende Arbeit eigenständig verfasst habe, keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt und mich sonst keiner unerlaubten Hilfe bedient habe. Ich versichere, dass diese Arbeit weder im In- noch Ausland in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt wurde.

Wien, am 30. Januar 2013

A handwritten signature in black ink on a light-colored background. The signature is cursive and appears to read 'Gloria Nene' followed by a long, sweeping flourish.

Abbreviations

| | |
|-------|------------------------------------------------------------------|
| AB320 | Airbus 320 |
| ACG | Austro Control GmbH = Aviation Authority of Austria |
| A/C | Aircraft |
| ATA | Air Transport Auxiliary (Great Britain's Auxiliary Division WW2) |
| ATPL | Air Traffic Pilot's License |
| B737 | Boeing 737 |
| C/P | Cockpit |
| CPL | Commercial Pilot's License |
| EASA | European Aviation Safety Association |
| FAA | Federal Aviation Administration of the U.S. |
| F-15 | McDonnell Douglas military fighter "Eagle" |
| F-16 | General Dynamics military fighter "Falcon Jet" |
| LFG | Luftfahrtgesetz = Aviation Law of Austria |
| LBA | Luftfahrtbundesamt Deutschland = Aviation Authority of Germany |
| PHPL | Private Helicopter Pilot's Licence |
| PPL | Private Pilot's License |
| WASP | Women Airforce Service Pilots (U.S. Army Division WW2) |
| WW2 | World War Two |

1. Introduction

1.1. Scientific Research Motivation

For more than twenty years distinct ways of communicating gender and media aspects accompanied my professional life in the historically masculine realm of aviation. Piloting, navigating as well as sailing are traditionally considered to be activities dominated by men. Sailing around the world, conquering unknown territories, missions to unknown wilderness were reserved for the warrior, were credited to the conqueror and attributed to the pioneer, but rarely left room for female presence. Archetypes of virility seem to rule the issue.

During the 20th and the beginning of the 21st century women proved their professional ability and showed their participation in commercial and military aviation.

Beauvoir's statement "One is not born a woman, but rather becomes one" (Beauvoir 2011) challenged my scientific interest. A few years ago after landing in Tehran (Iran) as a female captain I was titled and presented as a "man by honor" and actually experienced what it is like to be treated as a man. Surprisingly it made me feel considerably good, I began to reflect my own development, the intrinsic gender role I held and the extrinsic gender role that seemed to influence my self confidence.

The individual and social surroundings and the sociological and cultural circumstances seem to very much shape the curricula. Influences might also occur from the strengthening fact of "prohibition-factors", i.e. in my life the momentum of flying becoming a goal, merely due to being restricted or prohibited. Examples in history like the WASP in the U.S. (Women Airforce Service Pilots) or the ATA in Great Britain (Air Transport Auxiliary) show that women also took the burden of being active transport combat members in WW2, officially being considered more or less civilians (Strebe 2009). During the presidency of Barack Obama in May 2010 300 of them were awarded the

Congressional Gold Medal. Still they served their countries lion-heartedly in times of need. Oftentimes the press mentioned such examples post mortem, possibly to emphasize heroic continuity; one might call it a “Jeanne d’Arc Syndrome”. Society and the media seem to publically (ab)use the putative female power and achievements in certain periods of time. This might be a post-world-war scenario, or presently could be a global-crisis-scenario as well.

Aside from this personal motivation a scientific gender related motivation for researching certain objectives accompanied the studies as well. Being a woman, it’s hard to be a man and vice versa, and even harder to fulfill ambiguous male or female role models and expectations of society. The sarcastic realism of the picture below is worth more than ten thousand words and comprises my personal overall non-scientific life time experience.

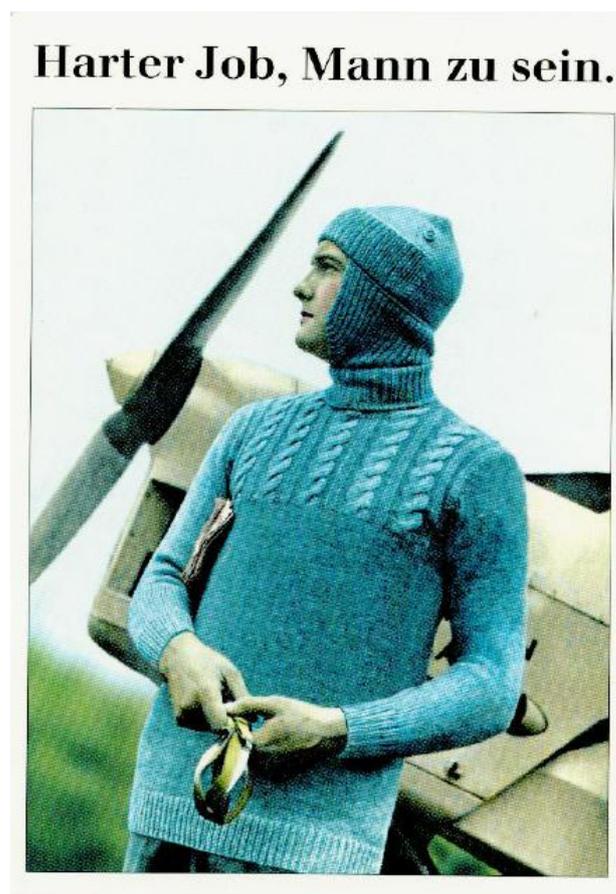


Fig. 1 British Picture Post Card

1.2. Scientific Status Quo

Media seem to show women far away from traditional female domains, far away from original female duties and responsibilities. Gender stereotypes often come along with the surroundings of medial presentation.

In the post-modern world aspects like culture, politics and the European jurisdiction especially have changed, but archaic stereotypes and prejudices still exist. As scientific gender related conclusion Collins points out “The least surprising of their findings that women are under-represented and that women are sexualized, are so clearly documented across such a variety of media and settings that it is clearly time for the next stage of research – testing the impact of this on media audiences. Although there is existing research on this topic, it is in a relative stage of infancy” (Collins in Sex Roles 2011, 64: 290-298).

One of the driving forces behind gender-role content analysis was the emergence of the modern women’s movement beginning in the 1950ies (Strinati, 2004). The whole history of the relationship between content analysis and the women’s movement illustrates an important research objective behind gender related content analyses. That is to find support for feminist claims because “popular culture and the mass media have dealt with women and their representations in an unfair, unjust and exploitative manner” (Strinati 2004, p. 160). Furthermore the scientific goal of this content analysis aims for four objectives

1. Supporting feminist claims about gender based inequities
2. Examining the equivalence or lack of reality and media representation
3. Providing a basis for research and a theory that effects messages and their recipients and
4. Providing a basis for theory and research what message producers may cause concerning message content.

According to Rudy/Popova/Linz (in Sex Roles 2010, 62:705-720) “the research methodology of content analysis may already have a long history, but much of its history is yet to be written. Research published in gender-focused journals (...) suggests that additional content analysis is essential, and researchers are responding to this need. Furthermore Collins points out that “The studies show that women are under-represented in media, and that when women are present they typically are scantily dressed and relegated to stereotypical roles. While these patterns are clear, the articles also identify some variations in them that may be the starting ground for future avenues of research (Collins in Sex Roles 2011, 64: 290-298).

Doganis’ book about knowledge of airline business in the 21st century gives an overview of economic and labor aspects of aviation that might be of interest to the public. What it does not discuss are any (positive or negative) gender or diversity aspects for the upcoming one hundred years (Doganis 2006).

In 2009 Richstein published a dissertation analyzing biographies of male and female pilots of airline transport that proved a certain “desideratum” of pilots experiencing themselves in a position of responsibility¹ (Richstein 2009). A master thesis by Bernadette Mayr observes the change of gender design of men and women in advertisement. Subtitle: “(...) or what causes the hero in a man” (Mayr 2001). The dissertation of Martina Erlemann introduces a parallel field, namely physics, being sort of one professional spirit concerning gender aspects. It seems that the female physicist experiences gender issues that could be compared to aviation issues. She calls her dissertation “Solitary Geniuses or Weird Women” (Erlemann 2009). Zegenhagen’s book describes gutsy German gals between 1918-1945 in their female roles and their social and economic importance to the German Reich (Zegenhagen 2007).

1

<http://www.krichstein.de/kalle005/content/e84/e1423/e1462/infoboxContent1469/EgebniskapitelFallbergreifendeThemenbereicheKRichsteinDiss.pdf>

A study by Dittmer traces “Gender Trouble in the German Army” (*orig. Gender Trouble in der Bundeswehr*) and studies aspects of military research, peace- and conflict research and, last but not least, gender research. Her book also works on sexual parameters in the army focusing on parameters like the fact that women’s presence has a positive impact on the atmosphere (Dittmer 2009, p.7). As aviation roots date back to military tradition, Dittmer’s research results may definitely be incorporated in this study. Barbara Schäffer-Hegel describes the troubles of women’s movement concerning power aspects, taking eight leading women as scientific examples (Schäffer-Hegel 1995), the same does Julia Valsky in her dissertation discussing four female leaders and their attitude towards gender roles and leadership (Valsky 2010).

Several articles of journals can be found on Springer-Online-Media, concerning p.e. gender roles in media and its possible directions (Collins 2011). Jaworska’s article outlines the assessment of bias towards women, power and media (Jaworska 2011). Ricarda Drueke studies the female role during war times and times of conflict respectively. The female role is – in a non-linear way - subject to changing conditions in terms of media presentation. This change also influences the real constellation of gender aspects of p.e. war correspondents (Drueke et. al. 2010).

Certain tendencies of development of gender studies may be observed and predicted. Since the 70ies of the last century the term “woman” can be distinguished. During the 1990ies the universal subject was directed to studies of masculinity and femininity as these two positions define each other. Relational concepts presenting “doing gender” describe complex performative interactions in a sort of net role image. Gender is dealt with in context to “race” and “class”, femininity in relational boundary to masculinity (Schößler 2008). The initial euphoria concerning this model of performativity that Judith Butler has represented vanishes. The focus is set on link parameters like standardization, force and power. Pluralization emerges as gender studies link with different approaches to cultural sciences. Parameters like the discursive interaction of history and gender, of gender and nation or the Postcolonial Studies absorb this as

subject of critical intervention (Schößler 2008, p.121ff). Beside this ambition towards cultural sciences gender studies expand in direction of tying the dimension of (cultural) sex to theoretical and methodical disciplines, p.e. the total literature system with its main divisions arts, entertainment, elite and mass can be reconstructed focusing the gender discourse. Another form of “doing gender” is narratology. This approach characterizes “gender” and “narration” as comprising similar structures. Narrating is a form of “doing gender” which rules diverse discourses and diverse media (Schößler 2008, p.161f).

1.3. Scientific Design

This scientific study approaches these considerations by researching the gender and role parameters, stereotypes and prejudices of 18 female pilots during Focused Interviews. Twenty three diverse media pictures, chosen at random process, representing the individual female role as a pilot are investigated and displayed to the pilots for the analysis. In terms of visual design and image this research mainly uses the theories of visual communication transmitted by Schuck-Wersig (Schuck-Wersig 1993) and Kress/Van Leeuwen (Kress/Van Leeuwen 1996). To display these media pictures to the candidates various elements are included, like p.e. dress code, uniforms, technical environment, perspective or other special settings to provide a maximum of parameters for spontaneous personal identification. These elements are depending on and embedded in cultural, social, political, educational and historical surroundings.

The second and main part of this study is based on 18 Guided (Focused) Interviews with female pilots. The methodical scientific form is based on the theories of qualitative content analysis of Philipp Mayring (Mayring 2003) and the qualitative methods of empiric research by Jürgen Friedrichs (Friedrichs 1980, p.207-224). It refers not only to Wittgenstein's *Tractatus logico-Philosophicus* (1960) but also to a precondition that all participants share a similar “act of language”. The interviewer represents a central component of the research process (Cannel&Kahn, 1968). Consequently this method

causes an enormous complexity of time. (...) This form of interview shall give access to individual cognitive situations and eventual unknown structures of (gender)-problems (Friedrichs 1980, p. 208). Avoiding the accusation that this method can only have a supplementary function (Scheuch 1967, p. 166), it shall be stated that presently in Austria neither information on female pilot's media representation nor gender aspects of representation exist. Austrian official institutions hesitate to pass information on statistical data of women in aviation. Whereas the German LBA (Luftfahrtbundesamt) or FAA (Federal Aviation Administration U.S.) even publish accurate statistical data on their web sites.

Finally a comparison between the individual opinion of the ladies and the medial transmitted role model forms the result of the Focused (guided) Interviews.

1.4. Methodology

As handbooks of creating scientific concepts, measurements and how to create a discourse- or content analysis concerning the methods of empirical social research the books of Jürgen Friedrichs and Peter Atteslander are used (Friedrichs 1980) (Atteslander 2010). Furthermore the theories of qualitative content analysis of Philipp Mayring (Mayring 2003) and Siegfried Lamnek (Lamnek 2002 and 2005) form basic principles. Umberto Eco's standard scientific work on how to write a scientific thesis, enlightens the scholar's ambition (Eco 2010).

As stated before this scientific research concentrates on gender roles and background in media representation of aviation. This content analysis consists of 2 scientific parts that shall be the basis for a comparison between the putative reality of female media representation reality and the putative image of the female individual personality.

The first part is a qualitative analysis in terms of visual communication of pictures. All of the chosen pictures were published in different medial context and selected at random

with the intention of covering any possible image of lady pilots. Due to the lack of picture material a reduction to only one medium for research is not considered to be useful.

I tried to incorporate all copyrights and verify any originator of rights. If any copyright should be infringed I kindly ask the author to send his/her kind notice.

The second and main part consists of 18 “Focused Interviews” (Merton, Fiske and Kendall 1990), which shall be approached more or less intuitively to find generalizations based on subjective impressions as well, not only generating numeric results in computer-listed form (Tanner et al. 2003). The interview questions are divided in five categories. These are called “Ranges of Subject”. These five “Ranges of Subject” are

- Gender relation
- Masculinity
- Action Strategies concerning own Femininity
- Media Image
- Personal and Statistical Data.

Froschauer and Lueger’s (2003) work on qualitative analysis give impact to the interpretation of the interviews.

The interviews were made in non formal or private environment. Some of them were held in public “Kaffeehäuser” in Vienna and Bavaria. During the interviews a computer-based electronic protocol was generated. Each interview was later on transcribed word by word by the author. One interview transcript filled 10 pages DIN A4 Arial #11 pages (double space) per average. The empiric part concentrates on German and Austrian pilots. Due to the precise range of the Research Question parts of the individual interviews that did not refer to media representation context were omitted (app. 3, question 6, 9, 21, 22, 23

of Interview Result Sheet). I also refer to the text reduction procedure mentioned in chapter 4.1.2. Operationalization an Method of Focused Interviews.

2. Theoretical Concept

2.1. Research Basis

Based on the Research Question

Theory on Gender and Media Representation of Female Aviators

From being “L’Alouette”, “Night Witch” or simply Heroine

Gender Roles of Pilots throughout the Last Century. An Analysis of Communicational Images of Aviatrices in Media. The following hypotheses are raised.

2.1.1. Hypotheses

- The image of the post/modern woman still seems to be tough, cool, hardheaded, firm, fearless, logical and well educated.
- Media acceptance is gained with typical male attributes by following traditional expectations.
- Media pictures tend to support stereotypes and prejudices.
- The female pilot chooses her putative individual image. A distinct version of the “female pilot” image does not actually exist for the ladies, but it seems to exist for medial transmission.
- Concerning sociological and cultural relations a distinct cognitive image exists.

2.1.2. Orientational Data and Statistics

2.1.2.1. Brief Aviatrices' History

In 1910 Elise Roche, widely recognized as “Baronesse Raymonde de Laroche”, a French actress and paintress, was the first woman of the world to earn a pilot's license. The license was issued by the Aero Club of France (Probst 2010, p. 398). In the same year H el ene Dutrieu, a Belgian actress, artist, athlete and pilot, was the first woman to carry a passenger. Dutrieu not only supported the French army in defending Paris during World War One, but also got famous for not wearing proper tight corsets while she was flying.

1913 the former prostitute, then spy, Marthe Betenfeld-Richard earned the French license Nr. 1369. Her nickname was “L'alouette”, the Lark. She performed stunts during French Air Shows before she died in a plane crash.

In 1911 Am elie Hedwig Boutard-Beese was the first German aviatrix to pass the flying examination. Before World War One she led the “Melli Beese Flying School Inc.”, which Melli and her French husband were forced to give up during the war. Melli committed suicide in 1925 and left a note saying:” Flying is a necessity, living is not” (Probst 2010, p. 45).

In 1912 Lilly Steinschneider passed the examination as the first female pilot in the Austro-Hungarian Empire. Furthermore in 1928 Amelia Earhart did not just cross the Atlantic, she also was medially presented showing her feminist liberal way of thinking. She was the first president of the “Ninety Nines”, a well known international female group of aviators founded in the U.S.A. Her aircraft went missing in 1937. Two years later she was pronounced dead. Still legends follow her mysterious disappearance.

In 1937 Jacqueline Cochran, an American pilot, performed a full instrument landing. Cochran won several air races, even transcontinental. After some struggles during World War II, Cochran led the “Women's Auxiliary Ferrying Squadron” founded in 1942. One of

the most impressive historical groups of female aviators was called the “Night Witches” (*Nachthexen*), who fought the German Army at the eastern front and along the fragmentary Russian border from 1942-1945. Marina Raskova, buried at the Kremlin Wall at the Red Square in Moscow, is still considered THE soviet heroine. She led the 588th female bomber regiment of the soviet air forces until she crashed in January 1943. With open cockpits, no parachutes and being derided by their male colleagues they did an excellent active combat job. Stalin called them “Stalin’s Hawks” and frequently used them for Soviet propaganda (Probst 2010, p. 192ff).

One of Hitler’s aviatrices, Hanna Reitsch, flew several world records in gliding, so did Elly Beinhorn, also a female pilot before WW2, later she married the famous Mercedes racer Bernd Rosemeyer. Both ladies’ names were found in Hitler’s propaganda machinery. Liesel Bach ferried aircrafts for the German army. Thea Rasche, Marga von Etzdorf, Melitta Schiller – all of them participated in German Flying Competitions before WW2.

In Turkey Sabiha Gökçen, one of eight adoptive children of President Mustafa Kemal Pascha “Atatürk” flew bomber and fighter aircrafts for the army from 1936 until 1955.

1963 the Russian cosmonaut Valentina Tereschkova flew a spaceship into the orbit. The first commercial female pilots were employed all over the western world in the 1980ies. The Swiss pilot Ursula Bühler-Hedinger, a Jet Captain at REGA-Flying-Swiss-Ambulance, and Regula Eichenberger initially opened the civilian commercial skies for European ladies. Also the German pilot Andrea Amberger, first flying a B737 with Lufthansa in the 1990ies passed her selection (Probst, 2010). Daniela Schubert joined Austrian Airlines in 1996 and was one of the first female commercial air traffic pilots beside Fanny Dorau, who started her career flying executive jets.

The selections as combat pilots in the U.S., France, Germany and other countries were also opened for women in the 1990ies. 1999 twenty four year old Caroline Aigle became the first combat pilot in the French Army. She died in 2007 after giving birth to a child and denying cancer treatment during her pregnancy. Her heroic attitude towards the life of

her child achieved great media attention. In 2005 Captain Nicole Malachowski joined the United States Air Force Thunderbirds, flew F-16 as first female in the military high performance jet team. The putative male image of being “warrior and hunter” slowly seems to open up for women.

2.1.2.2. Brief Aviatrices’ Present Situation

U.S. Pilots

In 2010 627588 pilots were registered in the U.S. Almost 7% out them were female. Talking about commercially working female pilots the situation is similar. Airline transport business shows a lower statistical value with around 4 percent female employees.

| TOTAL 2010 | | Women | % |
|------------|--------------------|-------|--------|
| 627588 | Pilots (total) | 42218 | 6.73% |
| 119119 | Students | 14767 | 12.40% |
| 202020 | Private* | 13566 | 6.72% |
| 123705 | Commercial* | 8175 | 6.61% |
| 142198 | Airline Transport* | 5580 | 3.92% |

Fig 2: Data for the U.S. Source <http://www.wai.org/resources/waistats.cfm>
Original source: FAA's Aeronautical Center (December 31st, 2010 data)

*Includes pilots with an airplane only certificate. Also includes those with an airplane and a helicopter and/or glider certificate. For example, if a pilot holds a private airplane certificate and a commercial helicopter certificate, the pilot would be categorized as commercial

German Pilots

In 2010 9516 German pilots held an Air Traffic Pilot License, which means they were rated to fly and to transport passengers in commercial air transportation. Only 369 persons out of these were female, which equals 3,87 percent. Another 4660 persons

held a professional copilot's seat. 360 out of them were female, which means 7,73 percent participation (fig. 3).

Until 2012 the situation slightly improved to a value of 4,37 percent females. That means in numbers 452 air traffic licenses out of 10339 were possessed by lady pilots. Regarding the situation concerning all aviator's licenses females hold at 5,31 percent (fig. 3).

| | 2010 | Women | 2011 | Women | 2012 | Women |
|-----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| ATPL Holders | 9516 | (369) | 9894 | (405) | 10339 | (452) |
| Multi Crew PL | 72 | (5) | 326 | (41) | 479 | (50)- |
| CPL Holders | 4660 | (360) | 4938 | (403) | 5133 | (402) |
| PPL – IFR Holder | 1706 | (51) | 1795 | (64) | 2019 | (82) |
| TOTAL Licenses | 17942 | (864) | 19080 | (996) | 20297 | (1078) |

Fig. 3 Data for Germany. Source: LBA Webpage Luftfahrtbundesamt Germany (2011)

Legend:

Verkehrsflugzeugführer = ATPL=Air Traffic Pilot's License

CPL=Commercial Pilot's License

PPL=Private Pilot's License

Gesamtbestand der Lizenzen=Total Number of Licenses

Lufthansa Group published a rate of 4,97 % female pilots in 2010. The total number was 9040 pilots, and out of these 449 were women. (Deutsche Lufthansa, Jachnow Mr. Email 22.11.2011).

Austrian Pilots

| TOTAL 2011 | | Women | |
|-------------------|--|-------|-------|
| 9.600 | | 489 | 5,09% |
| Austrian Airlines | | | |
| TOTAL | | Women | |
| 1.029 | | 30 | 2,91% |

Fig 4: non official data for Austria. Source Email 13.6.2012²,

²data changed due to the merger of Austrian Airlines and Tyrolean Airways. Pilot's statements show now 3-4% female pilots. (Transcript 3, 11, 17)

In 2011 out of the total number of 9600 pilots in Austria 489 were female, which means 5,09% (Austrocontrol GmbH, Reichert Mr. Email 16.3.2012).

Austrian Airlines Group released a total number of 1029 pilots, 30 of them were women, which means 2,91 percent. Almost 50 percent of these 30 women were flying part-time only. For the first half of 2011 this value stayed constant. The first female pilot at Austrian Airlines was employed in January 1996 (Austrian Airlines, Greul Mrs. Email 22.3.2012).

The empiric part of this research presents a glimpse into the lives of sixteen Austrian female pilots and two German female pilots.

2.2. Feminism

2.2.1. Terminology

According to the Oxford English Dictionary 'gender' is: "[i]n mod. (esp. feminist) use, a euphemism for the sex of a human being, often intended to emphasize the social and cultural, as opposed to the biological, distinctions between the sexes.", with the earliest example cited being from 1963 (OED 1989)

In the Oxford English Dictionary the term 'sex' is commented as different from *gender* where it says sex "tends now to refer to biological differences, while *gender* often refers to cultural or social ones" (OED 1989)

A working definition in use by the World Health Organization is that "'sex' refers to the biological and physiological characteristics that define men and women" and that 'male' and 'female' are sex categories".³

The term "emancipation" does not only include the feminist movement, but describes a general liberation from individual and or social (inter)dependencies. During the French Revolution emancipation was the political solution for the liberation of the "bourgeoisie" out of the middle age hierarchy of feudalism. It represented the claim for and the adherence to equality and freedom. Since that time feminism represents a constant condition of the emancipation movement (Kahlert 2002, p. 80f). Cordes (1995) claims relevance and partiality as main characteristics of feminism. She inaugurates two levels of relevance:

First the individual relevance by becoming a sort of victim of discriminating acts. The second level is the categorical relevance that distinguishes itself out of belonging to the category "female". Even if a woman is not affected by discrimination, she is affected by the simple fact

³ (<http://www.who.int/gender/whatisgender/en/>) [accessed 12.10.2012].

of being affiliated by sex. That creates a common affection and motivation to be engaged and to be enforced to advocate for women's topics and concerns (Cordes 1995, p. 26).

The noun "women's libber" is interpreted negatively. The term emancipation often is only reflected to be a breakup of patriarchal sovereignty and accordingly reduced. The term is used as a postholder for the great efforts of females to move away from traditional gender roles and to question these including all the restrictions in political, private and economic realms and consequently break out of these (Kahlert 2002, p 80f). Virtually the French women were sort of pioneers of postulations and acts, which can also be derived by observing female aviator's history, as stated in chapter 2.1.2.

The term "feminism" inherently includes Feminist Theory and Feminist Politics. The theory functions as a kind of analysis and critique of society, whereas the political approach targets on gender equality on a social and economic level to break existing patriarchic structures and patterns with the goal to challenge and transform existing role determinations. Feminism as a representative stands for a collective feminist awareness that passes criticism on social conventions and standards (Cordes 1995, p. 20f).

The creation of the term "feminism" is attributed to Charles Fourier. According to Metzler Lexikon on Gender Studies no evidence for this origin can be found. Fourier's ideas and concepts are presumed to be anti-patriarchic but still the question exists, whether his impression of an emancipated woman can be considered to be feministic (Nusser 2002, S 102).

2.2.2. History

Since the first appearance of feminist ideas during time of enlightenment and the first attempts of flying, the public medial presence of women was mostly restricted to single occasions. Only during times of deprivation a position normally held by a male, staffed with a female appears to be somewhat normal. In times of prosperity these circumstances seem to

change to a mere acceptance of the possibility, not really demanding a necessity. However female pilots seem to be (ab)used for creating a special cultural, national, political, or economic image for societies.

Creating an encyclopedic glimpse on the development of feminist theory the contextual range starts as mentioned before in times of the French Revolution. Minding the enormously long development, it seems that this range may even support the comprehension and appreciation of feminist theories. The changes concerning the relation between women and men cannot be interpreted as a separate development that is independent from global surroundings. "This is why the history of women is also one of men" (Duby/Perrot 1993, p. 9). Günter Dux presents the issue in terms of cultural development of female history (Dux 1997b).

The way feminist history and knowledge was written, read and understood cannot be judged from a position in the past. Feminism in Burton's opinion should be permanently reconstructed, rearranged and put into different cohesions. The process of history produces knowledge about the past and this process takes place every moment in any place. Burton states that the feminist theory needs a form of constant basic history, but shall be in connection with the production of knowledge in the past to define itself. Feminists cannot exclude themselves and their theories from the global occurrences and the flow of history (Burton 1992, p. 26ff).

Texts about the feminist past show the results of the historic moments in which they were conceived. Considering the production of feminist history one should be aware that it partially creates ideal standards and imaginations of women, sex and feminism (Burton 1992, p. 26f). A fundament of feminist history has to include the complexity and variety of the international women's movement. Only when referring to these relations, feminists will be able to position themselves in interdisciplinary subjects and therefore place their own critique (Burton 1992, p. 28). Women's movement represents a kind of political collective flow that puts the female discrimination into the focus of public interest. Within the women's movement different groups and streams always can be observed having distinct targets or goals.

Basically it shall be stated that there is no term like “the” woman or “the” feminist history. In considering a person a woman, one does not exclude a feminist direction. A woman can deny being a feminist, but it is also correct if a man commits himself to having a feminist attitude or to being “emancipated”.

A certain dilemma of terms exists by stating “women” as a group. There is no general definition of feminism or of “the woman”. Single groups may have different directions; still the uniting keynote is the approach that minimizes gender diversity in connection with chances for equal opportunities (Brüns 2002, p. 120).

2.2.3. Feminist Waves and Positions

The period of **First Wave** Feminism started in the 19th century and early 20th century mainly in the United Kingdom, Canada and the U.S.A. The central questions concerned matters of official political inequalities and focused on gaining the women’s right to vote. The term First Wave Feminism was created retroactively in the 1960ies and 1970ies, when the members of the Second Wave Feminism fought unofficial inequalities in a sort of civil rights movement. During the First Wave of Women’s Movement the term feminism was used for the radical part. The term originated in the last decade of the 19th century in France and was adopted in countries like Italy, Spain, Germany and others as a synonym for the emancipation of women (Nusser 2002, p. 102).

The Second Wave of Women’s Movement took the term mainly to show different views on the background and reasons for the female discrimination, which is said to be the origin of misandry. (Cordes 1995, p. 20f).

The Third Wave of feminism, starting in the early nineteen nineties involved topics like race, social classes and sexuality. Additionally workplace issues such as the so called glass ceiling, sexual harassment, maternity policies or support in mother-hood concerning single mothers and sometimes childcare could be observed. Its roots can be found earlier.

Generally the Third Wave is the answer to on one hand - the failings, on the other hand – the achievements of the Second Wave feminism.

According to Cordes three flows can be determined, that can be related to the three waves of feminism described before.

- (1) Autonomous women's movement relating to the first wave
- (2) Institutional women's movement relating to the second wave and
- (3) Women's research relating to the third wave

Women's research deals with women's and gender topics on a scientific level, to ensure the avoidance of the issue only being reflected on a private or political level. The institutional level tries to work on political rights and to resolve this grievance in demanding that decisions are not made for women but by women and together with women and not only for women's concerns (Cordes 1995, p. 20f). Becker-Schmidt/Knapp relate to this fact as being in a sort of stress-ratio between scientific cognitive interest and political "impulsive action" (Becker-Schmit/Knapp 2000, p. 7).

The autonomous women's movement does not only refer to female followers. Men also consider themselves as being members of this movement and position themselves in the social discourse of feminism. The artist Yves Klein identified himself as a feminist with his art "painting with living paint tool" (Mumok Wien 2007, Internet).⁴

Basic positions concerning feminism

- (1) The approach of equality originates in the position that men and women are equal and are "constructed" naturally (i. e. essentialism), culturally and socially.
- (2) The differences approach emphasizes the difference of men and women.

⁴ http://www.mumok.at/fileadmin/files/Presse/klein/PresseYves_KleinDfinal.pdf [accessed 31.12.2012]

According to Klaus (Klaus/Röser/Wischermann 2002) the third approach relates to

(3) Deconstructivism, that relates to p. e. Judith Butler's approach.

The radical feminism emphasizes the "genuine female" and constitutes the difference as being insuperable (Nusser 2002, p. 103). These three paradigms relate to the different aspects of theoretical context, social position and focus of research.

Günter Dux outlines historic matrices of power and the origin of inequality of men and women. His work begins with describing myths, gods and goddesses and observes archaic structures of power and finally reaches the conclusion that power is a sort of relationship between natural and social determinants and that the obvious inequality of men and women is related to physical strength. If you cannot accomplish your rights using brute force, women were and are coerced into satisfying their demands by using men's power. To achieve power for women the target can only be gained by means of organizing the countervailing power (Dux 1997b, p. 422ff). Heike Kahlert reflects the term emancipation and is engaged in questions of gender roles and diversity management (Kahlert 2002).

Feminist literature holds a variety of basic scientific works, a few of them shall be mentioned. Simone de Beauvoir's "The Second Sex" reveals the surrounding factors of women being made "the other sex" by men, their role is "the other role" (Beauvoir 2011). "One is not born a woman, one becomes one" (Beauvoir 2011). What else does this describe other than that the term "gender" should be associated to the social and cultural construction of masculinities and femininities, not to the state of being male or female in its entire form? De Beauvoir states that women were made the "other sex" by men. Referring to the existentialistic terminology this means that men are considered the absolute, the essential, the subject, whereas the women's role is allocated as "the other role". A woman is defined in dependence of a man. That is why she altercates with stronger conflicts than men. If she wants to justify her femininity she fights being assigned a passive role, which is against her wish of being a free subject creating activity by herself. Her complex analysis of women discusses biological, psychoanalytical, historical facts and myths plus the experience of life of a woman. Beauvoir

does not claim a scientific explanation of the term “women”. Only the individual experience seems crucial to her (Beauvoir 2011).

Judith Butler’s assumptions on sex and gender are based on constructivism. Sex and gender are constructions, the pseudo biological fact of being male causes an excuse for oppression and patriarchy (Butler 1991a and 2004b). Judith Butler’s book *Gender Trouble* puts out the point of origin of Butler’s radically new assumptions on sex and gender. The distinction between sex and gender causes a kind of split to the feminist theory. It is not the “Female Rights” but the supersession or abolition of the categories of sex and gender. The annunciation of the end of these gender structures does not necessarily mean the end of the terms (Butler 1991a and 2004b). Butler refers to Michel Foucault’s theory of power which states that the allocation of society in male and female gender constructs sustains (male) power (Foucault 1978a and 1989b).

Furthermore she constructs the term identity as being performative, which means that the categories male or female are not given by nature, but are culturally formed and have to be reconfirmed periodically, by permanently acting according to these given categories. To avoid replaying the eternal cultural performance of gender allocation, the spell could be broken. This leads to the deconstruction of psycho-cultural and biological dualism of gender (Butler 1991a 2004b).

It seems hard to produce a distinct philosophical arrangement for Michel Foucault. His thoughts usually are allocated as being post-structural. Foucault presents masculinity as a sort of ideology, tending to justify the rules of men. Foucault’s theory states that all sexuality seems coextensive with power and a unique concept of gender that has been designed for purposes of social regulation and control of sexuality. This presentation of categories builds the basis for concealing and preventing the development of various sexual functions that are inherently disparate and are causal for our vision of emotions and pleasures. Consequently sex is rather an effect than a static origin of our interior. It is one historical system among others. For Foucault only one possibility exists to escape this relation of power and that is to give immunity to sex in an ontological way. For Michel Foucault this forms the reason for the

difficulty to realize feminism as a fully liberating movement (Foucault 1989). This argument continues to reduce the dualism and is not capable of fully analyzing the category of gender and sexual difference in speech as characteristics that are necessary for the identity of the body, as Judith Butler summarized in an elaborate way: "For Foucault sexual being is subject to a set of social regulations. These regulations are the formative principle of sex, gender, pleasures and desires and second the principle of hermeneutic interpretation" (Butler 1991). Pierre Bourdieu's work focuses on the way social classes, i.e. the ruling and intellectual classes, preserve their social privileges across generations despite the myth that contemporary, post-industrial society announces equality of opportunity and high social mobility. All of that is achieved through formal education. According to Bourdieu's theory of power and practice, social agents act according to their "feel for the game". Cultural productions and symbolic systems play an essential role in the reproduction of social structures of domination (Foucault, cited in Schwingel 2009).

Elisabeth Badinter's theory sets its research focus on a future of males tending to become more female and females acting more and more male and she calls it "the androgynous society", building the result to the model of dualism of creatures. Since the appearance of the *homo sapiens* we distinguish two activities as prerogatives of male or female gender: hunting and war are male and mothering is female. Nowadays new forms of behavior arise that influence our imagination. By intensifying the similarities they influence the differences of our behavior. On one hand this is valid for war and valid for mothering on the other hand. During war females become more and more male and concerning mothering males tend to become more and more female. (...) In our heads we do imagine women in uniform, marching lock-step with shouldered weapon passing by their male colleagues. Furthermore Badinter mentions the participation of women during the liberation wars of the Third World and Islamic examples selecting women due to the "honorable motive". More than 50% of the RAF and the "Red Brigades" in the 1970ies were young females. To a great extent they were members of the "Upper Class" and certainly displayed traditionally male characteristics (Badinter 1994, p.195f).

Iris Young creates two poles of feminism of the last decade of the 20th century. First, the gynocentrism and second the humanistic feminism which stands for the women's lib of the "suffragettes" in the U.S.A. Reality presents itself more or less obscured instead of being bipolar. Definitions set boundaries that can hardly create consensus about origin and nature of feminism. However, patriarchy, sex, gender and race ethnics, depend on influences and enrich each other (Young 2005).

2.3. Feminist Linguistic Excursus

The attempt of somehow violently trying to gender (the German) language sometimes creates prodigious outputs. Luise Pusch's work on feminist linguistic intricacies creates language-critical, language-creational and language-political documents proving the androcentric approach of the German language.

More and more women originating from the German language area try to upgrade or enhance the status of the feminine ending "-in" by frequently using it. This "soft policy" might possibly be successful and reasonable. More radical strategies are also conceivable. Pusch suggests for example to put the female group as a reference semantic basic unit and refer to the masculinum with a derived semantic form like the German language uses in connection with the animal world.

Die Pilot (fem.), der Piloterich (masc.), die Piloten (pl.) (Pusch 1984, p. 45).

One of my interview partners, a young copilot, outlined the common social opinion

"(...) There has to be a man making the decision, it takes a man as a leader. It is the same when they (the people) say, 'the pilot did this and that'. This is already transported by the term (pilot), meaning the language." (transcript 18)

Another young copilot stated

"(...) For example they (the Scandinavians) trust you in taking good decisions and that you act rationally and that you are an intelligent woman. You can do mathematics, not just languages and education." (transcript 9)

As a side effect of this scientific research it was detected that the linguistic cooperation in the cockpit (and not only in terms of language) is definitely different. The actual inquiry should appeal the differences in the mode of cooperation between male crews and mixed crews. The most significant statement concerning male and female language is:

“Men talk differently to men, their language turns out to be more male, now you ask me ‘what do you mean by male’, I want to say more aggressive, more sexually colored, maybe more depreciative towards things and people. I think they would not share their private life or their love life with me - maybe some of them, but normally no. (transcript 1)

Questioning Luce Irigaray for the relation between female speech and speech among females she answered, “There might be a form of speech among women that still is male speech but it can also be the location for carefully articulating female speech. It is certain that being women among women at own location sometimes produces more of an approach to female speech. This explains the desire or necessity to do so without men. The powerful language causes women to not use female speech when men reside (Irigaray 1977, p. 141). Concerning German linguistic terms Breiner concentrates her research on “the woman in German dictionaries” (Breiner1996). Bußmann and Pusch seem to be more international. Both worked on the linguistic representation of women and men (Bußmann 2001) (Pusch 1990a). Förster specifies prejudices by what he calls the “drawer of cognition” (Förster 2007). Maria Pober focuses her view on linguistic gender symmetry concerning the German dictionary (Pober 2007).

2.4. Stereotypes and Prejudices

Individual perception might be a rather subjective process. It can be impacted by a number of variables. These factors might influence the impression you get of people and include the characteristics of the persons observed. Furthermore a certain context of a situation and the eventually own characteristic is created. Individual impressions are often based on roles and social norms. Together with this context this means, p.e. the impression of a lady pilot based

on how she would be anticipated to behave in her putative role. Only after forming this initial impression the individual personality characteristics are considered. Physical cues can also play an important role, p. e. a woman dressed in a professional uniform. One might immediately assume that she works in a formal setting. Saliency of the information we perceive is important as well. Generally, we tend to focus on the most obvious points rather than taking note of background information. The more novel or obvious a factor is, the more likely we are to focus on it (Bargh, Chen, Burrows 1996, p.230ff).

One of the mental shortcuts we use around personal perception is known as social categorization. In the social categorization process, we mentally categorize people into different groups based on common characteristics. Sometimes this process occurs consciously, but for the most part social categorizations happen automatically and unconsciously. Some of the most common groups people use include age, gender, occupation and race. As with many mental shortcuts, social categorization has both positive and negative aspects. One of the advantages of social categorization is that it allows to make judgments very quickly. Social categorization allows making decisions and establishes expectations of how people will behave in certain situations. Consequently this permits focusing on other things. However this technique may lead to errors and stereotyping (Bargh, Chen, Burrows 1996).

Various articles concerning stereotypes are observed on prejudices and social discrimination, p.e. Greitemeyer, who investigated the so-called self fulfilling prophecy (Greitemeyer 2008). Stefan Ganter's resumé on stereotypes and prejudices gives advice on conceptualizing and operationalizing the issue (Ganter 1997). In her article Rebecca Collins states, "Finally, they are shown in traditionally feminine (i.e., stereotyped) roles. Women are portrayed as nonprofessionals, homemakers, wives, parents and sexual gatekeepers. Although the studies generally support these conclusions, some interesting moderating factors are identified, such as race. It is suggested that next steps involve the development of theory and a body of empirical evidence regarding the effects of exposure to under-representation of women (Collins in Sex Roles (2011, 64:290–298).

2.5. Media Overview concerning Female Aviators

Some early examples, like the French Lady Pioneer Jeanne-Geneviève Labrosse in 1798, who first “soloed” in a balloon and also performed first parachute jumps, being the wife of André-Jacques Garnerin, build the top of the ladies’ media-presence-list. Garnerin’s team of aero-acrobats included part of his family however widely disregarding gender objectives (Rebmann 2001). Concerning the participation of female aviation background a rather precise collection is presented by Ernst Probst (Probst 2010).

A variety of attached web links show historic dates, facts and pictures of female aviators. Weblinks of German magazines and newspapers like *Spiegel*, *Focus*, *Manager Magazin*, *Die Welt* and, last but not least, *Frankfurter Allgemeine Zeitung* were studied in relation to female aviation single case studies. *Die Welt Online* presents an article about the massacre executed by the Turkish government in Dersim picturing the first female combat pilot in action, Sabiha Gökçem adopted daughter of Kemal Atatürk. She, Sabiha Gökçem, took part in the bombing of Dersim, killing more than 120 Alevi, a small somewhat liberal, Islamic Community (Hirsch Die Welt 2011).

Furthermore some of their French counterparts, first *Le Figaro* and second the magazine *Au Féminin* delivered interesting contributions about female issues creating the image of women in aviation. The selected search keywords were: women pilots, women in aviation and female pilots. Repeatedly the mentioned media emphasized the assumed heroism of the various members of aviation being presented, despite being female.

One of the most significant present examples of a female heroine is the story of the French combat pilot Caroline Aigle, who died August 30th 2007. Immediately *Le Figaro* originally titled “L’armée de l’air pleure Caroline Aigle – sa légende” (*engl.* the air force grieves its legend). Caroline is portrayed as a legend immediately after her death.

Newspaper reports of historic so called legends-of-the-air were found in newspapers of the Third Reich but also in *Die Presse* of 3rd Dec 2010. An ORF documentation by Jelinek and

Kalteis was broadcasted on 3rd of December 2010 and drew a picture of Hanna Reitsch – Hitlers Lady-Pilot (ORF Jelinek 2010).

2.6. Theories of Visual Communication

This part shall act as a supplement to the methodology's part of this study and give an overview of the meaning of pictures. For a long time being able to write was a privilege of the social elite in the western world. It took enormous efforts in time to decode writing, whereas decoding pictures seemed easy to handle. "Both language and visual communication express meanings belonging to and structured by cultures in one society (Kress and Leeuwen, 2006 p.19). Linguistic Studies on one hand and Cultural Studies on the other hand show many discussions, if and why one could read a picture like a text. Critical voices of visual discussion do not realize any grammar within a picture that would carry language. That is the reason for not being a text. They identify visual information as being not clearly defined and ambiguous. Others describe a syntactic and visual-grammatical analysis as possible, like Kress and Leeuwen did convincingly in 1996. They "develop the hypothesis that in a literate culture the visual means of communication are rational expressions of cultural meanings, amenable to rational accounts and analysis" (Kress and Van Leeuwen 1996, p. 23).

Exactly these amenities of pictures, to visualize or demonstrate facts in one glimpse, deteriorate their position compared to lettering (Schuck-Wersig 1993, p. 124).

2.6.1. Perception and Impact of a Picture

The **Two triangular system of Jaques Lacan** describes a cognition process per two triangles, presenting that only the interaction between viewer and picture creates the picture (Lacan, 2002). Furthermore the **Theoretical approach on Gestalt Psychology** with its

representatives Max Wertheimer, Kurt Koffka and Wolfgang Köhler may be of interest. Its main objective is that human beings are subject to stimuli that are defined by principles of similarity, proximity and common fate. In other words: the process of perception creates simple structures and allows the recognition and incorporation of figures (Schmidt 2002, p 9). The **Ecological Approach to Visual Perception** was introduced by James Gibson (1966). Gibson argued strongly in favor of direct perception and direct realism (Schmidt 2002, p. 11). The origin of radical **constructivism** indicates four roots: epistemology, linguistic, cybernetics and Piaget's cognitive development. Basically the issue of revealed adaption processes will be of interest to this study (Glaserfeld 1995, p. 35-46). **Picture Grammar and Narrative Elements in Journalism** mainly refer to the book of Kress and Van Leeuwen (2006), and elements of Christian Fries' on basic elements of Media Design (Fries 2010).

2.6.2. Methodology and Visual Design – Reading Images

The guideline for the interpretation of pictures and images of this study, the so called "grammar of visual design", is enunciated by Kress and Van Leeuwen. They both designed a useful formula for social constructions, interaction, representation composition and meaning that permits a creation of categories of picture design, which influences the scientific methodology of this study (Kress/Van Leeuwen 2006). Similar observations are shown by Schuck-Wersig. Like Kress/Van Leeuwen she unveils the importance of visual communication as being underestimated (Schuck-Wersig 1993).

Christian Mikunda finds a charming way of describing strategies of emotional composition of films and pictures, which show methods for optimizing media images and deal with psychological marketing strategies and dramaturgies (Mikunda 2002a and 2005b). The basic concept for media design is edited in Christian Fries' book. It shall be mentioned that this book represents and praises scientific epistemology per its layout and structure. Keeping in mind that "a picture paints a thousand words" Fries establishes the advantages of visualization by stating the following five basic elements:

- Pictures can visualize invisible or abstract items
- Pictures are not tied to language
- Pictures communicate directly and intuitively
- Pictures are memorable
- Pictures can transmit large amounts of data

(Fries 2010, p. 160)

Further he creates a possible checklist for visualization that is partly adopted in this study to interpret the presentation of females. He focuses on eight central points:

- Presenting common things in an uncommon way
- Being concise and striking
- Working simply and uniquely
- Being autonomous and distinctive
- Tying to known information and symbols
- Being coherent in logics and graphics
- Being homogenous like a brand
- Never forgetting formalities like acceptance, impact, contrasts, structure and rhythm, tension and balance, symmetry and asymmetry, spatiality and chromaticity.

Additionally he directs the attention to the psychology of color- or non-color creations. No matter whether media compositions or other means of creational design are concerned certain characteristics may be discovered. Monochrome impression is developed by using similar colors for one picture. Following introduction on color design may be used, but does not claim for completeness (Fries 2010, p. 162f).

| Color | Possible Characteristics |
|------------------|---------------------------------------------|
| Yellow | Dynamic, flexible, extrovert |
| Green | Realistic, ecological, vital |
| Turquoise | Observant, defensive |
| Cyan | Passive, concentrated, devious |
| Purple | Static, persistent, introvert |
| Magenta | Idealistic, transcendent, theoretical |
| Red | Energetic, conquering, active |
| Brown | Reclusive, comfortable, fascist |
| Grey | Indifferent, obscured, noninvolved, archaic |
| White | Illusionary, escapist, innocent |
| Black | Pessimistic, hopeless, obsessive, mourning |

Fig. 5 Fries Color codes (Fries 2010, p. 175)

Another scientist, Siegfried Frey, researches on nonverbal communication and the power of pictures in connection with culture and politics (Frey 1999). Basic structures of methods and theories for visual communication research are presented by Marion Müller. She even extends her research to anthropologic parameters. She states “pictures are not read, they are seen or watched” (Müller 2003).

2.6.3. References on Media - and Communication Sciences

Van der Vleuten reclaims the puzzle of gender policies in the European Union, p.e. relations between the European Commission, the European Parliament and the European Court of Justice (Van der Vleuten 2007). Her book forms an interesting contribution on how gender mainstream can be reflected internationally and gives a glimpse on media governance. The same applies to Chakravarty/Sarikakis’ work on the broad background of media policy and globalization. (Chakravarty/Sarikakis 2006).

Johanna Dorer and Elisabeth Klaus are on the tracks to the feminist theory in communication sciences (Dorer/Klaus in Winter/Hepp/Krotz 2008 and Dorer/Geiger 2002). Appiano-Kugler and Kogoj are approaching similar feminist journalistic issues concerning gender and

diversity in journalism (Appiano-Kugler/Kogoj 2008). A similarly affected female realm is refurbished by Michèle Schlehofer. In her journal article she concentrates on the impact of media and attitudes towards high-profile female political leaders (Schlehofer in Sex Roles 2011). Janis Edwards describes the gendered campaigning in correspondence to the Hillary Clinton campaign (Edwards in Rhetoric&Public Affaires 2011). So does Philine Erfurt in her article referring to the German Chancellor Angela Merkel and her “fight for power” (Erfurt in Texts Rosa-Luxemburg- Foundation 2007).

2.6.4. Additional Material

Additional books helped in terms of cultural cohesion like Lacan’s “Visual culture reader” (Lacan 2002), Hepp’s book about mediatization and the changing of culture concerning every-day-life (Hepp 2010) and Assmann’s ponderings on Culture and Memory (Assmann 1988).

Media effects as a general guideline are presented by Michael Jäckel. He summons the history of (mass) media effects describing their tradition, models and paradigms (Jäckel 2008).

3. Materials and Methods

3.1. General Description of Empiric Analysis

The analysis uses various articles in (online) magazines showing the image (photographs) of 23 female pilots (see appendix nr. 1). These are presented to and discussed with 18 female pilots of present times using the format of Focused Interviews. As a matter of fact these articles about female pilots are mostly presented in special aviation business magazines or published in magazines for special occasions, like “first full female crew” or “first woman flying”, “fastest” or “youngest woman” in history. The list could be continued. Sieglinde Rosenberger described the campaign of Dr. Benita Ferrero-Waldner in 2004 that also presented a “First Woman” to go for the presidency (Rosenberger in Dorer et.al. 2008, p. 96). Due to these facts various articles in (online) magazines were chosen for this research and were subject of random selection. The goal was to offer as many diverse images to the lady pilots as possible.

(1) Method: Analysis of visual design. The characteristics and stereotypes to be searched on the pictures, potential creation of male image, heroic gesture and male attributes. The qualitative analysis shall be based on the theories of Kress and Leeuwen and Christian Fries.

(2) Three Main Categories are created: interaction, visualization and chromaticity

The subcategories for interaction consist of: relational offer, relation of participants, presentation of participants, male/female impression, narrative elements, symbols/abstract items, image distance, horizontal/vertical angle

Visualization

Subcategories: framing and gaze, patterns/structures, memorability, data transmission, impact, contrast, background, gender symmetry, spatiality and

Chromaticity

Sub categories: black/white, main color characteristics and color surfaces

(3) Characteristics of female pilots during the Focused Interview are described in the codebook (app.3). A qualitative analysis is used.

As mentioned these 23 photographs are subject of recent and historic press articles and face-to-face interviews with female pilots (app. 2).

The Focused Interviews later on include a general part and a media relational part including 23 media pictures. They finally show the relation of the actual opinion and identification status of female pilots. The pictures were taken between the years 1911 – 2011.

3.2. Categories and Hypotheses concerning Media Pictures

The research subject is displaying the represented image and the possible interaction between the image and the viewer – here the pilots. Categories, as described in 3.1., were established for the various pictures. The aim was to build a broad variety of pictures to find a possible self-image of lady pilots.

Hypothesis

- The female pilot chooses her putative individual image. A distinct version of “the female pilot” image does not exist for the ladies, but it seems to exist for the medial transmission of “the female pilot’s image”.
- A distinct cognitive image exists in sociological and cultural relations.

3.2.1. The Image and the Gaze

According to Kress and Leeuwen two kinds of participants and three kinds of relations are principally involved.

- 1) Represented participants – the people the places and the things that are depicted in images
- 2) Interactive participants – people who communicate with each other through images, the producers and viewers of images.

and

- 1) Relations between represented participants
- 2) Relations between interactive and represented participants (the interactive participants' attitudes towards the represented participants)
- 3) Relations between interactive participants (the things interactive participants do to or for each other through images)

The articulation and understanding of social meanings in images are derived from the visual articulation of social meanings in face-to-face interaction and the spatial positions allocated towards different kinds of social actors in interaction. Elements may be seated or standing, side by side or facing each other frontally. The interactive dimension gets what is called “non-verbal-communication” status.

Two dimensions concerning images exist:

- Images offer and
- Images demand

When images offer, they primarily offer information. In connection with advertisements it might be called “goods and services” offered in form of information.

Talking about demand, it could be said that the demand is a particular social relation or reaction that is depending on cultural, historical and social parameters. If the semantic reach

and use of images are extended by p.e. the visual signs on international airports, people are unlikely to have any language in common, but still understand the meaning (Kress and Van Leeuwen 2006, p. 115ff).

3.2.2. Size of Frame and Social Distance

Producers choose a second dimension besides the relations discussed. The distances applicable to the size of frames are normally defined in relation to the human body.

| | |
|-------------------|---------------------------------------------------------------|
| The close-up | shows head and shoulders of the subject |
| Extreme close-up | anything less than that |
| Medium close shot | cuts off the subject at the waist approximately |
| Medium shot | cuts off the subject at the knees |
| Medium long shot | shows the full figure |
| Long shot | shows the figure occupying about half the height of the frame |
| Very long shot | anything wider than that |

Any human being carries some sort of invisible boundaries. This fact implies that we only allow certain people to enter these invisible boundaries using a certain distance. Hall states that in an intimate distance we see the face or head only, whereas in a personal distance head and shoulders and in a close social distance the whole body (Hall 1966, p. 110-120).

3.2.3. Perspective, Subjective Image, Angles

Subjective images offer what is visible from a specific point of view for the viewer. In objective images everything there is to know about the represented participants is revealed. Furthermore an image can have a frontal or an oblique point of view. The difference between oblique and frontal angle is the difference between detachment and involvement. Either what you see as “being part of our world” or “being part of their world”.

3.2.4. Power and Vertical Angle

A (fe)male powerful appearance can be gained using low camera height. A low angle shot gives the impression of superiority or triumph. On the contrary a high camera angle tends to diminish the individual, perhaps morally reduces the subject of the image. The relation of the

represented participant and the presented participant is depicted by view of power. Still narrative elements have to be taken into account. In cases where no position or point of view can be detected, the viewer imposes a fictional, narrative situation (Kress and Van Leeuwen,, p. 116ff).

3.2.5. Social Distance

The observer finds him/herself in frontal, horizontal or participating perspective.

3.2.6. Social Relation

This is the hierarchical-relation between visual observer and visual content, which means the positive choice of perspective.

3.2.7. Social Interaction

Social interaction detects the fact of being a member of the social environment of the observer and verifies the invitation of social interaction.

3.2.8. Roles

Male or female role plus its parameters can be observed.

3.2.9. Individualization or Homogenization

This shows the relation of female pilots presented as an individual person or as a member of a (military) group.

3.2.10. Cultural Connotation

Cultural connotations concerning differences of symbols, nations and traditions are sometimes noticeable.

3.2.11. Gender Stereotypes

Gender stereotypes are recognizable. Male and female actions and environments are often depicted non- ambiguously.

These visual parameters shall be discussed to select the favorite image of the pictures after completion of the interviews. The conclusion also refers to these parameters as introductory chapter.

3.3. Analysis of Pilot’s Interviews

3.3.1. General Description

As stated before the interviews were performed in a private and informal surrounding. One of the targets was to get “the story of a female life in a male environment” and not only the curriculum vitae. These stories and their sociological, cultural and sometimes psychological background are focused as follows.

3.3.2. System of Categories, Ranges of Subject

The Focused Interview consists of 5 ranges of subject. In advance the interviewer raises the issue of eventual feminine action strategies. The first category asks for gender relation parameters. The second category deals with masculinity and gender aspects during work and possible stereotypes and prejudices observed. The fourth subject area questions putative media representation and media image and the last part concerns personal and statistical data of the participant, like age, marital status, education of the participant and parents. Furthermore it asks for educational and professional data, not only of the aviator, but also those of the parents.

A pre-test was organized with 2 pilots to eliminate possible misunderstandings, to enhance comprehensibility and to check possible transgressions of the approximate time limit of one hour per interview. The interview partners were free to choose the English or the German language due to operational reasons to gain as many participants as possible. During the interview, as mentioned before, the following scopes were covered:

| Complex Gender Relations | Complex Masculinity | Complex Action Strategy | Complex Media Image | Personal and Statistical Data |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  |  |  |  |

Fig 6 by author, the 5 ranges of subject

4. Empirical Study

4.1.1. Operationalization of Media Picture Data

As part of the fourth subject-range called “media image” 23 diverse media pictures were selected by random choice (appendix nr. 1). The following main research categories were created for the scientific operationalization and formatted and processed per Excel Data Sheets (appendix nr.2).

I) Interaction

- 1) Relation of participants, producer to position of viewer
- 2) Presentation of participants in interaction
- 3) Male/female prejudices, patterns
- 4) Narrative elements
- 5) Symbols surrounding the scene
- 6) Subjective image and angle

II) Visualization

- 7) Framing and gaze
- 8) Patterns and structures
- 9) Memorability
- 10) Data transmission amount
- 11) Gender Symmetry
- 12) Contrast
- 13) Background
- 14) Gender Symbols
- 15) Spatiality
- 16) Civilian or Army Context

III) Chromaticity

- 17) Black and white
- 18) Main Color Characteristic
- 19) Surfaces and Setting

Nine portraits of female combat pilots in military surrounding were chosen (pic. 5, 6, 7, 8, 15, 17, 18, 19, 20) and fourteen portraits of civilian females (pic. 1, 2, 3, 4, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 21, 22, 23) illustrate the study.

| | |
|------------------|--------------|
| Civilian Context | Army Context |
| 14 | 9 |

Fig. 7 by author absolute numbers out of N=23

Out of these 23 media pictures 10 are black and white. Eight seem to be technically and historically generated in black and white (pic. nr. 1-8), whereas pic. 11 and 12 are possibly adapted to be black and white due to a probable desired impact on the percipient of the magazine.

The general color characteristic one could conclude suggests uniformity. Five pictures can be interpreted having a kind of “army color”. Three of them appear in khaki, two in grey or a sort of brown army tonality.

The seven ladies representing the civilian part of aviation smile into the camera in black or dark blue uniforms with golden or silver stripes on the sleeves.

Only one picture showing Elly Beinhorn being celebrated at her 90th birthday catches the eye with bright flowers and colors. As “THE” institution of German aviation the old lady seems to be allowed to show up in a civilian outfit.

The overall color impression of the media examples does not appear too noticeable. The tendency to uniformity also is demonstrated by the choice of dark surfaces. More than 70% of the picture color surfaces are at least 50 % dark or black in color. The recent examples of civilian aviation females (pic. 9, 10, 13, 14, 21, 22, 23) display certain courage to use color

which means a yellow Lufthansa Logo (pic. 9), red Austrian Airlines ties (pic. 10) or simply red glossed lips (pic. 23).

Concerning the category of interaction 3 possibilities of individual offer (presentation) were found. Either the producer desires to offer the female aviator as an individual person (around 20%), as a combat member of the armed forces (around 40%), or as a civilian airline crew member in terms of public relations (around 40%).

| Personal Offer | Combat Offer | Airline / PR Offer |
|----------------|--------------|--------------------|
| 5 | 9 | 9 |

Fig. 8 by author absolute numbers out of N=23

Considering these diverse intentions of interaction it might not be surprising that the relations of participants differ from occasion to occasion and do not show a significant intension of directly or indirectly addressing the viewer or the participants. More than 40% of the ladies are presented by indirect interaction, less than 60% look, or even smile, into the camera or at each other (pic. 6, 7, 8, 17, 21, 22).

Targeting the form of presentation it can be seen that 11 females are shot smiling (pic. 2, 3, 4, 10, 12, 13, 15, 17, 21, 22, 23), 2 are somehow communicating (pic. 1, 22), 8 are working, walking, checking or just standing and the rest of 2 focus on the cleaning function of lady pilots (pic.13, 14).

When it comes to male or female impression and attributes on photographs the simple major question that governed the judgment of being “strong male”, “male” or “male with female smile” or also “equally gendered” is: “do the pilots wear anything that a man would not wear at work”. This method helped in generating explicit results. Not one item, not one characteristic, not one tool, except the haircut, exists that would allow a real female impression. Elly Beinhorn might be the exception due to being the sort of “very old heroine” who seems to be allowed to break the unwritten rule. Picture 13, 14 underline uniform male appearance but conciliate the lady pilot’s competency in evaluating cockpit cleaning rather

than flying. During this research a male counter picture of presenting cockpit/aircraft cleaning material was searched for but could not be found. Only male technical or other ground personnel were discovered, but no pilots. Nevertheless pic. 13 and 14 are the exception showing a pilot right in the middle of traditional female realms. 90% of women pilot's pictures are presented in traditional male surroundings, with traditional male uniforms, male symbols, male impression and male attitudes probably even achieving traditionally male targets or male dreams. This could be content of an interdisciplinary future psycho-sociological study.

Aeronautic Excursus by the author

Inherent Facts and Necessities

Why do rumors say that girls are not strong enough to handle airplanes?

All pilots are medically analyzed before entering their aviation career and are continuously during their professional career. It can be taken for granted, that the medical status of a male or female pilot is verified at least once per year and kept stored at national authorities' storage rooms for long periods of time. Consequently any possible "physical difference" due to any disorder are widely excluded by law. That can be considered as an aviation medical setting. (EASA Document ED European Decision 2011/015/R Acceptable Means of Compliance and Guidance Material Part-MED).

Why is the aircraft entrance always situated on the left hand side?

In military tradition the cavalryman mounts his horse from the left hand side. In former times a warrior fighting from horseback had the advantages of greater height, higher speed, and inertial mass over an opponent on foot. One could also realize another element of horse mounted warfare which could be the psychological impact a mounted soldier could inflict on an opponent.

And so can the pilot. He or she mounts his or her plane like the cavalrymen did. By now this kind of warfare has lost its meaning and the cavalry serves almost purely ceremonial roles. Some parameters are inherent necessities for female pilots. Due to the fact that a pilot enters the aircraft cockpit by stepping over a center pedestal of more than half a meter of height, it

is a matter of course that she has to be physically capable of this action and therefore should not wear high heels. Furthermore she has to be capable of raising her legs to a horizontal level. When she finally sits in the cockpit it might be freezing cold or breeding hot when she checks in. Both scenarios cause a remarkable and flexible way of using uniforms. The pilot's white standard shirts including pockets for the ball-point, the pencil and the keys and even navigational instruments are a useful piece of cloth. Sunglasses are an important part of the cockpit equipment due to the immense relevance of avoiding cosmic and solar radiation. As a matter of fact Tom Cruise's Ray-Ban sunglasses in the film "Top Gun" may have changed the fashion but not the necessity. Being tall, which means more than 1,70 m high, when applying for an airline job is not only an advantage, but an urgency, as many handles are positioned in a way that can make it difficult to actuate them, if somebody is too short. Wearing dark colored clothes in connection with civil aviation makes sense when considering what a nuisance it can be to try to avoid contamination. Substances like engine oil, hydraulic fluids, gasoline, ink or even the morning coffee are easier to deal with when wearing blue or black.

As a rule in case of emergency the commander and all crew members shall be recognizable by any passenger. Out of military tradition the use of one (Third Officer) to four (Captain) golden stripes on pilot's sleeves was established. There may be other and better ways of conspicuously marking airline people, but it still is a matter of international safety regulations, that these standards are held. The international visualization and identification of emergency signs was already mentioned when introducing images demand (and offer) by Kress (Kress and Van Leeuwen 2006, p. 116).

Talking about emergencies it can be stated again that when using oxygen masks in high altitude scenarios facial skin might be burned when using color cosmetics. Whenever touching the cockpit upper panel skin ring(s) might score the surface; when performing spins or aerobatic maneuvers the dropping of the blood pressure causes extremities to gain volume, it is therefore not really advisable to use jewelry. Military female pilot's uniforms are

part of military equipment and are subjected to even more complex necessities. Those also appear to be traditionally male.

To make a long story short:

The craft of flying an airplane does not naturally comprise wearing skirts, high heels and long fingernails and living a life of beauty parameters.

End of excursus of the author

When investigating narrative elements the focus lies on finding the possible story behind the visual scene, on investigating the symbolic process. A symbolic process is about what a participant *means* or *is*. In this case the symbolic carrier is a pilot or a group of pilots, called “the symbolic attributive” (Kress and Van Leeuwen 2006). 100 percent of the picture samples show little transaction of the participants. “Human participants in Symbolic Attributive Processes usually pose for the viewer, rather than being shown as involved in some action.” (Kress and Van Leeuwen 2006, p. 105)

This might be the story of a strong woman, the story of a powerful country, the story of a woman pilot, the story of a victory, the story of companionship or the story of a business company. These elements deal with cultural, psychological and sociological parameters hidden in visual information. By decoding them the author subordinates to a western European aviation culture. Narrative elements may differ when decoded by p.e. aviators of the eastern hemisphere.

Seven pictures, that means around a third of the whole sample, tell the story of a strong single woman, out of them 2 have a military fighter background. Eight pictures (=35%) show the story of a group of pilots. Four of them tell the story of a strong (home) country and create the positive image of military companionship, i.e. picture 6, 7 and 8 of the Russian WW2 568th Regiment and picture 17 of the “Dudettes07”. The last third narrates diverse recent company stories. Picture. 9, 21 and 22 do so about Lufthansa, pic. 11 and 12 tell about the company Magnaair, pic. 10 presents Austrian Airlines. An insider (pic. 23) would easily recognize the aircraft in the background as American Airlines equipment. An

More than half of the pictures show faces and shoulders. Identification is made possible by showing the female human being behind the male outfit. Out of the 3 high distance pictures only one picture shows a person that can hardly be recognized as a woman. She is embracing a missile and surrounded by many more.

Talking about distance is talking about view. About 25% of the media pictures are taken with side view, meaning that the central object of interest is not situated in the 12 o'clock position forward. Indirect form of interaction takes place. The main (human) object of the picture does look in to the camera. Around 75% of the samples do so.

| Side View | Front View |
|-----------|------------|
| 6 | 17 |

Fig. 10 by author, numbers are absolute numbers out of N=23

The secret of using low or high angles is already disclosed. The strong image of implied power by using vertical high angle appears on 5 out of 23 pictures. Media tend to use high vertical angles in military surroundings (pic. 5, 15 and 20) to symbolize power. Here it also seems to represent the (putative) power of an aviation company (pic. nr. 1 and 11).

| Vertical Angle High | Vertical Angle Medium | Vertical Angle Low |
|---------------------|-----------------------|--------------------|
| 5 | 3 | 15 |

Fig. 11 by author, numbers are absolute numbers out of N=23

When it comes to visualization the information value shows patterns of center and margin. Framing and gaze show that 12 out of 23 pictures show the sky or clouds around the scene of interaction. 85 percent of the pictures present the pilot/s together with working tools, namely the aircraft or parts of it. 11 pictures indicate a dominating airplane in the background.

It seems that one cannot separate a pilot from the air, the aircraft or at least parts of the cockpit (pic. 14, 15 and 18).

Framing the main person here seems to mean surrounding the pilot by the sky or by an aircraft. The tendency to focus on the role of being a pilot is obvious.

| Frame 1 | Frame 2 | Frame 3 | Frame 4 |
|----------------------------|---------------------|--------------|---------|
| Sky/Aircraft/Cockpit/Woman | Cockpit/Cabin/Woman | Tarmac/Woman | Others |
| 12 | 5 | 4 | 3 |

Fig. 12 by author, numbers are absolute numbers out of N=23

Again, the exemption in visualizing the pilot’s image is pic. 16 showing Elly Beinhorn. Furthermore pic. 10 and 17 both seem to be shot in an (airline) office. Five non-centered main persons were discovered out of 23 (pic. 4, 5, 11, 13, 14). In 3 cases out of these the aircraft took the dominating role instead of the pilot and in 2 cases the cockpit equipment (pic. 13, 14) probably is centered for advertising reasons.

The individual picture composition of the photographer seems to depend on intended impact and possibilities during work. The occasion of using one or the other picture of this sample does not necessarily correlate with the original intention of its production.

4.1.2. Operationalization and Method of Focused Interviews

For this study, as stated, the theories of qualitative content analysis written by Philipp Mayring and Merton, Fiske and Kendall were used (Mayring 2003) (Merton, Fiske and Kendall 1990). Siegfried Lamnek (2005) “Doyen” of sociological methodology describes the case study as being an “elementary component of each qualitative study” (Lamnek 2005, p. 313). The single person shall be focused as the central part of the study. Here this individual experience is knowledge. The experience *in extenso* shall be illustrated. Inherent to this intension is the conclusion that out of the “small social unit” the “wide social context” may be interpreted. This case study may be considered as *pars pro toto* in a specific social context and may explain individual interactions but also superior structures.

Also Pierre Bourdieu used this method occasionally as it seemed suitable to him for research of situations of social inequality. He investigated p. e. the lives of three pupils in “La misère du monde“ using case studies to conclude social grievance in the educational system of France (Bourdieu 2005).

The time period for the research is 3rd October until 21st November 2012.

Following the procedure of “theoretical sampling” (Lamnek 2005) I contacted 29 female pilots (N=29) by telephone, via electronic mail or via social network (Facebook). The sample included 25 Austrian, two German, one British and one US pilot.

Four ladies could not take part within the given time period due to operational reasons but answered the request and asked for a later interview. The final sample consisted of 22 (= 75%) ladies who answered the request positively. Out of them 18 ladies (=62%) could find the time for the interview within the given period.

Out of them 16 are Austrian and two are German citizens. The youngest woman is 24 years and the eldest 50 years old. Nine of them are working as responsible Pilots in Command (=Captain) of an aircraft, nine of them are Copilots (=First Officer).

The 28 interview questions function as a guideline to an interactive dialogue. These “Focused Interviews” (Merton, Fiske, Kendall 1990) are divided in 5 categories called “Ranges of Subject”, which are:

- Gender relation
- Masculinity
- Action strategies concerning own Femininity
- Media Image
- Personal and Statistical Data.

The interviews were made in non formal or private environment. Some of them were held in public “Kaffeehäuser” in Vienna and Bavaria. During the interviews a computer-based electronic audio protocol was generated. Each interview was later transcribed word by word. One interview transcript filled around 10 pages DIN A4 Arial #11, double space. The average duration of the official audio interview finally was 42 minutes. For each interview partner a warm-up period of 10-30 minutes was planned and deemed necessary to setup a pleasant atmosphere.

As a shock absorber question I used the distribution of sex in the respective company plus the individual handling of the female minority status. The approach via single case studies is valid as the goal is to show these 18 women in the entirety of their personalities, minimizing time limits and tight structures. This study is looking for an orientation including the whole human being, reconstructing her actions and decisions and being able to conclude on certain conditions of context (comp. Mayring 1999, p.16). Although this procedure does not precisely comply with verifying measures of the hypotheses, it tends to further explain the scientific realm and the respective tentative interpretation of the interviews. I decided for this open method of Guided Interview but in no way did I decide to perform a strictly tied-up version of these interview questions. This method wants to cope with the claim for openness, ability of communication and highest possible freedom of the interview partners (Lamnek 2002, 165f). The dialogues are therefore narrative, but also permit “concrete statements on an issue”, which is defined by Mayer (Mayer 2004, p. 36) as the genuine scientific objective of the

method of guided interviews. The formulated questions serve as orientation support and do not have to be asked if the dialogue develops narrative forms of continuation to the topic. For me this form of interview can be defined as “focused”. These interviews are characterized by Lamnek (2002) as follows:

“Concerning Focused Interviews a guide line structure, that was defined by the researcher in advance serves as thematic orientation during the interview and connects free sequences of the narrator. Together with this form of interview the character of the dialogue attracts notice. (...) Together with this the scientific researcher starts to gain pre-cognition by collecting information about the realm of the research (...). Out of this situation a thematic emphasis is generated, the focus of the problem, that creates and structures the guideline. Only open questions that paraphrase the topic are used being able to set a narrative stimulus” (Lamnek 2002, p.177). A significant part of the Focused Interview is – compared to the strictly narrative interview – that active inquiring and therefore an active interruption of the narrative continuum are principally possible if it seems plausible to the researcher and serves any further narrative setting (Lamnek 2002, p.177f) also Merton, Fiske and Kendall (1990).

A “basic structure of dialogue” shall be accomplished (Lamnek 2002, p.173). Concerning the development of the Guided Interview Questions I refer to Mayer’s “dimensional analysis” (Mayer 2004). In brief, theory-guided and research-relevant dimensions are formulated and restructured to create sub-dimensions and sub-questions depending on cognitive interest and level of design. In this context the guideline contains various ranges of subjects or dimensions that can be expanded to enable certain possibilities of inquiry. The questions are open and shall invite to a form of free narrating (Mayer, p. 47f). The shock absorber, the entry question is a matter of numeric status in the respective company, meaning the descriptive form of telling the numeric distribution between male and female. This opening question seems suitable to me as it releases space for further narrative sequences for the interview partners. It also eases the introduction as it does not yet deal with personal experiences and action strategies. Any woman represents a female expert during the interview and I focused my attention on this social and emotional surrounding right from the

beginning of the interview. This precondition I consider extremely relevant for my scientific interest.

Concerning the selection of my interview partners I followed the criteria of “theoretical sampling”. Compared to the quantitative paradigm, this form focuses on the quest of research-units that can illustrate the theoretical concepts of the researcher in a more complex, more sophisticated and more profound way (Lamnek 2005, p.14). The first research unit of a case study shall be an ideal or extreme case, holding all the relevant characteristics and experiences in a distinct form. Any further case shall then be the origin of possible “counterparts” or - like it is shown here - a similar case that is especially revealing due to its similarity.

As an interpretation procedure I decided to use the “thematic content analysis” of Froschauer and Lueger. It enables the researcher not only to gain a broad overview but also to identify the quintessence to investigate the context of appearance (Froschauer/Lueger 2003, p. 158). During a text reduction procedure relevant parts were identified.

This five step reduction procedure follows these guidelines:

- a) What is an important topic and in which parts of the text this is expressed? (...)
- b) Summing up which are the most important characteristics of a topic and in which context do they appear? (...)
- c) In which sequence are topics brought up? (...)
- d) In what extent do thematic differences show up during or between the interview(s)? (...)
- e) How can it be managed to integrate the peculiar characteristics of issues into the context of the scientific research question? (...) (Froschauer/Lueger 2003, p.160-162).

4.1.3. Guided Interview Form

Name/Initials:

Start:

End:

Interview:

Date:

Guided Interview Protocol

Range of the subject - Gender relation

Could you tell me the actual distribution between sexes at your level in your present/past company, how many men and women are there?

How do you feel about the fact that you as a woman predominantly face male colleagues? Enquiry: Did you face any special reactions/experiences?

Did you experience certain situations or issues during your work that dealt with special gender aspects? If yes, which, any short story you could tell?

Do you think that - as a pilot – being female is an advantage, a disadvantage or irrelevant?

Range of subject – Masculinity

Thinking of your male colleagues: Are there particular actions or attitudes that you would describe or characterize as “Typically male”? What would that be? Any brief stories you could tell?

Remembering how your male colleagues deal with their male colleagues and how they treat female colleagues: Are there differences, or are all colleagues treated the same? (think of conversation style, topics, attitudes etc.)

Do you think that your male colleagues treat you differently compared to their male ones or is that irrelevant? Do you have any examples?

Range of subject – Action strategies concerning own femininity

What does it mean to you to work with a male or a female colleague in the cockpit?

Thinking of the above mentioned „male patterns of behavior”: What is your reaction?

Do you think that society expects particular behavior or knowledge in terms of decision finding, operational handling etc.?

Do you think that sex influences the way a pilot handles his/her job, or is that irrelevant?

Range of subject – Media Image

Has there ever been a media article about you in any medium? What did it look like in terms of pictures and text?

(If you took part before, were you included in the decision or the creation of your own image presented in pictures and text?)

(Was that image satisfying for you? Or did you just follow the given circumstances that the company or photographer were aiming for?)

Do you think that media transmit a correct or realistic image of you/your job? Inquiry: Or in your opinion do they confirm existing inopportune roles of sex?

If yes, why is that so?

How do you personally react to that possibly distorted image?

Reckoning these 23 pictures, which one shows best your inner professional image? Which one would you oppose to? Which one is the most "typical image"?

Do you think that the media image of female pilots has changed during the last centuries? If yes, how or in which direction?

Have you ever been confronted with the term gender- or diversity management? If yes, was there a contact person in any of your companies?

Range of subjects – Personal and statistical data

What was your motivation to start your aviation career?

Was that decision supported by any company, if yes how, any little stories to tell?

Who else did support you?

Which aviation licenses do/did you hold?

What highest level of educational degree did you gain?

What highest level of education did your parents reach?

Would you tell me your age, your marital status, or how many possible divorces?

The final question concerns children how many do you have and of which age?

5. General Discussion and Conclusion

Let me commence with a brief overview of impressions before I approach the detailed discussion of the main hypothesis.

- The image of the post/modern woman still seems to be tough, cool, hardheaded, firm, fearless, logical and well educated
- Media acceptance is gained with typical male attributes by following traditional “expectations”
- Media pictures tend to support stereotypes and prejudices
- The female pilot chooses her putative individual image. A distinct version of the “female pilot” image does not actually exist for the ladies, but it seems to exist for medial transmission.
- Concerning sociological and cultural relations a distinct cognitive image exists.

Basically articles in newspapers and magazines, but also TV clips target particularities, special women working in special environments orientate on the necessity to produce news value (Rosenberger in Dorer/Geoger/Köpl 2008, p. 93) and (Galtung and Ruge 1965). They deal with when, why and how the media reflect on a woman flying an aircraft. Changing the point of view to the female pilot, I experienced an enormous desire for “being normal”. Trying not to become a “sensational news value” female pilots tend to point out their normality and daily business to a very high degree.

The phrase “I was worried that they (the journalists) follow the cliché, as I did not want that they follow that cliché. That was transported (pause), they (the journalists) were very much interested in me as a person and not only a pilot” (transcript 16)

One lady stated

“(...) anyway they wrote what they wanted, but at least I was part of what they did and we told each other some things on the phone and they printed it beautifully (laughing).” (transcript 12)

and another

“(…) that is too embarrassing. For I think that is nothing special for me, that has always been normal, it is normal (…). I don’t have a disease” (transcript 10)

Age versus Pilots

| 20-30 yrs | 30-40 yrs | 40-50 yrs |
|-----------|-----------|-----------|
| 4 | 9 | 5 |

Fig. 13 by author, numbers are absolute numbers out of N(Interview) =18

The questioned pilots’ age lies between 24 and 50 years. Four out of 18 are between 20 and 30 years, nine are aged between 30 and 40 years and five between 40 and 50 years.

There was no significant impact of the age on any specific gender and media image issue noticed. Nine of them work on the right hand seat, i.e. are copilots. Nine of them are Commanders of an airplane. This fact also causes no significant difference regarding gender issues. But the ladies are well aware of the influence of being in command or not being in command and the related special force strategies. Asked about the fact of possible female captains one of the copilots stated

“We flew together and I just had to look at her and I knew what was up. And that was not ‘okay I am doing that now, because I am the captain’ that real cooperation - because nobody had the need to prove her capability to the other. It was not about ‘these are my switches and those are your switches’ they were our switches” (transcript 3).

This mutual dependency of (captain’s and copilot’s) positions reminds of Hegel’s structure of the absent reciprocity between lord and hauler, i.e. the unexpected dependency of the lord on his hauler whom he reflexively requires to create his own identity (Butler 1991, p. 76). All ladies agreed that individual human beings, especially individual “Dinosaurs” (transcript 18) exist, but they do not represent the entirety of male pilots.

“As a leading person you have to have got what it takes, I remember the homo neandertaliensis – it is the man who gets the dinosaur in the cave and the woman is kept in the cave (to be saved). If you (female) save the dinosaur now for dinner then this is something special (laughs)” (transcript 18).

Summarizing the eighteen interviews asking for their opinions on minority status and female percentage in the respective companies the result turns out to be an average of 8,45 % female pilots working in the various companies included in this study. Compared to the initial 2010 statistics of Germany and Austria this reflects a delectable tendency. Due to the merger of Austrian Airlines and Tyrolean Airways in 2010 this Austrian fact is commented by a lady

“Half of the women slipped into that (the employment) during the change of leaders - one can say that – that guy M. (responsible head of selection process) did not want (to take) any women because of the possibility of getting pregnant (...)”. (transcript 11)

Another lady mentioned that the female Co-CEO of her company

“She now selected a female copilot again. Somehow she puts a high value on that. The board is partially female, of course. (transcript 12)

This could mean that as soon as a female holds the position of a board member the ‘culture’ and the symbolic organization changes. The female subject and its construction of epistemological, social and political reality can change the mode of construction and its logic (Kahlert 1996, p. 32). Furthermore the professional socialization seems to influence gender specific socialization and again causes the adoption of traditional working patterns (Keil, cited in Klaus et.al. 2002, p.148). Foucault challenges the idea that power is wielded by people or groups by way of ‘episodic’ or ‘sovereign’ acts of domination or coercion that he sees as dispersed and pervasive instead. “Modern power is capillary” so in this sense there is neither an agency nor a structure (Foucault 1989). Trying to verify actions of female leadership positions and their reasons Wetterer states that one has to account for the double perception of “doing work” or “doing leadership when working” in regard to a resource of leadership. “Doing work” always represents something different than “performance” and “quality”. The genesis of working relations already implies conceptions of ambisexual

patterns of organization and enforcement (Wetterer 2002, p. 130f). Julia Valsky comments this status with “matters of power are matters of sex”. Transferred to the realm of this research this means that when men position themselves in a leading position furnished with power and influence it might be concluded that the relation of gender dominance is reproduced and reinforced (Valsky 2009, p. 35).

When it comes to children only two (app. 10%) of 18 ladies decided to have a child, one is married to a man who brought two children from a former relationship. Four women negate having children. A very concise statement to that topic is

“I found resistant plants (...). Relationships (to men) are rather short and difficult, first you manage your job and second it also means you have to overcome geographical distances” (transcript 6)

Five interview partners tend to say “no” when it comes to the question ‘child – yes or no’ but are not quite sure. Six pilots (=30%) want to have children in future.

Concerning marital status, generally spoken, 16 interview partners answered “not married, one or no divorce, no children but I live in a relationship”. As mentioned, only two women are married presently⁵

“Men can’t really cope with independent women who make a living on their own, earning more money than some men” (transcript 7)

Three out of the 18 ladies completed their studies at university. All the others completed a “Gymnasium” or a “Berufsbildende Höhere Schule”. Three of them are presently in a process of academic studies besides their aviation job. Due to the requirement for professional pilots to speak English this level of education can be regarded as inherent to the system. All the ladies hold an ATP-License, three of them hold Aeronautical Dispatch licenses on top, one lady additionally holds a PHP-License (private helicopter). Nine, which means 50% of the ladies, are rated as Flight Instructors in various aviation profiles.⁶

⁵One pilot is about to get married (Transcript 1)

⁶ IRI=Instrument Rating Instructor (included in TRE and TRI), TRE=Type Rating Examiner, TRI=Type Rating Instructor, FI=Flight Instructor

Parental Education Mother

| University | “Matura” | Mittlere Reife | Apprenticeship |
|------------|----------|----------------|----------------|
| 4 | 3 | 0 | 12 |

Fig. 15 by author, numbers are absolute numbers out of N=18

Briefly referring to parental education four pilot-mothers gained a university degree, three completed the “Gymnasium” and finished with a “Matura”, so seven, which means more than 40 % of the female parents out of the group of 18 interview partners do hold a high degree of female education, 11 finished school and graduated with an apprenticeship. 100% of the mothers completed the individual educational target, however many of them quit their professional career after child birth. The professional background shows a broad variety. This encompasses farmers, secretaries, teachers up to CEO of an international enterprise. Not one of the pilots’ mothers has ever been a pilot herself, but every single mother completed her professional training or school.

If we search for the male roots, the statistic result shows four males completed university and another three the Austrian “Matura” and two completed school graduating with the German “Mittlere Reife”⁷.

Parental Education Father

| University | “Matura” | Mittlere Reife | Apprenticeship |
|------------|----------|----------------|----------------|
| 4 | 3 | 2 | 9 |

Fig 14 by author, numbers are absolute numbers out of N=18

⁷ „Mittlere Reife“ is gained after completion of the 10th class and depends on federal state legislation in Germany. Source Wikipedia. http://de.wikipedia.org/wiki/Mittlere_Reife [accessed 12.12.2012]

These personal facts are statistical data but still give a glance on the social origin and provenience and serve as a foot note. No female pilot mentioned her parents as being divorced.

In this context Beauvoir postulated that “if mothers would adopt the material and moral responsibility with the same authorization like men, they would permanently gain the same social prestige. The girl would experience a male-female environment and not perceive a male world. (...) Erotic and love would attain the character of free transgression and not the character of self-abandonment (...) (Beauvoir 2011). Actually this statement can only partially be verified in context of these interviews. It seems that social prestige is one of the inherent “profits” which the ladies are absolutely aware of, but on the other hand absolutely dislike. When it comes to the topic of relationship (to partners), the attitude towards social prestige changes considerably. Three interview partners admitted omitting their real profession to avoid stupid questions and obviously to remain within, let me call it, “normal procedures” dealing with men. “(...) from childhood on and for all the rest of her life the girl is spoiled, corrupted, degenerated by presenting self-abandonment as her destiny” (Beauvoir 2011, p. 668ff).

Following this very idea one of the youngest pilots described

“I am always a human being, no matter what I do. And that implies failures. I return to patterns of behavior. I am sitting in front of you being convinced that ‘culture is not nature’ (...) I always say that my parents forgot to explain what it is to ‘be a woman’. I am very grateful for that. You are, who you are. The image of my mother was not strong enough as she had no time for me being the youngest of four children on a farm. You do not get that role model of a mother being at home. She was outside all the time. Role models appeared in my teenage years (...)” (transcript 9)

Fiske (et. al. 2002) suggests that women with a high status career are perceived as competent but cold and calls this model SCM (stereotype content model). Results of scientific tests indicated that positive media coverage counteracts the competent but cold prejudice (Schlehofer in Sex Roles (2011) 65:69–82).

Five ladies have never participated in a medial transmission, neither in newspapers nor on TV. Three of them actively denied being presented to the public.

One of the interview partners remembered

”(...) we were positioned in front of the biggest and cleanest airplane (smiles ironically) we operated. The boss in the middle and according to (physical) height wearing sunglasses looking into the sky we were photographed, very heroic image, most of them in black and white. I had no influence on what was shown and what was intended (...).” (transcript 1)

An interesting significance lies in the fact that the lady working in the company led by a woman was asked frequently to participate in medial actions. For her this represents part of the job and is considered normal (transcript 12)

For pilots who are medially less experienced the most significant statement is,

“That was organized and I had no influence.” (transcript 13)

Medially experienced pilots express something like

“(...) As I mentioned before, at that time I did not ask or reflect on what was done or which picture was chosen. Nowadays I see things differently, the more experience you gain, the more critical you are.” (transcript 1)

If the ladies were part of a medial appearance the main conclusion after being asked if they were satisfied can be summarized with following quotations

“Yes, it did not do any harm, but it did not help either.” (transcript 13)

“It does not have to be something special to be a female pilot. Still it is something special, nothing super-natural, but particular. The journalists made it that way” (transcript 12).

Most of the pilots believe in a partially correct media image. Summarizing reality the majority of pilots agrees on the fact that media features of female pilots are rare and unusual. If one

finds an article or clip traditional images are transmitted. Also the majority of the ladies did not argue the presented image, but identified it as being “normal”. Exemptions are p.e. the documentation of an Airbus 380 flight across Africa⁸ with a male captain and female copilot mentioned by a lady

“(..) about a A380 female copilot of Lufthansa, there was that red nail polish on the side stick of the Airbus, she wears nail polish and steers with the side stick (of the airplane). Media confirm this tough image of pilots, the ‘one and groovy’.(...) I think the image of the tough pilot is traditionally a male one, because we (women) are hysterical hyenas, that freak out due to each single thrill.” (transcript 9)

To the same documentation about the A380 another interview partner stated

“..ah I remember the smart, young ‘doll’ and the Sir, oh yes that’ s what it is the doll and the elderly Sir on TV – often – the traditional image had to be the graying, elderly man who is the captain, because then had the experience. But that is true.(...) But if there is a woman doing the job why shouldn’t she be smart, blond and equally qualified. It has nothing to do with her appearance” (transcript 10)

The simple fact that the issue “female pilot” exists is pointed out positively. It seems to contribute to a certain self confidence and to a certain confirmation to kind of “I-am-ok-feeling” despite being a minority. None of the ladies seemed to be remarkably eager to be presented by the press. Concerning aviation accidents and its creative headlines compliance was given to the fact that female crash-pilots are often mentioned, quoting

“(...) especially if a real dangerous emergency landing occurred and there was a woman in the cockpit the photo would not show a single male colleague somewhere around.” (transcript 16)

In brief the most significant terms were

”OK, strong, independent, masculine, when it comes to hierarchy women are positioned in a place of flight attendants or maybe copilots, but never captains” (transcript 1)

or

⁸ www.n24.de/mediathek/die-n24-reportage-mit-dem-doppeldecker-nach-johannesburg_1519773.html 28. Nov. 2011 - 46 Min. [accessed 16.12.2012]

“Mostly you do not find pictures of a female pilot, but there are one or two men, walking in the front and behind them comes the female cabin crew, and if - from time to time - there is a female pilot, then she mostly likely will be the copilot - because the man has four stripes is the captain and is male. (ironic). That is because in most of the companies that is the reality that is the image for mister middlebrow.” (transcript 2)

One interview partner explicitly referred to a possible cultural and sociological background.

“(…) this is why I believe that something like a collective consciousness assumes that a woman has to be tougher to fulfill this male image. There even are men who cannot fulfill that.” (transcript 9)

During the interview all partners were confronted with 23 pictures of female pilots that cover possible media images of pilots. Starting with historical photographs the range spreads up to the present (appendix. nr. 1). All ladies were asked to answer spontaneously following their inner feeling, exploring the original self image they have. Some of the women even remembered the emotions when they still were a child when looking at the pictures. Observing the visualization of males and females Irving Goffman writes “If a man and a woman are working together in a picture the man takes the lead of the activity. You can see the doctor reading a table and the nurse, who takes a glimpse from a position beside him. Women are often depicted being given help. He helps her getting off the swing and lets her take a bite of his grapes. The man offers protection while the woman leans onto him” (Goffman 1994, p. 179). None of the pictures in the sample confirms this statement. The illustration of female pilots demonstrates the role of a woman in a male realm, using symbols and surroundings characteristic for this (her) role like pointed out in chapter 3.

Most preferred pictures versus Interviews

Picture Number (1-23) versus Number of selection

| Pict | Nr.1 | Nr. 2 | Nr. 4 | Nr. 6 | Nr. 7 | N. 11 | Nr 12 | Nr 13 | Nr 21 | Nr 22 | Nr 23 |
|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Int. | 1 | 6 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 |

Fig 16 by author, numbers are absolute

N (pictures) 23, Picture 3, 5, 8, 9, 10, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 were never chosen.

N (Interviews) 18



Picture 2

Source: DPA Deutsche Presse Agentur Elly Beinhorn around 1930

Blasius, Rainer, 2005. The last Queen of the air [online] faz.net 30th May 2007

<http://www.faz.net/aktuell/gesellschaft/menschen/elly-beinhorn-die-letzte-koenigin-der-luefte-1435815.html>

[accessed 29 May 2012]

The result shows how much a putative “inner child” rules the image. I even had the impression that every single woman followed her very own child consciousness to give an answer. This is reflected in the result. It seems that the image of the smiling heroine, still in connection with a male face and her own aircraft has the strongest impact on them. Out of the 18 interview partners one third chose picture number 6 showing Elly Beinhorn smiling happily down from her aircraft, in the background her husband can be seen smiling too. The reason for this decision was commented p.e.

“She is alone, I like the adventure that she lives” “she laughs – that is great. She deserves it, she smiles and is happy and also his face beside her is ungrudging” (transcript 11)

Or

“It has flair (...) nice and friendly” (transcript 17)

The reasons for choosing picture number 4 (Amelia Earhart waving down from her airplane) are:

“(...) a courageous woman moving confidently in a technical environment” (transcript 18).

Picture number 6, the group of pilots, was selected by 2 interview partners with following motivation

“They do their job and there is nothing special about it. They are women at work” (transcript 8) and

“Simply the girls working together, why shouldn't they? That's great, that is how it works” (transcript 13)

Speaking about gender relation a very interesting fact is that two interview partners chose picture number 13 as their favorite showing a cleaning female captain in the cockpit. The most interesting statements regarding this media image are

“I consider her as being likeable - as a person and also because she is not too arrogant to clean and to do something that is not typically related to the captain's normal work. That is what I think is great” (transcript 12)

and

“To be honest number 13 because that shows much of myself. I do not so much reflect that. (...)” (transcript 15)

another lady stated

“I like having a clean working space, any industrial kitchen has to be clean. I spend hours there (in the cockpit) and I don’t like coffee, crumbs or anything lying around. A cockpit is a space much too sensitive to allow any cleaning personnel to enter” (transcript 6)

Most disliked picture versus Interviews

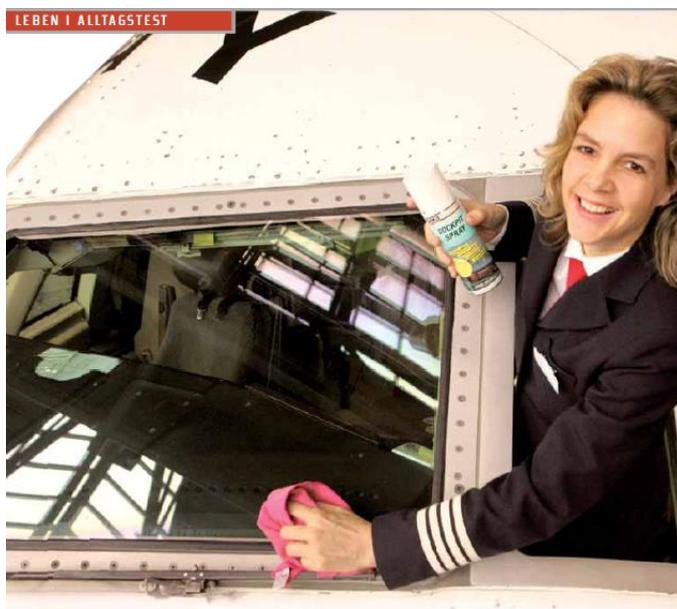
Picture Number (1-23) versus Number of selection

| Pict | Nr.5 | Nr. 8 | Nr. 9 | Nr 11 | Nr 13 | Nr 15 | Nr 19 | Nr 21 |
|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Int. | 1 | 2 | 2 | 1 | 6 | 2 | 2 | 3 |

Fig 17 by author, numbers are absolute

N (pictures) 23, Picture 2, 3, 4, 6, 7, 10, 12, 14, 16, 17, 18, 20, 22 and 23 were not chosen at all or only mentioned as possible second choice and therefore omitted for this figure.

N (Interviews) 18



COCKPIT-SPRAYS

— TEXT: PAUL VÉCSEI | FOTO: ROBERT NEWALD —

Picture 13 Captain Fanny Dorau Austrian Airlines

Source: Photo: Robert Newald in

Vecsei, Paul, 2006. Wiener Journal: 13/2006 page 20

Observing the selection of the most disliked pictures again a trend to a one third majority of a picture controls the scenery. Picture number 13 showing a female pilot cleaning the cockpit window displeased 6 interview partners and activated emotion in terms of changing the level of speech and caused offense like

“That is really terrible because the pilot’s image is dumbed down. A picture of a pilot! – is the main duty of a pilot to clean a window with a nutty spray in her hand? Would they show a

picture of a man? No, not really. Would a man be requested to pose like that, he would ask if they are nuts” (transcript 7)

“That’s sensational, great, the best thing is the lady with the cleaning cloth, you are lady captain, but you immediately wave the cloth. I don’t think that they would have shown a man (sarcastic)” (transcript 2)

“The lady of Austrian Airlines with the cleaning cloth, because that is the typical perspective – woman and cleaning, despite wearing four stripes and steering the plane she stays the female and cleans - this typical camera view with the cloth in her hand. That is what society longs for” (transcript 8)

or

“(…) That is obviously a bit downgrading“. (transcript 14)

The ladies do not recognize themselves in an image of a combat pilot, this seems to correlate to the fact that only one lady has experience with real military background as she served in the army. Concerning picture number 15 it was even stated that

“(…) Femininity is lost. For me this looks somewhat suppressed, because here she stands like a man with her short hair (…)” (transcript 12)

“(..) Such a blue overall that looked totally military style made of artificial fabric, such a fire accelerator (laughs) there was a badge ‘student pilot’ on it, that is why it turns me off. That airfield L. was so terrible (..) The combat pilot (pictures) number nine (and ten are) negative” (transcript 9).

When it comes to groups of female aviators opinions differ. Picture number eight was declined by arguing p.e.

“(…) Possibly these old photographs of them marching in with their skirts - these skyrockets in skirts (ironically).” (transcript 15)

In general the most preferred as well as the least preferred picture show a medium close shot of a woman, an individual person taken in front view directly interacting with the viewer

in a sort of face-to-face interaction. Again - as a matter of fact - it seems that lady pilots are medially transferred either wearing a uniform and/or standing in or beside an aircraft.

Picture number 2, as pointed out in appendix nr. 2, gives a personal offer with direct interaction (waving and smiling) to the viewer. Furthermore it also presents a male subject in the background also smiling. All of them wear typical aviation symbols and uniforms. The image distance is low. Front view and vertical angle are high emphasizing the putative heroic status. The memorability effect is high and the amount of transmitted data therefore low. The whole context is more or less civilian as far as possible during pre-war times in Germany. The black and white style might carry the odor of tradition and nostalgic feeling beside. The fascinating fact here can be discovered in the gap between the obviously existing desire to be presented "normal" and choosing the inner image of one's self as heroine on the other hand, like half of them did by selecting Elly Beinhorn (picture nr. 2), Melli Beese (picture nr. 1) or Amelia Earhart (picture nr. 4) etc. The other half selected the female team version presenting two or more female crew members. Only three of the selected pictures show women "at work" which would have been the logic conclusion to the desire of being presented more or less "normal".

Most of the interview partners somehow think that the media image of aviatrices has changed, either because of the rapid development of technology, the changing times or social, cultural and legal surroundings and possibilities.

"I think it has become normal, because the old photographs still have that heroic touch. That touch has vanished; they try to portray women in a cockpit as a bit of equal partners, which is okay" (transcript 7)

“Thirty years ago being a pilot was something great. The image has changed (laughs) today we are contract workers and cheap (laughs again)” (transcript 6)

or

”No, simply no. Companies try to come out with gendered data but the mind – at least the mind of the journalists – did not change significantly” (transcript 1)

The majority agrees on a tendency towards positive development with a p.e. central statement

“I think that society has turned out to be more open. It is becoming normal to be a girl sitting in a cockpit, no matter if on the left or the right seat” (transcript 13)

A still remarkable fact is that one third of the ladies selected the photograph of the putative heroine Elly Beinhorn as being their favorite when it comes to their inner image. The image seems to confirm Beauvoir’s statement “(...) but the emancipated woman desires to actively get down to it and denies the passivity that men would impose on her [...] though the modern woman accepts male values and is eager to be like a man, analogue to his thinking, his acting, his working and his creative activity. Instead of decrying him she emphasizes her ambition to be equal” (Beauvoir 2011, p. 669f).

The term gender and diversity management is moderately known by half of the pilots asked. Only three of the interview partners (transcript 1, 7, 8) were able to define the term precisely. None of them has experience with a department of gender and diversity as none of the concerned companies even had one.

“(...) none of us would have dared to go there anyway” (transcript 4)

“I am not that fanatic for gender topics” (transcript 8)

“(...) we do have team leaders and you are assigned to one you cannot choose. I like mine” (transcript 9)

To illustrate that university education for female pilots can cause irritation one lady may be cited

“The gender topic is presently a red rag to me as the lecture ‘gender studies for law’ was the reason for not finishing with ‘summa cum laude’ at university. As I disagreed with that ‘super-women’s-libber’ (the professor) that I basically consider quota regulations as idiocy and that I still proved to be valuable in my job (...) she gave me a ‘3’ with the remark of my research being cursorily” (transcript 16)

“I think that institutions do not advance anything. It is a political thing that something exists and people think ‘it’s good to have it, so that I have somebody to turn to’. But nothing will change in the minds of the people” (transcript 18)

Cultural background

Since medieval times mediatization has always represented changes in communicative actions and furthermore a transformation of cultural and social elements. The same applies, in terms of the last century, for aviation technology. Rapid developments of material, may they have been caused by WW1 and 2 or by human impulse contributed to vast dimensions of adjustments in actions and behavior. With regard to technical innovations (not only) concerning media and the digitalization age Hickethier introduces the term “cultural ensemble”. This “merger” creates regenerating products and content, which he calls “cultural battle for mediatization processes” (Hickethier cited in Hartmann/Hepp 2010, p. 89f). Transferred to female aviation members these facts together with processes of gender equality aspects affect technological background for pilots but do not really turn out to be of great value for the individual female pilot. The female pilot’s media representation influenced by modern technology seems only to increase the number of articles about flying women, but does not necessarily change the attitudes and stereotypes of the specific society.

Cultural studies presume that any human being permanently creates meanings to implement them into cultural and social practice. This means, that we behave according to certain meanings that are related to events, pictures and information. This can be identified as the reason for the existence of many cultures, classes, ethnics, ages, sexual orientations or gender. Certain groups dominate and are an expression of social possibilities and restrictions. The practices that are marked with “being a woman” (besides others) carry mutual experiences. (...) A change in a power relationship, like p.e. gender relationship, is therefore only possible after a so called “long revolution” and can only be performed and implemented after symbols and representations also respond with new meanings. In this scenario of power and culture media are classified as central localization of meaning (Hall, 1980, cited in Klaus/Keil, 2008, p. 145). Verifying the answers of the pilots concerning cultural background and meanings relevant for their job it can be stated that broad agreement exists on

„(...) We do not have to argue on that. We are only a handful of women. I am afraid I have to admit that many female colleagues confirm these (male) prejudices. At least as many (women) as there are who do not follow (the prejudices) follow them. And what really disappoints me is the fact that these women do not know what they destroy for the ones to succeed. A woman can screw the situation in a company for ten years or so - to say that clear. (transcript 3)

“It depends on the country, on the mentality and the social focus in that very society. There are countries where you would not get a job because you could get pregnant (...) in some countries you get a job and they expect that you get pregnant, that is the difference. The topic family means something different in different countries or p.e. In Italy one pilot stated “the customs guys called us ‘il aereo rosa’ – ‘the pink aircraft’ and it took me 30 seconds to realize what he meant.” (transcript 19)

“When I flew the Fokker once on a trip to Kiev, there were a business class passenger, his wife and a child. The woman was completely puzzled when she saw me und asked the flight attendant if there was a man in the cockpit and how old I was – she was astonished, really. During flights to Russia I usually stride through the cabin looking seriously at everybody. They don’t argue then” (transcript 9)

“(…) Russia (trip) - this is a show any time you fly (...) they don’t believe it (a woman flying) and (then they) say ‘it’s not possible’ then it takes time and then it is possible (for a woman to fly in Russia)” (transcript 10)

“(...) A passenger left the plane once and asked the flight attendant if the (female) copilot had landed the airplane. He answered ‘yes’, the passenger then replied, ‘it was okay for a girl’ and the flight attendant answered, ‘she even drove to the airport by car’ (laughs out loud) (transcript 17)

“During a selection interview I was asked if I had a fiancé and at that time I did not have one so I said ‘no, I have none’ and he looked at me and asked ‘we don’t like men?’ (laughs loud) I thought that this guy was weird and I asked ‘do you have a fiancée?’ and he ‘no’ and then I asked ‘don’t you like women?’ and we both laughed” (transcript 10)

Interview partners who worked in Germany create a more gendered version p.e. concerning selection interviews:

“The Germans (here Air Berlin) do have a better approach to female pilots. It is more or less normal there, much more than it is in Austria (...) that was not an issue there” (transcript 4)

or another statement concerning different cultural backgrounds

“At the beginning it was some kind of open secret that p.e. in Austria women hardly ever get jobs, that was the reason why I got my flying license in Great Britain, in Scotland. They were much more liberal there at those times. I finished the trainings in the year 2000.” (transcript 6)

Asked for an interview a potential interview partner from the U.S. answered with a short email:

“I started with Southwest Airlines in 2004 (...) flying a Boeing 727, and flight instructing prior to that. I am living the dream at South West Airlines. I love my job. I have two awesome boys (..)” (Email 28.10.2012)

“Female U.S. pilots are lucky, as they are numerous, build networks, and it seems obvious that they defend the women’s active aviation status since years.” (Captain Nanna Bülow-Nicolaisen per telephone November 2012)

One of the ladies working in Italy describes the Italian culture as “inviting for mothers and fathers”, as having children is considered a society value that obviously differs from Germany and Austria in legislation.

“In Italy you can take maternity leave anytime during the first eight years, whenever you want (...) It is not paid though, but the company is obliged to render it possible. If your child has some theater or concert – no problem, you can go” (transcript 18)

A lady gives her resumé concerning cultural aspects and gets to the point

“It takes time until ancient rules of anthropology and gender patterns (here concerning media) are revised. Let’s wait another one or two generations, it might be better then. Culture seems to be a very complex thing.” (transcript 1).

The inquiry concerning the personal female pilots’ reactions on the ‘typically male behavior’ showed an unwritten agreement of either neglecting the statement, smiling wearily or commenting joylessly. If the interview partners mention “typically male behavior” they do so in context with the (male) attitude of using golden stripes on their sleeves during work and spare time (transcript 1, 8, 10,11, 12, 13, 15, 16, 17, 18), nonchalance (transcript 4, 6, 7, 18), explosiveness (transcript 5), heroic behavior (transcript 1, 2, 4, 6, 7, 11) or sexualized stories (transcript 8, 5, 6, 9). A certain weakness in the capacity to accept criticism (transcript 15, 16) is noticed by two ladies. The cock is mentioned in transcript 1, 2, 7, 8, 14 as a comparison to the fauna and male behavior. The gorilla and the dinosaur are mentioned in transcript 1 and 18.

The following statements are an interesting neutral contribution:

“(...) well if I compare ‘typically male’ to a possible ‘typically female’ I cannot find anything (typical). (...) All of us use their own style. (transcript 17)

or the sarcastic joke

“How do you know one is a pilot? He’ll be sure to tell you.” (transcript 6)

Comments by passengers like ‘oh god’ or ‘do you think we will land where we are supposed to?’ are considered normal by any of my interview partners. The status of being a minority was rated positive by almost all of the interview partners. Only one lady stated

“Presently it gets on my nerves (...)” (transcript 6)

This seemed to be the reaction to a present event. Two ladies found themselves and their status being dependant on certain circumstances in the respective company. The most significant statement is

“On one hand most of the experiences I made were positive, women were considered to be a kind of enrichment to aviation, they seem to beautify the male business landscape (grins) (...) but on the other hand there were quite a few situations that I nowadays would say were dispensable” (transcript 1)

According to Irving Goffman women are the only socially inferior group that is idealized and mythologized and permanently arranges itself around the preferred group. A system of amenities symbolizes women as being fragile, precious, dignified, maternal, attractive, soft and respectful. (...) Without these illusions of admiration women would be less up to submit to their underprivileged position” (Goffman 1994, p. 170).

When it comes to the cognitive image it might be referred to Jean Piaget’s theory of cognitive psychology when listening to the words of an aviation child.

“When she was 3 years my daughter said “Mum works there”, pointing at the aircraft cabin – despite knowing that Mum is working in the cockpit in real life. So after all I think it’s not really relevant, as archaic structures seem to come into force or whatever you might call it” (transcript 1).

Conclusion

Regarding the hypotheses all my 18 female interview partners drew a rather clear, precise view of their individual lives. The terms “tough”, “cool”, “hardheaded” were frequently used especially in relation to expectations of society and media. It was postulated that the logical approach to the job is a fundamental requirement, no matter whether one is male or female.

The educational background of the ladies definitely is profound, each of them attended school until a minimum of 18 years and finished at least with the level “Matura”. The completion of school is a necessity as education seems to be system inherent, as European (also American) legislation (JAR-FCL)⁹ requires extensive knowledge not only of the English language but also of certain technical, medical and scientific standards. It seems that people below a certain level of education are excluded from aviation tasks, again no matter if male or female. The term “being tough or cool” seems to be the (criticized) image that is composed by media and its representatives. The tendency to long for a soft image, a normal image “I am a woman, nothing more, nothing less” “the issue, it’s about people (...) it’s the mixture of sexes that makes it” (transcript 1) crosses all the interviews. When telling her own story, when remembering the motivation for becoming a pilot each woman narrates an individual story. The story behind supports the psychological tendency of being strong, of gaining pride and honor which is fortified by the tendency of selecting pictures showing the “heroine” or “a group of heroines”. If women relate to media they regard the interview approach of being recognized as a “woman at work” as positive and on the other hand condemn interviews that only show the “pilot” as more or less negative. Still they recognize some advantages in being part of the medial scene in context of aviation. If an actively flying woman is available, she will be noticed by media. Not one pilot seems to argue in favor of more male attributes in respect to media. As stated, a trend that women pilots desire a more “being normal” “being at work” image in media may be noticed. Comments are given like p.e. “I do not have a disease” (transcript 10). Asked for their reaction to this (eventually distorted)

⁹ Joint Aviation Requirements – Flight Crew Licensing published by EASA European Aviation Safety Agency

image, answers reach from “it somehow makes me sick” (transcript 3, 4, 5, 11, 16, 18) to “that’s what media do, typical reaction” (2, 9, 10, 15, 17) to “I introduce myself as a stewardess to avoid the ‘aha-effect’ of the people” until “I simply don’t care” (transcript 1, 3, 6, 12). Media seem to support basic gender stereotypes, the ladies evaluate this regarding “the male person is the one with four stripes (the captain) and the female person is the copilot”. For PR reasons huge companies or enterprises use gendered demonstrations of personnel distribution. Public media, being dependant on efficiency and news value, search for the sensation, the peculiar person, the heroine or the “first or youngest woman ever” and consequently produce a sort of tilted gender position.

“Doing work” does not depend on sex or gender, but sometimes “doing gender” becomes a matter at work like one male colleague’s remark “not bad that landing for a woman” (transcript 16). Let me finish this conclusion with the nicest example of a male-female dialogue

He: “If God wanted women to fly he would have made the skies pink”
She “Maybe, but isn’t it the most wonderful moment when the sky turns pink during sunset?”
(transcript 14)

After having actively listened to so many women who work in a male environment I feel thankful for having had the opportunity to learn that at the end of the day the issue is about the immense human desire to be loved and understood “just the way you are”¹⁰. Furthermore not only as a woman’s topic our media society may realize the possibility and the urgent necessity of simultaneously transmitting appreciation for (family) values on the primary level, of social acknowledgement on a secondary level and political acceptance on a third level. At this stage this study’s circuit of emancipation is complete. Let me get back to where I started and repeat Marie von Ebner-Eschenbach’s aphorism

¹⁰ Referring to the song by Billy Joel “Just the way you are”

*"Not what we experience,
but how we perceive what we experience,
determines our fate."*

¹¹ <http://www.brainyquote.com/quotes/quotes/m/marievoneb385420.html> [accessed 30.11.2012]

6. Bibliography

- Appiano-Kugler, Iris, Kogoj, Traude, 2008. *Going Gender and Diversity*. Vienna: UVB
- Assmann, Jan, 1988. *Kultur und Gedächtnis*. Frankfurt am Main: Suhrkamp
- Atteslander, Peter, 2010. *Methoden der empirischen Sozialforschung*. Berlin: Schmidt
- Badinter, Elisabeth, 1994. *Ich bin Du. Auf dem Weg in eine androgyne Gesellschaft*. München: DTVVerlag
- Beauvoir, Simone de, 2011. *The second Sex*. London: Vintage Books
- Berelson, Bernard Reuben, 1952. *Content Analysis in Communication Research*. Glencoe, Ill: Free Press
- Bourdieu, Pierre et. al., 2005. *Das Elend der Welt. Gekürzte Studienausgabe*. Konstanz: UVK
- Bourdieu, Pierre, 2005a. *Die männliche Herrschaft. 5. Auflage*. Berlin: Suhrkamp
- Bourdieu, Pierre, 1982b. *Die feinen Unterschiede. Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft*. Frankfurt/M.: Suhrkamp
- Braun, Christina von, 2009. *Gender@Wissen*. Wien/Köln: Boehlau
- Breiner, Ingeborg, 1996. *Die Frau im deutschen Lexikon. Eine sprachpragmatische Untersuchung*. Wien: UVB
- Brush, Lisa Diane, 2003. *Gender and Governance*. Alta Mira: Rowman and Littlefield Publ Inc.
- Brüns, Elke, 2002. *Frauenforschung*. In: Metzler Lexikon. Gender Studies. Geschlechterforschung. Stuttgart: J.B. Metzlersche Verlagsbuchhandlung und Carl Ernst Poeschl Verlag GmbH, 119 - 121
- Burton, Antoinette, 1992. "History" is Now: feminist theory and the production of historical feminisms. In: *Women's History Review*, Volume 1, Number 1, 1992, 25-39
- Bußmann, Hadumod, Hellinger, Marlis (ed.), 2001-03. *Gender across languages: The linguistic representation of women and men*. 3 Bde. Amsterdam:
- Butler, Judith, 1991. *Das Unbehagen der Geschlechter*. Frankfurt am Main: Suhrkamp
- Butler, Judith, 2004. *Undoing Gender*. New York: Routledge
- Chakravartty, Paula, Sarikakis, Katherine, 2006. *Media Policy and Globalization*. Edinburgh: University Press
- Cordes, Mechthild (1995). *Die ungelöste Frauenfrage. Eine Einführung in die feministische Theorie*. Frankfurt am Main: Fischer Taschenbuch Verlag

Dittmer, Cordula, 2009. Gender Trouble in der Bundeswehr. Eine Studie zu Identitätskonstruktionen und Geschlechterordnungen unter besonderer Berücksichtigung von Auslandseinsätzen. Bielefeld: Transcript Verlag

Doelker, Christian, 1998. Bilder lesen. Bildpädagogik und Multimedia. 20-69. Donauwörth [u.a.]: Auer

Doganis, Rigas, 2006. The airline business in the 21th century. London: Routledge

Dorer, Johanna, Geiger, Brigitte (ed.), 2002. Feministische Kommunikations- und Medienwissenschaft. Ansätze, Befunde und Perspektiven der aktuellen Entwicklung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften

Dorer, Johanna, Geiger, Brigitte, Köpl, Regina (ed.), 2008. Medien – Politik – Geschlecht. Feministische Befunde zur politischen Kommunikationsforschung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften

Dorer, Johanna, Klaus, Elisabeth, 2008. Feministische Theorie in der Kommunikationswissenschaft. In: Winter, Carsten/ Hepp, Andreas/ Krotz, Friedrich (Hg.) (2008): Theorien der Kommunikation- und Medienwissenschaft. Grundlegende Diskussionen, Forschungsfelder und Theorieentwicklungen. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 91-109

Duby, Georges/Perrot, Michelle. 1993. Geschichte der Frauen. Frankfurt am Main: Campus Verlag

Dux, Günter, 1994a. Geschlecht und Gesellschaft. Warum wir lieben. Frankfurt/M.: Suhrkamp

Dux, Günter, 1997b. Die Spur der Macht im Verhältnis der Geschlechter. Über den Ursprung der Ungleichheit zwischen Frau und Mann. Frankfurt/M.: Suhrkamp

Eco, Umberto, 2010. Wie man eine wissenschaftliche Abschlussarbeit schreibt. Doktor-, Diplom- und Magisterarbeit in den Geistes- und Sozialwissenschaften. Wien: UTB

Feigl, Susanne, Kartusch, Angelika, Lukas, Karin, Weyss, Birgit, 2006. Your Legitimate Right. Equal Treatment and Full Equality of women and men in employment. Vienna: National Equality Body / Ombud for Gender Equality in employment. Editor: Federal Ministry of Health and Women

Foucault, Michel, (1978). Dispositive der Macht. Michel Foucault Über Sexualität, Wissen und Wahrheit. Berlin: Merve Verlag

Foucault, Michel, (1989). Der Gebrauch der Lüste. Sexualität und Wahrheit 2. Frankfurt am Main: Verlag

Förster, Jens, 2007. Kleine Einführung in das Schubladendenken. Über Nutzen und Nachteil des Vorurteils. München: DVA.

Frey, Regina, Dingler, Johannes, 2001. Wie Theorien Geschlecht konstruieren. In: Heinrich Böll Stiftung (ed.): Alles Gender? Oder was? Berlin.

Frey, Siegfried, 1999. Die Macht des Bildes. Der Einfluss der nonverbalen Kommunikation auf Kultur und Politik. 1. Auflage. 1. durchges. Nachdruck. Bern: Huber

- Fries, Christian, 2002. Mediengestaltung. Konzeption, Kommunikation, Visualisierung, Bildaufbau, Farbe, Typografie. München, Wien: Fachbuchverlag Leipzig im Carl-Hanser-Verlag
- Friedrichs, Jürgen, 1980. Methoden empirischer Sozialforschung. Opladen: Westdeutscher Verlag
- Froschauer, Ulrike, Lueger, Manfred, 2003. Das qualitative Interview. Zur Praxis interpretativer Analyse sozialer Systeme. Wien: Facultas.
- Ganter, Stephan, 1997. Stereotype und Vorurteile: Konzeptualisierung, Operationalisierung und Messung. Arbeitspapiere Arbeitsbereich III / Nr 22. Mannheim: MZES Uni
- Glaserfeld, Ernst v., 1995. Die Wurzeln des "Radikalen" Konstruktivismus. In: Die Wirklichkeit des Konstruktivismus. Zur Auseinandersetzung um ein neues Paradigma. Hans Ruedi Fischer (ed.). Heidelberg: Carl Auer Verlag, S. 35-46.
- Goffman, Irving, 1994. Interaktion und Geschlecht. Frankfurt, New York: Campus Verlag
- Greitemeyer, Tobias, 2008. „Sich selbst erfüllende Prophezeiungen.“ In Stereotype, Vorurteile und soziale Diskriminierung. Theorien, Befunde und Interventionen, von Lars-Eric Petersen und Bernd Six, 80-87. Weinheim, Basel: Beltz Verlag
- Gundler, Bettina, 1996. Geschlechterverhältnisse in der Luftfahrt bis zum 2. Weltkrieg. In: Geschlechterverhältnisse in Medizin, Naturwissenschaft und Technik. S. 245-252. Bassum
- Hall, Edward, 1966. The Hidden Dimension. New York: Doubleday
- Hepp, Andreas (ed.), Hartmann, Maren, 2010. Mediatisierung und Kulturwandel. In: Mediatisierung der Alltagswelt. Wiesbaden: Verlag für Sozialwissenschaften
- Jäckel, Michael, 2008. Medienwirkungen. Ein Studienbuch zur Einführung. Wiesbaden: VS Verlag
- Kahlert, Heike, 2002. Emanzipation/ Emanze. In: Metzler Lexikon. Gender Studies. Geschlechterforschung. Stuttgart: J.B. Metzlersche Verlagsbuchhandlung und Carl Ernst Poeschl Verlag GmbH, 80 -81
- Kaltenbrunner, Andy, Karmasin, Matthias, Kraus, Daniela, Zimmermann, Astrid, (ed.) 2008. Der Journalisten-Report II. Österreichs Medienmacher und ihre Motive. Wien: Facultas Verlag
- Klaus, Elisabeth, 2005. Kommunikationswissenschaftliche Geschlechterforschung. Zur Bedeutung der Frauen in den Massenmedien und im Journalismus. Wien/ Münster: LIT Verlag
- Klaus, Elisabeth, Röser, Jutta, Wischermann, Ulla, 2002. Kommunikationswissenschaft und Gender Studies. Wiesbaden: Westdeutscher Verlag
- Kress, Gunther, Van Leeuwen, Theo, 2006. Reading Images. The Grammar of Visual Design. 2. Edition. New York: Routledge
- Lacan, Jaques, 2002. „What is a picture?“ In *The visual culture reader*, of Nicholas Mirzoeff, ed.: Nicholas Mirzoeff, 126-128. New York: Routledge
- Lamnek, Siegfried, 2005. Qualitative Sozialforschung. Weinheim/Basel: Beltz

- Leach, Edmund, 1978. Kultur und Kommunikation. Zur Logik symbolischer Zusammenhänge. Frankfurt am Main: Suhrkamp
- Mayring, P, 2003. Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken. Weinheim und Basel: Beltz Verlag
- Merten, Klaus, 1995. Inhaltsanalyse. Einführung in Theorie, Methode und Praxis. Opladen: Westdeutscher Verlag
- Merton, Robert, Kendall, Patricia, Fiske, Marjorie, 1990. The Focused Interview. A Manual of Problems and Procedures: The Free Press MacMillan Inc.
- Mikunda, Christian, 2002. Kino spüren. Strategien der emotionalen Filmgestaltung. Wien: WUV Universitätsverlag
- Mikunda, Christian, 2005. Der verbotene Ort oder die Inszenierung der Verführung. Unwiderstehliches Marketing durch strategische Dramaturgie. Frankfurt/M.: Redline GmbH
- Müller, Marion G., 2003. Grundlagen der visuellen Kommunikation. Theorieansätze und Analysemethoden. Konstanz: UKV-Verl.-Ges
- Österr. Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung (ed.), 2007. Gender Budgeting in fünf Forschungsprogrammen. Berlin
- Pasero, Ursula, Priddat Birger P., (ed.), 2004. Organisationen und Netzwerke: Der Fall Gender. Wiesbaden: VS Verlag
- Pober, Maria, 2007. Gendersymmetrie. Überlegungen zur geschlechtersymmetrischen Struktur eines Genderwörterbuchs im Deutschen. Würzburg: K&N
- Probst, Ernst, 2010. Königinnen der Lüfte von A-Z. E-book: Grin Verlag
- Pusch, Luise F., (ed.), 1983a.. Feminismus. Inspektion der Herrenkultur. Ein Handbuch. Frankfurt/M.: Suhrkamp Verlag
- Pusch, Luise F., 1990b. Alle Menschen werden Schwestern. Feministische Sprachkritik. Frankfurt/M: Suhrkamp Verlag
- Rudy, Rena M., Popova, Lucy, Linz, Daniel G., 2010. The Context of Current Content Analysis of Gender Roles: An Introduction to a Special Issue. In Sex Roles. Volume 62, Numbers 11 12, June 2010
- Schaeffer-Hegel, Barbara, 1995. Frauen mit Macht. Zum Wandel der politischen Kultur durch die Präsenz von Frauen in Führungspositionen: Pfaffenweiler
- Schwingel, Markus, 2009. Pierre Bourdieu zur Einführung. Hamburg: Junius Verlag
- Schmid Mast, Marianne, Krings, Franciska, 2008. „Stereotype und Informationsverarbeitung.“ In Stereotype, Vorurteile und soziale Diskriminierung. Theorien, Befunde und Interventionen, von Lars-Eric Petersen und Bernd Six, 33-44. Weinheim, Basel: Beltz Verlag
- Schmidt, Bernd, 2002. Die Macht der Bilder. Bildkommunikation - menschliche Fundamentalkommunikation. Aachen: Shaker Verlag
- Schößler, Franziska, 2008. Einführung in die Gender Studies. Berlin: Akademie Verlag

Schuck-Wersig, Petra, 1993. Expeditionen zum Bild. Beiträge zur Analyse des kulturellen Stellenwerts von Bildern. Frankfurt am Main, Wien [u.a.]: Lang

Simpson, John and Weiner, Edmund (eds.), 1989. Oxford English Dictionary: Oxford University Press

Strinati, D., 2004. An introduction to theories of popular culture. New York: Theatre Arts Books.

Treibel, Annette, Maier, Maja S., Kommer, Sven, Welzel, Manuela (ed.), 2006. Gendermedienkompetent. Medienbildung in einer heterogenen Gesellschaft. Wiesbaden: VS Verlag

Van der Vleuten, Johann Maria, 2007. The Price of Gender Equality. Member States and Governance in the EU: Ashgate Publishing Company

Voglmayr, Irmtraud, 2008. Leitfaden für einen nicht-diskriminierenden Sprachgebrauch - in Bezug auf junge und alte Menschen, Menschen mit Behinderung, Frauen / Männer, Schwule / Lesben / Transgender, Migrant/innen und Menschen mit einer anderen religiösen Zugehörigkeit (Hg. vom Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit, Wien)

Weiner, Edmund, Simson, John (eds.), 1989. A New English Dictionary on Historical Principles (NED). Oxford: University Press

Wetterer, Angelika, (2002). Arbeitsteilung und Geschlechterkonstruktion. „Gender at work“ cited in theoretischer und historischer Perspektive. Konstanz: UVK

Zegenhagen, Evelyn, 2007. Schneidige deutsche Mädels. 1918-1945. Göttingen: Wallstein Verlag

Journal Articles:

Bargh, J. A., Chen, M., & Burrows, L. (1996). Automaticity of social behavior: Direct effects of trait construct and stereotype activation on action. *Journal of Personality and Social Psychology*, 71, 230-244.

Collins, Rebecca L., 2011. Content Analysis of Gender Roles in Media: Where Are We Now and Where Should We Go? In *Sex Roles* (2011) 64:290–298 DOI 10.1007/s11199-010-9929-5: Springer online [28.11.2011]

Domizlaff, Hans, 2005. Die Gewinnung des öffentlichen Vertrauens. Hamburg: Marketing Journal Gesellschaft für angewandtes Marketing

Droeke, Ricarda, et. al. (ed.), 2010. Medien – Krieg – Geschlecht. Affirmationen und Irritationen sozialer Ordnungen. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, in *querelles-net* (2010), Vol.11(3) [28.11.2011]

Edwards, Janis L., 2011. The 2008 Gendered Campaign and the Problem with "Hillary Studies" in *Rhetoric & Public Affairs* - Volume 14, Number 1, Spring 2011, pp. 155-167 Michigan State University Press

Erfurt, Philine, Haase, Anja, Roßhart, Julia, 2007. Mediale Geschlechterkonstruktionen im Bundestagswahlkampf 2005, in: Sylka Scholz (ed.): »Kann die das?« Angela Merkels Kampf um die Macht. Geschlechterbilder und Geschlechterpolitiken im Bundestagswahlkampf 2005 (Reihe: Texte / Rosa-Luxemburg-Stiftung; Bd. 33), Berlin, 25-36.

Jaworska, Sylvia, Larrivee, P., 2010. Women, power and the media: Assessing the bias. In *Journal of Pragmatics*, Volume 43, Issue 11, August 2011, p. 2477-2479

Schlehofer, Michèle M.et al., 2011. Navigating Public Prejudices: The Impact of Media and Attitudes on High-Profile Female Political Leaders. In *Sex Roles* (2011) 65:69–82; DOI 0.1007/s11199-011-9965-9: Springer online [28.22.2012]

Web Links

Current Statistics of Women in Aviation. Careers. Online 2012 available at:
<http://www.wai.org/resources/waistats.cfm> [13.12.2012]

Deutsches Luftfahrtbundesamt [28.11.2011]
http://www.lba.de/DE/Oeffentlichkeitsarbeit/Statistiken/Statistik_Lizenzen.html?nn=20300.
[30.5.2012]

German studies review, Volume 30, Nr. 3, oct 2007. The holy desire to serve the poor and tortures fatherland. German women motor pilots of the inter war era and their political mission.
<http://www.jstor.org/pss/27668374> [30.5.2012]

Harvard University Gazette. Gender transcends disciplines.
<http://news.harvard.edu/gazette/2002/04.25/06-gender.html> [27.11.2011]

Harvard University Gazette: Over there over there. Veterans at Harvard.
<http://news.harvard.edu/gazette/story/2010/02/over-there-over-here/> [27.11.2011]

Mit dem Doppeldecker nach Johannesburg. [TV program].
www.n24.de/mediathek/die-n24-reportage-mit-dem-doppeldecker-nach-johannesburg_1519773.html 28. Nov. 2011 - 46 Min. [accessed 16.12.2012]

Museum Moderner Kunst Stiftung Ludwig Wien
http://www.mumok.at/fileadmin/files/Presse/klein/PresseYves_KleinDfinal.pdf [18.12.2012]
World Health Organisation : <http://www.who.int/gender/whatisgender/en/> Definition sex and gender, [27.11.2011]

Wertheimer, Max, 19124. On: Society for Gestalttheory and its applications.
<http://gestalttheory.net/archive/> [01.12.2011]

Broadcasts:

Idole der Nazis. Teil 2. Hitlers Fliegerin – Hanna Reitsch, 2010. [TV program] Jelinek, Gerhard/Kalteis, Fritz. ORF 2 2010. [ORF 3 December 2010 21:05]

Online Newspaper articles:

Chwallek, Gabriele, 2005. Magazin Focus. Discovery Frau am Steuer. Eileen Collins. 26.7.2005. available at:
http://www.focus.de/finanzen/news/frau-am-steuer_aid_96709.html [28.11.2011]

Heisner, Guido, 2009. Magazin Focus: Frauen erobern Männerbastion Cockpit nur allmählich. Online 5.9.2009. available at:
http://www.focus.de/panorama/welt/luftfahrt-frauen-erobern-maennerbastion-cockpit-nur-allmaehlich_aid_432925.html [28.11.2011]

Hirsch, Helga, 2011. Die Welt: Das vergessene Massaker der Türken an den Aleviten. Diewelt Online. 25.11.2011. available at:
<http://www.welt.de/kultur/history/article13729423/Das-vergessene-Massaker-der-Tuerken-an-den-Aleviten.html> [28.11.2011]

Iken, Katja, 2009. Der Spiegel Archiv: Stalins Himmelstürmerinnen. Online 18.11.2009. available at:
http://einestages.spiegel.de/static/topicalbumbackground/5522/stalins_himmelstuermerinnen.html [28.11.2011]

kai, AP, Der Spiegel Archiv, 2007. Legendäre Flugpionierin. Elli Beinhorn ist tot. Online 2.12.2007. available at:
<http://www.spiegel.de/panorama/leute/0,1518,520948,00.html> [28.11.2011]

Morgenstern, Karl, 2008. Der Spiegel Archiv: Piloten mit Parteibuch. DDR Frauen durften nicht ans Steuer. Online 10.9.2008. available at:
<http://www.spiegel.de/reise/aktuell/0,1518,577250,00.html> [28.11.2011]

Redaktion FAZ, 2007. Die letzte Königin der Lüfte. Online 30.5.2007. available at:
<http://www.faz.net/aktuell/gesellschaft/menschen/elly-beinhorn-die-letzte-koenigin-der-luefte-1435815.html> [28.11.2011]

Redaktion Magazin Focus, 2001. Piloten. Der kleine Unterschied. Online 13.8.2001. available at:
http://www.focus.de/magazin/archiv/piloten-der-kleine-unterschied_aid_190390.html [28.11.2011]

Redaktion Der Spiegel Archiv, 1969. Motorflug. Pilotinnen. Blumentopf gewonnen. Online 2.6.1969. available at:
<http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-45741038.html> [28.11.2011]

Redaktion Der Spiegel Archiv, 1989. Luftfahrt. Ladys der Lüfte. Haben todesmutige Pilotinnen den Mythos weiblicher Schwäche widerlegt? Online 21.8.1989. available at:
<http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-13494904.html> [28.11.2011]

Redaktion Der Spiegel Archiv, 1986. Emanzen mögen wir nicht. Die alltägliche Diskriminierung am Arbeitsplatz. Online 25.8.1986. available at:
<http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-13520181.html> [28.11.2011]

Redaction Le Figaro, 2007. L'armee de l'air pleure Caroline Aigle, sa legende. Online 30.8.2007. available at:
http://www.lefigaro.fr/france/20070830.FIG000000329_l_armee_de_l_air_pleure_caroline_aigle_sa_legende.html [28.22.2011]

Redaction Au feminine. Interview. Available at :
<http://www.aufeminin.com/carriere/parcours/carolineaigle/carolineaigle1.asp> [28.11.2011]

Schnibben, Cordt, 1994. Der Spiegel: Frauen. Der Tanz der Nachthexen. Online 29.8.1994. available at:
<http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-13684814.html> [28.11.2011]

Stolzke, Heiko, 2004. Der Spiegel: Von Beruf Pilotin. Teamarbeit zwischen Himmel und Erde. Online 28.12.2004. available at:
<http://www.spiegel.de/unispiegel/jobundberuf/0,1518,302911,00.html> [28.11.2011]

Vogel, Elke, 2005. Das Managermagazin.: Stewardessenkleider. Jetzt bloß keinen Fehler machen. Online 22.3.2005. available at:
<http://www.manager-magazin.de/lifestyle/reise/0,2828,347677,00.html> [28.11.2011]

Vogel, Elke, 2005. Magazin Focus. Schick. Schicker. Lufthansa, Online 21.3.2005. available at:
http://www.focus.de/reisen/fliegen/lufthansa_aid_92762.html [28.11.2011]

Masterthesen

Dworczak, Katrin-Sophie, 2009. Gender Marketing - Fortschreibung von binären Geschlechterstereotypen/-klischees oder Perspektive für progressives Marketing? Diplomarbeit University Vienna.

Lauß, Sarah Maria, 2010. Inhalt und Form von Pressefotos. Darstellungsmodi politischer Berichterstattung. Diplomarbeit. University Vienna.

Lobinger, Katharina Ute, 2010. Visual Communication Research. Diplomarbeit University Vienna.

Mayr, Bernadette, 2001. Scharfe Mädls, heiße Schlitten oder was den Mann zum Helden macht. Die Veränderung der Darstellungsweise von Mann und Frau in der Werbung, aufgezeigt am Beispiel der Autowerbung. Diplomarbeit. University Vienna.

Schleicher, Katharina-Elisabeth, 2009. Wie können Stereotype über Pressefotografien reproduziert werden? Bildanalyse von Pressefotos im Standard. Diplomarbeit Universität Wien.

Dissertations

Erlemann, Martina, 2009. Solitary geniuses and weird Women. The co-construction of physics and gender in public discourse. Dissertation University Vienna.

Richstein, Karlheinz, 2009. Biographieanalysen von Pilotinnen und Piloten aus dem Bereich der Verkehrsfluffahrt. Dissertation Universität Kassel.

Valsky, Julia, 2010. Erfahrungen und Handlungsstrategien von Frauen in Führungspositionen. Dissertation Universität Wien.

7. Appendices

7.1. Appendix 1 Figure Data and Picture Data

Figure 1: Post Card, Spark Design London. Cath Tate Cards PO Box 647 London SW24JX. Order Number 5334

Figure 2: Data for U.S. Pilots. Source: <http://www.wai.org/resources/waistats.cfm> Current Statistics of Women in Aviation Careers in U.S. [accessed 30 December 2012]

Figure 3: Data for Germany. Source: LBA Webpage Luftfahrtbundesamt Germany (2011) http://www.lba.de/DE/Oeffentlichkeitsarbeit/Statistiken/Statistik_Lizenzen.html [accessed 30 January 2013]

Figure 4: Data for Austria. Source: Austrocontrol GmbH (June 2012, part of 2011 data)

Figure 5: by author following Fries Color codes (Fries 2010, p. 175)

Figure 6: by author "5 ranges of subject"

| Complex Relations | Gender | Complex Masculinity | Complex Action Strategy | Complex Image | Media | Personal and Statistical Data |
|-------------------|--------|---------------------|-------------------------|---------------|-------|-------------------------------|
| ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ | | ✓ |

Fig. 6 by author, the 5 ranges of subject concerning interview protocols

Figure 7: by author

| Civilian Context | Army Context |
|------------------|--------------|
| 14 | 9 |

Fig. 7 by author absolute numbers out of N=23

Figure 8: by author

| Personal Offer | Combat Offer | Airline / PR Offer |
|----------------|--------------|--------------------|
| 5 | 9 | 9 |

Fig. 8 by author absolute numbers out of N=23

Figure 9: by author

| Cap | Sunglasses | Overall Helmet Fighter | Aircraft/Parts | Missile | Charts | Spray Cloth | Uniform Tie Strips | Flower |
|-----|------------|------------------------------|----------------|---------|--------|----------------|--------------------------|--------|
| 7 | 6 | 9 7 5 | 19 | 2 | 2 | 2 | 19 5 9 | 1 |

Fig. 9 by author, numbers show absolute numbers of pictures incorporating a symbol out of N=23. concerning symbols

Figure 10: by author

| Low Distance | Medium Distance | High Distance |
|--------------|-----------------|---------------|
| 14 | 6 | 3 |

Fig. 10 by author, numbers are absolute numbers out of N=23 concerning image distance

Figure 11: by author

| Side View | Front View |
|-----------|------------|
| 6 | 17 |

Fig. 11 by author, numbers are absolute numbers out of N=23 concerning view

Figure 12: by author

| Vertical Angle High | Vertical Angle Medium | Vertical Angle Low |
|---------------------|-----------------------|--------------------|
| 5 | 3 | 15 |

Fig. 12 by author, numbers are absolute numbers out of N=23 concerning angles

Figure 13: by author

| Frame 1 | Frame 2 | Frame 3 | Frame 4 |
|----------------------------|---------------------|--------------|---------|
| Sky/Aircraft/Cockpit/Woman | Cockpit/Cabin/Woman | Tarmac/Woman | Others |
| 12 | 5 | 4 | 3 |

Fig. 13 by author, numbers are absolute numbers out of N=23 concerning surrounding

Figure 14: by author

| 20-30 yrs | 30-40 yrs | 40-50 yrs |
|-----------|-----------|-----------|
| 4 | 9 | 5 |

Fig. 14 by author, numbers are absolute numbers out of N(Interview) =18 concerning age

Figure 15: by author

| University | "Matura" | Mittlere Reife | Apprenticeship |
|------------|----------|----------------|----------------|
| 4 | 3 | 2 | 9 |

Fig 15 by author, numbers are absolute numbers out of N=18 concerning education of father

Figure 16: by author

| University | "Matura" | Mittlere Reife | Apprenticeship |
|------------|----------|----------------|----------------|
| 4 | 3 | 0 | 12 |

Fig. 16 by author, numbers are absolute numbers out of N=18 concerning education of mother

Figure 17: by author

| Pict | Nr.1 | Nr. 2 | Nr. 4 | Nr. 6 | Nr. 7 | Nr 11 | Nr 12 | Nr 13 | Nr 21 | Nr 22 | Nr 23 |
|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Int. | 1 | 6 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 |

Fig 17 by author, numbers are absolute concerning favorite picture

Figure 18: by author

| Pict | Nr.5 | Nr. 8 | Nr. 9 | Nr 11 | Nr 13 | Nr 15 | Nr 19 | Nr 21 |
|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Int. | 1 | 2 | 2 | 1 | 6 | 2 | 2 | 3 |

Fig 18 by author, numbers are absolute concerning most disliked picture

Picture Data



Picture 1

Source: Photo Museum Treptow, Melli Beese around 1913

Starke, Erwin, 2011. History stolen from heaven [online] Tagesspiegel 11th September 2011

<http://www.tagesspiegel.de/zeitung/die-geschichte-vom-himmel-geholt/4594210.html> [accessed on 29 May 2012]



Picture 2

Source: DPA Deutsche Presse Agentur Elly Beinhorn around 1930

Blasius, Rainer, 2005. The last Queen of the air [online] faz.net 30th May 2007

<http://www.faz.net/aktuell/gesellschaft/menschen/elly-beinhorn-die-letzte-koenigin-der-luefte-1435815.html>
[accessed 29 May 2012]



Picture 3 Amelia Earhart and Fred Noonan, her navigator

Source: AP Associated Press 1937 Los Angeles

Hoelzgen, Joachim, 2007. America's Aviation Legend. Did Amelia Earhart survive on a Pacific Atoll. [online] Tagesspiegel 4th April 2007

<http://www.spiegel.de/fotostrecke/fotostrecke-20553.html> [accessed on 29 May 2012]



Picture 4

Source: AP Associated Press March Earhart 1937 before the start out of Los Angeles

Hoelzgen, Joachim, 2007. America's Aviation Legend. Did Amelia Earhart survive on a Pacific Atoll. [online] Tagesspiegel 4th April 2007

<http://www.spiegel.de/fotostrecke/fotostrecke-20553.html> [accessed on 29 May 2012]



Picture 5 First combat pilot Sabiha Gökçem 1938 in a Breguet19

Source: Photo Wikipedia

Hirsch, Helga, 2011. Islam. *Das vergessene Massaker der Türken an den Aleviten*. [online] Die Welt. 25^h November 2011

<http://www.welt.de/kultur/history/article13729423/Das-vergessene-Massaker-der-Tuerken-an-den-Aleviten.html>
[accessed 30 May 2012]



Picture 6 Sowjet Combat Pilots: Lilia Litwak, Katja Budanowa und Maria Kuznetsowa (v.l.n.r.) vom 586. Jagdregiment

Source: Photo date and originator unknown around 1940

Iken, Katja. 2009. Stalins Himmelsstürmerinnen. [online] Tagesspiegel 16h November

http://einestages.spiegel.de/static/topicalbumbackground/5522/stalins_himmelstuermerinnen.html [accessed 29 May 2012]



Picture 7

Bildarchiv Preussischer Kulturbesitz

Iken, Katja. 2009. Stalins Himmelsstürmerinnen. [online] Tagesspiegel 16h November 2009

http://einestages.spiegel.de/static/topicalbumbackground/5522/stalins_himmelstuermerinnen.html [accessed 29 May 2012]

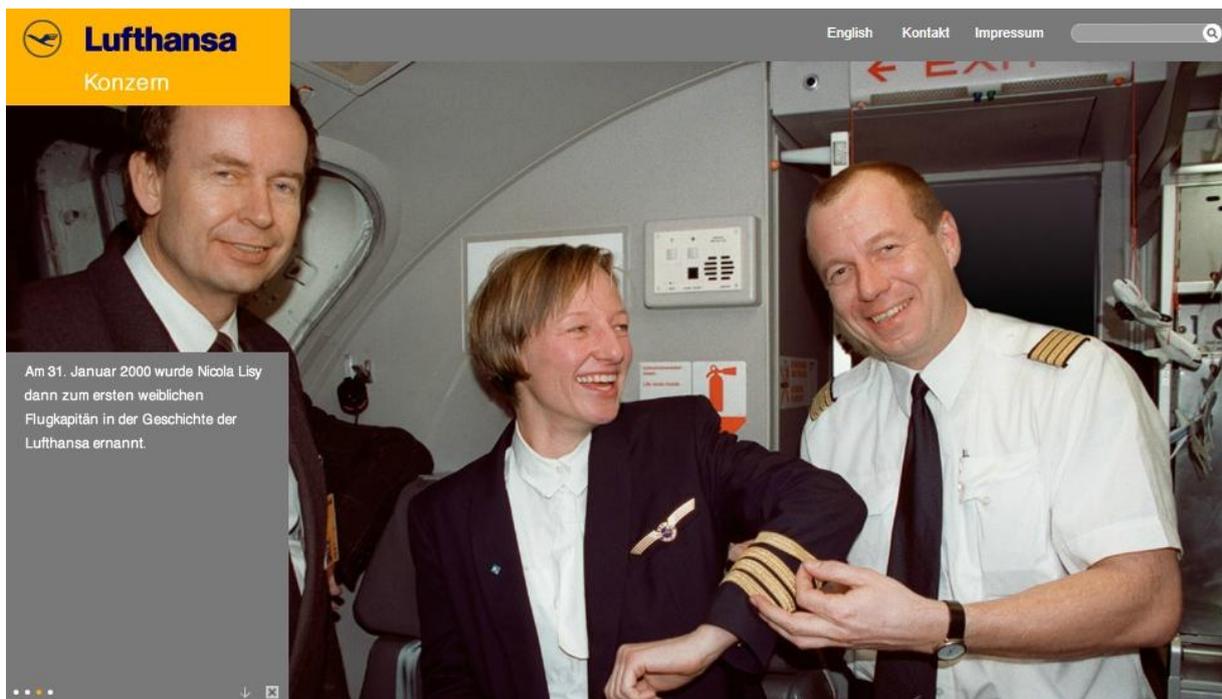


Picture 8

Bildarchiv Preussischer Kulturbesitz

Iken, Katja. 2009. Stalins Himmelsstürmerinnen. [online] Tagesspiegel 16h November 2009

http://einestages.spiegel.de/static/topicalbumbackground/5522/stalins_himmelstuermerinnen.html [accessed 29 May 2012]



Picture 9 Nicola Lunemann-Lisy after her first flight in 1988

Source Photo: Lufthansa Newslink 22/2003

<http://presse.lufthansa.com> Text

http://konzern.lufthansa.com/fileadmin/themen/de/flugkapitaeninnen/Newslink-7-8_2003pdf.pdf [accessed 30 May 2012]



Picture 10 Captain Daniela Schubert in 1997

Source Photo: apa/barbara gindl Juli 1997 in

Sussitz, Hermann, 2012. Ex AUA Chef legt Gehaltssprüngen die Zügel an [image online]. Der Standard. 8th March 2012.

<http://derstandard.at/1330390682796/Ex-AUA-Chef-AUA-legt-Gehaltsspruengen-Zuegel-an> [accessed 29 May 2012]



Picture 11 Crew of Magnaair Luftfahrtgesellschaft mbH

Source: Photos Erich Reismann in

Fontana Magazine 03/2000 page 14



Picture 12 Captain Susanne Junker and Mia Zinhobl
Source: Photo Erich Reismann in
Fontana Magazine 03/2000 page 15



COCKPIT-SPRAYS

— TEXT: PAUL VÉCSEI | FOTO: ROBERT NEWALD —

Picture 13 Captain Fanny Dorau Austrian Airlines
Source: Photo: Robert Newald in
Vecsei, Paul, 2006. Wiener Journal: 13/2006 page 20



Picture 14
Source: Photo: Robert Newald in
Vescei, Paul, 2006. Wiener Journal: 13/2006 page 22



Picture 15
Source: Photo AFP Agence France Presse
AFP, 2007. L'armée de l'air pleure Caroline Aigle, sa légende. [image online]. Le Figaro 30th August 2007
http://www.lefigaro.fr/france/20070830.FIG000000329_l_armee_de_l_air_pleure_caroline_aigle_sa_legende.html
[accessed 29 May 2012]



Picture 16

Source: DPA Deutsche Presse Agentur Elly Beinhorn 2007

Blasius, Rainer, 2005. The last Queen of the air [online] faz.net 30th May 2007

<http://www.faz.net/aktuell/gesellschaft/menschen/elly-beinhorn-die-letzte-koenigin-der-luefte-1435815.html>
[accessed 29 May 2012]



Picture 17 Left to right: Major Tracy Schmidt, Cpt. Leigh Larkin, Major Christine Mau, Cpt. Jennifer Morton

Source: Daily Mail Reporters

Daily Mail Reporters, The strike Eagles of Dudette 07: All female crew in historic mission over Afghanistan. [online] 4th April 2011

<http://www.dailymail.co.uk/news/article-1373179/All-female-U-S-flight-squadron-make-history-launching-air-mission-Afghanistan.html> [accessed 29 May 2012]



Picture 18

Source: Daily Mail Reporters

Daily Mail Reporters, The strike Eagles of Dudette 07: All female crew in historic mission over Afghanistan. [online] 4th April 2011

<http://www.dailymail.co.uk/news/article-1373179/All-female-U-S-flight-squadron-make-history-launching-air-mission-Afghanistan.html> [accessed 29 May 2012]



Picture 19 Cpt. Jennifer Morton

Source: The Sun Reporters 2008 Newsgroup Newspaper Ltd.

Staff Reporters, 2011. All-girl flight crew makes history. [online] The Sun 4th April 2011

<http://www.thesun.co.uk/sol/homepage/news/3508429/All-girl-flight-crew-makes-history.html> [accessed 30 May 2012]



Picture 20 Cpt. Morton at preflight checks

Source: The Sun Reporters 2008 Newsgroup Newspaper Ltd.

Staff Reporters, 2011. All-girl flight crew makes history. [online] The Sun 4th April 2011

<http://www.thesun.co.uk/sol/homepage/news/3508429/All-girl-flight-crew-makes-history.html> [accessed 30 May 2012]



Picture 21 Star Alliance Crew (Lufthansa, Austrian Airlines)

Source: Dept. for Internal Communication PR, Austrian Airlines Frau Greul

Schläger, Gregor. Lufthansa Cockpit Crew 07092011



Lufthansa Flugbegleiter

Foto: Gregor Schläger / Lufthansa 070911_CREW_032
Nur für redaktionelle Zwecke / For editorial purposes only

Picture 22

Source: Dept. for Internal Communication PR, Austrian Airlines Frau Greul
Schläger, Gregor. Lufthansa Cockpit Crew 07092011



Picture 23

Source: The Sun Reporters 2008 Newsgroup Newspaper Ltd.
Pawlowskis, A., 2011. Why aren't more women airline pilots. [online] Cable News Network.
18th March 2011

http://articles.cnn.com/2011-03-18/travel/female.airline.pilots_1_women-airline-pilots-american-airlines-captain-helen-richey?_s=PM:TRAVEL

[accessed 21 June 2012]

7.2. Appendix 2 Picture Data

App. 2 Interaction Data

| Category | Name | Relational Offer | Relation of Participants | Presentation of Participants |
|------------|-------------------|------------------|-------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|
| Picture 1 | Melli Beese | Personal offer | indirect gaze/interaction only between 2 female pilots/plain informative | communicating to each other |
| Picture 2 | Ely Beinhorn | Personal offer | direct interaction waving to viewer | smiling into camera |
| Picture 3 | Amelia Earhart 1 | Personal offer | direct interaction into camera with navigator | smiling into camera |
| Picture 4 | Amelia Earhart 2 | Personal offer | direct interaction waving down of the aircraft | smiling into camera |
| Picture 5 | Sabiha Gokcem | combat offer | direct interaction with missile in arm | working for target |
| Picture 6 | 568. Regiment 1 | combat offer | indirect gaze/interaction between 3 female pilots/plain informative | working for target |
| Picture 7 | 568. Regiment 2 | combat offer | direct interaction gaze betw. viewer and 5 female pilots | walking in same direction |
| Picture 8 | 568. Regiment 3 | combat offer | indirect gaze/interaction between 9 female pilots/viewer indirect | walking in same direction |
| Picture 9 | Nicola Lisy | airline PR offer | direct gaze/interaction to viewer by male as captain/viewer directly involved | smiling to each other/into camera |
| Picture 10 | Daniela Schubert | airline PR offer | indirect gaze/male as captain participants directly | smiling indefinite |
| Picture 11 | Magnaair Crew | airline PR offer | indirect gaze/no relation to viewer/no relation to each other | firm straight indefinite direction |
| Picture 12 | Magnaair Females | airline PR offer | direct interaction to viewer and each other | smiling into camera |
| Picture 13 | Fanny Dorau 1 | PR offer | direct interaction to viewer | smiling into camera |
| Picture 14 | Fanny Dorau 2 | PR offer | indirect interaction/direct to cockpit | cleaning the cockpit |
| Picture 15 | Caroline Aigle | combat offer | direct interaction to viewer | smiling into camera |
| Picture 16 | Ely Beinhorn 2 | Personal offer | indirect interaction | firm straight indefinite direction |
| Picture 17 | Dudette 07 | combat offer | direct interaction to viewer/direct reaction to each other by uniform | smiling into camera |
| Picture 18 | Jeanne Flynn | combat offer | indirect interaction to viewer and other participants | firm straight indefinite direction |
| Picture 19 | Jennifer Morton 1 | combat offer | direct/sunglasses interaction | firm straight versus camera |
| Picture 20 | Jennifer Morton 2 | combat offer | indirect interaction | checking aircraft |
| Picture 21 | AUA/LH 1 | airline PR offer | direct interaction | smiling into camera |
| Picture 22 | AUA/LH 2 | airline PR offer | indirect interaction to viewer direct to each other | communicating , smiling to each other |
| Picture 23 | Angela Masson | airline PR offer | direct interaction to viewer | smiling into camera |

App. 2 Interaction Data

| Symbols/Abstract Items | Image Distance | Horizontal/Vertical Angle |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|------------------------------|
| cap/glasses/overall/aircraft | low | side view/vert angle high |
| cap/glasses/overall | low | front view/vert angle high |
| overall/aircraft/male navigator | medium | front view/vert angle low |
| aircraft nose/propellers | medium | side view/vert angle high |
| cap/glasses/missile/overall/aircraft | high | front view/vert angle low |
| caps/glasses/charts/leather/aircraft/gloves | medium | front view/vert angle low |
| caps/glasses/charts/leather/aircraft/gloves | medium | front view/vert angle medium |
| female uniform/skirts | high | side view/vert angle low |
| uniform/stripes/short hair/aircraft/dark blue | low | front view/vert angle low |
| uniform/stripes/short hair/dark blue/logo/ties | low | front view/vert angle low |
| glasses/uniform/aircraft design | high | side view/vert angle high |
| stripes/uniform/aircraft super-sized | low | front view/vert angle low |
| stripes/uniform/aircraft parts/spray/cleaning cloth | low | front view/vert angle low |
| stripes/uniform/aircraft parts/spray/cleaning cloth | low | front view/vert angle low |
| helmet/pressure overall/fighter/farmac | low | front view/vert angle medium |
| flowers/old lady/fighter aircraft | low | front view/vert angle low |
| overalls/duty boards | medium | front view/vert angle low |
| helmet/pressure overall/fighter ckpt | low | side view/vert angle medium |
| sunglasses/overall/army look | low | front view/vert angle low |
| fighter overall/equipment/fighter/engine | high | side view/vert angle high |
| aircraft tails/logos/tied together/stripes/hair/ties/female captain samll in background/gendered | medium | front view/vert angle low |
| stripes/caps/blue color/golden color/lu/thansa logo | low | front view/vert angle low |
| stripes/captie/uniform/aircraft plus symbol | low | front view/vert angle low |

App. 2 Interaction Data

| Male/Female impression | Narrative Elements |
|-----------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| strong male | strong woman/pilot story |
| male with female smile | strong woman/pilot story |
| male with female smile | strong woman/pilot story |
| male with female smile | strong woman/pilot story |
| strong male | strong woman/pilot story/strong country |
| strong male | strong group/country/women |
| strong male | strong group/country/women |
| male with female touch/skirts | strong group/country/women |
| male with female smile | strong woman/pilot story/strong company |
| male with female smile | strong woman/pilot story/strong company |
| strong male | strong woman/pilot story/strong company |
| male with female smile | strong woman/pilot story/strong country |
| "housekeeping" | traditional story woman pilot/housekeeping |
| "housekeeping" | traditional role woman pilot/housekeeping story |
| strong male | strong woman/pilot story/victory of a lifetime |
| male with female smile | strong group/country/women |
| male with female smile | strong woman/pilot/country/fighter |
| strong male | strong woman/pilot story |
| male | strong woman/pilot/country/fighter |
| strong male | strong woman/pilot/country/fighter |
| apparently equal, flight differences ckpt/cab | strong group/company/friends/ |
| apparently equal, flight differences ckpt/cab | strong group/company/friends/ |
| male with female smile | strong woman/pilot/company story |

App. 2 Visualization Data

| Category Visualisati | Name | Framing and Gaze | Patterns and structures |
|----------------------|----------------------|------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| Picture 1 | Melli Beese | sky/aircraft/woman/indirect gaze | centered main person, upward wing |
| Picture 2 | Eliy Beinhorn | sky/aircraft/woman/man/direct gaze | centered main person, background face |
| Picture 3 | Amelia Earhart 1 | aircraft/woman/man/direct gaze | centered 2 main persons, upward wing |
| Picture 4 | Amelia Earhart 2 | sky/aircraft/woman/direct gaze | non-centered main person, upward a/c body line |
| Picture 5 | Sabıha Gökçem | sky/aircraft/woman/man/direct gaze | non-centered main person, double wing line |
| Picture 6 | 568. Regiment 1 | sky/aircraft/women group/indirect gaze | centered main group of 3, upward a/c body line |
| Picture 7 | 568. Regiment 2 | sky/aircraft/women group/indirect and indirect gaze | centered group of 5 |
| Picture 8 | 568. Regiment 3 | landscape/women group/indirect gaze | centered group of 9, body line |
| Picture 9 | Nicola Lisy | aircraft interior/women/men/direct and indirect gaze | centered main person, 2 men surround, upward cabin line |
| Picture 10 | Daniela Schubert | airline logo/wall/man/indirect gaze | centered 2 main persons, upward tie line |
| Picture 11 | Magnaair Crew | sky/aircraft/women men group/tarmac/indirect gaze | non centered persons, non centered a/c, upward line a/c + tarmac |
| Picture 12 | Magnaair Females | sky/aircraft/women group/tarmac/direct gaze | centered 2 main persons, horizontal lines |
| Picture 13 | Fanny Dorau 1 | cockpit/woman/direct gaze | non centered main person, upward mirror line, horizontal c/p line |
| Picture 14 | Fanny Dorau 2 | cockpit/woman/indirect gaze | non centered main person, horizontal c/p line |
| Picture 15 | Caroline Aigle | sky/aircraft/woman/tarmac/direct gaze | centered main person, upward a/c body line |
| Picture 16 | Eliy Beinhorn 2 | aircraft/woman/flovers/indirect gaze | centered main person/a/c horizontal line |
| Picture 17 | Dudette 07 | women group/wall/direct gaze | centered main persons |
| Picture 18 | Jeanne Flynn | sky/cockpit/woman/indirect gaze | centered main person/a/c vert line |
| Picture 19 | Jennifer Morton 1 | woman/wall/landscape/direct gaze | centered main person/horizontal landscape line |
| Picture 20 | Jennifer Morton 2 | sky/woman/aircraft/tarmac/indirect gaze | centered main person, upward a/c body line |
| Picture 21 | Austrian/Lufthansa 1 | sky/aircraft/women group/men group/direct gaze | centered main persons, centered a/c tails |
| Picture 22 | Austrian/Lufthansa 2 | aircraft/women group/men group/indirect gaze | centered main group, horizontal line on a/c |
| Picture 23 | Angela Masson | aircraft/woman/direct gaze | centered main person, a/c horizontal line |

App. 2 Visualization Data

| Memorability | Data Transmission | Gender Symmetry | Contrast | Background | Gender Symbol | Spatiality | Civil / Army Content |
|--------------|-------------------|-----------------|----------|--------------------------|----------------------------|----------------------|----------------------|
| medium | low | | high | aircraft part/sky | male outfit | high | civil |
| high | low | low | medium | male pilot partner/sky | male outfit | high | civil |
| high | low | high | medium | aircraft/hanger | male outfit | low | civil |
| high | medium | | high | sky/landscape | male outfit | high | civil |
| medium | medium | high | high | sky/landscape | male outfit | high | army |
| medium | medium | | medium | sky/aircraft/landscape | male outfit | high | army |
| medium | medium | | medium | sky/aircraft/landscape | male outfit | high | army |
| low | medium | | low | sky/aircraft/landscape | male outfit | high | army |
| high | medium | medium | medium | landscape | male outfit uniform skirt | medium | civil |
| high | medium | medium | high | interior surface | male outfit | low | civil |
| high | medium | medium | high | wall/logo | male outfit | low | civil |
| medium | medium | high | high | sky/aircraft/landscape | male outfit | high | civil |
| high | medium | | high | sky/aircraft/landscape | male outfit | high | civil |
| high | medium | | high | aircraft window | male outfit, female action | medium mirror effect | civil |
| low | medium | | high | aircraft cockpit | male outfit, female action | medium mirror effect | civil |
| high | medium | | high | sky/fighter aircraft | male outfit | high | army |
| high | medium | | high | aircraft | female | low | civil |
| medium | medium | | low | wall/picture/plans | male outfit | low | army |
| high | medium | | high | sky | male outfit | high | army |
| medium | low | | medium | sky/army walls/landscape | male outfit | high | army |
| medium | medium | | high | sky/concrete wall | male outfit | high | army |
| high | medium | high | high | sky/aircraft tails | male outfit | high | civil |
| medium | low | medium | medium | aircraft fuzzy logo | male outfit | medium | civil |
| high | low | | medium | aircraft/glass wall | male outfit | high mirror effect | civil |

App. 2 Chromaticity Data

| Category | Name | Black/White | Main Color Characteristic | Surfaces and Setting |
|------------|-------------------|-------------|-------------------------------|---------------------------|
| Picture 1 | Melli Beese | B/W | none | 50% dark surfaces |
| Picture 2 | Eliy Beinborn | B/W | none | 50% dark surfaces |
| Picture 3 | Amelia Earhart 1 | B/W | none | >50%dark aircraft/ hangar |
| Picture 4 | Amelia Earhart 2 | B/W | none | >50%dark aircraft surface |
| Picture 5 | Sabina Gökçem | B/W | none | 50% dark surfaces |
| Picture 6 | 568. Regiment 1 | B/W | none | >50% dark surfaces |
| Picture 7 | 568. Regiment 2 | B/W | none | >50% dark surfaces |
| Picture 8 | 568. Regiment 3 | B/W | none | >50 % dark surfaces |
| Picture 9 | Nicola Lisly | color | blue/grey/white | 50/50 dark/light |
| Picture 10 | Daniela Schubert | color | blue/white/red | 50/50 dark/light |
| Picture 11 | Magnaair Crew | B/W | none | 50/50 dark/light |
| Picture 12 | Magnaair Females | B/W | none | 50/50 dark/light |
| Picture 13 | Fanny Dorau 1 | color | black/white/red | 50/50 dark/light |
| Picture 14 | Fanny Dorau 2 | color | black/white/red | 50/50 dark/light |
| Picture 15 | Caroline Aigle | color | grey/army colors | >50 % dark surfaces |
| Picture 16 | Eliy Beinborn 2 | color | colorful with grey background | light impression |
| Picture 17 | Dudette 07 | color | brown touch | >50% brown |
| Picture 18 | Jeanne Fynn | color | army colors | 50/50 dark/light |
| Picture 19 | Jennifer Morton 1 | color | army colors | >50% brown |
| Picture 20 | Jennifer Morton 2 | color | army colors | >50% dark surfaces |
| Picture 21 | AUA/LH 1 | color | bright colors | >50% bright colors |
| Picture 22 | AUA/LH 2 | color | bright mainly blue colors | 50/50 dark (blue)/light |
| Picture 23 | Angela Masson | color | bright blue colors/background | >50% bright colors |

7.3 Appendix 3 Final Interview Result Sheets

App. 3 Interview Result Sheets

| Question | Gender relation | Minority Status | Gender Role/Rel. | Dis/Advantage |
|----------|------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|
| 1 | 25% -50% out of max 10 | positive/no girle gossip/ | male female strength/salary | more of advantage |
| 2 | 25% out of 4 | positive/no catfight | Russia/cult aspects/let's look | both sometimes |
| 3 | 4% out of 25 | positive/offered jobs | indifferent/topic children | more advantage/but is equal |
| 4 | 8% | positive no problem | selection children | it depends/ |
| 5 | 8,57% | positive | selection children/family | more disadvantage/adv in being female |
| 6 | 6,66% | at the moment it nerves | application swiss/children | more disadvantage |
| 7 | 5% | positive being outsider | selection children/not female but f | both sometimes/anonymity male/male |
| 8 | 10% | partially civil flying | Russia/cult aspects/let's look | both sometimes |
| 9 | 3-4% | positive getting used to it | family/being female/ | more of a disadvantage/children |
| 10 | 4% | positive former female comp. | salary/selection int./ | more advantage/but is equal |
| 11 | 3-4% | partially positive | family/relation/children | both sometimes |
| 12 | 16,66% | positive | family/relation | it depends/but more advantage |
| 13 | 6,66% | positive we have to live with it | Russia/cult aspects/selections rela | it depends/but more advantage |
| 14 | 6,66% | positive | dont know | disadvantage family |
| 15 | 2% | positive | salary/no selections | not relevant |
| 16 | 3,33% | basically pos. but depends | male female strength/children | more advantage/but is equal |
| 17 | 3-4% | positive | nothing special | not relevant |
| 18 | 10% | basically pos. but depends | selection/salary/ | more disadvantage/family |

App. 3 Interview Result Sheets

| Typical Male | Attitudes | Male Treatment Difference |
|---------------------------------------------------|-----------|-------------------------------------------|
| golden stripes/hero stories | | no difference |
| hero stories/nonchalance/non-organizing | | no, but friendlyer/chevaleresque/careful |
| male talking | | careful but depending on impression |
| "honey, I'll show you how it works" | | no/asexual |
| yelling/quick temper | | no/ they take me more serious than others |
| pride/"i am a pilot"/uniform | | no/I would get mad on 2x2 gm |
| huge self confidence/attitude | | no with uniform unisex |
| macho attitude/pride/Charms some | | depends |
| sexualizing/attitude/uniform | | depends/I have safety belts |
| being ruler/controller/uniforms | | never fuck iwithin the company |
| breast out | | I am asexual/flight attend. Are sexual |
| breast out/walking on tarmac | | depends I cope with it |
| stripes/stories at the bar | | starting yes/I separate things |
| macho attitude/pride | | it is normal sometimes |
| uniform/stripes/cap/but also females sometimes | | no I always had a sup. Position before |
| also typical female therefore no | | yes, maybe moe cavalier/protecting |
| overruling/gorilla attitude/charming/I am a pilot | | no even when I was a F/A |
| | | no neutral person/superior position also |

App. 3 Interview Result Sheets

| Cooperation | Reaction | Expectations | Influence of Job |
|----------------------------------------------|----------|------------------------------------------------|--------------------------------|
| none, decent human beings | | "like a man" behavior expected, implied | yes but not measurable |
| basis male/female different but good | | surprise when expectations are met | no I dont think so |
| sex is no matter | | women qualified but still to be confirmed | yes females act diff |
| female talks/ but also men chats good | | women qualified but still to be confirmed | yes it equal due to proc. |
| equal, beginning more male wanted | | women qualified but still to be confirmed/Ru | irrelevant/no diff in procedur |
| difficult as female captain/copi | | selfconfident and stigmatized | yes females are morre sensiti |
| no gender topic male/female equal | | women qualified but to be confirmed, nail col | no but females dare to say no |
| female talks are easier/no macho talk | | being tougher, mistakes are excused | no but females practice multi |
| I am looking forward to female flights | | expected being better, gap for medium talent | no I am a human being, but st |
| principally equal | | expected being better, gap for medium talent | no it is equal |
| depends on the person/also females are diff. | | women qualified still to be confirmed, Tie/OB | ys females are more precise |
| I dont care female or male | | society expectation "she-man", hardcore-wor | no ist equal |
| I dont care female or male | | tough, knows how to push things through | no it is irrelevant |
| more complicated with a woman | | common klishees like parking/flying | I am not sure/men need to be |
| no difference/colleagues | | being accurate, better, Glace-gloves | basically no, but females need |
| no diff in c/p but private | | being better, less room for mistakes | it depends on the woman |
| no diff/ but girle talks are diff | | breaking through is different against expectat | equal, but experiences differ |
| I dont care female or male | | being more competent and organized, guy ge | yes I should be better |

App. 3 Interview Result Sheets

| Article/Clip | Image Decision | Image Satisfaction | Image Correctness | Reason | Reaction | Choice of 23 | Changes | Def. Gen/Div |
|-----------------------------------------|----------------|--------------------|--------------------------|-------------------------|----------------------------|----------------|-------------|--------------|
| yes, article, clip not in the beginning | yes and no | yes and no | no, never captures | cultural anthropologist | would you tilt at wind | pos2 neg 5, 13 | no | yes, no |
| yes article | no | yes and no | no, traditional image | normal distribution | amusing, typical | 2, 13 | no | no |
| no | | | no, ICI 50 | Women exception | it is stupid | 7, 19 | no idea | no |
| no | | | ancient pattern, | women considered | it nerves | 2, 21-23 | gets better | no |
| no | | | no traditional pattern | role distribution | it makes me sick and tired | 1, 21-23 | gets worse | yes |
| yes article cheno | no | no | no old tradition, male | traditional female | tired smile | 22, 19 | gets worse | yes, no |
| yes article Wri | no | yes and no | pe company Oberhelme | media market work | it is ok as it is | 21, 13 | normalizing | yes, no |
| yes 2 articles | yes/no | yes | no female heroine | cultural anthropologist | smile | 6, 13 | gets better | yes, no |
| yes 1 article 1 | no | no not really | no, traditional, support | traditional female | no reaction talking to c | 2, 9-10 | no idea | no |
| no | | | no traditional pattern | women are taught | excited and talk about | 12, 15 | gets better | no |
| yes with brother | | | no still not the daily | trend to promote | it nerves | 2, 13 14 9 | normalizing | no |
| yes many | yes/no | yes | old fashioned | society image | I like female work and | 13, 15 | gets better | no |
| yes 1 part of a | no | yes | no still not the daily | society image | funny amusing | 6, 21 | gets better | no |
| yes 1 | no | yes and no | no accidents show | society image | I don't care | 11, 13 | gets better | yes |
| no | no | | yes and no | society and media | no reaction think of c | 13, 8 | gets better | no |
| yes many times later more | yes and no | yes and no | no accidents show | society and media | try to be neutral | 23, 13 | gets better | yes, no |
| no | | | no image shows safe | society image | depends on the newsp | 2, 19 | gets better | no |
| yes many | no | yes | no still not the daily | society and language | excited and talk about | 4, 11 | normalizing | yes |

App. 3 Interview Result Sheets

| Motivation | Support Company | Support Pvt | Licenses | Education | Education Parents | Age/Status | Children |
|------------|-----------------|-------------|--------------------------------|-----------------|----------------------------|-------------------|--------------------|
| | | | ATPL, Disp, TRI Matura, Uni | | F) Prof for mechanic | 47, single, no | 1 plus 3 |
| | | | ATPL, Disp, BH BHS Matura | | F) officer Austrian R&A | 38, married, no | 0 plus 2 |
| | | | CPL, ATPL, IRI | Matura, Uni 2 | F) Uni High School Teacher | 30, single, no | 0, will eher keine |
| | | | CPL, ATPL, BH SHAK Matura | | F) Bacc. Employee in | 41, single, no | 0, will keine |
| | | | CPL, ATPL, FI, I | Universität Juv | F) Apprenticeship M | 33, single no | 0, will keine |
| | | | ATPL, TRI | AHS Matura, §F | F) pilot before apprentice | 33, single no | 0, will evtl. noch |
| | | | ATPL, TRI, BH BHS Matura | | F) apprenticeship ele | 43, single, 1 d 1 | |
| | | | CPL, ATPL, PH AHS Matura | | F) Engineer M) Teacher | 27, single, no | 0, will Kinder |
| | | | CPL, Th, ATPL AHS Matura | | F) Farmer M) Matura | 29, single, no | 0, will Kinder |
| | | | CPL, ATPL, BH HBLA Matura | | F) AppM) App | 29, single, no | 0, will evtl. noch |
| | | | ATPL, F/A, AHS Matura | | F) App M) App | 31, single, no | 0, will evtl. noch |
| | | | CPL, ATPL, BA BAKIP Matura | | F) Mat M) App | 31, single, no | 0, will Kinder |
| | | | ATPL, TRI, Indl Mittlere Reife | | F) Mitt Reife M) App | 30, single, no | 0, will Kinder |
| | | | CPL, ATPL, MG AHS Matura, §F | | F) Mitt Reife M) Uni | 24, single, no | 0, will Kinder |
| | | | ATPL, TRE, Dis BHS Matura, §F | | F) App M) App | 50, single, no | 0, will keine |
| | | | ATPL, Disp, TR | Universität Juv | F) Matura M) App | 47, married, 1 d | 0, will keine |
| | | | ATPL, CPL, F/A AHS Matura | | F) Uni M) Uni | 35, single, no | 0, will evtl. noch |
| | | | ATPL, Emerg. HBLA Matura | | F) App M) App | 37, single, 1 d | 0, will evtl. noch |

7.4. Appendix 4 Interview Protocols

Transcript 1
Time: 0800-0842

Interview: 1
Date: 3.10.12

Guided Interview Protocol

Subject Range “ Background“ Geschlechterverhältnis:

Wie stellt sich die („objektive“) Geschlechterverteilung im Bezug auf ihr derzeitiges Unternehmen dar?

Well, starting in 1991 as a copilot we were 3 or 4 women and around 10 men, I guess. Some of us just flew freelance-wise, but the CEO of Polsterer loved to recruit females, he principally loved being surrounded by women, no matter if flight attendant or pilot or ground staff. That was kind of fun in those times. In the next executive air company we were between 1 and 3 women out of 12 men. In executive business companies you normally find a higher percentage of females. Their ambition is high, they often are paid less and they tend to be happy that they get a job at all. Within the scheduled airlines the situation seems more critical to me, maybe the pilot's selections just “allow” (pointing her fingers like painting quotation marks in the air) a certain number to enter. In the last company that I left in 2009 we were 2 out of 4, as I was the Flight Operations Manager and I employed one more woman. I believed in a kind of 50:50 status, which I still do, by the way.

Wie geht es den Frauen mit ihrem „Minderheitenstatus“?

No problem at all, working with men does not mean any trouble for me. Working with men only maybe changed my attitude, maybe my behavior in daily life...I think I did not use certain phrases, wordings, maybe had less prejudices. Still one can say that it is just LIFE that changes you. If you wear a male outfit, you can't wear high heels, you need a huge bag containing navigation books and you need your fingers and not your nails to fix switches around the aircraft you turn out to act like a man. But you don't realize that you act like a man all the time, and you don't realize you are recognized as a man by your environment. The older you get and the more you reflect your actions and maybe because I teach pilots I began to critically speculate.

Nachfrage: Haben sie diesbezüglich bestimmte Erlebnisse gehabt oder Erfahrungen gemacht?“)

Yes, of course, most of the experiences I made were positive, women are considered to be a kind of enrichment in aviation, they seem to beautify the male business landscape (grins) and one enjoys that situation, why not? But on the other hand, there were quite a few situations that I really could have cancelled, or just omitted maybe. When I considered a career at Austrian Airlines I was told by the HR staff that there is no career plan for women at Austrian Airlines. During a selection interview at a private business jet company I was asked who the father of my child would be, as (again paints quotation marks in the air) “one would like to avoid any trouble within the company pilots”. Whatever he really meant to say. When I flew to Yerevan once together with a sort of short time captain, he simply freaked out due to some kind of argument. I was desperate, also due to the fact that I had to come to an interview with the Manager, the CEO and the “culprit”, who carried out a kind of tribunal on the other side of the huge desk. I was informed that it simply cannot be true that a colleague physically attacks another, the written report shows, that my male captain had a obviously different perception of his behavior had simply forgotten, what happened. I was asked to “function” and to share the cockpit with him again, or I would be dismissed. Of course – that was 15 years ago - I kept my mouth shut, as I had to feed my child and I was too young to react in a more sophisticated way. Nowadays, years later, I would not say that this was only a matter of gender topic. Being the head of the department I would say a female boss has to gain the ability of empathy, of diplomacy and of creating an atmosphere of friendly plus motherly superiority or predominance, call it whatever you want. It's a human thing, the issue is about people.

Still I would not say that I prefer to work with women. (pause). Women are not at all easier if you have to handle many of them. Could it be that men are used to being told what to do in a sort of military tradition? Aviation is a purely military organized subject. Men often stick to procedures, in that respect they are predictable. Yeah, again it's the mixture of sex that makes it.

Gibt es aus Ihrer Erfahrung bestimmte Situationen oder Themen, bei denen das Geschlecht bei der Arbeit eine (besondere) Rolle spielt? Wenn ja, welche sind das?
Situations and topics, yes if it comes to being strong and moving the aircraft or parts of it then automatically you consider the male as being responsible.
Principally for being a pilot sex is more a kind of inherent fact, the pure working procedure has nothing to do with sex. A simulator instructor once doubted my ability of having the strength to cope with an emergency.

Glauben Sie, ist Frau-Sein in Ihrem Beruf ein Vorteil, Nachteil oder nicht relevant?
Can be an advantage when it comes to find creative and communicative ways to get permissions for example or other specials. But that would be valid for any business branche that I know. It can also be a disadvantage due to stereotypes, as one seems to want to see a man in the cockpit and a woman in the cabin. My daughter said when she was 3 years or so, that Mum works there – pointing to the aircraft cabin – despite she knew that Mum is working in the cockpit in real life. So all in all I think it's not really relevant as archaic structures seem to come into force or whatever you might call it. If you don't like yourself being a woman during the rest of your life, you probably dislike your female aviation life as well....what a pity to spoil so much life time, isn't it?

Themenkomplex Männlichkeit:

Wenn Sie an Ihre männlichen Kollegen denken: Gibt es bestimmte Handlungen oder Verhaltensweisen, die sie als „typisch männlich“ bezeichnen würden? Welche sind das?
Typically male keeping the uniform with golden stripes on when entering the bar in the evening, or telling heroic stories in front of non aviation people, being the leader with chicks behind him to follow like the cock surrounded by his hens.

Wenn Sie daran denken, wie Ihre männlichen Kollegen mit ihren männlichen und wie sie mit den weiblichen Kollegen umgehen: Gibt es da Unterschiede, oder werden alle gleich behandelt?
Men to men talk differently, their language turns out to be more male, now you ask me what do you mean by male, I want to say more aggressive, more sexually colored, maybe more depreciative towards things and people. I think that they would not share their private life or their love life with me. Maybe some of them, but normally no.

Glauben Sie, dass Sie Ihre männlichen Kollegen in der Pilotenrolle anders behandeln, weil Sie eine Frau sind, oder spielt das keine Rolle?
No, just because I am a woman, no. Just because I am the boss, maybe yes. As a female boss my impression is that men approach me in a kind of decent or careful, for some of them I would say gentle way. During the pure work in the cockpit that fact is kind of irrelevant. We all follow phrases and procedures as long as normal operations rule a flight.

Themenkomplex Handlungsstrategien im Bezug auf die eigene Weiblichkeit:

Welche Bedeutung hat es für Sie, ob Sie mit einem männlichen oder einer weiblichen Kollegin im Cockpit zusammenarbeiten?
None, I prefer to work with decent human beings of any sex. Chatting with a girl can be fun, talking with a boy can make the day.

Wenn Sie an die oben angesprochenen „männlichen“ Verhaltensmuster denken: Wie reagieren sie darauf?

Inside it bores me to death, possible reactions depend on situations. Under normal circumstances you just go away, or you listen until the conversation is over. If you can't change it, leave it, so most of my female colleagues and me are used to – let me say - emotional blunting.

Glauben Sie, wird von Frauen in Führungspositionen etwas Bestimmtes erwartet in Bezug auf Entscheidungsfindung, Arbeitshandeln usw.?

Yes and no, we all tend to live these stereotypes, acting like a mother, like a nurse, being patient, calm and defensive, or shall I say passive? In a leading position you can forget being defensive or passive, when you act, let me say "like a man" you maybe don't feel better but you are understood better. Nobody expects a certain behavior but it seems that everybody implies a certain behavior.

Glauben Sie, dass das Geschlecht einen Einfluss darauf hat, wie man seinen Job als Pilotin durchführt, oder ist das völlig irrelevant?

The answers before imply the answer here – it depends. When you look at medicine and researchers tell you that only a few years ago medicine scientists started to distinguish men's and women's treatment, so let me say-confirmed-that there is a difference (pause) I presume that there must be an influence. But I guess that the influence is not measureable.

Do you have an example

No, Asking for an example for me personally just reconfirms the problem of setting boundaries or defining things.

Themenkomplex Medienbild

Im Falle, dass über Sie und ihren Beruf in einem Medium schon einmal ein Beitrag gebracht wurde, waren Sie an der Entscheidung über das vermittelte Bild/Image beteiligt?

Yes, there was an article in a local paper about me 25 years ago, just to show the fact of a girl having the desire to fly. That just presented my way and thoughts concerning flying and they titled it "Above the clouds" and the relation to that romantic song about the putative freedom high up in the sky.

Any picture with the article, do you remember the details?

Yes, view into a cockpit of a Cessna 172 showing me in jeans and white shirt, tattoo of aircraft and Ray Ban Aviator sun glasses, hands on the throttles.

And a few years later when I flew medium jets for a business company the boss gathered the pilot's team around him for PR reasons. We were positioned in front of the biggest and cleanest (smiles ironically) airplane we operated. Boss in the middle and according length wearing sunglasses looking into the far sky we were photographed... very heroic image, most of them in black and white. I had no influence what was shown and what was intended, but those times I eventually even liked them. Strong appearance, yes, that's what it was, ya. I remember one of the pictures showed two girls, me and another girl in front of a fuzzy airplane background.

Waren Sie mit diesem Image weitgehend zufrieden, oder haben Sie aus etwaigen anderen Gründen nur das vermittelt, was vorgegeben wurde?

As I mentioned before at that time I did not ask or reflect what was done or which pictures were chosen. Nowadays I see things different, the more experience you gain, the more critical you are. Nowadays I request details and take influence on the output.

I: How?

Of course the traditional pictures were shown. They transmitted what the people want to see, as the clients were old and rich people they created the image that these people maybe want to reconfirm.

Allgemein: „Welchen Eindruck vermitteln oder bestärken Ihrer Meinung nach Medien in Bildern und Filmen von weiblichen Piloten und warum?

There are no pictures. Are there? ...daily news just show a girl, when there is (laughs) a "first-time-ever scenario". "She is the first woman to do this and that.." Isn't that stupid? What

was the question? The impression...OK, strong, independent, masculine, when it comes to hierarchy women are positioned in a place of flight attendants or maybe copilots, but almost never captains.

Why is that so?

It takes some time until ancient rules of anthropology and gender patterns are revised. Let's wait another 1 or 2 generations, it might be better then. Culture seems to be a very complex thing.

Wie reagieren Sie selbst auf das eventuell (verzerrte) vermittelte Image?

Critical but unexcited I ask you: "would you tilt at windmills?" But I admit sometimes when it comes to being asked in the evening and you don't know the people around, you just answer to the question "what's your profession" with a brief "stewardess" or "I am assistant" or just "I do in transport business" or something like that – why? – it makes the conversation easier, some men do not dare to talk to you anymore, when they can't be brilliant in their own profession.

Bei Betrachtung der vorliegenden 23 Bilder, welches derer deckt sich am besten mit Ihrem inneren Berufsbild als weibliche Pilotin? Welches stößt Sie am meisten ab, welches gefällt Ihnen am besten?

I hate women killing people, so maybe Nr 5, the one with woman plus missiles, but also number 13, isn't that stupid, typical image, she is cleaning the cockpit...(pause) and the one I like is 2.

I: Which one reflects the real situation?

(...) number 22 most probably. He is he boss, she is second.

Hat sich das Medienbild der Pilotin Ihrer Meinung nach in den letzten Jahrzehnten verändert?

During the last years, no, simply no. Maybe due to media technologies and internet that companies try to come out with „gendered data" but the minds – also of the journalists - did not change significantly, I think.

Have you ever been confronted with terms like "Gender or diversity management"?

Yes at University, but never in an Austrian or German company. There is a department with Lufthansa in Frankfurt I know.

Themenkomplex persönliche bzw. statistische Daten

Was war/ist Ihre Motivation für die Entscheidung eine Karriere als Pilotin anzustreben?

My father held a private pilot's license. But that image was not my image of flying. I wanted to be free, I wanted to develop the art of flying, I dreamed of connecting machine, (wo)man and nature.

It was a long way, I knew people from aviation, they knew people in aviation. Maybe because at first I met a man, a pilot, the "Marlboro Man", the adventure bush pilot in Africa. But finally the strongest motivation became the fact that there were people, men, telling me, you can't do it, you are not allowed to do it, or you have no chance because you are a woman. When I was told that there is no chance applying for a job or taking part in a selection, I turned out to be stubborn. I was told that psychological tests will used be against you, so I did not apply for airline jobs. I simply became a "hardheaded woman" or call it combative to proof that it is possible to do it up to the top and I just did it. I ended up as instructor and Flight Operations Manager in a small company. The European boss supported me because I really served 24 hours a day (pause), somehow I turned out to be a slave for the sake of the target to fly plus being a Mum. But that seems to be normal or required for a career at M. or enterprises like that.

I: Who said that you can't? What was said?

I was told by the retired company medical doctor of Austrian, that it does not make sense to apply as the board did not want to select women during the 80ies. So it seemed that the ones who applied were "selected to death" and I was simply warned in advance not to sort of disappoint myself by a friend. At those times, there were no women in the 1980ies.

Wurde diese Entscheidung durch die Firma/Firmen gefördert, wenn ja wie?

No, you were chosen for certain ratings when the company needed a cheap pilot, or an additional pilot who is able to fly a certain type. But I admit that there are some bosses who promote or support women's careers, don't ask me why. If the boss likes you and your work - that might help. I told you before the one in the eighties. You were supported by certain male pilot colleagues, yes. I think all the ladies are, but only a few like to fly with a girl. Maybe they find a mother or a sister or many elder ones find a daughter, I guess that's what it is.

Who else did support you?

My parents, my family and a few friends, some male captains or instructors.

Welche luftfahrerischen Lizenzen oder andere Berufsabschlüsse besitzen Sie?

I do hold a CPL, ATPL and International Airline Disptach License, I am an Airline Teacher and teach future aviation instructors and pilots concerning human factors, that's what I would call it. Maybe that's a sort of catharsis in my life, teaching pilots to say "no" when they should and to reflect what they are doing.

Was ist Ihre höchste erreichte abgeschlossene Schulausbildung?

A university degree in communication sciences, I started with studying English and French when I was 18, quit with 19 or so to follow some guy to Africa but started in aviation business in ground or passenger services with Austrian Airlines, then a few small business air companies, that actually in a way supported women. At P. Jets we even were 4 or 5 girls, the CEO was, for whatever reason (smiles cynically), quite positive towards us. But anyway he was one of just a handful male bosses that really positioned his company higher than the average 2-5% ladies.

Was sind/waren Ihre Eltern von Beruf, welche Schulbildung genossen sie?

Father Professor for mechanical engineering, mother radiographer technical ass.

Würden Sie mir Ihr Alter, den Familienstand und evtl. Scheidung/en sagen?

Age 47, I'm not married, no divorce, many men, I sort of ran away of men and myself quite a few times.

Der Abschluss gilt der Frage nach den Kindern, wenn ja wie viele haben Sie und in welchem Alter sind Sie?

I have a daughter she is 16 years, wasn't that easy to raise her with that job, life is an adventure. additionally my future husband brings 3 children, 2 sons 24 and,23 years and 1 daughter 18 years into my life. I won't be bored, my life is enriched.

Transcript 2
Start: 10:55
End: 11:27

Interview: 2
Date: 3.10.12

Guided Interview Protocol

Themenkomplex“ Background“ Geschlechterverhältnis:

Wie stellt sich die („objektive“) Geschlechterverteilung im Bezug auf ihr derzeitiges Unternehmen dar?

Also wir haben bei M. derzeit eine, dann haben wir noch ein bis zwei nicht fix, also grundsätzlich drei. Und der Rest in der Firma auf M. bezogen - jetzt in Prozent keine Ahnung, wirklich – aber sonst größtenteils die Frauen in der Assistentinnenrolle und die Herren in den Führungspositionen.

Wie geht es den Frauen mit ihrem „Minderheitenstatus“?

Mir geht's gut dabei, weil der sogenannte Zickenkrieg wegfällt. Also tue mir mit Männern wesentlich einfacher, als wenn ich in einem Büro mit „Hausnummer“ vier bis fünf Damen sitzen würde. Ich finde es total entspannend, ich habe auch keine negativen Erfahrungen im alltäglichen Arbeitsleben mit Männern.

Das heißt es gibt keine negativen Erfahrungen oder besonders positive Erfahrungen?

Nein, grundsätzlich nicht, negative hatten wir früher in Bezug, als es noch in den Anfängen als Kopilot war, da waren einige negative Erfahrungen. Da möchte ich nicht sagen, dass es das nur war weil ich eine Frau bin. Es war jetzt – du kennst die Geschichte mit Ausbildung was da war mit Simulator, was da war mit W:C.und K.E. etc. ich könnte aber jetzt nicht dezidiert sagen, dass das war, weil ich eine Frau war

Aber es hatte mit Ausbildung und Ausbildungsmöglichkeiten zu tun, oder?

Na eigentlich war das blöd gelaufen mit der Sparmasche vom CEO L. damals, schicken wir sie nur auf Refresherkurs und sonst nix, aber ich glaube eigentlich nicht, dass das damit zu tun hatte, weil ich eine Frau war. Glaube das ist einfach unglücklich gelaufen, aber ich würde das nicht nur darauf zurückführen

Kein Geschlechterproblem?

Nein, größtenteils habe ich nur positive Erfahrungen gemacht. Eher immer so ein bisschen über die Flirtschiene, wenn du mit Männern zusammenarbeitest. Es ist eher ein lockerer Umgang und nicht so die bissigen Stuten zwischen den Damen.

Eher burschikos, ja

„Gibt es aus Ihrer Erfahrung bestimmte Situationen oder Themen, bei denen das Geschlecht bei der Arbeit eine (besondere) Rolle spielt? Wenn ja, welche sind das?“

Also ein Rolle spielt das wenn wir hernehmen Russland zum Beispiel. Da wird grundsätzlich einfach mit dem Mann gesprochen, das ist so. Da wird grundsätzlich, wenn du aussteigst als erstes mit dem Mann gesprochen, weißt eh wenn du tankst, die Abfertigung oder was machst, dann wird eher mit dem Mann gesprochen, das fällt mir im östlichen Raum auf.

Moslemische Kollegen?

Das kann ich nur sagen ich war einmal im Iran und wollte tanken, da durfte ich also nicht tanken, weil ich hatte ja keinen Schleier, da wurde also nur mit den Männern geredet, das war „normal“ und wie gesagt nur ein einziges Mal. Und sonst ist es, glaub ich so, dass die Männer eher verblüfft sind, sie haben eine ganz komische Erwartungshaltung, man glaubt nicht, wenn da also eine kleine zierliche Person in das Flugzeug einsteigt, dass die das Flugzeug von A nach B bringt. Und wenn das dann alles passt und problemlos ist, dann wird womöglich auch noch geklatscht, weil das dann alles geht und doch funktioniert. Wenn also ein Mann in ein Cockpit einsteigt, ist es normal, da klatscht keiner und fragt sich, „kann der das wirklich“ – steigt eine Frau ein, ist man gleich auf: „einmal Aha, na schau ma amoi“

Glauben Sie, ist Frau-Sein in Ihrem Beruf ein Vorteil, Nachteil oder nicht relevant?

Es ist nicht relevant, es ist ein bisschen Überraschungseffekt, genau, man schaut grundsätzlich „aha das ist also eine Frau“ und man ist dann überrascht, wenn die das jetzt einfach macht, das was bei einem Mann normal ist. Es ist ziemlich ausgeglichen, es kommt

einem auch keine negative Dings entgegen, es ist immer nur Überraschungseffekt, man ist also auch (Tonfall zynisch) im Jahr 2012 noch nicht gewöhnt, dass da eine Frau sitzt.

Das ist also Vorteil oder Nachteil?

Nein ich finde es ist eher sogar ein Vorteil, weil man sie überraschen kann, sie sind – eher Vorteil.

Themenkomplex Männlichkeit:

□ Wenn Sie an Ihre männlichen Kollegen denken: Gibt es bestimmte Handlungen oder Verhaltensweisen, die sie als „typisch männlich“ bezeichnen würden? Welche sind das?

Typisch männlich sind sicher diese Heldengeschichten, also man sitzt wurscht wo und es wird immer nur über Fliegen geredet plus die dazu schon erlebten Heldentaten derer. Das ist ganz klar, das ist bei einer Frau nicht so. (Aufnahme läuft)

Der typische Gang - Mann landet, mann steigt aus, mann geht und hat also immer die Hand so lässig in der Hosentasche. Das ist, als ob man das lernt in einem Kurs, man schlendert also lässig leger dahin, das hab ich bei einer Frau auch nicht. Jeder Mann ist si ein bissl der coole Gockel. Das sind ganz fix zwei Sachen, die ICH merke

Rund um die Arbeit

Im Cockpit kann man sagen, dass die Männer nicht so organisiert sind, also Schreibearbeiten auf Flugplänen da sind Frauen besser organisiert. Männer finde das eher nervig und machen das mehr widerwillig als gern

Und Kommunikations – oder emphatische Fähigkeiten?

Da könnte ich keinen Unterschied sagen.

□ Wenn Sie daran denken, wie Ihre männlichen Kollegen mit ihren männlichen und wie sie mit den weiblichen Kollegen umgehen: Gibt es da Unterschiede, oder werden alle gleich behandelt?

Ja also vom Stil her habe ich positive, also wie sagt man, positive Begegnungen, von den Männern ist es sicher ein Unterschied, Die Herren besprechen dann eher auch private Sachen, was mit mir eher nicht ist. Wenn ich mit den Herren unterwegs bin, dann sind berufliche Themen oder eher Smalltalk. Man berichtet natürlich über Familie, aber nichts Tiefgehendes. Man merkt schon, wenn die Herren untereinander unterwegs sind, dann werden schon die Sachen wie „das uneheliche Kind“ und „wie geht das mit der Ex-Freundin“ und das besprochen. Mit mir eher nicht, da müsste ich schon sehr nachbohren, wenn ich da was hören möchte. Wie soll ich sagen, distanziert nette Gespräche, aber halt nicht in die Tiefe gehend, so würde ich es am besten beschreiben.

□ Glauben Sie, dass Sie Ihre männlichen Kollegen in der Pilotenrolle anders behandeln, weil Sie eine Frau sind, oder spielt das keine Rolle?

Nein das glaub ich nicht, dass sie mich anders behandeln. Untereinander, könnte ich mir vorstellen, dass es ein bisschen Gockelgehabe – der hat das größere „Flugzeug“ auf der Schiene gibt. Der Neid, wir haben ein Kleineres – aber ich habe also nicht das Gefühl, dass ich anders behandelt werde von einem Mann also die untereinander.

Und nicht Männer Kollegen sondern männliche Menschen/Passagiere/Gesellschaft?

Man ist immer sehr - (zu sich) was habe ich für ein Wort? – entgegenkommend, man ist sehr bemüht mit mir zu sprechen, also da glaub ich nicht an negative Erfahrungen.

Im Privatbereich ist das, glaube ich, mitunter ein bisschen schwieriger. Also wenn man nicht weiß, wie man das Gespräch beginnt, dann ist also schon ein bisschen Hemmschwelle. Das ist was Anderes. Mit einer Sekretärin, Verkäuferin - was weiß ich wer, da tut man(n) sich, glaube ich, leichter ein Thema zu finden. Die haben generell die Vorstellung: „Du bist technisch sehr versiert, und dann wissen sie nicht recht, weil du ja selber keine Ahnung hast, wie die Einsteigen. Man kommt sich vielleicht als Mann ein bisschen „blöd vor“. Ich weiß das auch von meinem Mann, (der ist Autohändler,) der meinte: „das muss jetzt blöd sein, der da (ihr) ein GPS zu erklären. Die fliegt ein Flugzeug und ich setze mich da rein und will der da erklären, wie ein Navi funktioniert.“ Also da ist schon eine Hemmschwelle da, dass man (Anm: zynisch) sich für sehr „gescheit hält“.

Themenkomplex Handlungsstrategien im Bezug auf die eigene Weiblichkeit:

Welche Bedeutung hat es für Sie, ob Sie mit einem männlichen oder einer weiblichen Kollegin im Cockpit zusammenarbeiten?

Also ich kann das sehr gut abwägen, weil ich hatte schon beide Fälle. ich habe ja schon einige Jahre genossen mit einer Frau im Cockpit und die ist halt dann sehr viel familiärer, führt tiefgründigere Gespräche, und ist halt auf einer Wellenlänge. Frauen und Männer denken halt einmal unterschiedlich und das ist für mich ein Vorteil gewesen. Mit Männern, das ist nicht schlecht, aber es ist eine andere Basis da. Zusammenarbeiten ist eigentlich gleich gut in Bezug auf Arbeitsteilung, wer was macht, aber da ist ein anders Verständnis da, wenn Frau mit Frau als Frau mit Mann arbeitet.

Wenn Sie an die oben angesprochenen „männlichen“ Verhaltensmuster denken: Wie reagieren sie darauf?

Ich würde sagen ich reagiere da – wie sagt man da – ein wenig zynisch. (Lacht). Zynismus und Humor. Also ich lasse es nicht an mich heran, wenn eine blöde Meldung kommt. Da gibt's einfach Konter.

„Was ist eine blöde Meldung?

Das könnte ich gleich gar nicht sagen, relativ wenig Negatives, wirklich. (denkt und sagt dann) K.B (Ex-Kollege und lächelt martialisch) und würde es dann nachreichen, wenn mir noch was dazu einfällt.

Glauben Sie, wird von Frauen in Führungspositionen etwas Bestimmtes erwartet in Bezug auf Entscheidungsfindung, Arbeitshandeln usw.?

Die Erwartungen sind die gleichen, wie an einen männlichen Kollegen, aber man dann eben überrascht wenn die das gleich gut löst, gleich kompetent, gleich schnell, oder gleich gut. Es wird gesagt, sie muss besser sein, aber es werden die gleichen Handlungen sein, du hast den gleichen Beruf. Du fliegst von A nach B, das ist bei Mann und Frau gleich. Bei der Frau wird das vorausgesetzt.

Man erwartet, dass sie es gut macht und ist dann überrascht, dass es wirklich so ist, wenn sie es gleich gut oder besser lösen kann, ja. Das ist so, man erwartet eher, dass sie es nicht so gut kann.

Glauben Sie, dass das Geschlecht einen Einfluss darauf hat, wie man seinen Job als Pilotin durchführt, oder ist das völlig irrelevant?

Nein glaub ich nicht, nein. Ja glaub, ich.

Themenkomplex Medienbild

Im Falle, dass über Sie und ihren Beruf in einem Medium schon einmal ein Beitrag gebracht wurde, waren Sie an der Entscheidung über das vermittelte Bild/Image beteiligt?

Ich war einmal in der Lokalzeitung, also, was weiß ich, „Der Pottendorfer Gemeindegurier“, eine Seite Bericht mit einem Foto, nur einfach ein bisschen. Leute aus der Gemeinde, die was Besonderes machen, da hat man halt einmal so einen Artikel geschrieben, eher über den Werdegang, welche Schule besucht, da war ich am Weg zum Berufspiloten, frisch Kopilot damals.

Es war ein Bild dabei, das Bild war bei uns zu Hause, das was wir schon selbst gemacht haben und wurde nicht von denen fotografiert, da habe ich die Uniform angehabt und quasi Uniform, Halstuch, blaues Sakko, die Haare ordentlich mit Zopf, und dieses Bild haben wir verwendet. Brustbild lächelnd.

Waren Sie mit diesem Image weitgehend zufrieden, oder haben Sie aus etwaigen anderen Gründen nur das vermittelt, was vorgegeben wurde?

Ja, das war wirklich ein sehr.... Da wurde nicht versucht ein Bild zu vermitteln, sondern das war nur der Werdegang. Ich habe die und die Schulen besucht und jetzt mache ich also diese und jene Ausbildung. Da wurde nicht ein Image vermittelt, nur „das hat sie gemacht“. Das war stimmig.

Hattest du Einfluss auf den Text?

Ich habe das durchgelesen.

Ich hätte das ändern können.

Allgemein: Welchen Eindruck vermitteln oder bestärken Ihrer Meinung nach Medien in Bildern und Filmen von weiblichen Piloten und warum?

Großteils findest du kein Bild von einer Pilotin. Sondern da sind nach wie vor ein oder zwei Herren, die dann ganz vorne gehen, dann kommt das Kabinenpersonal, vorzugsweise weiblich, und wenn du ab und zu eine Frau auf einem Bild siehst, dann ist es meistens so, dass die der Kopilot ist. Weil der Kapitän mit den vier Streifen, der ist am Bild meistens doch männlich und maximal ist die Frau als Kopilot abgebildet. Das ist das, was ich so wahrnehme.

Also der Chef ist der Mann, maximal ist sie die „zweite Chefin“, aber großteils ist es so, dass eben „die Kabine“ weiblich ist. Warum?

Das ist so weil das ja zum Großteil immer noch so ist, der Großteil sind halt einmal männliche Piloten und das ist halt das Bild für Otto Normalverbraucher: Da vorne sitzen 2 Männer und die Frauen sind hinten. Und es ist ja zu 95% immer noch so, weil es gibt halt wenige Frauen, es werden mehr, aber der Großteil ist halt so.

Wie reagieren Sie selbst auf das eventuell (verzerrte) vermittelte Image?

Ich finde es einfach amüsant, also ich kann mich in keinster Weise drüber aufregen (zynisch) Sagen wir ich finde es einfach lustig, ich denk mir: „ah ja eh typisch“ Das ist Gewohnheit.

Bei Betrachtung der vorliegenden 23 Bilder, welches derer deckt sich am besten mit Ihrem inneren Berufsbild als weibliche Pilotin? Welches stößt Sie am meisten ab, welches gefällt Ihnen am besten?

Ok, mitm Putzfetzn! Na das ist ein Heuler, das ist Parade...(zu ich selbst) na super.

Das gängige Bild Nr 22.

Also grundsätzlich von den ganzen Kampfpiloten krieg ich nichts mit, da habe ich mich nicht damit befasst mit Afghanistan, aber instinktiv.

Das Beste ist die Dame mit dem Putzfetzen, man ist soweit die Dame ist Kapitän, aber man hat gleich wieder den Putzfetzen, also ich glaube nicht, dass man einen Mann mit einem Putzfetzen abgebildet hätte.

Ist das das was am meisten abstößt, also?

Das ist so das Typischste, man hat eine Dame, mit dem Putzfetzen, das ist klassisch.

Also das wäre dann die Nr 13.

Das Beste instinktiv wäre dann die Nr 2, also schon allein, naja allein. Wenn mit einem zweiten, dann das drunter.

Hat sich das Medienbild der Pilotin Ihrer Meinung nach in den letzten Jahrzehnten verändert?

Nein, es ist typisch, sehr von Männern behaftet, nein keine Veränderung im Zeichen der Frau.

Als Kind wollte ich Kassiererin oder Verkäuferin (lacht) an der Billakasse werden.

Themenkomplex persönliche bzw. statistische Daten

Was war/ist Ihre Motivation für die Entscheidung eine Karriere als Pilotin anzustreben?

Das war nie der Plan, ich habe nie gesagt: „Das möchte ich unbedingt werden, das hat sich in kleinen Schritten ergeben. Ein Flugtauglichkeitsschein zu haben, dann eben einen Privatpilotenschein zu machen, ich habe mich in kleinen Schritten dahin gearbeitet, es war aber nie der Wunsch. Am Anfang findest du Spaß dran, und kommst dann in kleinen Schritten weiter, aha da gibt es jetzt da noch einen Berufspilotenschein, ich hatte keine Ahnung wo man da mal hinkommt. Zuerst Privatpilotenschein, dann Berufspilotenschein gemacht, dann weiter. Da habe ich festgestellt, da kann ich jetzt 2-motorig fliegen, Berufspilot werden. Da mach ich noch weiter, mehr wissen, mehr lernen

Wurde diese Entscheidung durch die Firma/Firmen gefördert, wenn ja wie?“

Nein wurde nicht. Man hat sogar mir einen unbezahlten Urlaub nicht genehmigt um das abzuschließen, also ich habe quasi kündigen müssen um in Amerika bleiben zu können, wurde also in keinster Weise unterstützt.

Später in anderen Firmen – nein – die Dinge die wir machen, sind ja geförderte Sachen, das heißt es wurde nicht gefördert. Keine 2 oder 3 Ratings.

*Welche luftfahrerischen Lizenzen oder andere Berufsabschlüsse besitzen Sie?
ATPL, Schulabschluss Matura, berufsbildend ja in Gastronomie, Hotels Buchhaltung arbeiten können, es gäbe andere Möglichkeiten. Doch ich habe ja eine Dispatchlizenz. (Anm: das ist ein internationaler Flugdienstberaterschein)*

*Was ist Ihre höchste erreichte abgeschlossene Schulausbildung?
Matura*

*Was sind/waren Ihre Eltern von Beruf, welche Schulbildung genossen sie?
Bediensteter ÖBB, Angestellte bei Versicherung beide keine Matura*

*Würden Sie mir Ihr Alter, den Familienstand und evtl. Scheidung/en sagen?
38. verheiratet seit 4 Monaten, nein*

Der Abschluss gilt der Frage nach Kindern, wenn ja, wie viele haben Sie und in welchem Alter sind Sie?

Keine eigenen, 2 angeheiratete, die werden 14 und 19,

Wie finden die das Image?

Keine Äußerungen, das wurde mit einem Aha abgehandelt, es löst keine Bewunderung aus, vielleicht beim ersten Mal als man das Flugzeug besichtigt hat.

Man ist für die Versorgung zuständig?

Transcript 3
Start: 1554
End: 1654

Interview: 3
Date: 8.10.2012

Guided Interview Protocol

Themenkomplex Background“ Geschlechterverhältnis:

Range of the subject - Gender relation:

Wie stellt sich die („objektive“) Geschlechterverteilung im Bezug auf ihr derzeitiges Unternehmen dar?

Also soweit ich es weiß, bin da ich als einziges Mädchen und 25 (männliche) Kollegen ungefähr in dem Bereich in dem ich fliege. Es gibt einen russischen Teil, in dem ich jetzt fliege, und es gibt einen Charterbereich in dem die „Owner-Flugzeuge“ drin sind und in dem sind es glaube ich eben 25. Flugzeuge sind da 10 oder 8, 5 Global Jets, eine 850er, eine Falcon und noch einer.

Wie geht es den Frauen mit ihrem „Minderheitenstatus“

„Wie geht/ging es Ihnen damit, dass Sie als Frau überwiegend mit männlichen Kollegen arbeiten? Nachfrage: Haben sie diesbezüglich bestimmte Erlebnisse gehabt oder Erfahrungen gemacht?“

Also ich habe das große Glück gehabt, dass mir der Job angeboten worden ist und dass mein Chefpilot mein SIM (=Simulator) Instruktor war und er mich daher kennt. Er wollte, dass ich zu ihnen komme und ich kann mich daher also nicht beschweren. Ich bin zwar das einzige Mädchen, das in die Firma gekommen ist, aber die haben mich sehr fair und anständig behandelt. Ich habe mich nie...sie haben aber gesagt „ja du bist das erste Mäd!, sie waren halt ein bisschen nervös“ aber unterm Strich (pause). Das war also 2011. Das ist nicht ganz richtig, sie haben einmal am Learjet 60 vor ein paar Jahren eine Amerikanerin gehabt, da hat es nicht so ganz gepasst. Die ist nicht geblieben, die ist relativ schnell weg. Man hat es zwar dargestellt, als ob sie das bedauern, aber da müsste man wahrscheinlich beide Seiten hören. Ja, die Kollegenschaft bedauert, ja, wie viel die Kunden, wie viel die „owner“ mitreden (Erklärung: Owner des Flugzeugs es bedauern) – ich weiß es bis heute nicht. Und die Owner sind ausschließlich Russen

Die gegenüber den Frauen welche Haltung haben?

Ich glaube das ist im Moment 2 dafür, 3 dagegen auf den 5 Global Jets, auf denen ich fliegen kann, oder auf den 6 sind's eigentlich 2 dafür und 4 dagegen – so. Wir haben nämlich gerade einen (Global Jet) dazu gekriegt. Für 2 ist es OK, für den ich fliege, der hat sich mich ausgesucht, für den ist es definitiv OK, also der hätte auch einen männlichen Kollegen aussuchen können, hat aber mich ausgesucht. Dem ist es nicht aufgezwungen worden, sondern der wollte mich. Die andere Ownerin für die ist es OK, weiß ich nicht genau wieviel „auf's Auge gedrückt ist“ und wie viel da (pause). Wenn was nicht funktioniert bei der, dann ist es immer die Crew und ist nicht ein Frauenthema.

Erlebnisse:

Nein, es ist nicht so weit gekommen, die 1 oder 2 mal wo ich ein anderes Flugzeug hätte fliegen sollen, ist es schon im Keim erstickt worden, weil durch das Faktum, dass ich eine Frau bin, sofort das alles unterbunden wurde, und gleich gesagt, „nein das kannst du nicht“. Damit hat sich das erledigt gehabt.

Ablaufen tut das normal so, dass, wenn das zur Diskussion steht, dass getauscht wird und normalerweise sind das fixe Sachen, dass aus crewtechnischen Dingen herumgewechselt wird, also Lebenslauf, Unterlagen und so werden immer an die Repräsentanten von diesen Ownern geschickt und die machen dann sozusagen die Erstauswahl oder sagen, ob es passt oder halt nicht und bis jetzt war es immer so, dass an diesem Punkt schon die ganze Sache erledigt war, weil das Faktum, dass ich eine Frau bin hat jegliche andere Diskussion schon unterbunden. (lacht)

Gibt es aus Ihrer Erfahrung bestimmte Situationen oder Themen, bei denen das Geschlecht bei der Arbeit eine (besondere) Rolle spielt? Wenn ja, welche sind das? (Bezug Kinderthema Selektionen)

Also ich muss gestehen, als ich mit dem Fliegen angefangen habe, da habe ich mit mir selber ausgemacht, dass dieses Mann-Frau Thema, wo ich weiß, dass ich damit konfrontiert werde, aber es ist ein Thema, das ich weitgehend einfach nicht behandeln mag, weil mir das unglaublich auf die Nerven geht und ich zweitens finde, wenn das für Leute so ein großes Thema ist, dass sie ständig darüber reden müssen, dann haben sie wahrscheinlich sowieso ein Problem damit, weil sonst würden sie nicht drüber reden (lacht). Und entweder sie geben mir die Chance und sehen, dass es eh nicht so schlimm ist, wie man meint, wenn sie das nicht tun, werde ich das auch nicht ändern können. D.h. ich wollte das nicht einreißen lassen, dass ich das zu nahe an mich herankommen lasse (deutet Distanz mit den Händen) Gibt's das Kinder haben- wollen-Thema?

Ja immer bzw. oft und ich habe das immer mit „Ja“ beantwortet, wozu ich auch stehe. Ich möchte einmal Kinder haben und ich glaube aufgrund dessen, dass ich das immer gerade raus gesagt habe, ohne lang zu überlegen war das für die meisten auch erledigt, ob sie das dann gut gefunden haben oder schlecht, weiß ich nicht. Ich habe nicht nachgefragt, weil das ist so eine Frage wie - keine Ahnung – was ich einmal gefragt worden bin von einem Psychologen: „Was machen sie als Frau in der Fliegerei?“ Ja, da hab ich gesagt: „Das gleiche wie jeder Mann, ich fliege Flugzeuge.“ Damit ist das dann eh (pause). Ja.

Das war eigentlich die einzige wirklich dumme Frage, die ich je gestellt bekommen habe und die andere Standardfrage ist eh das Kinderthema, recht viel mehr gibt's dann eh nicht. Aber ich glaube halt, dass es auch viel von einem selber abhängt. Von seiner Einstellung, wie man damit umgeht und wie man auf die Kollegen zugeht.

Glauben Sie, ist Frau-Sein in Ihrem Beruf ein Vorteil, Nachteil oder nicht relevant?

Es kann beides sein, es kann ein Vorteil sein, es kann ein Nachteil sein, es kommt auf die Situation an. Wenn man einmal zu dem Punkt kommt, wo man einmal fliegt und wo man einmal ist, ist dieses Frausein offensichtlich kein Hindernis gewesen den Job zu bekommen, weil wenn das jetzt für jemand ein so großes Ausschlusskriterium wäre, wäre man eh nicht so weit.

Themenkomplex Männlichkeit:

Range of subject - Masculinity:

Wenn Sie an Ihre männlichen Kollegen denken: Gibt es bestimmte Handlungen oder Verhaltensweisen, die sie als „typisch männlich“ bezeichnen würden? Welche sind das?

So Eigenheiten, wo ich mir nicht sicher bin, ob es im Zusammenhang war, dass ich ein Mädels bin, sondern vielleicht eher die Kopilot – Kapitänsituation, halt die Bevormundung, wo dir jemand immer „reingreift“, wo du eh eine halbe Minute sowieso (laut Procedure) das gleiche machst, nur um dir zu zeigen (drohende Bewegung) „weißt eh nur so und nicht anders“ Es gibt so Leute, die schaffen das, 5 Sekunden bevor man was selber machen darf, sagen sie was weil sie einfach offensichtlich innere Bedürfnis haben (zynisch) etwas sagen zu müssen. Ja halt einfach Kontrollwahn.

Wenn Sie daran denken, wie Ihre männlichen Kollegen mit ihren männlichen und wie sie mit den weiblichen Kollegen umgehen: Gibt es da Unterschiede, oder werden alle gleich behandelt?

Wahrscheinlich muss man das mit Ja beantworten, weil Männer das ja immer selber zugeben, dass sie sicher unter Kollegen anders reden, als mit Frauen, also allgemein wird dann das Kompliment gemacht, dass wenn wir dabei sind, das Niveau einfach ein bis zwei Schubladen höher ist (lacht laut) Aber wenn ich überlege, was wir eigentlich für Gespräche führen, sind die eigentlich nicht gravierend anders, was männliche Kollegen miteinander besprechen. Aber hängt vielleicht sehr davon ab, ob man das Gefühl vermittelt, man kann über alles reden und wird dann aber sicher nicht über alles reden.

Wenn Passagier/Owner dazukommt, der nahe ist in dem Beruf? Wie ist der Gesprächsstil?

Ja also vorm Passagier ist man sicher sehr seriös, als Mann als auch Frau, also ich bin mit Passagieren auch anders als mit Kollegen, hoffentlich, (lacht). Also die Kollegen sind nicht wirklich anders zu ihren männlichen Kollegen, zumindest, die mit denen ich mich gut verstehe.

Glauben Sie, dass Sie Ihre männlichen Kollegen in der Pilotenrolle anders behandeln, weil Sie eine Frau sind, oder spielt das keine Rolle?

Tun sie in gewisser Hinsicht sicher, weil sie sich vielleicht unsicher sind, ob sie mit gleich umgehen können, wie mit einem Mann, ob das dann Probleme gibt weil ich mich falsch behandelt fühle und eine Szene draus mache, aber ich das immer dazusage, weil mich nervt das manchmal: „hey, ich bin a Kollege und ich kann die gleiche Arbeit machen wie du und du kannst mit mir gleich reden wie mit einem Mann praktisch. Es dauert meistens ein bisschen, aber ich habe das Gefühl mit der Zeit wird's dann schon, also am Anfang ist das sicher.

Thema Jagdobjekt?

Ja, aber das hängt viel von einem selber ab, weil hängt viel davon ab wie du mit deinen Kollegen umgehst und was du ihnen für einen Eindruck vermittelst, und wenn du natürlich die Schiene fährst, dann wirst du auch so behandelt werden, aber wenn das einfach für dich kein Thema ist, dann ist das (Thema) am Anfang für dich präsent, mit Fragezeichen, aber das hat sich dann irgendwann erledigt, glaube ich. Also das (pause)

Themenkomplex Handlungsstrategien im Bezug auf die eigene Weiblichkeit:

Range of subject – Action strategies concerning own femininity

Welche Bedeutung hat es für Sie, ob Sie mit einem männlichen oder einer weiblichen KollegIn im Cockpit zusammenarbeiten?

Nein also mir geht's einfach nur darum, ob ich mich mit der Person verstehe, das Geschlecht ist mir wurscht.

Wenn Sie an die oben angesprochenen „männlichen“ Verhaltensmuster denken: Wie reagieren sie darauf?

Tagesverfassung, wenn ich gut drauf bin dann ist es mir wurscht, wenn ich schlecht drauf bin, dann flippe ich aus. Zum Beispiel.(pause) Ja das sind also so Eigenheiten, wo ich mir nicht sicher bin, ob es im Zusammenhang war, dass ich ein Mädels bin, sondern vielleicht eher die Kopilot – Kapitänssituation, halt die Bevormundung, wo dir jemand immer „reingreift“, wo du eh eine halbe Minute sowieso (laut Procedure) das gleiche machst, nur um dir zu zeigen (drohende Bewegung) „weißst eh nur so und nicht anders“ Es gibt so Leute, die schaffen das, 5 Sekunden bevor man was selber machen darf, sagen sie was weil sie einfach offensichtlich innere Bedürfnis haben (zynisch) etwas sagen zu müssen. Ja halt einfach Kontrollwahn, einfach die eigene Unsicherheit spielen und anderen nicht vertrauen, das ist es.

Beispiel einer Situation (eingefügt laut Aufnahme 2 16:44 – 16:53):

Der (Kollege Kapitän) war generell bekannt dafür, dass er Angst vorm Fliegen hat, und das hat sich geäußert, dass er jedes kleine Wölkchen, das er sieht wird (zynisch) in einem großen Stil umflogen, man weiß ja nicht was da drinnen ist. Also das ist so wie die kleinen grünen Männer, die in der Wolke drinnen sitzen und wenn der Flieger nahe genug kommt, dann kommen sie und nehmen ihn und schütteln ihn ganz fest (lacht herzlich) Unglaublich, unfassbar- Also so Sachen wie: er hat ohne Rücksicht auf Verluste den Flieger immer vollgetankt, was jetzt beim Globaljet nicht unbedingt notwendig ist, weil du musst nicht immer 40.000 Pfund Sprit mit dir herumkarren, aber egal man weiß ja nie was passiert. Er hat prinzipiell keine visual approaches (Sichtanflüge) gemacht, schon gar nicht wo er noch war und auch nicht wenn er wo schon war, er hat es einfach nicht gemacht, weil - ich weiß es nicht, warum. Wir haben dann diesen Flug gehabt nach Las Vegas und sind da um 2 Uhr in der Nacht angekommen und es war schönstes Wetter, man hat den Flughafen von Flugfläche 250 schon gesehen (25000 Fuß Höhe) also wie ein „space alien Landestation“ eben aus der Stadt heraus leuchtet. Ich habe da schon gesagt: „Wirst sehen der Controller gibt uns einen Visual Approach (=Sichtanflug), weil in Amerika tun sie das eigentlich immer und er: das macht er nicht, das macht er nicht“, „ ja aber warum denn nicht, da ist der Flughafen“, er „Nein macht er nicht, er möchte Vektoren für einen ILS Approach (=Instrumentenlandeanflug). Was ich dann doch gefragt habe, der Controller mich darauf 5 mal gefragt hat, ob ich das denn wirklich will und ich gesagt habe, ja ich will das bitte, aber der hat uns einen 90 Grad Intercept Angle (=rechter Winkel zum Endanflugkurs) gegeben

auf 5 oder 6 Meilen Endanflug gegeben (der Controller) also so russisch. Wenn ihr mir auf die Nerven geht, schaut selber wie ihr zurechtkommt. Mein Kapitän hat immer die Neurose gehabt, dass er immer mit Manual Speed (=manuelle Geschwindigkeitseinstellung) herumgeflogen ist aus unerfindlichen Gründen, zu Zeitpunkten, wo ich nicht nachvollziehen kann warum er das jetzt macht, aber er hat es halt getan. Und dann ist gerade da der Speed Bug (=Geschwindigkeitsanzeiger) stecken geblieben, ich weiß nicht was er gedrückt hat, auf jeden Fall ist der nicht mehr gesunken. Da war er so fixiert auf diesen Speedbug, dass alles Andere danebengegangen ist, und er mit vollem Karacho durch den Localizer (=Endanflugsauffanglinie) durchgeknallt ist. Er war dann irgendwo, bis ich ihm gesagt habe, da wäre der Flughafen, magst nicht den Autopilot rausgeben und einfach fliegen? Das ist lächerlich, aber auf jeden Fall hat er das dann irgendwann gemacht, hat aber dann bei 2000 Fuß nochmal den Autopiloten reingetan. Auf das folgend am nächsten Tag abends sind wir dann nach Kamtschatka geflogen 8 Stunden, keine Ahnung – furchtbar – auf jeden Fall Las Vegas liegt relativ hoch und ich habe gewusst, weil ich dort schon hingeflogen bin, dass es sich am Globaljet nicht ausgeht (zu starten) wenn man ihn ganz voll tankt. Man muss ein bisschen weniger nehmen. Er hat das nicht gewusst, weil er hat voll getankt, weil er nicht jemals mit mir Rücksprache gehalten hat, sondern hat einfach beschlossen: „Wir tanken voll.“ Und ich habe mir gedacht: so und heute ist der Tag, heute lasse ich dich einfahren, weil jetzt reicht es mir. Er hat sich nämlich auch die performance Unterlagen der Firma nicht angeschaut, das habe ich gewusst, weil er sich die nicht geben hat lassen, das war wirklich bescheuert und ich habe dann nur zu ihm gesagt: „Geht sich das schon aus wenn wir volltanken?“ Ja so quasi, was mir überhaupt einfällt und ob ich das in Frage stelle, ob er seine Unterlagen sich anschaut und hin und her. Hab ich gesagt: ja ich war, im Vergleich zu dir schon einmal da und wollte das anbringen, dass das da ein Problem ist und ich habe das getan, lachend dass es nicht geht und wissend mit dem Zettel in der Hand, was jetzt CRM (=crew resource management) mäßig nicht geht, aber ich stehe dazu in dem Fall. Dann bin ich zu ihm vor und habe ihm die Zettel in die Hand gegeben und habe gesagt: „Du, ich glaube wir sind ein bisschen schwer.“ Dann hat er geschaut und dann ist er komplett ausgeflippt. Der hat angefangen zu hausen in dem Cockpit, das war sagenhaft, der hat angefangen zu schreien und hat verlangt, dass wir auf der anderen Piste starten. Ich darauf, Du wir sind in Las Vegas, glaubst du wirklich nur weil du zu blöd bist in deinen Performance Papieren zu schauen, wir jetzt 180 Grad in die andere Richtung rausgehen können.“ „Und wenn ich dir sage, dass du fragst du gefälligt.“ Ich frage, habe gefragt, habe eine Abfuhr vom Controller geholt, na bitte. Und jetzt? Dann hat er sich halt nicht mehr zu helfen gewusst und ist halt persönlich geworden und auf der Ebene - ich respektiere ihn nicht und er beschwert sich bei der Firma – dann habe ihm gesagt, N., wenn du das tust, dann rate ich dir nur eines, überlege dir gut was du sagst, weil wenn du das sagst, dann sind wir im Büro mit Flugbetriebsleiter und wer da halt in Dings war, dann verlange ich, dass alle da sind und dann reden wir darüber. Und habe mein Telefon rausgeholt, habe die Nummer der Operation angerufen und habe gesagt, das können wir gleich ausmachen (lacht), Er hat dann zwar 8 Stunden im Flug nichts mehr gesprochen, nichts mehr, also bis wir daheim waren, und hat dann auch danach – das Verhältnis war dann sehr getrübt, aber da bin ich echt ausgeflippt, da habe ich auch gesagt, dass er ein voller Prolet ist, wie er sich aufführt und was er überhaupt glaubt. Furchtbar, dass das total unprofessionell ist. In Wahrheit hat er nicht viel sagen können, lustigerweise hat er mir, weil er hat ja andere Kopiloten auch nicht liegen lassen, oder landen, weil landen macht ja nur der Kapitän; das ist zum Beispiel kein Problem gewesen, das hat mich immer anstandslos fliegen lassen, da hat's nie irgendwas gegeben. Er hat sogar mal gesagt, ich könne gut fliegen, also das ist dann eh schon ein Highlight, für das, dass er mich vorher so behandelt hat, und ihn das wahrscheinlich aufgeregt hat, dass er damit nicht weitergekommen ist. Aber ich habe ihn im Endeffekt ausgelacht, und das ist ja viel schlimmer als alles andere. Der ist so Mitte 40 Ende 40, also kein Dinosaurier, nein überhaupt nicht, (zynisch) so richtig. Fremdschema hat mit ihm ja ganz eine andere Dimension erreicht für mich. Also das ist wirklich schlimm, aber wenn du mit dem an der Rezeption gestanden bist, das ist jetzt wirklich gemein, aber das sind jetzt persönliche Sachen, aber wenn der eine Frau angeschaut hat, dann hat er immer so – gschlp, gschlp (pseudoerotische Zungenbewegung) – gemacht. (lacht). Wirklich, ich habe das beobachtet,

eine Stewardess, das war ein Highlight, da sind wir in Moskau im Hotel gesessen auf der Couch mit einem Kollegen zusammen und dann kam Kathrin mit so (zeigt ausholend eine Riesenoberweite mit den Händen) einem Dekolté und ich habe gesagt: "Warte jetzt, schau was jetzt passiert. N. kommt, N. sieht Kathrin, N. Scheuklappen – ding, ding - sticht auf sie zu, setzt sich hin, hängt sich so in ihren Ausschnitt rein – gschlp gschlp (Schmatzendes Zungengeräusch), und die Kathrin so (Augenrollen). Wir haben uns angepieselt vor lauter Lachen, der merkt das ja nicht einmal selber. Der merkt das nicht, und wenn du da bist, ist es ja noch lustig. Aber, wenn du an der Rezeption stehst und offensichtlich als Gruppe wahrgenommen wirst und der zieht jedes Mädels, das reinkommt, mit den Augen auf so eine unverschämte Art und Weise aus, dann musst einfach weggehen 3 Schritte. Und das sind dann vielleicht die Sachen, wo Männer anders reagieren als Frauen. Das ist sicher, weil, ich meine das sehe ich von einem anderen Standpunkt. Weil ich mag auch nicht von einem Mann so angeschaut werden. Interessiert mich Nüsse, nada. Weil ich ja oft mit männlichen Kollegen über das geredet hab, und die dann immer gelacht haben, na lass ihn halt. Ich aber dazu: „Ok du verstehst das nicht, es ist einfach widerlich, widerlich, wirklich so grausig. Bäh.“ Und das ist ja so weit gegangen, dass er mit seinen bezahlten Mädels zum Frühstückstisch gegangen ist und mit allen anderen Crewmitgliedern am Tisch gesessen ist. Der hat ja wirklich kein Schamgefühl der Mensch. Da gibt's ja auch den allseits beliebten Kollegen R., der dir ja sicher ein Begriff ist, ein großer Freund von dir habe ich gehört, schon zu M. Zeiten, der war auch der Grund, warum ich nicht zur Jet. gekommen bin, weil der E. wollte, dass ich zu ihm auf die Falcon komme und da hat der dann opponiert.
(Zynisch) Ja ich mag ihn total gern

□ Glauben Sie, wird von Frauen in Führungspositionen etwas Bestimmtes erwartet in Bezug auf Entscheidungsfindung, Arbeitshandeln etc.?

Der große Unterschied ist wahrscheinlich der, dass ein Mann und eine Frau die gleich qualifiziert sind – das ist der Klassiker – dem Mann dem wird unterstellt er hat die Qualifikation, der wird das schon machen. Und bei der Frau die hat zwar die Qualifikation, aber da schau ma halt einmal, ob sie das auch kann. Und da warten wir da drauf mit ausgestrecktem Finger in der ersten Reihe und wenn sie dann das erste mal danebenhaut, dann schreien wir alle „ich habe es immer schon gewusst“ sie kann's nicht
Es geht um Vorurteile?

Ja, die werden sicher viele Leute haben, nach wie vor haben das bestimmt viele. Das ist immer lustig, wenn man viel mit der Linie (Linienflüge) fliegt, wie ich, die Reaktionen zu beobachten, wenn die Leute einen weiblichen Piloten im Cockpit sehen. Allein schon die Kommentare, die sie beim Einsteigen geben, das ist herrlich. Also einfach in welchem Maße das dann besprochen wird, diese Anwesenheit von dieser Frau im Cockpit. Also es ist immer das „Ja kann die das schon, ich glaube die Laute fühlen sich latent unsicherer, wenn eine Frau im Cockpit ist, ganz sicher. Ich diskutiere da viel mit meiner Mutter drüber, weil ich einmal zu meiner Mutter gesagt habe, weil sie natürlich in meinem Sinne sagt, „sie findet das alles furchtbar“ und ich habe zu ihr gesagt, schau wenn du ganz ehrlich bist mit dir selber, für dich das Bild, das du von einem erfahrenen Kapitän im Kopf hast, wurscht ob männlich oder weiblich, da wird immer der ältere graumelierte Herr mit den vier Streifen und mit dem Wohlstandsbauch sein und sicher nie eine gleichaltrige oder jüngere Frau sein, das ist halt so, soweit sind wir noch nicht.

Meine Patenkinder sind gleich, ich meine die wissen das zwar und die sagen das auch schon, wenn sie den Flieger sehen und auch wenn sie Bilder malen, malen sie mich vorne im Flieger, aber natürlich das Bild das vermittelt wird (pause) da brauchen wir uns nichts vormachen, da sind wir zu wenige. Leider, und für das muss auch leider gestehen, dass es mindestens gleich viele Kolleginnen gibt, die eben leider genau diese ganzen Vorurteile bedienen – viele. Was mich wesentlich mehr aufregt, als wenn ein Mann diese Vorurteile gegen mich hat, weil da sind sich die (Frauen) nicht bewusst, wie viel die damit kaputt machen, für die die nachkommen. Weil eine Frau in einer Firma, die danebenhaut, die kann es für alle anderen die nächsten zehn Jahre verscheißen auf gut deutsch.

Wie kann das in einem Job mit festen Verfahren sein?

Ah, trotzdem wir sind alle nur Menschen, naja. Procedures sind schön und gut, aber ich glaube trotzdem, dass das ein Unterschied ist. Also Beispiel: generell die Zusammenarbeit, ich hab erst einmal eine Kollegin gehabt, ich bin erst einmal mit einer Kapitänin geflogen, die hat damals ihr Upgrade gemacht, das war ihr erster Kapitänsjob und es ist sehr lustig, weil wir beide auf den Tag genau gleich alt sind, gleicher Tag, gleiches Jahr, das ist wirklich witzig. Und dann ich habe noch nie mit jemandem mit dem ich zum ersten Mal geflogen bin, so ein Grundverständnis über alle/viele Dinge gehabt wie mit ihr. Wir sind eingestiegen, wir sind miteinander geflogen und ich habe die nur anschauen brauchen und ich habe ganz genau gewusst was los ist. Und das ist nicht ein: „so ich mach das jetzt, weil ich bin der Kapitän“, sondern das war eigentlich für mich so das richtige Miteinander, weil keiner hat das Bedürfnis gehabt dem anderen zu beweisen wie toll er ist. Und das war nicht so „bis hierhin sind meine Knöpfe und bis dahin sind deine Knöpfe“, sondern das waren unsere und wir haben gewusst was die – sagen wir mal – Stärken und Schwächen vom Anderen sind und das der Situation angepasst und die D. hat gesagt: „So jetzt mach ich das, und ich umgekehrt „jetzt machst du das.“ Und das hat immer ohne Probleme geklappt, das war das angenehmste, reibungsfreieste Arbeiten, das ich bis jetzt in meiner fliegerischen Karriere erlebt habe. Also das muss ich echt sagen, ich kann das jetzt nur – ich führe das jetzt auch darauf zurück, dass wir uns auch so einfach persönlich total gut verstanden haben und uns extrem gern gehabt haben. Ich habe auch viele Kollegen mit denen es total super Arbeiten ist, aber es ist trotzdem anders, weil halt dieser Konkurrenzkampf nicht da ist. Und selbst wenn du als Frau dich nicht produzierst oder die (Männer) unterstützt, die Männer können halt aus ihrer Haut nicht raus (lacht) ich weiß es nicht.

Glauben Sie, dass das Geschlecht einen Einfluss darauf hat, wie man seinen Job als Pilotin durchführt, oder ist das völlig irrelevant?

Ja ganz bestimmt, Frauen sind anders als Männer, Frauen ticken anders als Männer, gehen mit Stress anders um, da bin ich schon überzeugt.

Themenkomplex Medienbild

Range of subject – Media Image

Ist über Sie schon einmal ein Beitrag in einem Medium erschienen, wie sah der in Bezug auf Bilder und Text aus?

Nein, na, das hab ich immer abgelehnt, striktestens, das mag ich nicht.

Im Falle, dass über Sie und ihren Beruf in einem Medium schon einmal ein Beitrag gebracht wurde, waren Sie an der Entscheidung über das vermittelte Bild bzw. Pilotinnenimage beteiligt?

Waren Sie mit diesem Image zufrieden? Kann es sein, dass Sie aus anderen Gründen einfach dem entsprochen haben, was vorgegeben wurde durch Firma, Journalist oder Fotograf?

Haben Sie den Eindruck, dass Medien das richtige Berufsbild der „Pilotin“ vermitteln? Nachsatz: Oder bestärken Ihrer Meinung nach Medien in Bildern und Filmen eventuell unzeitgemäße Geschlechtermuster und Rollen?

Ja, die weiblichen Pilotinnen sind immer noch die große Ausnahme und es wird die Fliegerei tendenziell immer so dargestellt, als ob man einen IQ von 150 haben muss und ich weiß nicht was man noch alles für Attribute erfüllen muss, dass man Pilot werden kann; also ich hab immer versucht das Bild zu vermitteln, „Jeder, der das will schafft das, wenn’s ich geschafft habe, dann schafft es auch jeder andere. Natürlich muss das Interesse dafür da sein und vielleicht auch gewisse Eigenschaften wäre es gut, wenn man die mitbringt, aber im Grunde genommen, sagt man doch (lacht) jeder Flieger (Flugzeug) ist für einen durchschnittlichen Menschen gedacht.

Fällt Ihnen auf, dass fast alle Pilotinnen nur im generischen Maskulinum reden? Der Pilot?

Ja, stimmt, das ist wahrscheinlich so

Wie reagieren Sie selbst auf das (eventuell verzerrte) vermittelte Image?

Mich macht's, ich finde es blöd unreflektiert und einfach blöd. Weil wir noch nicht an dem Punkt sind, wo ernsthaft diskutiert wird, sondern das ist nur so ein oberflächliches Klischeebild. Die ganze Fliegerei besteht aus so vielen Klischees und diesem Bild vom Piloten, das so gehütet, das heißt wo sie versuchen das zu hüten wie ihren Augapfel, weil von dem leben sie ja zu einem großen Teil und also ich weiß, dass ich da nicht dazugehöre und ich will auch nicht dazugehören und wenn mich jemand ernst fragt und das ernsthaft wissen will, dann sage ich das auch gerne, aber diese Klischees bedienen mag ich nicht.

Lebst du Understatements in der Gesellschaft sagst z.B: Ich bin nur die Stewardess?

Ich tu das manchmal, geb ich ehrlich zu, warum – weil ich die Erfahrung gemacht habe, dass ich sehr oft Leute kennengelernt habe, die ich davor noch nie getroffen habe die ich maximal vom Namen kenne und die erste Reaktion ist, wenn ich sage „Hallo ich bin die V.“ dann kommt „Ah, du bist die Pilotin“ und ich kann das nicht mehr hören. Weil ich bin nicht die Pilotin, sondern ich bin die V. ja.(lacht) und das ist nur ein Teil von mir, auf den ich mir lange nicht so viel einbilde, wie viele andere (Männer).

Bei Betrachtung der vorliegenden 23 Bilder, welches deckt sich am besten mit Ihrem inneren Berufsbild als Frau Pilotin? Welches stößt Sie am meisten ab, welches finden Sie am „typischsten“?

Das Bild ist die Nummer 1, das ist die Nummer 7.

Und das was mich extrem ankotzt, das ist 19, das war jetzt wirklich meine instinktive erste Reaktion drauf. Weiß nicht warum.

Hat sich das Medienbild der Pilotin Ihrer Meinung nach in den letzten Jahrzehnten verändert? Wenn ja, wie bzw. wohin verändert?

Ich muss gestehen, dass ich „das Problem“ habe, dass ich nie Pilotin werden wollte, also das war nie, dass ich als Kind fliegen wollte, das habe ich nie im Plan gehabt, also ich hab ganz viele andere am Plan gehabt, aber das nicht.

Inquiry: Was wolltest du?

Keine Ahnung, aber lange wollte ich zur Polizei gehen peinlicherweise und das nur weil sie bei uns in Innsbruck am Landhausplatz immer diese Polizeivorfürungen gemacht haben, wo sich die KOBRA kopfüber aus dem Landhaus abgeseilt hat, das habe ich total toll gefunden, also wollte ich das machen, da bin ich immer nur deswegen hingegangen (lacht). Und keine Ahnung ich wollte, wie jedes Mädchen, einen Reitstall haben, das war ganz wichtig. Sonst habe ich eigentlich nie einen Beruf gehabt, den ich so verbissen aus war.

Ich habe das Bild der Piloten eigentlich erst, seit ich mit dem Fliegen angefangen habe und, weil ich mit der Fliegerei davor wirklich keinen Kontakt gehabt habe. Ich kann das in der Zeit jetzt, das sind jetzt die letzten 7-8 Jahre, hat es sich vielleicht ein bisschen geändert, weil es zum Glück ein bisschen in die richtige Richtung gegangen ist, aber es ist halt immer noch das Besondere nicht normale gesehen was ich schade finde dran, weil ich glaube, dass viele Mädeln, die das gern machen wollten, trauen sich dann nicht drüber und das ist schade.

Sagt Ihnen der Begriff Gender bzw. Diversity Management etwas? Wenn ja, gibt oder gab es einen Ansprechpartner dafür in einer/mehreren in den Firmen?

(lacht) nein

Themenkomplex persönliche bzw. statistische Daten

Range of subjects – Personal and statistical data

Was war/ist Ihre Motivation für die Entscheidung eine Karriere als Pilotin anzustreben?

Also die ehrliche Geschichte, ok, ich erzähle die ehrliche Geschichte, also ich habe Architektur studiert eigentlich nach der Schule bin ich nach Amerika gegangen, habe als Schilehrerin gearbeitet, habe bei der Post gearbeitet und so weiter und so weiter und habe mich dann letzten Endes also für Architektur entschieden mich aber eher so den Gefallen, den ich meinen Eltern tun wollte, irgendwas zu studieren, dass sie nicht die totale Krise

kriegen und habe dann einen Freund gehabt - also Freund – für das haben wir uns zu wenig lange gekannt – aber der war bei der Air Force und ist bei der Air Force geflogen also „Hercules“ oder irgendwas. Das war also der erste Kontakt für mich mit der Fliegerei , also die Art und Weise, wie er vom Fliegen erzählt hat vom Fliegen u. dgl. das war für mich der Anstoß dabei, dass ich dann angefangen habe irgendwann über das nachzudenken und ich habe einfach diese Vorstellung gehabt, dass das irgendwas ist, was mir total taugen wird. Bin dann über - nein ich habe mich dann bei der Lufthansa beworben, hab das niemandem erzählt, bin da hingegangen nichtsahnend, also wirklich nichtsahnend, also ohne irgendwas vorzubereiten oder sonst irgendwas und der Erfolg (lacht laut) war dementsprechend. Ich habe halt dann den Deal mit mir gehabt, dass ich gesagt habe, ‚ok, ich probier das jetzt einfach, wenn es sein soll, wird's funktionieren‘ und wenn es „nicht sein soll, nachher lass ma den Blödsinn wieder“ und irgendwie hat mir das aber keine Ruhe gelassen und ich habe dann über einen Studienkollegen, dessen Bruder damals in Amerika war und Berufshubschrauberpilot gemacht hat, bin ich überhaupt draufgekommen, dass man das in Amerika auch machen kann, ich habe gedacht, dass nachdem in meiner Familie und in meinem Umfeld niemand was mit Fliegerei zu tun gehabt hat, habe ich keine Ahnung gehabt, Ich habe nicht gewusst wie man Pilot wird. Das war für mich ein völliges Rätsel. Ich habe keinen Dunst gehabt und habe mir in Amerika eine Flugschule gesucht, habe ein halbes Jahr die Anmeldeformulare auf meinem Schreibtisch liegen gehabt und habe ein halbes Jahr lang überlegt, wie ich das meinen Eltern beibringe. Und habe mir dann meinen 21ten Geburtstag dafür ausgesucht in der Hoffnung, dass mir meine Eltern da wohlgesonnen sind (lacht) und mein Papa hat mir insofern einen Strich durch die Rechnung gemacht, weil er mich dann doch besser gekannt hat, als ich mir das gedacht habe und hat mir dann ein paar Wochen vorher irgendwo beim Mittagessen gefragt und angeschaut: „ V irgendwas passt net, was ist los mit dir?“ hat er gesagt, und dann habe ich ihm eben das alles erzählt und seine Reaktion war ein Hammer, also er hat dann sich das angehört von mir und hat dann gesagt: „wenn das das ist was du willst, dann werden wir schauen, dass wir das hinkriegen.“ Aber dass mein Vater nicht das Problem war, das war mir klar, sondern die Reaktion meiner Mutter war dafür umso – also die ist ausgeflippt, sie hat mich eine dreiviertel Stunde lang angeschrien, ob ich jetzt total deppert bin und dann hat sie drei Wochen mit mir nicht mehr geredet (lacht) und nach 3 Wochen, nachdem dann meine Verabschiedung war quasi: „es ist mir wurscht, ich mache es trotzdem“ haben sie (die Eltern) dann den Deal mit mir gemacht - ok sie unterstützen mich – sie geben mir das Geld. Wenn ich es fertig mache, ist es ok, und wenn ich es wieder nicht fertig mache, und mir dann wieder einfällt, ich mag doch Etwas anderes, muss ich ihnen das Geld zurückzahlen und dann sozusagen ist die Verantwortung für meine Berufsausbildung aus ihren Händen, dann ist es ihnen wurscht (egal).

Bist du die einzige Tochter?

Nein ich habe eine kleinere Schwester, und dann bin ich nach Amerika gegangen und war eigentlich – ich habe eigentlich keine Ahnung gehabt – ich hab auch nicht davor irgendeinen Probeflug gemacht, ich habe eigentlich nix gemacht, bin einfach nur mit meinen sieben Zwetschgen da hinüber und bin vor der Flugschule gestanden und habe gesagt: „so ich werde jetzt Pilotin.“ (lacht) 8 Monate bin bis zum CPL in Florida gewesen.

Was ich da vielleicht noch dazusagen sollte; das ist halt der traurige Teil der Geschichte. Mein Papa ist krank geworden 2 Monate bevor ich nach Amerika gegangen bin, er hat Krebs gekriegt und dann wollte ich einfach nicht mehr gehen, weil ich einfach total Angst gehabt habe und also in Wahrheit war es eine Katastrophe, weil ich 8 Monate, wenn halt das Telefon geläutet hat, habe ich einen halben Herzinfarkt gekriegt und mein Papa ist dann 2 Monate nachdem ich zurückgekommen bin gestorben und das war schon hart, weil einfach ohne, dass ich meinen Vater gehabt hätte, einfach das nie geschafft. Das war aber andererseits das wo ich mir geschworen habe, egal was ich druck' das durch einfach. Für ihn. Meine Mutter hat ganz genau gewusst, dass das für mich ein sehr großer Teil an dem Ganzen war, weil dass wir drüber geredet haben, vor ein paar Tagen erst, ich einfach.

Meine erste Firma – ja – ich bin natürlich nicht gefördert worden. Ich war beim R. in Cannes, 11 Monate! Der totale Megahorror, der Typ der war ja – brauche ich dir nicht sagen – ich sehe deine Augen. Also das war mein erster Job, das war einfach furchtbar, ich habe ein

Citation Rating, nachdem ich ein Jahr oder ein dreiviertel Jahr nichts gefunden habe, mir selber gezahlt, und das noch selber gemacht und habe dann durch Glück über den G. halt den Job gekriegt. Das Rating haben mir meine Eltern gezahlt und dann bin ich da runter (nach Cannes) und habe dort mein Leben gefristet und habe mich behandeln lassen wie den letzten Scheiß (lacht) und bin viele Abende heulend zu Hause gehockt, wirklich, heulend in Tränen aufgelöst, weil ich diese Behandlung nicht mehr ertragen konnte. Der hat aber jeden so behandelt, das ist kein Gender Thema. Das war mein Einstieg, natürlich habe ich mir gedacht: „oh Gott, wenn das so weitergeht, das halte ich nicht ein Leben lang aus, also Pfuh!“ Es war dann die ersten 5 Jahre, also ich habe, glaube ich, die ersten 3 Jahre 8 mal die Firma gewechselt, bin dann letzten Endes bei Vistajet gelandet, die ja wenigstens bei dem Thema ganz OK waren. Da hat es viele andere Probleme gegeben, war aber im Endeffekt 4 1/2 Jahre dort habe dort das auch das Riesenglück gehabt, dass ich dort auf den Globaljet gekommen bin nach einem halben Jahr. Da habe ich zwar auch fürchterlich streiten müssen drum, aber da habe ich mich dann durchgesetzt.

Warum? War das der billigere Weg, dass man dich nahm?

Das war für mich, oberflächlich gesehen, eine Senioritätsfrage, man hätte mir einen männlichen Kollegen, den ich zwar gern mag, vorgezogen, der aber schon gekommen ist in die Firma und auf den Challenger gegangen ist, wo ich am Lear40 gesessen bin und mehr Stunden gehabt habe als er. Ja, da waren sicher viel Freunderlgeschichten mit im Spiel, werden sicher auch Mann-Frau Themen gewesen sein, ich weiß es nicht, war mir wurscht. Ich wollte das, weil es mir zugestanden ist, und das haben die auch dann getan. Also letzten Endes habe ich mich dann durchgesetzt.

Wurde diese Entscheidung durch die Firma/Firmen gefördert, wenn ja wie?

Ja, in meiner jetzigen (A). Es ist das erste Mal, dass ich das Gefühl habe, die haben wirklich ein Interesse an mir und die wollen wirklich, dass ich weiterkomme, vor allem in Anbetracht mit mir als einziges Mädels und ich bin auch die jüngste mit meinen 30 (Jahren), die ich jetzt bin, haben sie mir das Upgrade angeboten (zum Captain) oder mir gesagt, dass ich das jetzt dabei bin, das zu machen. Und das sind alles Dinge, die von ihnen gekommen sind.

Wer sonst hat Sie gefördert?

Welche luffahrerischen Lizenzen oder andere Berufsabschlüsse besitzen Sie?

CPL, ATPL bin ich gerade am Streiten mit Frau E., ja also CPL und ich habe einen IRI, FI (=Instrument Rating Instructor, Flight Instructor)

Nein, nur Matura, ich bin Schilehrerin, Landesschilehrerin. Das ist ein Beruf, sonst nein.

Was ist Ihre höchste erreichte abgeschlossene Schulausbildung?

Matura, 2 Semester Architektur

Was sind/waren Ihre Eltern von Beruf, welche Schulbildung genossen sie?“

Mutter war AHS Lehrerin, die ist jetzt vor 1 ½ Wochen in Pension gegangen. Fächer Englisch und Sport und mein Vater hat Englisch, Geographie und Sport studiert, aber er war Beamter bei der Landesregierung. Beide hatten nichts mit der Luftfahrt zu tun.

Würden Sie mir Ihr Alter, den Familienstand und evtl. Scheidung/en sagen?

Ich bin 30. Ledig (lacht) Drei Mal darfst du raten. Ich bin nicht verheiratet, ich habe keine dramatische Geschichte, ich habe 5 Jahre eine Beziehung gehabt, aber die ist vor 2 1/2 Jahren auseinander gegangen, nicht wegen der Fliegerei wohlgemerkt. Fliegerei war bei mir eigentlich nie ein Beziehungsproblem, aber ist es vielleicht jetzt um eine neue Beziehung wieder anzufangen ist es vielleicht ein Problem. Weil es schwierig ist außerhalb, außer du triffst einen Kollegen, wo es funktionieren tāt. Es sind halt jetzt oft die verheirateten Männer, die es gibt. Die versprechen, dass die sich trennen und so und dann weinen sie wenn du selbst das dann wirklich tust, weil sie es eben jahrelang nicht schaffen.

Der Abschluss gilt der Frage nach den Kindern, wenn ja wie viele haben Sie bzw. und in welchem Alter sind Sie?

Ja ich habe ein Patenkind, einen, auf den steh ich total. Und ich hätte auch gern selber Kinder, aber halt nicht um jeden Preis. Also ich will nur Kinder wenn es passt, weil sonst ist es für die Kinder eine Katastrophe, weil ich will meinen Job nicht ganz aufgeben und das halt nur, wenn man einen Partner hat, der das entsprechend unterstützt. Ich habe nur meine Schwester und meine Mutter, da ist sonst niemand mehr, meine Schwester macht Medienbeiträge an fremde Sender und macht fertige Berichte für Privatsender.

Transcript 4
Start: 10:38
End: 11:18

Interview: 4
Date: 10.10.12

Guided Interview Protocol

Themenkomplex Background“ Geschlechterverhältnis:

Range of the subject - Gender relation:

Wie stellt sich die („objektive“) Geschlechterverteilung im Bezug auf ihr derzeitiges Unternehmen dar?

In Prozent ausgedrückt würde ich sagen, 8% weiblich und der Rest ist männlich; ich könnte die totale der Piloten nicht sagen; wir haben 23 Flugzeuge, Mädels ca 13-14 ungefähr, bei FlyNiki

Wie geht/ging es Ihnen damit, dass Sie als Frau überwiegend mit männlichen Kollegen arbeiten? Nachfrage: Haben sie diesbezüglich bestimmte Erlebnisse gehabt oder Erfahrungen gemacht?

Ich habe überhaupt kein Problem damit, null, also. Ich habe gewusst, dass das ein männlicher Beruf ist, vorwiegend und ich habe überhaupt kein Problem damit.

Gibt es aus Ihrer Erfahrung bestimmte Situationen oder Themen, bei denen das Geschlecht bei der Arbeit eine (besondere) Rolle spielt? Wenn ja, welche sind das?

Nachfrage: Wie steht die Situation allgemein in Bezug auf Psychologentests bei Airline-Selektionen, das z.B. bei Selektionsinterviews die Frage nach dem Kinderkriegen oder einem evtl „Männerproblem“?

Es war eine Selektion dabei, das war aber damals noch bei der Lauda Air, da hat man mich nach meinem damaligen Alter gefragt, man kannte mich ja schon, weil ich war ja 10 Jahre tätig dort war als Flugbegleiter; und aufgrund meines Alters kam dann die Aussage: „Was ist mit Kindern?“ und ich habe dann gesagt: „Ich glaube nicht, dass ich das beantworten muss.“ Und dann hat er gesagt, wenn du den Job haben möchtest, dann ist es auch relevant. Dann sag‘ ich „soundso alt“ und er „dann bist du ja richtig im gebärfähigen Alter.“ Ich glaube nicht, dass ich in meinem Alter jetzt, ich war damals noch in Schilling ausgedrückt 3-400.000 Schilling zum Fenster rausgeschmissen haben um zu sagen, !so ich fliege jetzt ein halbes Jahr und gehe dann in Karenz.“ Und dann war das Thema gegessen, das war einmal eine Frage.

I: Aber nie Psychologentests/Interview

Nein, gar nicht das war ein persönliches Interview. Dann kam halt dieser Fall mit E. G., du kannst dich sicher an sie erinnern, die ist bei Lauda in Karenz gegangen, hat einen Simulatorcheck nicht geschafft; man hat ihr gnädigerweise - so hat man mir damals bei diesem Interview erzählt – noch eine Chance gegeben und dann ist sie wieder durchgefallen und jetzt für das, dass Laudaair sie 2 x hat den Check wiederholen lassen, ist sie vor Gericht gegangen. Dann habe ich ihn so angeschaut und gesagt: „Ich kenne einen Kapitän, der ist auch gerade zu Gericht gegangen, den habt ihr jetzt für ein halbes Jahr freigestellt und deswegen sagt ihr auch nicht „wir nehmen keine Männer mehr“ also das war damals ein ganz brutales Interview, wo man mir schon vermitteln wollte, dass Frauen schwierig sind , und ich dann gekontert habe, dass eben ein Kapitän auch jetzt vor Gericht gezogen ist und deswegen, sagt man ja auch nicht „wir nehmen keine Männer mehr, dann hat man aber auch kein Argument mehr gehabt. Man hat mit 2 Argumenten also mit Schwangerschaft und eben G. versucht mich da in die Knie zu zwingen.

I Sind Linien-Airline Selektionen verschieden zu denen der Executive Branche?

Was ist das, ich bin damals, das war ein kurzes Gespräch mit dem damals, wie hat der geheißen, Strecker, eine halbe Stunde gewesen. Kennenlernen das war's.

Glauben Sie, ist Frau-Sein in Ihrem Beruf ein Vorteil, Nachteil oder nicht relevant? Gibt es Beispiele für Vorteile/Nachteile?

Abgesehen jetzt von dem Laudaair Interview ah kann ich jetzt – bei Tyrolean weiß ich war ich die zweite Frau im Unternehmen, das weiß ich, hat man mir vorher auch gesagt, dass Frauen eben nicht genommen worden sind. Bei den ganzen asiatischen und englischen

Firmen, wo ich mich vorgestellt habe, war das eigentlich nie ein Thema, ich könnte nicht sagen Vor – oder Nachteil. Ich wurde gesehen als Pilot egal female oder male, sondern es wurden meine Fachkenntnisse gefordert, die wollten sie wissen. International war besser. Es war in Deutschland auch keins, die Deutschen haben einen viel besseren Zugang zu weiblichen Piloten, das ist so wie für die normaler als hier in Österreich, habe ich die Erfahrung gemacht. Bei Air Berlin, da war das überhaupt kein Thema, da waren schon so viele Damen im Cockpit und auch Kapitäninnen und ich habe auch bei Tyrolean und FlyNiki da war das ein Thema. Man hat mir auch beim Type Rating gesagt, „du bist eine Frau, und wenn du aufhören möchtest, ich kann jederzeit anrufen und es wurde mir auch die Visitenkarte von dem damaligen Instruktor hingelegt; damals in Bodoe in Norwegen Type Rating und ich bin wirklich heulend ins Zimmer und meinen damaligen Freund angerufen und ihm gesagt: „du ich gehe wieder“ und ich musste ja damals das Type Rating selber bezahlen, ich hab ja damals 30.000 EUR Schulden auf 3 Jahre und ich habe jedes Jahr ein Drittel plus Zinsen zurückzahlen können; ich hätte schon aufhören können, ich wäre nur auf meinen Schulden sitzen geblieben und ich bin erst angestellt worden, nach positivem Abschluss des Typeratings, dann habe ich erst...ich war ja noch arbeitslos und hatte ja damals irrsinnige Probleme mit dem AMS und ich sagte ich muss jetzt 6 Wochen ins Ausland gehen, und die „ja aber da sind sie nicht versichert, das müssen sie selber machen, und ich habe gesagt, jetzt nicht - nur auf die Reihe – ich habe mir den Job selber organisiert, muss jetzt 30.000 EUR selber bezahlen und es geht um 6 Wochen, weil ich im Ausland bin und sie wollen mich nicht versichern. Sagt sie: „nein, das gibt's nicht im Gesetz, wenn sie im Ausland sind, müssen sie sich selbst versichern“, hätte damals gekostet 280 Euro im Monat damals, ja sage ich „das geht nicht“ und ich habe aber damals in Schwechat beim AMS eine super, super Mitarbeiterin gehabt, weil ich war schon auf der Gebietskrankenkassa um das Formular, da ruft sie mich an und sagt „sie hat eine Gesetzeslücke entdeckt, ich soll gleich nochmal vorbeikommen, weil ich gesagt habe: „ich möchte eh kein Arbeitslosengeld es geht mir nur um die Versicherung“ Da sagt sie „sie sind versichert und kriegen pro Tag 12 EUR.“ Ich habe mich dann irrsinnig gefreut, weil ich gesagt habe, es geht nur um 6 Wochen und die war echt super, die hat sich da „reingetigert“ in die Gesetzestexte und sagte „ja sie hat was gefunden, das können wir machen.“

Themenkomplex Männlichkeit:

Range of subject - Masculinity:

□ Wenn Sie an Ihre männlichen Kollegen denken: Gibt es bestimmte Handlungen oder Verhaltensweisen, die sie als „typisch männlich“ bezeichnen würden? Welche sind das?

Na ja zum Beispiel dieses Typische – einer hat gesagt – „Pupperl ich zeig dir jetzt wie das geht.“ Und ich habe ihm, das war witzig, ich habe 2 Tage hintereinander Varna gehabt und am Vortag die gleichen Wetterbedingungen, d h. Sonne und beim Visual Approach Sonne von vorne und nichts gesehen und deswegen haben wir am Vortag gesagt, wir machen keinen Visual, sondern sie sollen uns Vectors geben. Und der Kollege war viel zu hoch und viel zu schnell und ich sag' zu ihm“ du pass auf, wenn du jetzt einen Visual haben willst, dann sag ich dir du wirst nichts sehen, weil die Sonne dich so blendet“ Seine Antwort von links schulterklopfend“ Pupperl ich zeig dir jetzt wie das geht.“ Hat natürlich nichts – ich bin da immer konservativ, ich setze meine Nadeln immer dass ich, wenn irgendwas ist, wenigstens ADF oder VOR Nadeln folgen kann, auf meiner Seite gehabt. Er turnt rein, viel zu hoch und zu schnell und sagt: „die Runway hab ich, nehmen wir“ Wie die Landung war, ich habe jedenfalls am Boden gesagt: „Jetzt weiß ich, wie man es nicht macht.“ Ja

Sie mischen sich ein. Das ewige Gebälze um die Flugbegleiter, er ist der Hahn im Korb und jeder muss um ihn herumschwirren, ja. Und bei der jetzigen Firma ist es so, dass die Kollegen ja 15-20 Jahre jünger sind als ich und auch die Kapitäne 10 Jahre jünger, also interessiert mich das ja Nüsse. Ich bin auch meistens auf den Overnights alleine, weil das interessiert mich nicht. Also ich bin auch gerne allein, es ist nicht so, dass ich vereinsame, ich packe das einfach nicht.

Wenn Sie daran denken, wie Ihre männlichen Kollegen mit ihren männlichen und wie sie mit den weiblichen Kollegen umgehen: Gibt es da Unterschiede, oder werden alle gleich behandelt?

Sie sind bei mir – die Themen – ja, gestern haben wir ja Recurrent training gehabt und ich war die einzige Frau im Recurrent Training und da hatten wir einen Dr. H.B., der dann schon immer sehr frauenlastige Witze gerissen hat und auch ein Beispiel gebracht hat, dass er bei irgendeiner Konferenz und das hat er sehr betont, da eine Frau Doktor irgendeine Blödsinn erzählt hat, und er sie quasi aufgeblättert hat. Dann habe ich mir gedacht: „Würde er das genauso machen, wenn das ein Mann gewesen wäre, der da von Tuten und Blasen laut seiner Meinung nichts weiß, dann habe ich nicht genau gewusst, ob er das gleiche erzählt hätte, oder ob ich nicht schon so einen Hals kriege, wenn solche Witze oder ich solche Geschichten höre. Das kann ich dir jetzt nicht sagen, weil ich kann es schon nicht mehr hören “warum hat der liebe Gott gewollt, dass nur Männer fliegen?“ also das hört man ja des Öfteren, ja.

Es gibt unterschiedliche Stile, viele, die Jüngeren, die versuchen halt das Alter wegen der Flugerfahrung, sie teilweise Unsicherheit kriegen mir gegenüber, wo ich dann den Wind aus den Segeln nehme und sage :“ Brauchst nicht unsicher sein, du bist der Kapitän, du bist die Letzteentscheidung, das hat nichts damit zu tun, dass ich älter bin und mehr Stunden habe. Du entscheidest. Wenn irgendwas nicht in Ordnung ist, dann sage ich dir das schon, aber du brauchst jetzt nicht flippen, weil ich um so viel älter bin, wir sind ein Team und du brauchst keine Hemmschwelle haben; viele junge Kapitäne sind sehr verhalten, weil sie nicht wissen, wie sie mit mir umgehen sollen.“ Tendenziell haben Männer Angst aufgeblättert zu werden, weil ich ja auch älter bin und die doppelte Erfahrung oft auch habe von den jungen Kollegen und sie fühlen sich dann meistens, wenn ich mich dann zurücknehme und sie machen lasse und deren Anweisung mache, wenn ich zB deren Anweisung befolge und Taxiclearance hole. Ich nehme mich da wirklich sehr zurück, weil ich möchte nicht, dass sie glauben, nur weil ich älter bin und mehr Flugerfahrung habe, dass ich jetzt ihnen zeige wo es lang geht, das mache ich nicht. Ich nehme mich bewusst zurück und sage „mach du“ und wenn der sagt „was hältst du davon, wie viel Sprit nehmen wir mit?“ dann sage ich meine Meinung „du vielleicht wäre das anders besser oder“ Dann ist das alles in Ordnung.

Glauben Sie, dass Sie Ihre männlichen Kollegen in der Pilotenrolle anders behandeln, weil Sie eine Frau sind, oder spielt das keine Rolle?

Also das Gefühl hatte ich noch nie als Jagdobjekt, nie im Cockpit. Nein. Nicht einmal dass mich irgendeiner angegangen wäre flirtenderweise oder sonst irgendwie, gar nichts. Ich gebe ihnen aber auch nicht die Angriffsfläche. Ich glaube schon, dass ich sehr bestimmt auftrete im Cockpit, und wenn sie es nicht so verstehen, verbal meine Grenzen aufzeige.

Themenkomplex Handlungsstrategien im Bezug auf die eigene Weiblichkeit:

Range of subject – Action strategies concerning own femininity

Welche Bedeutung hat es für Sie, ob Sie mit einem männlichen oder einer weiblichen Kollegin im Cockpit zusammenarbeiten?

Bei und auf dem Airbus gibt es nur 2 Kapitännen, die eine ist meine beste Freundin, also ist das sowieso immer sehr angenehm mit ihr zu fliegen, du kennst die M. und die andere ist es gerade geworden und das ist so eine herzliche direkte Frau und wir haben echt einen lustigen Flug gehabt, so auch über weibliche Sachen gesprochen auch angenehm . Muss aber dazu sagen, es gibt auch männliche Kollegen, die einen sehr weiblichen Part haben und es ist sehr angenehm mit denen zu fliegen, wo man auch über Hinz und Kunz sprechen kann, über gewisse Themen wie jetzt zB Greenberg Methode, das auch einer macht. Und es gibt auch die anderen die „was, du kochen, wir können uns maximal über Auto, Technik oder Computer unterhalten“ über Bauchtanz können wir nicht reden. Ich würde sagen, das ist eine gute Mischung bei uns im Unternehmen, die so oder so sind. Frauen sagen agieren „du machst das – ich mach‘ das - wir treffen uns in der Mitte“

Wenn Sie an die oben angesprochenen „männlichen“ Verhaltensmuster denken: Wie reagieren sie darauf?

Na innerlich versuche ich das zu analysieren warum der so ist wie er ist, also ich hinterfrage das dann immer, kann dann natürlich auch in meinen kleinen Bemerkungen schon gezielt ihn treffen, nicht sarkastisch, sondern eher so „was hat die jetzt gemeint damit“ zB wie ich gesagt habe nach der Landung „jetzt weiß ich wie man's nicht macht“ Wenn der schon alles versemelt hat, das kann ja passieren, aber wenn der das sagt, dann. Jaaah teilweise (pause) zynisch, teilweise versuche ich denjenigen nicht zu entblößen, sondern aber trotzdem dass der drüber nachdenkt, was er eigentlich gemacht hat, ich bin da sehr direkt. Ich bin da sehr direkt, wenn ich was nicht mag, nicht „heast bist deppert?“, sondern höflich einfach, aber trotzdem bestimmt „so nicht“. So wie der eine Lehrer mir das einfach reingegriffen hat, was überhaupt nicht notwendig war, sage ich (pause) Einmal habe ich gemacht, bei einem Visual Approach, da sagt der Kapitän zum Fluglotsen: Yea I accept visual approach“ und wir haben aber nie darüber nachgedacht. Das ist nicht, dass ich das nicht kann, aber ich möchte gefragt werden. I am the flying part. Und dann sagt der: „Ja wir akzeptieren den.“ Und dann habe ich gesagt: „You have controls.“ Sagt er „Wieso?“ „Hast du mich gefragt?“ „Nein.“ „So jetzt fliegst du weiter.“ Es sind – ich mag solche Dinge nicht – weil ich das mit dem Kollegen mache, das ist nicht in Ordnung, und sie geben ja auch immer Recht, dass das nicht in Ordnung ist. „Stelle dir vor ich mache das mit dir.“ Und dann sind sie gleich eingeschnappt, ja. Nein ich mag gewisse Dinge nicht, und ich sage das, was ich nicht mag.

Glauben Sie, wird von Frauen in Führungspositionen etwas Bestimmtes erwartet in Bezug auf Entscheidungsfindung, Arbeitshandeln etc.?

Ich glaube man schaut uns mehr auf die Finger. Viel genauer werden wir beobachtet, Auch im Simulator und ich glaube, dass man schon von uns ein bisschen mehr verlangt, weil das noch so in den Köpfen drinnen ist, Frau macht was Technisches, hat höhere Position – hm – bei Männern ist das immer alles so normal.

In Bezug auf Passagierbemerkungen von hinten: Es ist generell so, wenn die Leute einsteigen und ich noch immer als Pilot: „Wow, da sitzt eine Frau drinnen.“ Oder wenn welche reinkommen (ins Cockpit) am Boden mit „Dürfen wir da reinkommen ins Cockpit? Was sie fliegen auch?“ und ich sage (zynisch) „Ja, ich darf das auch schon.“ Das ist vielleicht manchmal nicht so ok, und manchmal nehme ich auch die Passagiere in Schutz. Es ist halt noch nicht so, dass viele Frauen fliegen und dass das noch ein ungewöhnliches Bild ist, aber sie das auch nicht böse meinen das „Was sie fliegen auch?“ aber ich kann es einfach – oder sie fragen, ob sie ein Foto machen dürfen, dann sage ich „Nein, sie dürfen nicht. Fragen sie meinen Kollegen.“

Glauben Sie, dass das Geschlecht einen Einfluss darauf hat, wie man seinen Job als Pilotin durchführt, oder ist das völlig irrelevant? Nachfrage: Die Tatsache, dass sie in einem Umfeld von streng festgesetzten Verfahren handeln beeinflusst das Tun?

Ich glaube die Verfahren, die wir da runterspulen sind für beide gleich. Ich muss genauso einen Flieger fliegen in einer Notsituation, wie ein Mann. Ich glaube das ist gleich.

I: Haben Frauen deiner Meinung nach nicht doch einen verschiedenen Zugang?

Ich glaube, dass Frauen das nicht so sehen als „Ich bin Pilot, Schau mich an!“, sondern das einfach machen, weil es ein Job ist und nicht so als privilegiert mit vier Streifen so mit erhobener Brust durch den Airport laufen. Weil wenn ich privat, auch am Flughafen, bin, ich habe meine Streifen nie oben, man erkennt mich nicht. Im Winter trage ich das Sakko unterm Mantel, und keiner weiß, dass ich Pilot bin. Ein Kollege hätte es am liebsten, die Streifen wären auch noch am Mantel drauf.

Themenkomplex Medienbild

Range of subject – Media Image

Ist über Sie schon einmal ein Beitrag in einem Medium erschienen, wie sah der in Bezug auf Bilder und Text aus?

Nein

Im Falle, dass über Sie und ihren Beruf in einem Medium schon einmal ein Beitrag gebracht wurde, waren Sie an der Entscheidung über das vermittelte Bild bzw. Pilotinnenimage beteiligt?

Waren Sie mit diesem Image zufrieden? Kann es sein, dass Sie aus anderen Gründen einfach dem entsprochen haben, was vorgegeben wurde durch Firma, Journalist oder Fotograf?

Haben Sie den Eindruck, dass Medien das richtige Berufsbild der „Pilotin“ vermitteln? Nachsatz: Oder bestärken Ihrer Meinung nach Medien in Bildern und Filmen eventuell unzeitgemäße Geschlechtermuster und Rollen?

Naja, ein unzeitgemäßes Muster, ja ein altes Muster. Ich habe vor einem halben Jahr einen Vortrag im Fernsehen gesehen über den neuen A380 mit einer weiblichen Kopilotin, und das wurde sooo hervorgehoben, als wäre das jetzt so die Sensation. Man hat immer so bewusst sie gezeigt, sie war hübsch, blond, 38 Jahre, weiß nicht - werde ich nie vergessen, man hat sie so hervorgehoben, dass ich mir gedacht habe: „Hätte man das mit einem Mann auch gemacht?“ Wahrscheinlich nicht.

Ich würde das Berufsbild darstellen, so dass jeder andere Beruf auch – ich meine es gibt Ärzte, es gibt Ärztinnen, es gibt Mechaniker, es gibt Mechanikerinnen, es ist halt einfach eine Sparte, wo wir jetzt arbeiten, die halt für Frauen noch nicht so populär sind, aber deswegen ist es nichts Außergewöhnliches.

Wenn ja, warum glauben Sie?

Weil es was Neues ist, weil es das früher nicht gegeben hat, vor 50 60 Jahren waren wir Frauen im Cockpit so gar nicht da. Es hat ein paar gegeben, aber das war es dann schon.

I: Wenn man an Graumelierten alten Captain in der vorher angesprochenen Dokumentation mit der jungen Kopilotin denkt....?

Ja es schon so noch immer das „Anhängsel gezeigt worden, sie traut sich zwar, sie fliegt einen 380er, aber man hat dann immer rübergeschwenkt, und den alten Kapitän gezeigt, der dann doch sehr erfahren und reif ausschaut. Warum? Weil es noch immer ein Schwachpunkt ist von uns, von uns generell, von der ganzen Gesellschaft. Frauen, das ist immer so, sie können das nicht, die haben das auch nicht so gekonnt, „Wieso machen die das?“

Wie reagieren Sie selbst auf das (eventuell verzerrte) vermittelte Image?

Na, es geht mir irrsinnig am Socken. Es geht mir irrsinnig am Socken immer, auch wenn die Leute reinschauen und so hinzeigen, als wäre ich ein Tier im Zoo, was Außergewöhnliches, so mit dem Finger ins Cockpit, „Mei schau da ist eine Frau!“ Sagt dies noch dem Nachbarn und der schaut dann rein, wo ich mir denke „Hallelujah.“ Leicht genervt-

Bei Betrachtung der vorliegenden 23 Bilder, welches deckt sich am besten mit Ihrem inneren Berufsbild als Frau Pilotin? Welches stößt Sie am meisten ab, welches finden Sie am „typischsten“?

Also mir gefällt das 2 Foto sehr gut, das ist so eher das Abenteuerliche, und was mir überhaupt nicht gefällt, das ist für mich 21, 22 und 23. Das sind für mich diese klassischen Airlinebilder, das entspricht nicht meinem inneren Bild.

Hat sich das Medienbild der Pilotin Ihrer Meinung nach in den letzten Jahrzehnten verändert? Wenn ja, wie bzw. wohin verändert?

Also ich kann jetzt nur sagen von Österreich, Niki ist da sehr offen, Tyrolean Airways war früher hinterwäldlerisch. Die ganzen Selektionen, die ich jetzt gemacht habe, Emirates, Dragon Air; Air Asia, muss ich echt sagen, Hut ab. Da bin ich als Pilot gefragt worden und nicht ob ich eine Frau bin, oder ein Mann bin.

Medienberichte wie gesagt, ich sehe nicht soviel, aber wenn über Frauen berichtet wird, dann ist das noch immer sehr „mini“.

- Sagt Ihnen der Begriff Gender bzw. Diversity Management etwas? Wenn ja, gibt oder gab es einen Ansprechpartner dafür in einer/mehreren in den Firmen?

No ja gender das ist die Dualität also männlich/Weiblich aber von gender management noch nie was. (...) Ansprechpartner - nein es gibt keinen, überhaupt nicht, überhaupt nicht. Ich kenne keine einzige Firma. Keine Air Berlin, keine Tyroelan, bei der Jetalliance sowieso nicht gegeben. Jetzt auch nicht, nein. (...) Es hätte sich eher keine getraut von den Frauen hinzugehen, nein, ich glaube das hätte es nicht gegeben.

Themenkomplex persönliche bzw. statistische Daten

Range of subjects – Personal and statistical data

- Was war/ist Ihre Motivation für die Entscheidung eine Karriere als Pilotin anzustreben?

Ah, ich muss dazu sagen, dass ich da reingerutscht bin, ich war ja Flugbegleiter 10 Jahre. OK, als Kind hat man nicht so viele Vorstellung, da war es einmal Ärztin, einmal Tierärztin, einmal dies und das, dann war das Bild, weil meine Eltern meinten, das ist clever zu tun, Medizinisch Technische Assistentin, und dann wenn man dann so 13-14 ist, glaube ich, dass unser Schulsystem da einfach verkehrt ist. Die Wenigsten wissen, wenn sie dann mit 13-14 die 4. Gymnasium oder Hauptschule, wo es darum geht, man hört auf, oder macht einen Beruf, oder geht weiter 5 Jahre, ich glaube bei den Wenigsten – ich habe es nicht gewusst (...) – weil ich aber auch keine Vorstellung gehabt habe von der Arbeitswelt, wie und was. (pause) Dann habe ich die Handelsakademie gemacht, was für mich die total verkehrte Schule gewesen ist, weil ich wollte eigentlich immer was Kreatives machen und bin dann in diese Business schiene reingerutscht, habe mich irrsinnig unwohl gefühlt diese 5 Jahre, das waren meine schlimmsten 5 Jahre, die ich jemals gehabt habe in dieser Schule, ich habe nur gekämpft mit mir – die Schulnoten waren eh ok bis auf einmal, glaube ich, aber ich habe immer gekämpft, das war überhaupt gar nicht meine Schiene. BWL Rechnungswesen, dann während ich maturiert habe, habe ich in einer Modeagentur ausgeholfen, das war halt so meines, Kreativität, Herumreisen, das hat mir irrsinnig gut gefallen. Nur ist der Besitzer dann gestorben und die Modeagentur ist aufgelassen worden und dann hat eine Freundin mir gezeigt, sie hätte sich als Flugbegleiter beworben. Ich habe mir noch gedacht:“ Ich Flugbegleiter, ich bin doch viel zu dick, gar nicht schön, weil doch immer das Bild des Flugbegleiters - weißt eh blond, spindeldürr und gut aussehend – und sie hat sich beworben und sagt sie:“ bewirb dich doch auch.“ Sie haben sie nicht genommen und mich haben sie genommen und so bin ich reingerutscht. Und habe am Anfang schon sehr große Komplexe gehabt, weil meine Kolleginnen natürlich alle um 10 Kilo dünner waren und ich habe mich immer als Mops empfunden und das war am Anfang gar nicht so einfach und dann irgendwann 3-4 Jahre später, hab ich gedacht:“Das kann nicht alles gewesen sein.“ Ich habe begonnen zu reisen, dann habe ich zum Windsurfen angefangen, es war super, aber ich habe mir gedacht:“ Geistig muss ich was machen“ und habe halt dann über die Jahre im Cockpit gesessen und habe gefragt nach Funk, habe ich nicht verstanden, Wetter habe ich nicht lesen können, und dann habe ich jemanden gehabt im Cockpit, der dann gesagt hat:“ Kannst eh jederzeit reinkommen und fragen und dann irgendwann habe ich ihm zu viel gefragt und sagt er:“ Du gehst mir am Nerv, lerne es einfach selber.“ Und das hat zum damaligen Zeitpunkt 2 gegeben, die das gemacht haben, vom Flugbegleiter ins Cockpit und die habe ich immer bewundert, ich habe gedacht: „ das schaffe ich nie.“ Einerseits vom Finanziellen aber auch vom Geistigen her habe ich gedacht „das geht gar nicht.“ Na dann sage ich, wie soll ich denn das machen, da sagt er, suche dir eine Flugschule in Amerika und mache den PPL und dann siehst du sowieso, ob es dir gefällt oder nicht. Gesagt, getan, 5 Wochen war ich auf Urlaub und habe den PPL gemacht und dann habe ich mir gedacht: „ja das ist es.“ Und so bin ich reingerutscht. Die Motivation war mir zu beweisen, dass es doch geht, mich vom Intellektuellen her, weil ich ja nie geglaubt habe, dass ich das schaffe, weil ja auch das Englische, war für mich, ich habe das zwar in der Schule gehabt, aber Englisch, dann die Technik . Es war Null Mann dahinter, ich wollte wissen, wie weit ich gehen kann mit mir selber.

Wurde diese Entscheidung durch erstens die Eltern, oder zweitens durch die Firma/Firmen gefördert, wenn ja wie, wenn nein warum glauben Sie nicht?

Die Entscheidung war super, meine Eltern waren immer hinter mir, meine Mutter hat nur einmal, wir waren bei einer Freundin: „Weißt du Sabine will Pilot werden“ meine Freundin sagt: „Wow super!“ und meine Mutter sagt nur, und das werfe ich ihr heute noch vor: „Warum kann ich nicht eine normale Tochter haben?“ Weil ich war immer anders, ich habe immer kurze Haare mit Muster reinrasiert, oder ich habe immer die verrücktesten Klamotten angehabt, da haben meine Eltern mich gesponsert, da war ich 16, da durfte ich nach London fliegen und komme mit damaligen Klamotten heim mit Löchern in den Jeans, das hat es damals noch nicht gegeben. Meine Mutter hat gesagt: „Du bist immer anders als alle anderen.“ Und ich habe immer gesagt: „Ich will nicht klassisch mit 22 Kinder und ein Haus haben.“ Meine Mutter hätte das immer gerne für mich gehabt und auch Enkelkinder, ich wollte nie Kinder haben. Ich liebe sie, aber ich möchte keine eigenen haben und das war vor ein paar Jahren ein Thema. „Ja wenn wir Enkelkinder hätten, dann täten wir sie ja verwöhnen und sie wären nur bei mir (ihr) und ich sage: „Mama ich bin nicht so wie die anderen, akzeptiere das.“ Aber sie waren im Nachhinein sehr, sehr stolz. Mein Vater hat mich sowieso immer unterstützt, meine Mama wollte halt immer das klassische Frauenbild bei mir sehen: Heiraten, Haus bauen, Kinderkriegen. Papa war – Mama war auch stolz, aber sie hätte sich halt was Anderes für mich vorgestellt.

Die einzige Firma, die gefördert hätte, wäre Air Berlin gewesen, nur da ist halt dann die Wirtschaftskrise gekommen, dass sie gesagt haben, das wird die nächsten 6-7 Jahre nichts werden. Die Förderung war eine Senioritätsfrage, auch bei Tyrolean, also da ist es streng nach Seniorität gegangen, das ist kein Mann-Frau Thema, nein.

Wer sonst hat Sie eventuell gefördert?

Mein damaliger amerikanischer Freund, der hat die Flugschule auch geleitet, der hat mich immer supported. Also der hat mehr in mir gesehen, als ich vielleicht selber, auch mein jetziger (Freund) Carlos, der wirklich – ich fange ja heute einen Spanischkurs an – der sagt zu mir, warum ich einen Anfängerkurs mache, weil ich mehr weiß, als ich mir zutraue. Also ich bin immer sehr verhalten mit meinem: Was-ich-kann und bin dann immer überrascht, dass ich das eh alles weiß, oder das ist für mich eh schon selbstverständlich.

Welche luffahrerischen Lizenzen oder andere Berufsabschlüsse besitzen Sie?
CPL, ATPL, Airbus. Nach der HAK hast du ja 5 Berufe

Was ist Ihre höchste erreichte abgeschlossene Schulausbildung?
Matura, HAK

Was sind/waren Ihre Eltern von Beruf, welche Schulbildung genossen sie?
Beide sind schon in Pension. Meine Mutter hat eine kaufmännische Lehre gemacht und in einer Spedition gearbeitet, die letzten Jahre bei ihrer Freundin in der Trafik, und mein Vater hat ist sehr reich geboren, ist dann verstoßen worden von seinem Vater, ich habe meinen Großvater nie kennengelernt, und mein Vater musste sich mit Gelegenheitsjobs über Wasser halten, hat keinen Support gekriegt von zu Hause und ist dann auch in die Speditionsschiene reingekommen. Ist dann Fernfahrer gewesen und hat dann einen schweren Unfall gehabt und ist dann ins Büro gewechselt und war Sicherheitsbeauftragter und hat diverse Colleges machen müssen. Vater hat Matura, Mama nicht.

Würden Sie mir Ihr Alter, den Familienstand und evtl. Scheidung/en sagen?
(Nachfrage: es wäre schön die persönliche Beziehungsgeschichte ein wenig einzuflechten?)
41, ledig, keine Scheidung, keine Heirat.

Ich war eigentlich immer mehr oder weniger alleine, mehr als mit jemandem zusammen, nicht weil sich die Gelegenheit nicht ergeben hätte, aber es war für mich einfach nie jemand dabei, wo ich mir gedacht hätte: „ja mit dem kann ich mir das vorstellen.“ Ich habe auch mit 2 Männern erst zusammengewohnt. Der Rest war immer ein Versuch nach 3 Monaten habe ich mir gedacht, „das kann es nicht sein.“

Jetzt schauen wir einmal, es sind erst 2 Monate.

□ *Der Abschluss gilt der Frage nach den Kindern, wenn ja wie viele haben Sie bzw. und in welchem Alter sind Sie, oder gibt es eine Art von Planung?*

Nein. Ja ich habe ein Patenkind, es gibt von meiner Freundin die Tochter, die kriegt von mir immer Kleider und ich versuche halt die außergewöhnlichsten Prinzessinnenkleider hervorzuzaubern.

Transcript 5
Start: 13:39
End: 14:11

Interview: 5
Date: 10.10.12

Guided Interview Protocol

Themenkomplex Background“ Geschlechterverhältnis:

Range of the subject - Gender relation:

Wie stellt sich die („objektive“) Geschlechterverteilung im Bezug auf ihr derzeitiges Unternehmen dar?

Könnten Sie mir eingangs schildern, wie die Verteilung männlich/weiblich auf Ihrer Ebene im Unternehmen aussieht, also wie viele Männer und wie viele Frauen auf Ihrer Ebene tätig sind oder waren?

Schätzungsweise 30-40 Männer und 3 Frauen.

Wie geht/ging es Ihnen damit, dass Sie als Frau überwiegend mit männlichen Kollegen arbeiten? Nachfrage: Haben sie diesbezüglich bestimmte Erlebnisse gehabt oder Erfahrungen gemacht?

Mittlerweile gut, eigentlich sehr gut, weil es Gewohnheit ist, einfach und bei der Firma jetzt gibt es ja noch 2 andere, unterbewusst fühle ich mich lockerer, als wenn ich die einzige (Frau) wäre. Wir haben russische Eigentümer, ich fliege ab und an, doch, es ist ein Rotationsprinzip auch für den russischen Eigentümer als Freelancer, d.h. der musste sich nicht für eine Frau entscheiden bei der Firma.

Gibt es aus Ihrer Erfahrung bestimmte Situationen oder Themen, bei denen das Geschlecht bei der Arbeit eine (besondere) Rolle spielt? Wenn ja, welche sind das?

Nachfrage: Wie steht die Situation allgemein in Bezug auf Psychologentests bei Airline-Selektionen, das z.B. bei Selektionsinterviews die Frage nach dem Kinderkriegen oder einem evtl „Männerproblem“

Selektion zum Beispiel. Interviewaussage: „man soll sich doch auf das konzentrieren, wozu man (die Frau) eigentlich da ist: heiraten, Kinder kriegen, oder auch im tätlichen Zusammenarbeiten mit Flugbegleiterinnen, russischen Flugbegleiterinnen, die ahm ein Mädels vorne nicht akzeptieren. Das ist eine markante Erinnerung, die ich habe. Die reden nur mit dem Mann, geben nichts zum Essen (der Pilotin) oder beschwerten sich über Dinge die ich mache oder nicht mache, oder nicht kann. Beim Fluglehrern - nein gar nichts. Kinderkriegen ist einmal ein Thema gewesen.

I: Was wurde gesagt?

Ahm, ich kann mich nicht mehr genau erinnern, aber die Endaussage beim Interview war: „ich soll halt das machen wozu ich bestimmt bin und das ist halt Heiraten und Kinderkriegen und nicht in der Gegend herumfliegen oder ein Studium machen.

Glauben Sie, ist Frau-Sein in Ihrem Beruf ein Vorteil, Nachteil oder nicht relevant? Gibt es Beispiele für Vorteile/Nachteile?

Immer relevant. Weil es in diesem Beruf immer ein Thema ist, immer. Ob es ein Vorteil ist - ich glaube es ist ein Nachteil. Egel ob man diesen Vorteil aus dem Frausein zieht, ich glaube es ist ein Nachteil generell.

Themenkomplex Männlichkeit:

Range of subject - Masculinity:

Wenn Sie an Ihre männlichen Kollegen denken: Gibt es bestimmte Handlungen oder Verhaltensweisen, die sie als „typisch männlich“ bezeichnen würden? Welche sind das?

Schnelles Aufbrausen und Schreien in einer schwierigen Situation ist typisch männlich. Ahm sich nicht wehren können, oder die Macht eingeschränkt haben, dadurch, dass ein hübsches Mädels neben ihnen steht. Wenn ein fesches Mädels da steht, sind sie bei Weitem nicht die Kapitäne, die sie sonst sind. zB gehen auch Staubsaugen, oder lassen sich steuern von Flugbegleiterinnen.

Wenn Sie daran denken, wie Ihre männlichen Kollegen mit ihren männlichen und

wie sie mit den weiblichen Kollegen umgehen: Gibt es da Unterschiede, oder werden alle gleich behandelt?

Das kann ich nicht beurteilen, weil ich die Männer untereinander nicht beobachten kann, aber ich glaube, dass es einen Unterschied gibt in Themen oder Ausdrucksweise. Meistens sind sie höflicher zu mir und weniger dreckig in der Ausdrucksweise. Oder wenige Ausnahmen sind gerade dann erst richtig ordinär, wenn ich danebensitze. Dass jemand mit mir genauso kommuniziert, wie mit einem Mann ist selten, aber ich habe schon ab und an das Gefühl bei Kollegen. Nicht nur, damit ich sehe wie sie ist, sondern um zu zeigen, was ich (der Mann) für ein Supertyp ist und wie toll in dem Bereich.

Glauben Sie, dass Sie Ihre männlichen Kollegen in der Pilotenrolle anders behandeln, weil Sie eine Frau sind, oder spielt das keine Rolle?

Ich fühle mich nicht als potentielles Jagdobjekt, Ich glaube ich bin da außen vor. Ich zähle nicht als Frau, nein das ist übertrieben, ich zähle nicht als potentielles Betthäschen, würde ich sagen.

I: Würdest du dich als Man-by-honor- sehen?

Nein, das ist zu extrem, aber ich glaube auch wenn ich irgendjemand gefallen würde, wissen die, dass sie mich nicht so anbaggern können, wie eine Frau in einer Frauenrolle. Ich glaube sie nehmen mich irgendwie ernster, als eine Frau in einer Frauenrolle. Das hängt nicht mit meinem Titel zusammen, sondern ich glaube damit, dass ich halt fliege, und nicht serviere. Mit einem Titel hat das nichts zu tun, sondern dass ich halt Knöpfe bediene und keinen Kaffee mache.

Themenkomplex Handlungsstrategien im Bezug auf die eigene Weiblichkeit:

Range of subject – Action strategies concerning own femininity

Welche Bedeutung hat es für Sie, ob Sie mit einem männlichen oder einer weiblichen Kollegin im Cockpit zusammenarbeiten?

Das mit der Frau war ungewohnt, und ich glaube 1 - 2 Mal, ich glaube ich habe selber unterbewusst geschaut, wie sie es macht. Ich glaube auch kritisch wie Männer. Jeder glaubt, wenn man zu zweit fliegt, dann versteht man sich automatisch, wenn man 2 Frauen in einem Cockpit ist, aber das ist ja nicht so. Mir ist sie nicht automatisch sympathisch. Das ist dann natürlich dazugekommen, sie war jetzt nicht mein Traumkapitän. Aber so nach 2 Flügen, war es mir eigentlich wurscht, ob sie jetzt als Frau oder als Mann dasitzt, es war dann eh wurscht. Am Anfang, muss ich zugeben, war es ein Genderthema für mich.

Wenn Sie an die oben angesprochenen „männlichen“ Verhaltensmuster denken: Wie reagieren sie darauf?

Ich finde es einfach kindisch und absentiere mich dann, dann lasse ich den auszucken seine 5 Minuten und nach 5 Minuten ist es eh vorbei. Und wenn der mich anschreit, dann mittlerweile sage:“ du in dem Ton funktioniert das nicht im Cockpit“

Kein Beispiel. Mich hat schon lange keiner mehr angeschrien. Ja das hat es schon gegeben. Jaja. Das war gar nicht sachlich. Ich war immer defensiv, aber hab mich halt geweigert mit dem Typen zu fliegen, aber ich weiß, dass ich nicht die einzige war, die nicht mehr mit dem fliegen wollte. Also ich schreie nicht zurück, wenn mich wer anschreit, ich stelle das eigentlich immer gleich klar, dass ich das nicht will mit dem Tonfall und das hat eigentlich bis jetzt die letzten Jahre funktioniert.

Ja, die Firma hat das akzeptiert, wenn ich das nicht wollte, aber, ich meine, ich war dort auch Freelancer. Und somit habe ich mir leicht getan, aber es war nachvollziehbar, dass ich da nicht fix fliegen will auf dem Flugzeug, weil eben der (Pilot) da darauf fliegt. Und kurz danach ist der dann eh weggegangen oder weggegangen worden.

Glauben Sie, wird von Frauen in Führungspositionen etwas Bestimmtes erwartet in Bezug auf Entscheidungsfindung, Arbeitshandeln etc.?

Die Erwartung ist, dass sie alles perfekt machen und keinen Fehler machen. Ich glaube gar nicht, dass es viel Erwartung gibt in der Allgemeinheit, weil sich eh jeder erwartet, es gibt eigentlich keine Frau in der Führungsposition. Die Erwartung ist wahrscheinlich, wenn ich im

Fliegerischen bleibe eher eine, die fliegt, als eine Kapitänin ist eh ein halbes Mannweib, das dürfte das Bild sein. Auch ich sage teilweise.

I: Von Owner oder Passagier?

Nein gesagt worden natürlich zu mir nichts, ich bin auch nie abgelehnt worden, weil ich eine Frau bin, das weiß ich nur von Kolleginnen, aber so viele gibt es nicht, d.h. also von einer oder zwei, wo das der Fall war. Oder ich bin einmal ausgetauscht worden, weil jemand nicht mit 2 Damen nach Dubai wollte. Also mit mir direkt gesprochen nein, also es schaut halt jeder, aber zum Großteil auch mit den russischen Eigentümern, die ich jetzt kenne so die letzten 5 Jahre, würde ich sagen. Es ist dann irgendwie wurscht.

I: Russische Owner und Frauen, gibt es da ein Problem?

Ja das stimmt, ich habe gehört von einer Dame im Sales, dass sie die Flüge schlechter verkaufen, wenn Mädels darauf sitzen, oder wenn ein Mädels dabei ist. Wobei das aber bei mir wurscht ist, weil ich habe einen Kapitän (männlich). Es wäre sicher anders, wenn ich der Kapitän wäre, und es sitzt ein (männlicher) Kopilot da. Was sicher gar nicht geht in der Businessfliegerei sind 2 Frauen. Ich meine direkt mit mir gesprochen hat noch nie wer, das war wirklich nur einmal da bin ich halt ausgetauscht worden gegen einen männlichen Kopiloten wegen Dubai. Ich sehe eigentlich nur die Blicke von Leuten, aber.(pause)

Glauben Sie, dass das Geschlecht einen Einfluss darauf hat, wie man seinen Job als Pilotin durchführt, oder ist das völlig irrelevant? Nachfrage: Die Tatsache, dass sie in einem Umfeld von streng festgesetzten Verfahren handeln beeinflusst das Tun?

Ja, ist irrelevant. Also bzgl Procedures ist kein Unterschied. Weil es gibt ja auch Männer, die sagen: "Ich brauche keine Checkliste." Ich glaube dass es in dieser Hinsicht egal ist, ob man ein Mann ist oder eine Frau.

Themenkomplex Medienbild

Range of subject – Media Image

Ist über Sie schon einmal ein Beitrag in einem Medium erschienen, wie sah der in Bezug auf Bilder und Text aus?

Nein, es hat nie wer gefragt.

Im Falle, dass über Sie und ihren Beruf in einem Medium schon einmal ein Beitrag gebracht wurde, waren Sie an der Entscheidung über das vermittelte Bild bzw. Pilotinnenimage beteiligt?

Waren Sie mit diesem Image zufrieden? Kann es sein, dass Sie aus anderen Gründen einfach dem entsprochen haben, was vorgegeben wurde durch Firma, Journalist oder Fotograf?

Haben Sie den Eindruck, dass Medien das richtige Berufsbild der „Pilotin“ vermitteln? Nachsatz: Oder bestärken Ihrer Meinung nach Medien in Bildern und Filmen eventuell unzeitgemäße Geschlechtermuster und Rollen?

Ich glaube sie vermitteln das gar nicht, weil jetzt sagen wir zB N24 Männertag geht es um Fliegerei, und Frauentag, dann geht es um Schminke. Ich glaube nicht, dass Pilotinnen vorhanden, ja fast nicht, sind. Wenn vorhanden, dann sind sie Damen, die halt bei einer Airline fliegen und sich nicht in einer Business Operation durchschlagen müssen, oder in Afrika beim Postfliegen, die sind dann Damen der Airline, wo man denkt, da ist der Papi dann schon drin gewesen und deswegen sitzt die am 380er oder irgend sowas. So wirken die Beiträge halt. Ja eher graumeliertes Kapitän, obwohl ich einen Beitrag gesehen habe, da war sie Kapitän, glaube ich, das war New York oder Amerika irgendwo. Nein, nicht zeitgemäß, ich glaube aber auch, dass es schlimmer wird.

Wenn ja, warum glauben Sie?

Ich habe keine Ahnung, ich glaube aber, dass es in den Medien aber schlimmer wird. zB ich kenne natürlich die Männertag oder Männerseite, da sind die Fliegersachen drin, oder es ist halt alles eher Camelman-Image. Wobei ich den Eindruck habe, dass das schlimmer wird,

ich kann nur von Österreich reden oder Tirol. Ich glaube da hat es schon mal besser ausgeschaut, in die Richtung, dass es normaler wird. Dass eine Frau potentiell schwanger wird, das war immer schon so, aber ich habe den Eindruck.

Wie reagieren Sie selbst auf das (eventuell verzerrte) vermittelte Image?

Die Bauchreaktion – es macht mich wahnsinnig. Eigentlich und selten hoffnungslos, manchmal ermüdend. Das sind die Reportagen, die ich daheim sehe, dann schaut meine Mama mit mir, die regt sich dann solidarisch auf, und mein Vater verkrümelt sich in den Keller wo er sicher ist. In einem Lokal da stört es mich weniger, am Stammtisch weniger, im Privaten sehr. Mein Vater versteht es nicht, überhaupt nicht, meine Mutter schon. Vater hätte gerne ein traditionelles Bild.

Bei Betrachtung der vorliegenden 23 Bilder, welches deckt sich am besten mit Ihrem inneren Berufsbild als Frau Pilotin? Welches stößt Sie am meisten ab, welches finden Sie am „typischsten“?

Positiv, das ist die Nr.1 und negativ - irgendein Uniformbild ja das von der AUA, Nr 21.

Hat sich das Medienbild der Pilotin Ihrer Meinung nach in den letzten Jahrzehnten verändert? Wenn ja, wie bzw. wohin verändert?

Es wird schlimmer, ich habe gerade wieder ein Bild von der AUA wieder gesehen, da war auch der Kapitän männlich und in der roten Uniform die Frau.

Sagt Ihnen der Begriff Gender bzw. Diversity Management etwas? Wenn ja, gibt oder gab es einen Ansprechpartner dafür in einer/mehreren in den Firmen?

Ja, sagt mir was. Und nein. Naja es gibt fliegerisch keine.

Themenkomplex persönliche bzw. statistische Daten

Range of subjects – Personal and statistical data

Was war/ist Ihre Motivation für die Entscheidung eine Karriere als Pilotin anzustreben?

Also die Motivation für die Fliegerei ist technisches Interesse. Und das war eigentlich nie vorgesehen, dass ich sowas mache, weil der Weg in Tirol für meine Begriffe halt vorgezeichnet ist. Und irgendwann habe ich begonnen das zu hinterfragen und nachgedacht, Naturwissenschaft, das wäre was und Knöpfe drücken tu ich gerne und irgendwann bin ich dann so – ich weiß gar nicht mehr warum – zur Fliegerei gekommen. Also Kind, wollte ich das, was man so werden wollte, perfekte heile Welt, ich habe das nie in Frage gestellt, was ich will, es war klar – maturiert, studiert, ich habe das nie in Frage gestellt. Meine Eltern die haben das traditionell gesehen am Anfang, ich habe ja am Anfang studiert und dann war halt das Entsetzen groß, wo ich dann gesagt habe, was ich eigentlich machen will. Am Ende des Studiums, kurz bevor ich fertig war, habe ich den Pilotenschein gemacht. Gott-sei-Dank ohne Input von außen.

Wurde diese Entscheidung durch erstens die Eltern, oder zweitens durch die Firma/Firmen gefördert, wenn ja wie, wenn nein warum glauben Sie nicht?

Nein, nein mit Kredit finanziert.

Die Firmen haben mich nicht gefördert, kann ich verneinen, wo ich gewesen bin, das sind durchwegs Firmen wo es schon Frauen gegeben hat. Aber fördern – ich wüsste gar nicht was ich mir drunter vorstellen könnte. Schnelles Upgrade?

Warum – weil Frauen zT nicht für voll genommen werden und im Hinterkopf ist immer noch „die ist eh weg mit Familie und Kind“ und weil natürlich das mit Netzwerken, dass die am Abend nicht businessmäßig in die Bar gehen und Weiber aufreißen, da kann ich natürlich schlecht mitgehen und das ergibt sich dann anders. Die Sozialisierung, das ist wahrscheinlich eine andere unter Männern.

Wer sonst hat Sie eventuell gefördert?

Meine Bank. Naja ich habe bei der ersten Bank keinen Kredit gekriegt und bin dann nach Salzburg gegangen und der hat mir den Kredit gegeben, das empfinde ich schon als Förderung, er hätte ja auch sagen können – nein.

Privat? Zuspruch? Fördern, gefördert heißt - es wird geduldet, dass man das macht – perfekt, so kann man das sagen. Ja.

Welche luftfahrerischen Lizenzen oder andere Berufsabschlüsse besitzen Sie?

CPL, ATPL, FI, IRI, Mag iur. Flugbegleiter Freelance bei Laudaair zum Studium Finanzieren

Was ist Ihre höchste erreichte abgeschlossene Schulausbildung?

Universität Jus-Studium

Was sind/waren Ihre Eltern von Beruf, welche Schulbildung genossen sie?

Meine Eltern haben beide eine abgeschlossene Lehre, was ja für damals auch schon gut war, und mein Vater war Angestellter in einem Elektrogeschäft und die Mama war Sekretärin, die haben null mit der Luftfahrt zu tun gehabt.(...)

Würden Sie mir Ihr Alter, den Familienstand und evtl. Scheidung/en sagen?

(Nachfrage: es wäre schön die persönliche Beziehungsgeschichte ein wenig einzuflechten?)

Fast 33, ledig, keine Scheidungen

Der Abschluss gilt der Frage nach den Kindern, wenn ja wie viele haben Sie bzw. und in welchem Alter sind Sie, oder gibt es eine Art von Planung?

Keine Kinder, keine Patenkinder, nein, das liegt vielleicht auch daran, dass meine Freundinnen selber keine Kinder haben.

I. Magst du Kinder?

Nein. Ich habe nicht das Bedürfnis selber Kinder zu haben. Ich genieße das was ich erreicht habe, das war für mich noch nie ein Thema.

Meine Eltern sagen das ist ok, was sie natürlich wirklich denken, weiß ich nicht, also was sie denken ist anders. Ich habe keine Geschwister.

Sie akzeptieren das, weil es wäre ihnen auch lästig sie sind jetzt in der Pension und können natürlich machen, was sie wollen. Ich habe ja nur mehr einen Opa, meine Oma hat das cool gefunden, was ich gemacht habe, aber die war Deutsche, mein Opa - ich glaube, der ist so ziemlich der einzige, der das so richtig ernst nimmt, was ich da mache oder Dinge fragt, was ich da mache. Der findet das cool, was ich da mache.

Transcript 6
Start: 08:54
End: 09:36

Interview: 6
Date: 11.10.12

Guided Interview Protocol

Themenkomplex Background“ Geschlechterverhältnis:

Range of the subject - Gender relation:

Wie stellt sich die („objektive“) Geschlechterverteilung im Bezug auf ihr derzeitiges Unternehmen dar?

Könnten Sie mir eingangs schildern, wie die Verteilung männlich/weiblich auf Ihrer Ebene im Unternehmen aussieht, also wie viele Männer und wie viele Frauen auf Ihrer Ebene tätig sind oder waren?“)

Drei Pilotinnen versus 45 ich glaube 45 Piloten cirka, in einer anderen Firma ähnliche Verteilung 2 versus, ich weiß nicht, also 30, weiß nicht die Jet Service, war die so groß?

Wie geht es den Frauen mit ihrem „Minderheitenstatus“?

Wie geht/ging es Ihnen damit, dass Sie als Frau überwiegend mit männlichen Kollegen arbeiten? Nachfrage: Haben sie diesbezüglich bestimmte Erlebnisse gehabt oder Erfahrungen gemacht?

Naja, ich glaube – also momentan geht mir die Männerdomäne ziemlich auf den Keks (lacht), wenn ich das so formulieren darf. Ja, es gibt halt immer wieder Erlebnisse, einerseits von außen, wird man sehr positiv präsentiert, ja das ist ja immer wieder dieser aha-Effekt und wie toll denn nicht, und hinterrücks merkt man halt, dass einem eine Firma überhaupt nicht die Stange hält. Dass ein Flugbetriebsleiter sich zB bei einer Fremdstewardess darüber auslässt, wie das denn gut gehen soll, dass die Italiener eben ein ungutes Gefühl haben, wenn eine Frau fliegt, weil er halt am rechten Sitz sitzen muss (als Kopilot). Dass man halt abwechselt, das ist die Männerdomäne, Also ich erlebe denn Mann als furchtbar schwach in der Fliegerei, der sich identifiziert über eine Uniform und oft auch nicht über Qualifikation, nicht immer – es gibt sehr, sehr kompetente und irrsinnig gewissenhafte und gute Leute, es gibt aber auch viele, die sich einfach hinter einer Uniform mit 4 Streifen verstecken auf dem Status „ein Leben lang durch die Gegend gondeln“ und zu meinen sie gehen in eine Bar und hoffentlich haben sie dort auch noch die Uniform in der Bar an, weil das macht einen guten Eindruck bei den Frauen, nicht?

Gibt es aus Ihrer Erfahrung bestimmte Situationen oder Themen, bei denen das Geschlecht bei der Arbeit eine (besondere) Rolle spielt? Wenn ja, welche sind das?

Nachfrage: Wie steht die Situation allgemein in Bezug auf Psychologentests bei Airline-Selektionen, das z.B. bei Selektionsinterviews die Frage nach dem Kinderkriegen oder einem evtl. „Männerproblem“?

Ja also in meinen Anfängen war es so, dass es ja auch ein offenes Geheimnis war, dass zB in Österreich kaum Frauen genommen worden sind, das war eigentlich auch ein Grund warum ich eine britische Lizenz gemacht habe zum Anfangen in GB Schottland, die sehr viel liberaler waren schon damals. Ich war 2000 fertig und jetzt in Bezug auf Selektionen, das ist ja immer ein offenes Geheimnis wenn, offiziell darf man das nicht sagen, von daher ist das eh schwierig zu beantworten. Zu der Zeit in Österreich war es sicher so, heute wahrscheinlich nicht mehr so extrem, wo jetzt aber wenn man mit Mitte 30 einen Job sucht, dann wird wahrscheinlich, man zwar gleichwertige Männer, wie Frauen, wird man wahrscheinlich zum Mann tendieren, weil da hätte man ja wahrscheinlich ja einen Kinderwunsch der eintritt. Bzw. ich habe vor einem Jahr eine Absage einer Schweizer Firma bekommen, die mir zurückgeschrieben hat, dass sie eigentlich sehr begeistert waren, aber der Flugzeugeigentümer hat sich für einen Kandidaten entschieden. Natürlich ist das nicht rausgelaufen auf „du bist eine Frau“ kann man nicht sagen, aber nachdem es in unserem Metier großteils Russen die Eigentümer sind und mir eine Firma sagt, sie wären begeistert, .(pause) beim Thema Entgelt spielt das Geschlecht keine Rolle, nein. Fliegerärzte – ich habe kein Thema aber da gibt's aber Arztwahl. Bei der Anstellung war das Thema Kinderkriegen nie eine Frage, bzw. war das bei der Amira die Frage das habe ich mit einem „ja noch nicht“ beantwortet, also das ist jetzt – ich war da knapp unter 30 und habe gesagt „ich will noch ein

paar Jahre arbeiten“ und das ist so, abgesehen davon die haben jemanden gebraucht wie mich, also.

Glauben Sie, ist Frau-Sein in Ihrem Beruf ein Vorteil, Nachteil oder nicht relevant? Gibt es Beispiele für Vorteile/Nachteile?

In dem Metier – nein, ich glaube eigentlich, dass es ein Nachteil ist, ohne dass ich jetzt selbstmitleidig klingen will, ja weil ich glaube, dass es in so einer Domäne zu bestehen einfach immer mehr noch ein bisschen mehr Opfer braucht, und dass es immer mehr Männer geben wird, die mit dem auch nicht umgehen können, dass sie unter dem Kommando einer Frau arbeiten „müssen“, wohingegen sich eine Frau wahrscheinlich leichter unterordnet im umgekehrten Fall. Einer der größten Nachteile für mich ist auch das Privatleben. Weil ein Mann mit dem Status - mit einer Pilotin und mit dem Gehalt und mit dem Status, dass sie am Abend einfach nicht zu Hause ist, einfach nicht leben kann. Das glaube ich inzwischen. Gesellschaftlich wird das auf eine Art und Weise gefördert, Es ist halt immer toll was man macht, aber das ist halt auch nur im ersten Moment gut. Genau, ich bin „die Pilotin“, ich bin noch nie die L. gewesen, und ich habe auch schon zu 1000 Leuten gesagt „ich will diesen Beisatz nicht“. Ich stelle andere Leute auch nicht vor.“ Das ist der Daniel, der Zuckerbäcker“, ja? Ich habe das gehasst, und ich hasse das heute noch und es ist so; an mich erinnert man sich auch nicht: als „das ist die L., sondern es ist die Pilotin“ Also das ist diese, keine Ahnung, man wird da in so einen komischen Kasten in so eine Schublade gesteckt.

Themenkomplex Männlichkeit:

Range of subject - Masculinity:

Wenn Sie an Ihre männlichen Kollegen denken: Gibt es bestimmte Handlungen oder Verhaltensweisen, die sie als „typisch männlich“ bezeichnen würden? Welche sind das?

Ja, dieses sich auf dem Typ Pilot auszuruhen, einfach - sie haben ein anderes Stolzverhalten mit dem. Wenn ich eine Uniform an habe, dann gehe ich wie ein brunftiger Hirsch in die Bar rein, so ungefähr und ja es ist für mich schon „gern in einer Uniform verstecken irgendwo“ oder sich identifizieren durch eine Uniform, das ist für mich typisch männlich, das macht eine Frau weniger. Weil ich kenne eigentlich keine Pilotin, die so ist, die das not hat, sage ich jetzt einmal, weil zumeist sind ja diese Piloten ansonsten auch männliche Erscheinungen, die bräuchten ja das nicht, also da gibt's den Witz „How do you know one is a pilot?“ He'll be sure to tell you.

Das ist der erste Satz bei einem Mann, „ich bin Pilot“, und das machen Frauen gar nicht. Frauen sind eher inzwischen dann schon abgeschreckt, weil sie eben in den Schubladen schon stecken und das überhaupt nicht wollen.

Wenn Sie daran denken, wie Ihre männlichen Kollegen mit ihren männlichen und wie sie mit den weiblichen Kollegen umgehen: Gibt es da Unterschiede, oder werden alle gleich behandelt?

Nein, ich glaube da gibt's große Unterschiede, ich glaube, dass es für einen Mann ein bisschen, vielleicht nicht so „lustig“ ist mit einer Frau im Cockpit, weil halt das Vulgäre und diese geschlechterbezogenen Witze vielleicht halt hinter der Cockpittür bleiben muss, das hört man immer wieder, da können sie sich nicht ungeniert kratzen oder – keine Ahnung – ja. Also ich muss jetzt schon sagen, das war immer eine sehr gepflegte Gesprächsebene, ich kann mich da überhaupt nicht beschweren, aber man merkt, spätestens wenn man zu dritt in einem Cockpit sitzt, dass das unter den Männern dann doch eine andere Gesprächsdynamik hat unter den Männern, und man merkt, in der Rollenverteilung zur Kabine. Ich muss jetzt sagen, abgesehen davon, dass ich das nie provoziert hätte, weil ich bin auch immer oder war nie Angriffsfläche sexueller Witze oder sexuell- lastiger Sachen, aber das war, ich glaube das habe ich auch irgendwo ganz klar, wenn auch nicht verbal kommuniziert, das war total (pause), das habe ich halt einfach irgendwo klar gemacht, wohingegen jetzt man ja immer wieder weiß, dass die Kabine ab und zu ja wieder abgeschleppt wird, aber keine Ahnung (lacht) und dass da ein anderer Umgang herrscht, ja da ist ein großer Unterschied.

Glauben Sie, dass Sie Ihre männlichen Kollegen in der Pilotenrolle anders behandeln, weil Sie eine Frau sind, oder spielt das keine Rolle? (Nachfrage: potentielles Jagdobjekt?)
Eher nicht, finde ich nicht. Gott-sei-Dank weil wenn ich dann am nächsten Tag wieder auf 2x2 Meter sitzen muss, dann drehe ich durch (lacht).

Themenkomplex Handlungsstrategien im Bezug auf die eigene Weiblichkeit:

Range of subject – Action strategies concerning own femininity

Welche Bedeutung hat es für Sie, ob Sie mit einem männlichen oder einer weiblichen Kollegin im Cockpit zusammenarbeiten?

Ja ich habe eine Kopilotin mit der fliege ich regelmäßig, und ich habe auch eine Frau Kapitän gehabt, mit der ich sehr viel geflogen bin. Ich habe es immer als sehr angenehm empfunden, es war immer eine sehr ausgeglichene Arbeitsweise, sehr ruhig im Ablauf, sehr, auch bzgl. SOPs, jetzt professioneller Ablauf um Grunde genommen. Da empfinde ich wenig Unterschied, da muss ich sagen in Bezug auf SOPs (Standard Operating Procedures) wenn man halbwegs seine Regulations kennt, dann erübrigen sich gewisse Diskussionen ohnehin. Das ist der professionelle Ablauf, ich habe das Arbeiten mit einer Frau gleich angenehm empfunden, wie mit einem Mann im Grunde genommen, zumeist. Schwierig wird's dann, wenn man in die Kapitänrolle schlüpft. Das wird's schwieriger, weil da muss man sich oft einmal behaupten. Eine Frau stellt einen weniger in Frage, wenn es nicht sein muss. Ein Mann tendiert doch sehr, zumindest solange bis er auf die „Goschn“ fällt versucht er dir zu sagen, wie es besser ginge, wenn er auch ein Kopilot ist, es braucht halt dann meistens ein paar Legs bis er so richtig auf die Schnauze fällt und du ihn einfahren lässt, und dann hat er kapiert auch, „ok die ist berechtigt auf dem linken Sitz und die weiß schon ungefähr von was sie redet“. Beispiel - ja ganz einfache Dinge. Es ist ein Ferry Flug und er verschläft seinen Descent, ja und dann wartet man halt einmal ab, weil man sowieso weiß ‚ich fange den sowieso ab‘, irgendwann sitzt du halt da und grinst: „was hast denn du vor?“ , dann muss er halt alles ausfahren was er an Dragobjekten an einem Flugzeug hat (lacht) um die Bahn noch zu treffen und solche Dinge, und das kannst ihm dann hinterher leicht erklären. Das sind aber dann meist die, von denen man hinterher das meiste Loblied kriegt, weil man als Frau vielleicht die Ruhe mitkriegt, wenn wer einen Fehler macht. Ich flippe ja wegen dem nicht aus, sondern korrigiere dann, wenn es halt nicht mehr geht in die richtige Richtung. Ein Mann hat oft nicht die Geduld, dass er dich wirklich einen Fehler machen lässt, ohne dass es ein gravierender Fehler wird, also dass es jetzt Sicherheitsrelevanz hat im Grunde genommen und ich glaube der wird vorher nervös und sagt: „du...jetztmüss ... links rum ...runter“. Also ganz, ganz wenig Kapitäne, die ich gehabt habe, und Männer waren relaxed genug, dass sie einen gewisse Dinge halt machen lassen ohne permanent einen Kommentar abzugeben, da ist man als Frau tendenziell einfach ruhiger und dass man den anderen arbeiten lässt, bis es halt gar nicht mehr geht. Dann sagst halt du: „Was hast denn vor?“

Wenn Sie an die oben angesprochenen „männlichen“ Verhaltensmuster denken: Wie reagieren sie darauf?

Ah es kommt immer drauf an, von welcher Seite der Hierarchie gewisse Dinge kommen, es schmerzt wenn man eine Schulung vorbereitet und der einzige, der sich nicht die Mühe macht zu kommen ist der Herr Flugbetriebsleiter, weil das ist dann so ein richtiges Anti Statement, so quasi „von der brauche ich mir nichts erzählen zu lassen“ Wenn einen der Kopilot in Frage stellt, dann denke ich mir das ist halt ein gewisses Aufmüpfen, aber die lassen sich dann relativ bald „in die Schranken weisen“ ohne dass man viel tut und dann wird auch das Arbeitsverhältnis sehr schnell sehr gut, wenn sie einen auch am Anfang auf die Probe stellen, suchen gerade erfahrene Kopiloten, wenn es halt von der oberen Schiene ist, wenn sie halt selber Vorgesetzte sind, dann muss man sich halt oft einmal die Frage stellen, der hat mit meiner Einstellung zu tun. „Was mache ich überhaupt da?“ Wenn ich das eh nicht kann, das lässt einen dann an seiner Qualität ein bissl zweifeln, was ein bisschen schade ist.

Glauben Sie, wird von Frauen in Führungspositionen etwas Bestimmtes erwartet in Bezug auf Entscheidungsfindung, Arbeitshandeln etc.?

Ja, die meisten Frauen sind allein, oder haben keine Kinder. Ja natürlich ist man in einer Führungsposition, es wird eine gewisse Selbständigkeit erwartet, man ist natürlich auch eine Frau, die sehr unabhängig lebt und arbeitet auf eine Art und Weise und das ist auch in der Gesellschaft ein bisschen stigmatisiert, denke ich einmal, ob man sich das nicht selber zurecht – man trägt natürlich selber dazu bei, man ist ja dann auch im Privaten sehr unabhängig und kompromisslos. Also das ist dann nicht nur eine Gesellschaftshaltung uns gegenüber, sondern das ist ja auch eine Resonanz, weil man eben im Job sich so behaupten muss als stark, unabhängig und männlich und dann darf man nimmer Frau sein. Das ist eine Gratwanderung. Ich finde schon dass man im Job eine gewisse Weiblichkeit haben darf, weil diese gewisse Weiblichkeit auch gut ist im Job, mir haben viele gesagt, dass Frauen viel gefühlvoller arbeiten, viel gefühlvoller fliegen, eigentlich viel schöner landen, was ja nicht immer gut ist, meistens schon. Also eine gewisse Weiblichkeit darf schon sein, aber ich glaube man vergisst dann oft seine eigene Weiblichkeit, wenn man auch weg ist vom Job. Das ist natürlich eine Gratwanderung, auch im Privatleben, da kriegt man auch Feedback, denke ich. Ich glaube dass man schon hart wird und sich selber ermahnen muss oft mal. (...) Es geht ja nicht ums Leben, es geht ja auch um was Anderes.

Glauben Sie, dass das Geschlecht einen Einfluss darauf hat, wie man seinen Job als Pilotin durchführt, oder ist das völlig irrelevant? Nachfrage: Die Tatsache, dass sie in einem Umfeld von streng festgesetzten Verfahren handeln beeinflusst das Tun?

Nein, wie gesagt, ich glaube schon dass man eine größere Sensibilität hat in gewissen Dingen eben mir ist zB ein sauberer Arbeitsplatz ziemlich wichtig, sowas mag ich einfach, das ist wahrscheinlich weiblicher, oder femininer, ich glaube dass man gewisse Dinge mit mehr Gefühl anfasst, ja. Ich glaube schon, dass es Unterschiede gibt, wenn gleich man die Weiblichkeit oft unterdrückt, weil man sich männlich darstellen muss, einfach auch um beachtet zu werden. Gerade in der General Aviation ist es so, dass der ganze Arm könnte ein goldener Streifen sein, und die Leute würden durch mich durchschauen, und sich einen Mann suchen mit dem sie dann reden. Man ist nicht der Kapitän, wenn man 1,60 m groß und Blondine ist. Das zieht sich durch alle Schichten durch im Grunde genommen. Das ist wenn man eine Crew Mann Frau und Stewardess ist, man ist immer die zweite Stewardess, „wo ist der 2. Pilot?“. Egal wer fragt, ob das der Handling-Agent oder der Busfahrer ist, ist völlig egal, was nicht immer relevant ist, aber manchmal irrsinnig mühsam. Man ist ja halt der Verantwortungsträger und wenn man sich dann ständig vorher erst behaupten muss, „hallo ich bin der“, das lenkt permanent von den Dingen ab, die man eigentlich zu tun hat. Ich wäre ja eine die am liebsten arbeiten würde nur mit einem Pollunder ohne Streifen, aber das funktioniert nicht. Du musst ganz klar erkennbar sein und das ist noch viel zu wenig.

Themenkomplex Medienbild

Range of subject – Media Image

Ist über Sie schon einmal ein Beitrag in einem Medium erschienen, wie sah der in Bezug auf Bilder und Text aus?

Es hat einen Medienbeitrag gegeben von einem Charity-Flug über damals den Berg Isel Unfall nach diesem Snowboardcontest, wo sie die Kinder zusammengetrampelt haben. Das war über die Malteser, so ein Charityflug für diese Kinder, einige dieser schwerbehinderten Kinder, da waren 2 Frauen im Cockpit, das waren damals die B. und das ist aber nur erwähnt mit Frau Kapitän, Frau Kopilot also unter dem Bild. Das war ein Bild vorm Flieger, soweit ich mich erinnern kann, mit den Kindern, Also da ist es wieder tatsächlich um die Charity und diese Kinder gegangen. Also soziale Schiene, mag sein.

Im Falle, dass über Sie und ihren Beruf in einem Medium schon einmal ein Beitrag gebracht wurde, waren Sie an der Entscheidung über das vermittelte Bild bzw. Pilotinnenimage beteiligt?

Nein, gar nicht.

Waren Sie mit diesem Image zufrieden? Kann es sein, dass Sie aus anderen Gründen einfach dem entsprochen haben, was vorgegeben wurde durch Firma, Journalist oder Fotograf?

Nein, gar nicht. Ich kann mich nicht erinnern, dass ich da viel darüber nachgedacht hätte, also muss das schon gepasst haben. Also ich denke ja dass auch dieser Journalist, dass die Crew weiblich war, gar nichts zu tun hatte, das war einfach so, also das ist über die Firma gegangen, von da könnte ich jetzt sagen, dass das medial beeinflusst gewesen ist.

Haben Sie den Eindruck, dass Medien das richtige Berufsbild der „Pilotin“ vermitteln? Nachsatz: Oder bestärken Ihrer Meinung nach Medien in Bildern und Filmen eventuell unzeitgemäße Geschlechtermuster und Rollen?

Die paar Bilder, die es gibt, ja ich denke schon, dass medial schon noch gerne, das finde ich nicht nur bezogen aufs Pilotendasein, ich glaube die Geschlechterrollen werden medial schon gern so dargestellt, dass der Mann das starke Geschlecht und die Frau die soziale Rolle hat. Wenn das sich auch gerade gesellschaftlich umkehrt, im Grunde im Gros ist ja immer noch der Mann, der in Karenz geht, ein bisschen ein Schwammerl, Also ich glaube schon, dass das medial so gefördert wird.

Wenn ja, warum glauben Sie?

(Pause). Natürlich wenn sich auch dieser Prozess verändert, wenn die Frau auch immer selbständiger wird, wenn die Frau im Allgemeinen auch berufstätig ist usw. und sich das Bild schon verändert hat, wird es immer so sein, dass im Endeffekt die Frau einmal die Kinder kriegt und einmal daheim bleibt eine Zeit und der Mann eigentlich von Natur aus, eigentlich schon der ist, der der Brotbringer ist. Natürlich bedient sich dessen auch einem natürlichen Bild einer Rollenverteilung; es ist ja jetzt nicht nur archaisch oder nur falsch oder schlecht, sondern es ist ja auch ein bisschen naturgegeben, wenn eine Frau das nicht mehr so gerne sieht und es unsere eigene Entscheidung ist, ob wir diesem Bild entsprechen wollen, oder nicht.

Wie reagieren Sie selbst auf das (eventuell verzerrte) vermittelte Image?

Ja, erstens kostet es mich müdes Schmunzeln, aber in der Arbeit selber ist es mir manchmal wirklich mühsam, weil es wirklich ablenkt, weil es ja einen oft ablenkt von wichtigen Entscheidungen, oder man sogar außen vorgelassen wird, weil man einen besonders gescheiterten Kollegen dabei hat und gewisse Dinge gar nicht mitkriegt. Das kann dann sehr mühsam werden, weil die Endentscheidung soll dann im Kollektiv getroffen werden; und wenn man halt permanent von außen geschnitten wird, weil die das als mühsam erachten, dann ist das auch mühsam.

Ich stelle mich meistens eh als Student oder Stewardess vor, also (lacht laut) also das kostet mich dann ein müdes – warum? Ja das hab ich mich auch schon oft gefragt, weil mir dieser Aha Effekt, gerade wenn man Menschen neu kennenlernt auf den Keks geht. Weil dann eine halbe Stunde nur über meinen Beruf geredet wird und man aber auch merkt, dass das kein wirkliches Interesse ist. Das ist halt so „ja kommen wir ins Gespräch; wie joch fliegst du und wie weit und, da kann man.

Bei Betrachtung der vorliegenden 23 Bilder, welches deckt sich am besten mit Ihrem inneren Berufsbild als Frau Pilotin? Welches stößt Sie am meisten ab, welches finden Sie am „typischsten“?

Also mich als Frau Pilot (pause) ja die 19 stößt mich am meisten ab, genau. Und was ich schon sehr schön finde ist das 22, 23 schon stolz vorm Flieger zu stehen, weil man arbeitet ja für was, man darf ja auch stolz sein. Zum Putzvetzen, das hat mich angesprochen, weil ich gerne einen sauberen Arbeitsplatz habe, aber das ist ja egal jede Großküche muss sauber sein, ich verbringe da Stunden und ich mag es nicht, wenn da irgendwelche Coffestands, Brösel und Zeug schwirrt, das ist einfach grausig. Ein Cockpit ist für mich zu sensibel, dass ich jede Putzfrau reinlasse, jeder Schalter anders steht, als er zustehen hat, von da her mache ich mir das lieber selber.

- Hat sich das Medienbild der Pilotin Ihrer Meinung nach in den letzten Jahrzehnten verändert? Wenn ja, wie bzw. wohin verändert?

Ja war sicher früher die Pionierin, die Abenteurerin, und heute ist es halt weniger Pionier, als man versucht das Medienbild von großen Gesellschaften in einer Schar von Piloten. Das Medienbild von Piloten hat sich ja generell weg vom Pionier bewegt, weil das einfach nicht mehr der Fall ist. Ich bin heute kein großer Magier mehr, weil ich über den Atlantik fliege, das war zu Lindberghs Zeiten. Jeder ist jeden Tag ein Pionier. Medien würden das - ich bin gar nicht so sicher, dass das so spannend ist. Vor 30 Jahren war Pilot sein total was Tolles. Das Bild hat sich geändert, wir sind heute auch Leiharbeiter und billig und (lacht) Für mich geht es eigentlich schon in die falsche Richtung im Grunde genommen, weil der Job den man macht, und der Preis den man kriegt werden nicht einmal mehr anerkannt, geschätzt. Das Bild hat sich verändert. Die Anerkennung ist nicht mehr die, die es einmal war. Leonardo di Caprio, in Catch me if you can – das ist für mich dieser alte PanAm Pilot, der Superhero, das gibt es heute sowieso nimmer.

- Sagt Ihnen der Begriff Gender bzw. Diversity Management etwas? Wenn ja, gibt oder gab es einen Ansprechpartner dafür in einer/mehreren in den Firmen?
Ja, gibt es in meiner Firma nicht, keine der Firmen bis jetzt.

Themenkomplex persönliche bzw. statistische Daten
Range of subjects – Personal and statistical data

- Was war/ist Ihre Motivation für die Entscheidung eine Karriere als Pilotin anzustreben?

Ja, ich glaube das war mein Vater ist ein brutaler sehr, sehr flugbegeisterter Mensch, für den gibt es eigentlich nur die Fliegerei und also jemand, der sich nicht für Fliegerei interessiert ja der entspricht nicht seinen Vorstellungen, ja. Ich bin schon sehr mit dem aufgewachsen und je älter ich werde, wenn ich zurückdenke an meine Kindheit, dann weiß ich, ich hätte eigentlich ein Bub werden sollen. Ich habe nie lange Haare haben dürfen, ich war auch viel mit Burschen unterwegs und abgesehen davon, dass mir natürlich meine Berufswahl frei war - ich bin also nicht gedrängt worden - habe ich schon irrsinnig viel Zeit auf Flughäfen verbracht und bin irgendwo durch die Gegend geflogen und - also das ist mir schon sehr schmackhaft gemacht worden, sage ich jetzt einmal. Mein Bruder hat diese Karriere auch 4 Jahre vor mir eingeschlagen, der ist ja ein Mann, der hat das wahrscheinlich auch ganz anders erlebt und das war schon in der Familie verankert. Die Mutter hat das unterstützt, aber mein Muttl fliegt nicht gern. Gerade in den kleinen Fliegern wird ihr kotzübel und als kleines Kind war mir immer schlecht und das hat sich dann irgendwann rausgewachsen witzigerweise. Ich habe dann diese Karriere eingeschlagen. Die Eltern waren die Wurzel. Die Großeltern waren zwar im Krieg und weitgereist, aber das was mich an diesem Leben so fasziniert hat, war das Unregelmäßige, was ich halt so mitgekriegt habe, ich habe nichts anderes gekannt als Kind, dass halt einer nicht daheim ist und die Welt bereist und wir haben natürlich auch die Möglichkeit gehabt die Welt zu bereisen, das war natürlich total toll. Aber die Motivation waren die Eltern.

- Wurde diese Entscheidung durch erstens die Eltern, oder zweitens durch die Firma/Firmen gefördert, wenn ja wie, wenn nein warum glauben Sie nicht?
Firmen (pause) ein, also (pause) selber finanziert. Zusätzliche Ausbildung auch nicht, auch (pause) ich habe mir das erste Type Rating selber finanziert. Das war nicht gender-spezifisch, sondern da waren 2 und die haben das mitgebracht, hinterher ist es schon gefördert worden, ich habe also gleich viele Kurse gemacht, wie die anderen, also nicht benachteiligt, aber auch nicht gefördert worden.

- Wer sonst hat Sie eventuell gefördert?
Niemand. Nein.

- Welche luftfahrerischen Lizenzen oder andere Berufsabschlüsse besitzen Sie?
ATPL, TRI Global

- „Was ist Ihre höchste erreichte abgeschlossene Schulausbildung?
AHS Matura, ich studiere jetzt Transkulturelle Kommunikation, das ist jetzt der Bachelor of Arts. Also auch bei Kunstgeschichte auch.
- Was sind/waren Ihre Eltern von Beruf, welche Schulbildung genossen sie?
Der Vater war auch Berufspilot, ist in Pension, der hat eine Lehre gemacht, und meine Mama hat einen Handelsschulabschluss war Bankkauffrau dann Hausfrau.
- Würden Sie mir Ihr Alter, den Familienstand und evtl. Scheidung/en sagen?
(Nachfrage: es wäre schön die persönliche Beziehungsgeschichte ein wenig einzuflechten?)
33, ledig und ich habe ein Patenkind (lacht) keine Scheidung, nie verheiratet.
- Der Abschluss gilt der Frage nach den Kindern, wenn ja wie viele haben Sie bzw. und in welchem Alter sind Sie, oder gibt es eine Art von Planung?
Ich habe Pflanzen gefunden, die resistent sind. Irgendwann hätte ich gerne Kinder, ich glaube nicht, dass ich noch 25 Jahre fliegen werde, vielleicht Teilzeit, aber irgendwo gibt es auch noch eine andere Berufung.
Beziehungen eher kurz und schwierig, die letzte wahrscheinlich, weil das zusätzlich zum Beruf noch eine Distanzbeziehung war, keiner war Luftfahrer, ohne dass ich sagen will ‚das will ich nicht‘, muss ich nicht unbedingt haben, das geht ja dann noch weniger.

Transcript 7
Start: 14:50
End: 15:38

Interview: 7
Date: 11.10.12

Guided Interview Protocol

Themenkomplex Background“ Geschlechterverhältnis:

Range of the subject - Gender relation:

Wie stellt sich die („objektive“) Geschlechterverteilung im Bezug auf ihr derzeitiges Unternehmen dar?

Könnten Sie mir eingangs schildern, wie die Verteilung männlich/weiblich auf Ihrer Ebene im Unternehmen aussieht, also wie viele Männer und wie viele Frauen auf Ihrer Ebene tätig sind oder waren?

Ja das haben wir gestern genau recherchiert, wir sind derzeit 9 Mädels bei 200 Piloten, von total. Früher schwer zu sagen, aber ich glaube die 5% Quote, die ist ziemlich durchgängig; bei der Jetalliance waren wir mal gut unterwegs, da waren wir kurze Zeit mehr, eher im Businessfliegerbereich. Ich glaube gar nicht, dass man sich um die Quote bemüht, oder dass man versucht die Quote tief zu halten, ich glaube es ist wirklich in den Köpfen der Frauen. Es liegt wirklich daran, dass sich wenig bewerben, ich glaube, dass sie bei uns (FlyNiki) welche nehmen würden. Frauen interessiert das zum Teil nicht, zum Teil Null, ich sehe das an unseren Flugbegleiterinnen, wo ich manchmal echt ein bisschen Interesse wecken würde, es interessiert sie Steine. Und ja, manche würde es interessieren, und sie trauen sich nicht drüber. Weil die Aura des technischen Berufes dem anhaftet.

Wie geht/ging es Ihnen damit, dass Sie als Frau überwiegend mit männlichen Kollegen arbeiten? Nachfrage: Haben sie diesbezüglich bestimmte Erlebnisse gehabt oder Erfahrungen gemacht?

Ich habe überhaupt kein Problem mit einem Minderheitenstatus, ganz im Gegenteil ich war immer gerne ein bisschen der Außenseiter. Ich wollte nie mit dem Strom schwimmen und in der Mitte sein, und so gesehen passt mir der Minderheitenstatus sehr gut.

Gibt es aus Ihrer Erfahrung bestimmte Situationen oder Themen, bei denen das Geschlecht bei der Arbeit eine (besondere) Rolle spielt? Wenn ja, welche sind das? Nachfrage: Wie steht die Situation allgemein in Bezug auf Psychologentests bei Airline-Selektionen, das z.B. bei Selektionsinterviews die Frage nach dem Kinderkriegen oder einem evtl „Männerproblem“?

Nein, also ich glaube die negativen Erlebnisse, die ich gehabt habe, die hätte ich als Mann – die liegen nicht in meiner Rolle als Frau, weder bei der jetzigen Firma noch bei einer früheren. Das liegt an meiner Person, weder zwischenmenschlich mit jemandem können oder nicht können oder nicht die Klappe halten, wenn es gut wäre die Klappe zu halten oder solche Dinge.

Selektionsthema - das ist jetzt sehr vielschichtig, also ich bin nicht gefragt worden ob ich Kinder will, nein nicht dass ich wüsste, ich bin sicher einmal bei früheren Bewerbungsgesprächen gefragt worden, wie ich die Organisation mit meinem Kind funktioniert, wie mein Sohn noch klein war. Wie das bis jetzt funktioniert hat, wie das in Zukunft funktionieren kann, das war noch als Kopilotin, ja. Nein ich hätte mich damals noch nicht getraut, was darauf zu sagen. Ich habe dann damals gesagt, es gibt Großeltern und so, es wird kein Problem sein. Das Kind wurde nie verschwiegen. Bzgl Bezahlung spielt im Moment keine Rolle. Bei der Ex-Firma (pause) schwer zu sagen, das war genau der Zeitpunkt, wo man sich ein neues (niedrigeres) Gehaltsschema überlegt hat, wie ich Kapitän wurde, fairerweise muss ich sagen, dass das mit einigen Adaptionen noch immer vorhanden ist und auch auf Männer angewandt wird. Ich habe es damals persönlich genommen, das war es aber wahrscheinlich nicht. (...) In der jetzigen Firma ist das nicht (das verschiedene Gehaltsschema)

Zu Fliegerärzten, ahja, mein Freund der Herr K., zu dem ich dann irgendwann beschlossen habe nicht mehr zu gehen, nein sonst eigentlich nicht. Der hat nicht gewusst, wo der professionelle Bereich endet und der persönliche anfängt in seiner Anamnese, er meinte das

steht ihm zu, ich kann mir nicht vorstellen, dass er einen Mann nach seinem Sexualleben fragt.

Glauben Sie, ist Frau-Sein in Ihrem Beruf ein Vorteil, Nachteil oder nicht relevant? Gibt es Beispiele für Vorteile/Nachteile?

Ich glaube, dass es wie immer und überall Vorteile und Nachteile gibt, es gibt ganz sicher Nachteile, einer ist zB als Gruppe (Frauen) wird man persönlich gekannt, während Karli15 in die Firma kommt und irgendeinen Müll baut, ja das war der Karli15, den kennt kein Mensch, wenn es allerdings die M. war, dann weiß man ganz genau, wer das ist: „Na bitte, eh klar“ (lacht) das ist der Nachteil. Ein Vorteil ist, als bunter Hund hat man natürlich nicht nur Nachteile, sondern auch Vorteile. Man wird gekannt, man wird auch immer medial vorgeschoben, es gibt egal bei welcher Airline hast du auf jedem Imagefoto eine Frau Pilotin, auch wenn es nur eine gibt, die ist am Foto. Ich glaube schon, dass dieses Bild nach außen wichtig ist, dass die Öffentlichkeit das so haben will und dass die Airlines deshalb auch unter Druck sind ein bisschen lieb zu uns zu sein, das finde ich zum Beispiel einen Vorteil, ich arbeite in einer Firma, die sehr militärisch geführt wird, also Nordkorea ist ein „Schaß“ dagegen, habe ich eh schon gesagt, und da habe ich als Frau einen immensen Vorteil, weil unseren Flugbetriebsleiter, den hörst du oft brüllen bis zum Terminal rüber. So würde er mit mir nie reden. Zu mir ist er immer sehr höflich, charmant, sagt auch was Sache ist, aber in einem ganz anderen Ton, als er das zu den Jungs sagt.

Themenkomplex Männlichkeit:

Range of subject - Masculinity:

Wenn Sie an Ihre männlichen Kollegen denken: Gibt es bestimmte Handlungen oder Verhaltensweisen, die sie als „typisch männlich“ bezeichnen würden? Welche sind das?

Also mit typisch männlich verbinde ich ein ungeheures, teilweise überzeichnetes Selbstvertrauen, das uns Frauen einfach fremd ist. Das Auftreten dazu, dieses (...) einfach ich-bin-ich, ich hinterfrage mich nicht viel, ich bin einfach toll, ich bin Pilot, ich bin großartig und da fährt der Zug drüber. Und das wird nicht hinterfragt, nicht in Frage gestellt, das ist einfach so. (...) Am Abend sind die immer noch Teil der Crew. Nein privat, würde ich die meisten, also gockelhaft, nein gar nicht, ganz wenige.

Wenn Sie daran denken, wie Ihre männlichen Kollegen mit ihren männlichen und wie sie mit den weiblichen Kollegen umgehen: Gibt es da Unterschiede, oder werden alle gleich behandelt?

Ganz sicher, also mir gegenüber auf jeden Fall höflicher. Vorsichtiger, man greift mich viel vorsichtiger an, in jeder Beziehung, egal ob ich jetzt an den Flugbetriebsleiter denke, an einen alten Kapitän, der schon in Pension ist, der einfach nur dreckige Witze erzählt hat, und nur derbste Schublade und nur den ganzen Tag mir fürchterlich am Keks gegangen ist, sobald wir allein waren im Cockpit waren ‚aus-die-Maus‘ der hat keinen Mucks mehr in die Richtung gesagt, ja. Zum Beispiel jüngere Kollegen (...)

I: Als Kopilotin auch, gleich wie als Kapitän?

Das (männliche Verhalten) verändert sich wenig, gerade mit Kopilotin geht man schmissig um, wir haben ein ziemlich starkes Autoritätsgefälle und das Autoritätsgefälle zu mir war sicher flacher als zu einem männlichen Kopiloten. In dem Fall definitiv ein Vorteil, ja.

Glauben Sie, dass Sie Ihre männlichen Kollegen in der Pilotenrolle anders behandeln, weil Sie eine Frau sind, oder spielt das keine Rolle? (Nachfrage: potentielles Jagdobjekt?)

Nein, also als Jagdobjekt, nein. Sobald ich eine Uniform an habe, bin ich, glaube ich, asexuell, komplett. Komplet. Habe ich auch so kommuniziert bekommen, wo einmal auf einem Nightstop, wo ich mal, erinnerst dich an den L. der daneben gesessen ist, und gesagt hat: „wer war denn jetzt das?“ und er hat mich nie so wahrgenommen, ja.

Themenkomplex Handlungsstrategien im Bezug auf die eigene Weiblichkeit:

Range of subject – Action strategies concerning own femininity

□ Welche Bedeutung hat es für Sie, ob Sie mit einem männlichen oder einer weiblichen Kollegin im Cockpit zusammenarbeiten?

Wurscht, es gibt männliche Kollegen, mit denen ich total persönliche Gespräche führen kann, wo ich nach Teneriffa und zurück fliege und mir denke: „Scheiße, ist es schon vorbei?“ ich hätte noch so viel zu erzählen. Und es gibt männliche Kollegen mit denen ich nach München fliege und mir denke: „nimmt das kein Ende?“ und genauso ist es – ja zwischen den Mädels ist ein bisschen mehr Zusammenhalt, wir quatschen halt generell, wir haben mehr Themen. Wir haben mehr Themen, die man im Cockpit behandeln kann. Gestern bin ich mit einem Mädels geflogen, da haben wir in 4000 Fuß noch drüber diskutiert, ob die Hose jetzt „hüftig“ ist oder nicht, oder dass die aus einem anderen Stoff ist, der „stretchiger“ ist, das sind keine Themen, die ich mit einem Kollegen bespreche. Aber ich würde das nicht als Vorteil oder Nachteil, positiv oder negativ und immer sehr von der Person abhängig sehen. Sabine ist zB extrem schwer manchmal, für mich. (...) Das ist aber kein Genderthema.

□ Wenn Sie an die oben angesprochenen „männlichen“ Verhaltensmuster denken: Wie reagieren sie darauf?

Grundsätzlich ist das für, wie gesagt, das erste das mir einfällt ist dieses Selbstvertrauen, dieses Gott-hat-mich-auf-diesen-Platz-gestellt-und-da-gehöre-ich-her. Solange das in vertretbaren Dosen auftritt, finde ich es manchmal cool, denke mir: „warum habe ich nicht mehr, warum finde ich mich nicht so toll, wie sich der findet?“ und wenn es dann aber für mich überschreitet, wie es sich zB tut mit zB vielen deutschen Kollegen, direkt von der Flugschule, die 220 Stunden haben, davon 180 am Simulator, wie dieses Auftreten dann durchaus auch an den Tag legen, da werde ich dann stinkig, und kommuniziere das auch. Das kommt darauf an, was kommt. Ich hatte da einen Kollegen, der auf seinem fünften Supervisionsflug auf die Kollegin (der Kabine) die sich darüber beschwert(...), dass sie jetzt immer zu wenig Essen geladen haben und er sitzt da und sagt: „es ist wirklich unglaublich, was die Air Berlin in wenigen Monaten für einen Saftladen aus der guten alten FlyNiki gemacht hat.“ Da habe ich dann gesagt: „Hör einmal, Freund der Berge, schau einmal, dass dich die gute alte „Niki“ anstellt und schau mal, dass du den Flieger da in einem Stück landest und solche Kommentare lässt du dann frühestens in 2 Jahren wieder raus.“

□ Glauben Sie, wird von Frauen in Führungspositionen etwas Bestimmtes erwartet in Bezug auf Entscheidungsfindung, Arbeitshandeln etc.?

Dasselbe wie von einem Mann, ja. Von der Gesellschaft. Sie, die Passagiere, sind verwundert bis verstört, da ist alles dabei. Also zB gestern war es sehr schön – 2 Mädels – Finger (Flughafenterminalverbindung) aus Glas – und während die Passagiere einsteigen schauen sie ins Cockpit. Du kommst dir vor wie im Zoo vorm Affenkäfig. Sie starren dich an – Foto - wo ich mir denke: „Hallo.“ (zynisch) Es ist ungewöhnlich, sie reagieren zum Großteil positiv drauf, reagieren auch, aber vor allem sie reagieren drauf, in welcher Form auch immer. 90% reagieren drauf.

Der Executive Besitzer eines Flugzeugs der kann es sich aussuchen, der hat das so entschieden, da habe ich nie (pause). War kein Thema damals.

I: Gesellschaft wenn sieht uns die Gesellschaft eher so, eine Pilotin ist automatisch so ein Mannweib. Da kommen sie dann drauf, dass das überhaupt nicht so ist, dann starren sie umso mehr ins Cockpit, (zynisch) „stell dir vor, die haben lange Haare und Ohrringe und sind geschminkt, stell dir das vor, und die tragen keine Hergottschlapfen und Jutekleider und“ (lacht) Ich glaube die soziale Geschichte hat nichts mit dem Beruf zu tun, das war ich schon immer. Ich wäre nie Krankenschwester geworden, weil ich es einfach nicht habe. Ich habe dieses Kümmergen nicht.

I: Werden wir gut repräsentiert?

Ist Herr Pilot gut repräsentiert? Nein ich fühle mich (...) vertreten. Es gibt die ACA, da bin ich Mitglied, ich mache den Beruf nicht so sehr am Geschlecht fest, ich fühle mich da neutraler. Das ist mit dem Alter weniger geworden, zB bei der Jetalliance da habe ich noch geglaubt ich muss mich verhalten, wie ein Mann, ich muss reden wie ein Mann, ich muss möglichst mich in dieses Männerding einklinken und ja nicht als Frau irgendwie auffallen, das traue ich

mich mittlerweile und komme auch mal mit knallrot lackierten Fingernägeln. Damit können sie echt gut leben. Soweit habe ich erst kommen müssen, ja.

Glauben Sie, dass das Geschlecht einen Einfluss darauf hat, wie man seinen Job als Pilotin durchführt, oder ist das völlig irrelevant? Nachfrage: Die Tatsache, dass sie in einem Umfeld von streng festgesetzten Verfahren handeln beeinflusst das Tun?

Also von den Procedures ist es komplett irrelevant, weil die Procedures sind die Procedures. Beim „Fine-tuning“ gibt es sicher Unterschiede, bei den Soft Skills gibt es definitiv Unterschiede. Dass Frauen zB sich sicher viel eher sagen trauen: „Ich habe Angst“ oder „ich fliege da jetzt nicht rein, weil ich mich nicht traue“ oder irgend sowas. Ich glaube eine Frau traut sich eher dazu zu stehen, dass sie sich was nicht traut, ob ihr das jetzt zu viel ist, oder sonst etwas, als ein Mann. Ein Mann muss da durch, weil er UAHH.

I: CRM Training Erfahrungen?

Ja, das war schon so eine Diskussionsrunde auch, ja beim CRM (Crew Ressource Management) Training sagen sie (die Männer) viel, wenn der Tag lang ist, was dann in der Praxis auch gelebt wird, ist eine andere Geschichte. Du nimmst einen Fall her, und dann sagt natürlich jeder: „na ganz anders hätte ich das gemacht.“ Da haben wir die Air Florida genommen mit der Enteisierung (..) da ist alles schief gerannt, die bei Washington in den Potomac River gestürzt ist. „Natürlich“ (öffnet Piloten nach zynisch laut). Wenn es dann am nächsten Tag in der Früh schneit, dann gehen halt von 20 Fliegern 10 nicht enteisen, weil sonst der Chef im Dreieck hüpf, ja? Aus finanziellen Gründen. Im Lehrsaal ist das alles anders, gilt aber für Männer und Frauen aber, jo.

Themenkomplex Medienbild

Range of subject – Media Image

Ist über Sie schon einmal ein Beitrag in einem Medium erschienen, wie sah der in Bezug auf Bilder und Text aus?

Das war so eine Beilage von der Wiener Zeitung, eine bunte Wochenendbeilage oder so irgendwas. Bild und Text, da ging es um Frauen in Männerberufen, da war nicht nur ich, da waren eine Lokführerin, eine Automechanikerin, ich glaube 5 waren es. Das war eigentlich sehr – also ein Bild mit großem Flieger im Hintergrund und so - ich allein vor großem Flieger allein und lächelnd, ja natürlich klar (lacht). Das was ich gesagt habe ist eigentlich 1:1 wiedergegeben worden.

Im Falle, dass über Sie und ihren Beruf in einem Medium schon einmal ein Beitrag gebracht wurde, waren Sie an der Entscheidung über das vermittelte Bild bzw. Pilotinnenimage beteiligt?

Nein, es wurde nichts an Frage vorgegeben, ich habe meine persönliche Geschichte erzählt, wie ich dazu gekommen bin, wie es mir geht in meiner Rolle als Frau, das mit den Passagieren war ein Thema, dass die halt alle sehr stark reagieren auf mich als Frau. Das war's eigentlich. Mit dem Image auf dem Bild war ich zufrieden, wie ich dargestellt werden wollte. (...)

Waren Sie mit diesem Image zufrieden? Kann es sein, dass Sie aus anderen Gründen einfach dem entsprochen haben, was vorgegeben wurde durch Firma, Journalist oder Fotograf?

Die Firma wurde genannt, aber keiner hat sich eingemischt.

Haben Sie den Eindruck, dass Medien das richtige Berufsbild der „Pilotin“ vermitteln? Nachsatz: Oder bestärken Ihrer Meinung nach Medien in Bildern und Filmen eventuell unzeitgemäße Geschlechtermuster und Rollen?

Im Großen und Ganzen ist das schon so, mit Ausnahme der Firma O. Ich zeige dir die Bilder (Kramt nach Internetseite am Laptop), da krieg ich so einen Hals.

(..) schaut an und sagt – „ich muss jetzt gleich speiben“ (Frau staubsaugen, Kaffee servieren) Das ist für mich nicht das klassische Medienbild, das ist wie man es NICHT macht, das finde ich entsetzlich, komplett (...) Putzketten, vertrottelt Bild (...). „Fasst man das?“ Frau Kapitän sitzt in einem Koffer am Gepäcksband: „was genau will man der Welt mit

sowas sagen, soll das lustig sein, oder originell?“ (ätzt) „Mir steigt der Puls, das macht mich grantig.“

Wenn ja, warum glauben Sie?

Weil diese Scheißbude aus Tirol kommt, und dort das Frauenbild so ist? (lacht laut) Ja, na ist so, genau das. Man kann ja eine Uniform anziehen, aber trotzdem ist sie nur zum Fensterputzen, zum Staubsaugen und zum Kaffeeservieren gut.

Wie reagieren Sie selbst auf das (eventuell verzerrte) vermittelte Image?

Wie gesagt, das ist nicht mein allgemeines Medienbild, ich habe das Gefühl, dass Frauen in den Medien, sehr kompetent, sehr normal dargestellt werden

Bei Betrachtung der vorliegenden 23 Bilder, welches deckt sich am besten mit Ihrem inneren Berufsbild als Frau Pilotin? Welches stößt Sie am meisten ab?

Am meisten die Nr 21 positiv, weil da steht eine Crew, keiner im Vordergrund, komplett neutral, die Frau wird nicht auffallend hervorgehoben, sie ist einfach da, sie ist einfach Teil des Teams. Ohne irgendeinen speziellen Status, ohne positiv oder negativ.

Die Frau Fensterputz-Tussi da, Nr 13 negativ, weil das ganz furchtbar ist. Weil das das Pilotenimage an sich so vertrottelt. Ein Bild von einem Piloten, ist da die Haupttätigkeit von einem Piloten mit einem depperten Spray in der Hand Fenster zu putzen? Würde man von einem Mann so ein Foto machen? Nein, eigentlich nicht. Würde sich ein Mann hergeben so ein Foto zu machen, der würde fragen, ob die wo dagegen gerannt sind.

Hat sich das Medienbild der Pilotin Ihrer Meinung nach in den letzten Jahrzehnten verändert? Wenn ja, wie bzw. wohin verändert?

Ich finde es hat ein wenig normalisiert, weil da auf den alten Fotos, die haben einen „Heldentouch“. Es ist der Heldentouch ein wenig weggekommen, jetzt versucht man Frauen in einem Cockpit so ein bisschen als gleichberechtigte Partner darzustellen, was ok ist. Das ist auch mein inneres Bild.

Sagt Ihnen der Begriff Gender bzw. Diversity Management etwas? Wenn ja, gibt oder gab es einen Ansprechpartner dafür in einer/mehreren in den Firmen?

Ja, kenne ich. Gibt es, nicht dass ich wüsste, wenn dann Air Berlin, könnte ich mir gut vorstellen, dass die sowas haben, also Deutschland. Österreich nein.

Themenkomplex persönliche bzw. statistische Daten

Range of subjects – Personal and statistical data

„Was war/ist Ihre Motivation für die Entscheidung eine Karriere als Pilotin anzustreben?

Einerseits, dass mir das total getaugt hat, die Aura. Als Kind, dieses Fliegen hat mich schon immer fasziniert und auch Raumtiefe, das war schon toll. Ich habe mir im „Fliegenden Klassenzimmer“ (Film) 4000 mal die Szene angeschaut, wie der Kapitän das Gas reinschiebt und sagt: „we are rolling“ Das habe ich also auswendig können, jeden Atemzug und jeden Handgriff und das war ganz toll für mich. Hätte mich aber nie auf die Idee gebracht selber den Beruf anzustreben, ich habe es nur voll faszinierend gefunden. Eigentlich dann erst, als ich als Flugbegleiterin zur AUA gekommen bin, und mir genau die Szene dann live angeschaut habe, hat mich das total fasziniert und dann ist es zum ersten Mal irgendwo – habe ich den Gedanken zugelassen, wie es denn wäre, wenn das in Wirklichkeit wäre, dass ich das auch mache. AUA war sicher eine Vorstufe, Ich war das kleine Mädchen vom Land, das sich nicht rasend viel zugetraut hat und eben die Fliegerei hat mich total fasziniert. Da war die H., eine Freundin von mir, die war auf meiner Hochzeit und war viel toller als ich und war top angezogen und das war eine Flugbegleiterin bei der AUA. Ich habe mir gedacht: „ja die H. ist ein Wahnsinn, die ist so super und so toll und“

Das war 23 und das Kostümchen hatte sie sicher in New York oder sonst wo gekauft. Das war halt für mich so der Duft der großen, weiten Welt. Irgendwann bin ich dann gesessen in

meiner Computefirma, wo ich gearbeitet habe in Schwechat, und da sind immer die Flieger drüber geflogen. Da habe ich mich dann gefragt, ob es denn wirklich so unmöglich wäre, dass ich vielleicht auch mich bewerbe. Mein Gedanken habe ich ein bisschen wirken lassen und habe mir gedacht: „nein ich probiere das“. Ja dann habe ich mich beworben und die haben mich genommen. Das war für mich der prägendste Schritt in meiner ganzen Karriere, weil das war so – ich habe so brutal wenig damit gerechnet, ja, dass ich mir da gedacht habe: „wenn das geht, dann geht alles.“ Ich bin da rausgegangen, „das gibt's ja jetzt nicht“ – bei der Selektion waren 100 Leute und am Ende von den 3 Tagen haben die 2 genommen, da war ich dabei. (...)

Eltern haben gesagt: „Flugbegleiterin, ja.“ Das haben sie gewusst, und haben das eh lieb gefunden. Nein gefördert, nicht, was hätten sie denn fördern sollen. Dann als Pilotin, das war für mich selber so ein massiver Schritt, das habe ich ihnen am Anfang gar nicht gesagt. Weil sie vieles meiner Dinge berechtigterweise als Flausen abgetan haben, oder wo von Anfang an klar war, dass das nichts werden kann, zB meine Tanzkarriere, aber sie haben mich gelassen, sie haben weder großartig was dafür gemacht, noch großartig was dagegen, sie haben das dezent finanziell unterstützt. Ich war ein halbes Jahr in New York an der Musical School und habe da vor mich hingewurschtelt. Man hat mich gelassen, auch wenn man sich seinen Teil gedacht hat, und nicht geglaubt hat, dass ich da heimkomme und der große Star bin. Das wollte ich mir mit der Fliegerei erst gar nicht geben, Ich wollte das für mich selber herausfinden, ich wollte nicht „da fängst jetzt wieder irgendwas an und machst das eh nicht gescheit und nicht fertig“, sondern ich wollte schon ein Ergebnis vorlegen. Das war dann die Privatpilotenprüfung, die ich mit 100% bestanden habe als Einzige und das war mein Ergebnis und das habe ich ihnen dann hingeknallt. Ich wollte auch beweisen, nicht nur ich kann das, sondern ich wollte auch mir beweisen, dass ich das wirklich will. Zu dem Zeitpunkt habe ich natürlich längst beschlossen, dass ich das weitermache. Das war am Anfang nicht so sicher, weil ich mir gedacht habe „weiß nicht“ was ist wenn ich in der 5. Flugstunde draufkomme, dass ich Angst habe, oder dass mir schlecht wird, oder dass sonst irgendwas ist, hätte ja sein können. Das wollte ich mir einfach nicht geben, warum ich jetzt wieder irgendwas mache und warum ich wieder aufhöre. Ich habe das selber finanziert.

Wurde diese Entscheidung durch erstens die Eltern, oder zweitens durch die Firma/Firmen gefördert, wenn ja wie, wenn nein warum glauben Sie nicht?

Ja sie haben schon Bedenken geäußert zum Teil, dass das halt sehr schwierig ist und dass das alles als Frau sehr schwierig ist und überhaupt, aber sie – das heißt meine Mutter ist mit mir zu ihrer Bankfrau gegangen – und hat sich für einen Kredit für mich eingesetzt. Das Aufpassen auf P. war nie so ihr Ding, das war mehr die andere Oma, die da war. Mein damaliger Mann, gefördert? – Jein. Der hat das am Anfang natürlich irgendwie gefördert, wobei ich sagen muss, dass es zu dem Zeitpunkt um unsere Ehe schon nicht so besonders toll gestanden ist. Dann, wie er gemerkt hat, ich bin da richtig entschlossen, und ich mache da wirklich weiter, da hat er eher gesagt, ja er fördert das nicht wirklich, weil ich wäre jemand, der nie im Leben mit etwas zufrieden ist, und wenn ich Pilotin bin, will ich Astronaut werden. Er ist jemand der einen Zustand etabliert und den nie wieder verändert. Ihm hat das Angst gemacht irgendwie. Der Anfang vom Ende war der Tag an dem wir uns kennengelernt haben, das war es nicht.

Wer sonst hat Sie eventuell gefördert?

Einige AUA Kollegen, die sich immer wieder interessiert haben, die wieder nachgefragt haben, die mir immer wieder Tipps gegeben haben, die mir ihre Unterlagen zur Verfügung gestellt haben. Jetzt nicht großartig gefördert, aber die das Klasse gefunden haben und mich ermutigt haben, das zu machen. (...)

I: unterm Strich, ich habe das alleine geschafft?

Ja, definitiv. Nur ich.

Welche luftfahrerischen Lizenzen oder andere Berufsabschlüsse besitzen Sie?

ATPL, TRI, Ja ich habe eine 3 jährige Knödelakademie, das ersetzt einige Lehrjahre an Abschlüsse wie Einzelhandelskaufmann, Bürokaufmann, Koch, Kellner

□ Was ist Ihre höchste erreichte abgeschlossene Schulausbildung?

Ja ist eben die 3-jährige Knödelakademie, plus Studienberechtigungsprüfung. Ich habe mich einmal in eine Vorlesung gesetzt und habe mir gedacht: „ich bin die größte Dumpfbacke von ganz überhaupt.“ Meteorologie hätte ich studiert und Mathematik war die Vorlesung.

I: Möglichkeit jemals wieder Uni?

Vielleicht in der Pension. Aber nur just-for fun. (...)

□ Was sind/waren Ihre Eltern von Beruf, welche Schulbildung genossen sie?

Meine Mutter war Buchhalterin und hat eine Handelsakademie Matura und mein Vater war Elektrotechniker mit Lehre. Die haben ein Elektrogeschäft gehabt. Mein Vater ist gestorben, meine Mutter ist in Pension. Meine Großeltern – meine Oma – ich habe von den Großeltern nur mehr eine Oma gekannt – die hatte ein Kaffehaus in Wien, die Zeit wo ich sie gekannt habe, war sie in Pension.

□ Würden Sie mir Ihr Alter, den Familienstand und evtl. Scheidung/en sagen? (Nachfrage: es wäre schön die persönliche Beziehungsgeschichte ein wenig einzuflechten?)

43, ledig geschieden (1 x verheiratet)

Das ist wieder eine zweiseitige Geschichte. Einerseits lernst du wen kennen und du sagst, du bist Pilotin und bist sofort hochinteressant. Cool. (lacht) Diesen kurzen Moment, den muss man nutzen, dieses Aufflackern das ist etwas Interessantes. Schwierig ist es natürlich mit einem normalen Menschen, der in einem 8-5 Job arbeitet, da irgendwie gemeinsame Zeit zu finden, einerseits. Auf der anderen Seite glaube ich, dass sich Männer schwer tun mit sehr selbständigen Frauen, die zum Teil vielleicht besser verdienen als sie.

□ Der Abschluss gilt der Frage nach den Kindern, wenn ja wie viele haben Sie bzw. und in welchem Alter sind Sie, oder gibt es eine Art von Planung?

1 Kind, Sohn, der ist 20. Keine Planung mehr. Ersatzsozialprojekt? Ich bin nicht arg sozial orientiert fürchte ich, die soziale Komponente ist bei mir nur ganz verkümmert angelegt.

I: Gesellschaft wenn sieht uns die Gesellschaft eher so, eine Pilotin ist automatisch so ein Mannweib. Da kommen sie dann drauf, dass das überhaupt nicht so ist, dann starren sie umso mehr ins Cockpit, (zynisch) „stell dir vor, die haben lange Haare und Ohringe und sind geschminkt, stell dir das vor, und die tragen keine Hergottschlappen und Jutekleider und“ (lacht) Ich glaube die soziale Geschichte hat nichts mit dem Beruf zu tun, das war ich schon immer. Ich wäre nie Krankenschwester geworden, weil ich es einfach nicht habe. Ich habe dieses Kümmergen nicht.

Transcript 8
Start: 09:55
End: 10:45

Interview: 8
Date: 15.10.12

Guided Interview Protocol

Themenkomplex Background“ Geschlechterverhältnis:

Range of the subject - Gender relation:

Wie stellt sich die („objektive“) Geschlechterverteilung im Bezug auf ihr derzeitiges Unternehmen?

Könnten Sie mir eingangs schildern, wie die Verteilung männlich/weiblich auf Ihrer Ebene im Unternehmen aussieht, also wie viele Männer und wie viele Frauen auf Ihrer Ebene tätig sind oder waren?

Also die genauen Zahlen weiß ich nicht, aber es ist Frauenanteil ca. 10% und sowohl auf Cockpit als auch auf Managementebene sehr wenig Frauen. In vorherigen Firmen, nein mehr war es auf keinen Fall in der Branche in der ich war. Es war immer der Anteil sehr gering.

Wie geht es den Frauen mit ihrem „Minderheitenstatus“?

Wie geht/ging es Ihnen damit, dass Sie als Frau überwiegend mit männlichen Kollegen arbeiten? Nachfrage: Haben sie diesbezüglich bestimmte Erlebnisse gehabt oder Erfahrungen gemacht?

(lacht) Ja, also mit dem Minderheitenstatus, es gab immer wieder Probleme. Ich habe halt gefunden gerade als Frau in so einem Männerberuf muss man halt mehr leisten, mehr Engagement, mehr Motivation, mehr Arbeit reinzustecken um genauso gleich zu gelten, aber einfach um gleich anerkannt zu werden, ob das beim Bundesheer war, oder ob das jetzt ist, du musst einfach mehr machen.

Teilweise ist zivile Luftfahrt schon, teilweise ist Militär schon hierarchischer und du hast mehr Hackordnung, aber gewisse Sachen in der Ausbildung, der eine Fluglehrer war ganz erstaunt, „ja eigentlich fliegst ja eh du genauso wie ein Mann.“ In der Session- ich – ‚was ist das jetzt für eine Überraschung, weil ich eine Frau bin‘. Du hast immer mehr arbeiten müssen und positiver hervorstechen um anerkannt zu werden, ob das jetzt in Flugplanung war, oder ähnliche Tests, wenn man vorne dabei war, dann war es plötzlich neutral.

I: Nicht gebrüllt ist schon gelobt?

Nja, genau. (pause)

Statements habe ich verdrängt. Also ein paar, also 2 von 7 Lehrern, haben auch gemeint, sie sind der Meinung, dass Frauen mehr Gefühl haben beim Fliegen und das wird auch immer wieder positiv bestätigt, dass da mehr Einfühlsames dabei ist. (...) Wir hatten schon einen Lehrer, der hat schon gemeint, er findet diese ganze Entwicklung ziemlich lächerlich, wo jetzt Frauen fliegen und er sieht das gar nicht ein, weil die Frauen haben schon eine Berechtigung in der Luftfahrt, aber halt in der Kabine hinten und vorne findet er es eigentlich ein bisschen lästig aber er lässt mich halt gewähren, wenn ich ihn nicht umbringe im Cockpit.

Gibt es aus Ihrer Erfahrung bestimmte Situationen oder Themen, bei denen das Geschlecht bei der Arbeit eine (besondere) Rolle spielt? Wenn ja, welche sind das?

Nachfrage: Wie steht die Situation allgemein in Bezug auf Psychologentests bei Airline-Selektionen, das z.B. bei Selektionsinterviews die Frage nach dem Kinderkriegen oder einem evtl „Männerproblem“

Stichwort Russische Eigentümer – also das verstehen sie (die Russen) gar nicht, zB da werde ich immer ganz nervös dann – sie reden auch mit dir nicht, also sie reden mit dir als Frau oder als Cockpitcrew nur dann, wenn es wirklich keinen Mann an Bord gibt und selbst da ist ihnen das nicht ganz geheuer. Wie ich das erste Mal komplette Damencrew in Russland war, das war der komplette Scherz. Zuerst ist das Mädels (Flugbegleiter) ausgestiegen, dann bin ich ausgestiegen und dann kommt „where is the captain?“ und dann ist P. ausgestiegen, der Captain, hat der solche Augen gekriegt „there is no man?“ hab ich gesagt, „nein der Flieger fliegt auch so, there is no man“ dann „I will be back in some minutes“ und ist verschwunden. Dann sind sie zu fünf wiedergekommen, weil das haben die sich anschauen müssen und quasi fragen, wer das jetzt unterschreibt, die ganzen

Formulare. Ja der Kapitän halt. Also bis dahin ist das gar nicht durchgedrungen und die können damit wirklich noch nicht umgehen auch. Es sind oft die Requests (an die Firma), sie mögen bitte einen Mann ins Cockpit setzen. Für die Firma ist es einfach lästig, nicht als Kritik, dann Crewchanges zu machen. Da ist es für sie halt leichter, wenn ein Mann im Dienst ist, da hat man die Probleme einfach nicht. Arabischer Raum ist das auch, aber nicht so schlimm wie die Russen, aber schon. Ich bin einmal mit der P. geflogen mit 8 Arabern und die waren als erstes sehr schockiert, war auch als erstes – sie haben sich angeschnallt gleich im Flieger, waren komplett bleich, wollten auch nichts essen und trinken, gar nichts, nach der Landung haben sie zugeben müssen, es hat eh gepasst und sie werden vielleicht öfter die 2 Frauen buchen, aber als erstes waren sie auch schockiert, ich glaube hätten sie nicht einen wichtigen Termin gehabt, hätten sie es sich anders überlegt mit einem Mann. Gewisse Sachen werden automatisch der Frau zugespielt, wie zB beim Fliegen ohne Flugbegleiter, wer geht nach hinten zum Servieren, natürlich die Frau. Die sind netter zum Anschauen, kann eben besser servieren und die Situation, wir waren 3 Leute im Flieger, Checkflüge gemacht und einer hat halt dann das Service übernommen, wer geht nach hinten? Natürlich das Mädels, weil ein Mann kann ja nicht das Service machen, weil wie schaut denn das aus? (zynisch) Also das ist typisch, executive ja ZB Flieger putzen danach oder Catering Sachen, da ist es zB sehr witzig, wenn wir irgendwo ankommen und wir sind nur zu zweit, Catering wird automatisch mit mir besprochen, weil ich bin Frau, ich bin für das Service oder Cleaning oder für sonst was zuständig. Was man tanken will, da fragt man ihn, ob der 3 oder 4 Streifen hat, ganz egal. Bei den Selektionen, hab ich an und für sich keine Erfahrungen. Eine Selektion gab es, das war für den Kollegen Niki (FlyNiki) das war rein darauf ausgerichtet. Ich habe keine einzige fachliche Frage bekommen, sondern, wir waren 2 Frauen in dem Kurs und es sind alle zum Kurs eingeladen worden. Ihnen ist für den nächsten Tag um 10 jemand ausgefallen, und um denen die Lücke zu stopfen, ob ich Zeit habe – wo ich mich noch geschmeichelt gefühlt habe – um eine Lücke zu füllen. Die Selektion war auch genau so: „ob ich eine Beziehung habe?“ hat zwar mit der Selektion nichts zu tun, aber „nein“ weil es könnte ja ein Problem sein, weil ich ja eine Frau – es gibt sehr frühe Checkins, ob das der Beziehung guttut, sage ich „naja das ist wahrscheinlich wurscht, ob das bei einem Mann oder einer Frau ist, meine Güte.“ Na und ob ich Kinder haben will, wie ich mir das denn vorstelle, ob ich dann am Boden Dienst mache, oder dann einfach die Familie vorziehe, oder gar keine Kinder haben will, weil ich entscheide mich ja für den Beruf.“ Da habe ich gefragt, ob die Männer die gleichen Fragen kriegen. Weil ich kann mich ja trotzdem für einen Beruf entschieden, eine Familie gründen und dann doch. Sicher geht das bei einem Mann leichter, (...) aber es gibt auch Männerkarenz, es kann auch Mann in Karenz gehen, denn fällt er auch aus, und wenn er früh eincheckt, dann ist es vielleicht für die Beziehung auch belastend. Das war bei einer Selektion, ansonsten wo diese Computertests sind, die psychologischen auch zB Dr M. das war gar nicht darauf ausgelegt. Entgelt bei mir ist gleich, ja bei mir schon, ich bekomme das gleiche wie die anderen, aber ich sehe es bei Etlichen, dass es nicht so ist. Also die P. da weiß ich, die arbeitet mehr als andere, bekommt aber weniger als Kapitän, warum auch immer. Ich möchte das jetzt nicht unterstellen, dass das jetzt geschlechtsspezifisch ist, aber es schaut aus (pause). Schlecht verhandelt.

Glauben Sie, ist Frau-Sein in Ihrem Beruf ein Vorteil, Nachteil oder nicht relevant? Gibt es Beispiele für Vorteile/Nachteile?

Generell denke ich mal so mal so, kommt darauf an mit welchen Leuten man zusammenarbeitet, wie aufgeklärt sie der Situation gegenüber sind, aber es kann zum Vorteil werden, wenn man sich dementsprechend benimmt, wenn man sich ein bisschen so in die unschuldige Frauenrolle reinschlüpft, was sie gern haben die männlichen Kollegen, dann erleichtert das schon sehr viel. Dann kann es Vorteil sein, genau. Wenn man rein nur sagt, man geht hin man ist Frau und man macht den gleichen Job, dann ist das sicherlich leichter, aber wenn ich jetzt männlich bin, dann ist es schwieriger. Mit Augenklimpern und ein bisschen Jagdinstinkt bei denen, dann komme ich schon oft weiter, es fragt sich, ob man das will, oder ob man so das haben will.

Themenkomplex Männlichkeit:

Range of subject - Masculinity:

Wenn Sie an Ihre männlichen Kollegen denken: Gibt es bestimmte Handlungen oder Verhaltensweisen, die sie als „typisch männlich“ bezeichnen würden? Welche sind das?

Wenn wir neue Mädels zB hinten haben also Flight Attendants in der Kabine haben, neue Mädels schauen gut aus, also dann klinken manche Männer komplett aus. Dann vergisst man auf alles andere, dann wird nur geschaut, ob es dem Mädels eh gut geht, ob alles in Ordnung ist, und ob sie was wissen will rund um den Flieger, da wird sich viel mehr bemüht. Oder bei weiblichen Passagieren oft, da kommt halt doch das Machogehabe sehr zum Vorschein. Die Schultern werden breiter, die Brust wird geschwellter, hätten sie einen Gockel, könnten sie den aufstellen. Ich muss aber sagen, es gibt auch Kollegen, denen das egal ist. Besonders charmant sind eher ältere Herren, die noch den Charmeur intus haben mit jüngerem Mädels, da gibt es Ausreißer.

Wenn Sie daran denken, wie Ihre männlichen Kollegen mit ihren männlichen und wie sie mit den weiblichen Kollegen umgehen: Gibt es da Unterschiede, oder werden alle gleich behandelt?

Männer und Männer ja glaube ich schon, dass die andere Gespräche haben, aber man hat mir man erklärt, ich bin ja nicht wirklich weiblich für sie, sondern eher geschlechtsneutral oder schon fast männlich anzusehen. Wenn man jetzt kollegialer ist, dann beschränkt man sich oft auf sehr männliche Gespräche. Da wird über Frauen geredet, über Beziehung, über Sex, also schon, wenn man dann quasi als gleichgeschlechtlicher Kollege akzeptiert wird. (...)

Glauben Sie, dass Sie Ihre männlichen Kollegen in der Pilotenrolle anders behandeln, weil Sie eine Frau sind, oder spielt das keine Rolle? (Nachfrage: potentielles Jagdobjekt?)

Auch wieder sehr unterschiedlich, teils, teils, bei manchen ist es schon, wie gesagt, wenn ich ein bisschen in die Frauenrolle hineinschlüpfe, dann werde ich ganz anders behandelt, dann kommt dieser Jagdinstinkt, Beschützerinstinkt vielleicht, nur darauf möchte ich nicht hinaus. Ich glaube schon, dass ich als Frau bei manchen anders behandelt werde, ja. Positiv manchmal beim zB Koffer einladen, naja ich kann da ja jetzt nicht einladen, weil ich bin ja eine Frau und das geht gar nicht. Da muss man ein Kofferservice bestellen. Ist zwar oft recht nett gemeint, aber nur weil ich eine Frau bin, kann ich ja doch einen Koffer ins Baggage Compartment heben, also das schaffe ich dann. (...)

Themenkomplex Handlungsstrategien im Bezug auf die eigene Weiblichkeit:

Range of subject – Action strategies concerning own femininity

Welche Bedeutung hat es für Sie, ob Sie mit einem männlichen oder einer weiblichen Kollegin im Cockpit zusammenarbeiten?

Also mit meiner weiblichen Kollegin ist Manches doch sehr einfach. Das Machogehabe und das Den-Männern-Bauchstreicheln-müssen fällt weg, und das ist sehr angenehm. Also es geht einfach viel normaler zu. Ich finde man ist mehr auf die Arbeit beschränkt. Wenn ich jetzt mit meinen weiblichen Kolleginnen fliege, sage ich einmal, dann beschränkt sich das auf Arbeit und Plaudern und fertig. Bei Männern auf Arbeit als „Pilot“. Ich muss nicht schauen, ob das männliche Ego gestreichelt ist, ob ich das eh nicht verletzt habe und ob ich eh in der letzten Stunde gesagt habe, dass er der Held ist, weil er links sitzt und 4 Streifen hat und super ist. Das ist manchmal mehr Stress, als wenn ich mit einer Frau drinsitze, weil da fällt das weg, mit Streifen auftreten – ja, man darf nicht alle in einen Topf werfen, aber ich glaube schon, dass sehr vielen das sehr gut tut, die 4 Streifen.

Wenn Sie an die oben angesprochenen „männlichen“ Verhaltensmuster denken: Wie reagieren sie darauf?

Manchmal bringt es mich ziemlich auf die Palme, weil ich mir denke, vor lauter Machogehabe kriegen sie nichts mehr mit, oder arbeiten nichts mehr, weil man muss jetzt ja zeigen, dass man da ist. Ich versuche die Kollegen, die ich schon besser kenne, da wieder runterzuholen und zu sagen, dass sie eh toll sind, und vielleicht auch ihre (Telefon) Nummer

hergeben, aber wir uns bitte auf das Fliegen konzentrieren können. Bei den Kollegen, die man besser kennt, geht das ohnehin. Wie der Brunftschrei ist, oder ob er sich ausgebrunft hat und wir wieder zur Arbeit gehen können. Wenn ich einen schlechten Tag habe, dann bringt es mich noch mehr auf die Palme, aber mittlerweile stehe ich da schon ein bisschen als – wenn ich einen ganz schlechten Tag habe, dann schon, aber ich weiß, dass es das nicht wirklich verbessert, weil sie (die Männer) das nicht einsehen. Also da wird der Ärger ein bisschen hinuntergeschluckt, ich lächle darüber und denke mir ein großer Kindergarten.

Glauben Sie, wird von Frauen in Führungspositionen etwas Bestimmtes erwartet in Bezug auf Entscheidungsfindung, Arbeitshandeln etc.?

Ich glaube, dass sie von Frauen in Führungspositionen erwarten, dass sie härter sind. Man möge niemandem zutrauen eine Führungsposition zu haben als Frau und trotzdem menschlich zu bleiben als Frau, weich zu sein. Sie glauben, das sind Karrierefrauen, die sind beinhart und da gibt es nichts links und nichts rechts, ich glaube, dass dieses Schema immer noch ist. Meiner Meinung nach werden Männern die Fehler mehr verziehen als einer Frau, das bleibt eher in Erinnerung. Frauen müssen besser sein. Menschen die mir näher stehen wissen genau wie ich bin, also nicht die beinharte, schon härter oft, aber weil man das einfach gelernt hat da durchzugreifen, gerade in meiner Position als Kopilot, zB von denen die in Kiev gebased sind, da werde ich überhaupt nicht ernst genommen, da muss ich halt oft stärker durchgreifen, aber ansonsten bin ich genauso in der Position in der ich sonst bin, oder versuche es zu sein.

Glauben Sie, dass das Geschlecht einen Einfluss darauf hat, wie man seinen Job als Pilotin durchführt, oder ist das völlig irrelevant? Nachfrage: Die Tatsache, dass sie in einem Umfeld von streng festgesetzten Verfahren handeln beeinflusst das Tun?

Ich finde es ist irrelevant. Ich finde wenn man eine Begabung hat, oder wenn man sich für den Beruf interessiert, egal ob männlich oder weiblich. Du kannst diesen Job gerade procedure-technisch genauso machen. Teilweise bin ich sogar der Meinung, dass Frauen multi tasking fähiger sind und sich bei gewissen Sachen leichter tun im Cockpit, aber ansonsten ist es für mich irrelevant.

Themenkomplex Medienbild

Range of subject – Media Image

Ist über Sie schon einmal ein Beitrag in einem Medium erschienen, wie sah der in Bezug auf Bilder und Text aus?

Ich war zweimal in einem Zeitungsbericht, einmal bei ATV weil ich die jüngste Hubschrauberpilotin Österreichs war und da hat man einen Kurzfilm gedreht und in der Zeitung was, war aber sehr angenehm, hätte ich nicht gedacht.

Ich bei der Arbeit, in der Uniform, lächelnd. Es ist nicht dem Klischee entsprochen worden, was ich befürchtet habe, was ich nicht wollte, dass diesem Klischee gefolgt wird. Das ist gut übergekommen, die haben sich sehr interessiert für mich als Person und nicht für Status Pilotin. In der Zeitung das war „Frauenpower im Cockpit“ mit Fluglehrer und Schülerin, von der Flugschule aus und einmal war es nicht über Fliegen sondern über das Reiten. Foto mit Headset vorne sitzend und zurückschauend und das zweite wie ich einen Outside Check beim Hubschrauber mache und beim Rotorkopf oben stehe.

Im Falle, dass über Sie und ihren Beruf in einem Medium schon einmal ein Beitrag gebracht wurde, waren Sie an der Entscheidung über das vermittelte Bild bzw. PilotinnenImage beteiligt?

Indirekt. Es ist nicht so, dass man mich gefragt hat mit welchem Image ich da jetzt gebracht werde, sondern, ich habe halt gesagt, dass ich nicht gern mit diesem Image diesem Klischee abgehandelt wird, und ich weiß aber nicht, ob sie von Haus aus das so abgehandelt hätten, oder ob sie mich da so ernstgenommen hätten, das kann ich nicht sagen. Ich habe es von mir aus gesagt, ich hätte was dagegen sagen können.

Waren Sie mit diesem Image zufrieden? Kann es sein, dass Sie aus anderen Gründen einfach dem entsprochen haben, was vorgegeben wurde durch Firma, Journalist oder Fotograf?

Ja, teilweise, oft wird es ist der Weg leichter einfach das zu machen, was die anderen erwarten, dass man entspricht., als den eigenen Weg einzuschlagen, das ist auch manchmal gut, weil manchmal ist der Weg eh schon holprig genug, aber wenn mein Weg ganz anders gegangen wäre, ich wäre ihn trotzdem gegangen.

Haben Sie den Eindruck, dass Medien das richtige Berufsbild der „Pilotin“ vermitteln? Nachsatz: Oder bestärken Ihrer Meinung nach Medien in Bildern und Filmen eventuell unzeitgemäße Geschlechtermuster und Rollen?

Ich finde, dass sich's mittlerweile ganz in die andere Richtung entwickelt. Also wenn man jetzt fliegt, ist man die Heldin schlechthin in dem Beruf und Frauen, die dann die Flieger zerlegen und wieder zusammenbauen und was sie alles machen, es wird sehr in diese Richtung gelenkt – man ist ja so toll, weil man fliegt – ja ich finde es kommt Frau mehr in diese Richtung. (...) Teilweise geht das langsam in diese Richtung, wobei ich mir denke, ich weiß nicht, ob das so gut ist. Es ist einfach – man macht seinen Job, wie jeder andere eigentlich, nur weil man eine Frau ist, ist das eigentlich nicht so besonders anders, als wenn man ein Mann ist. (die Medien) die zeigen, der Mann ist so toll und die Frau ist eine Heldin, weil sie kann ein Flugzeug lenken.

Wenn ja, warum glauben Sie?

Medien vermarkten sich dadurch besser. Es ist, dass allgemein dieser Beruf in den Himmel gehoben wird. Sicher ist es ein verantwortungsvoller Beruf, es macht vielleicht trifft man weniger Leute, die das machen, nur ich finde es ist ein Beruf wie jeder andere, ob Frau oder Mann das macht. Es gibt auch sehr viele andere Berufe, die genauso verantwortungsvoll sind. Ein Lokführer hat auch eine Verantwortung oder ein Taxifahrer hat sie auch, oder ein Arzt, es wird, glaube ich, allgemein in die Höhe gehoben und auch weil es sich vermarkten lässt und weil das früher so ein Traum war, deswegen nehme ich das an.

Wie reagieren Sie selbst auf das (eventuell verzerrte) vermittelte Image?

Ich lächle darüber und es bestärkt mich einfach in dieser Schauspielerrolle in die man teilweise gedrängt wird.

Bei Betrachtung der vorliegenden 23 Bilder, welches deckt sich am besten mit Ihrem inneren Berufsbild als Frau Pilotin? Welches stößt Sie am meisten ab, welches finden Sie am „typischsten“?

Die Nr 6 mit der Mädelscrew, Himmelsstürmerinnen, die machen ihren Job und da ist nichts Besonderes dran, weil es Frauen sind, sondern die stehen da bei der Arbeit und am wenigsten ist die Nr. 13, das ist die Dame von Austrian Airlines mit dem Putzetzten, weil das so der typische Blick ist mit Frauen und Putzen obwohl sie die 4 Streifen hat und fliegt, aber sie bleibt eine Frau und putzt. Dieses typische In- die-Kamera-schauen-und-lächeln mit dem Fetzen in der Hand. Das deckt sich mit dem, was die Gesellschaft erwartet.

Hat sich das Medienbild der Pilotin Ihrer Meinung nach in den letzten Jahrzehnten verändert? Wenn ja, wie bzw. wohin verändert?

So wie vorher besprochen, ich glaube dass sehr viele Frauen, wenn sie fliegen in den Himmel gehoben werden. Was manche dazu zwingt ein bisschen abgehobener zu werden, also ich glaube, dass das sehr in diese Richtung geht.

Sagt Ihnen der Begriff Gender bzw. Diversity Management etwas? Wenn ja, gibt oder gab es einen Ansprechpartner dafür in einer/mehreren in den Firmen?

Ja, dass alles auf die Frau ausgelegt wird, ich bin nicht dieser Gender Stream Fanatiker. Ich denke wir sind halt in einem Männerberuf und wenn das jetzt Beruf Pilot heißt, dann ist das für mich in Ordnung und nicht Pilotin – genauso beim Bundesheer da waren viele

Dienstgrade mit einem männlichen Hauptmann zB besetzt. Das ist linguistisch nicht angepasst. Für mich ist es in Ordnung, wenn das die Frau Hauptmann ist, ich habe da nicht jetzt ein Problem damit. (...) Ansprechpartner gab es nie, in Österreich nie.

Themenkomplex persönliche bzw. statistische Daten

Range of subjects – Personal and statistical data

Was war/ist Ihre Motivation für die Entscheidung eine Karriere als Pilotin anzustreben?

Ich habe keine Ahnung woher es kam. Aber ich glaube sobald ich reden konnte, habe ich festgestellt „ich will fliegen“. Ich weiß nicht woher und warum, weil in meiner Familie hat eigentlich niemand was zu tun mit Fliegen, Es war immer mein Traum, einfach abheben und zu fliegen und das habe ich von klein auf verfolgt. Also die ersten Gelder, die ich verdient habe, das ist alles in die Fliegerei gegangen. Ich habe im Sommer gearbeitet, damit ich mir Flugstundenleisten kann. Schon mit 16 in Bad Vöslau. Als erstes Hubschrauber, ich habe mich irgendwann Autofahren oder Fliegen, Fliegen ist ja viel wichtiger als Auto fahren.

Wurde diese Entscheidung durch erstens die Eltern, oder zweitens durch die Firma/Firmen gefördert, wenn ja wie, wenn nein warum glauben Sie nicht?

Finanziell haben meine Eltern versucht mich immer zu unterstützen, auch wenn nicht in enorm großem Maße möglich, aber sie haben mir einfach mental sehr geholfen. Ich habe von ihnen nie gehört: „das gibt es nicht. Das geht nicht“ Sondern immer wenn's es dein Traum ist, dann wird es schon irgendwie gehen. Meine Mutter hat mich dann von der Schule abgeholt und zum Flughafen geführt und dass ich währenddessen lernen kann. Beim ersten Alleinflug war sie da und auch oft aus der Schule raus: „da gehst halt fliegen, nur deine Noten dürfen nicht schlechter werden“ Ganz im Gegenteil die Noten sind viel besser geworden, weil ich war viel motivierter in der Schule, weil ich habe dann vielmehr dürfen.

Wer sonst hat Sie eventuell gefördert?

Großeltern nein, Geschwister, die große ist enorm stolz auf mich, aber da war auch ein bisschen Neid dabei, weil ich einfach ehrgeiziger war als sie und die Sache durchgezogen habe und sie nicht. Die Familie war da immer sehr brav.

Sonst die Bank – ich habe einen Kredit aufgenommen, das volles Programm, das Geld das ich vorher gespart habe, ist in den Hubschrauberschein geflossen, bis ich dann irgendwann erkannt habe, dass Hubschrauberchancen sehr, sehr gering sind in Österreich. Dann war der Plan ich gehe auf die Fläche. Ich gehe zur Linie und mache den Hubschrauber nebenbei. Dann war das Ersparte weg und ich habe den ATPL gemacht, ich zahle, glaube ich bis an mein Lebensende dafür (lacht). (...) Wenn da das eigene Geld drin steckt, dann motiviert das enorm.

Welche luftfahrerischen Lizenzen oder andere Berufsabschlüsse besitzen Sie?

CPL ATPL frozen, PHPL privat Helicopter, F/I VFR IFR
AHS Matura und Sport

Was ist Ihre höchste erreichte abgeschlossene Schulausbildung?

AHS, ich würde gerne nebenbei studieren und zwar JUS. (...)

Was sind/waren Ihre Eltern von Beruf, welche Schulbildung genossen sie?

Meine Mutter ist Lehrerein Unterstufe und Mittelstufe PädK, Vater hat studiert mit Ingenieurwesen für Eich – und Vermessungswesen gemacht für österreichische Landkarten Topograph.

Würden Sie mir Ihr Alter, den Familienstand und evtl. Scheidung/en sagen? (Nachfrage: es wäre schön die persönliche Beziehungsgeschichte ein wenig einzuflechten?)

27, ledig, keine Scheidungen in einer Beziehung,

Ich hatte bisher 3 längere Beziehungen, war bisher berufsmäßig oft etwas schwieriger, das war noch nicht der richtige. Ich glaube der jetzt ist der richtige (Mann). Der hat mich schon

mit dem Beruf kennengelernt, der ist nicht verwöhnt, es kann nur leichter werden. Ist kein Luftfahrer, das wird sich herausstellen, ob das eine Erleichterung ist.

Der Abschluss gilt der Frage nach den Kindern, wenn ja wie viele haben Sie bzw. und in welchem Alter sind Sie, oder gibt es eine Art von Planung?

Minimum 2 Maximum 4, früher war für mich eine eigene Familie nicht so wichtig, nur nachdem ich jetzt beruflich schon für mich sehr viel erreicht habe, sich die Prioritäten verschieben sich, ich glaube das ist die biologische Uhr, die Priorität eigene Familie wird doch sehr hoch und ich würde nie die Fliegerei komplett aufgeben, aber ich denke schon darüber nach das zu verschieben, wenn ich mal Familie habe, werde ich sicher nicht in meinen jetzigen Beruf so zurück einsteigen. Weil mit Familie zusagen, ich fliege einen Tag weg und dann zu sagen „ich komme doch erst in 5 Tagen – das mache ich nicht“ weil sonst brauche ich keine Familie gründen. Schulen weiterhin, vielleicht Simulator. Sonst habe ich einen Kaktus.

Guided Interview Protocol

Themenkomplex Background“ Geschlechterverhältnis:

Range of the subject - Gender relation:

Wie stellt sich die („objektive“) Geschlechterverteilung im Bezug auf ihr derzeitiges Unternehmen dar?

Könnten Sie mir eingangs schildern, wie die Verteilung männlich/weiblich auf Ihrer Ebene im Unternehmen aussieht, also wie viele Männer und wie viele Frauen auf Ihrer Ebene tätig sind oder waren?

Wir haben 18 Pilotinnen und ich weiß nicht, unsere Gesamtzahl ist unter 500 also unter 5%. Ich hätte ca. 3-4 % gesagt. Wobei sehr, sehr viele erst reingekommen sind in dieser letzten Phase vor 5 Jahren, wo sie so ganz viele Leute gesucht haben bei Tyrolean, da sind ungefähr 10 Stück von diesen 18 reingekommen. Es ist eine Frage von wir-brauchen-Leute es ist voll interessant, es wären nicht so viele, wenn nicht damals 80 Leute das Unternehmen verlassen hätte in einem Schub. Die Hälfte der Frauen ist reingerutscht mit dem Führungswechsel, weil ich kann's ja sagen, der M. wollte keine Frauen wegen der Schwangerschaften, weil das war jetzt nicht einmal so, dass er gesagt hat der alte Chef wollte keine Frauen, er weiß, wenn die schwanger werden, die fallen dann aus und sind in Karenz und das will er sich nicht anfangen. Ich weiß von einigen Selektionen, die er gemacht hat, dass er mir erzählt hat sie haben Super-Frauen dabei gehabt, dass er selber gemeint hat „Wow, die würde uns interessieren“ aber sie dann irgendwas finden mussten, weil es halt nicht sein hat dürfen, dass eine Frau da reinkommt. Das hat man mir erzählt, das ist aus erster Hand die Info.

Wie geht es den Frauen mit ihrem „Minderheitenstatus“?

Wie geht/ging es Ihnen damit, dass Sie als Frau überwiegend mit männlichen Kollegen arbeiten? Haben sie diesbezüglich bestimmte Erlebnisse gehabt oder Erfahrungen gemacht? Ich würde mir wünschen, dass es nicht so wäre. Ja, wie soll ich sagen, ich habe mich daran gewöhnt, aber es ist halt nicht, dass ich das super finde. Es geht mir die meiste Zeit ziemlich am Nerv, weil es immer was Besonderes ist, es ist immer beim Check-In so, weil ich mittlerweile schon lang dabei bin, dass mich die meisten kennen, und dass alles mittlerweile auf einer persönlichen Ebene abläuft. So „machst du die Landung oder machst du die nicht?“ Dass es immer ein Thema ist, nervt einfach, es nervt dich das Thema Frau-Sein es wird oft angesprochen, es wird oft im Positiven erwähnt, „ihr Mädels seid so super, ihr bemüht euch immer so – blablabla“ natürlich finden es manche nicht so super, wenn du eine Landung wieder verscheißt, weil sie denken „na ist eh klar, die können das einfach nicht so gut“. Wir haben 2 – 3 Mädels, die voll verschrien sind, vor allem eine, die ist ein bißl eine Kuh, vor allem persönlich, die ist ein furchtbarer Mensch, die ist nicht sympathisch, die hat keine Manieren, die ist für mich auch, über die weiß jeder alles, wenn die irgendwann einmal „links“ statt „recht“ gesagt hat, weiß es die ganze Firma. Durch das Exotische spricht sich halt alles von dir herum. Deine Geschichten weiß jeder, wenn du was verschissen hast, weiß das jeder. Ein einnehmendes Wesen tendiert dazu nicht diskutiert zu werden? Ja mich mögen sie alle ganz gerne, von den Feedbacks, die ich ja so kriege, ja die Steffi, „ma voll lieb“, die mögen mich halt gerne, aber ich tue mir dann halt wieder schwer ernst genommen zu werden, wenn es darauf ankommt. (...) Ich war immer schon bemüht, das war ich schon als Kind, das war ich immer schon, das kommt mir jetzt zu Gute. Ich glaube, also ich habe lernen müssen mich von dem weiter weg zu entwickeln, also ich glaub dass ich das gelernt habe durch den Job, dass ich es nicht andersrum verstärkt habe, also noch umgänglicher zu werden, sondern dass ich immer damit konfrontiert war, auch bei Simulator-Checks, S., du musst einfach mehr sagen, oder du musst früher was sagen, dass ich eher in die andere Richtung gelernt habe, was für mich sicher nicht schlecht war. Also zu lernen ist ok, wenn dich wer nicht mag, es ist ok, wenn du nicht gleicher Meinung bist, es nicht immer alles harmonisch, also das habe ich eher gelernt durch das Fliegen, als das Andere.

□ Gibt es aus Ihrer Erfahrung bestimmte Situationen oder Themen, bei denen das Geschlecht bei der Arbeit eine (besondere) Rolle spielt? Wenn ja, welche sind das?

Nachfrage: Wie steht die Situation allgemein in Bezug auf Psychologentests bei Airline-Selektionen, das z.B. bei Selektionsinterviews die Frage nach dem Kinderkriegen oder einem evtl „Männerproblem“, Stichwort Fliegerarzt, Angebot eines „Spontanen Visual Short Approach“, Entgeltgerechtigkeit?

Selektionen, meine erste Erfahrung war ja diese „FLIRG“ (Flieger Realgymnasium), wo sie eigentlich schon alle es cool gefunden haben, dass ein Mädels dabei ist, weil das vielleicht eher ein Pluspunkt war, also kein negativer Punkt, Frau-Sein. Weil die sich gedacht haben, das könnte interessant sein ein Mädchen dabei zu haben, es kommt doch gut eine Frau dabei zu haben. Im Berufszusammenhang habe ich es interessant gefunden, dass man bei der Selektion zum Thema Familie auch gefragt wurde und zum Thema Beziehung, „wie das denn mein Partner sieht“, oder so. Wobei ich mir nicht sicher bin, ob die das bei Männern auch machen, also ich glaube nicht, dass da ein Thema ist, ob ein Mann mal Familienplanung macht, oder ob das ein Thema ist, wenn man woanders stationiert ist, weil ich weiß das. Ja also beim Tyrolean Endgespräch hat man mich gefragt, ob ich einen Partner habe, hab ich auch gesagt, dass der schon bei der Firma ist, der war damals bei der Tyrolean, und „wie der das sehen würde, wenn ich woanders hin stationiert werden würde“ und mir aber nicht zutraut, dass ich das sehe, weil sonst wäre ich nicht da, also dass ich diesen Weitblick einfach nicht hätte. So „Mädels was tust du denn, wenn der sagt, du darfst nicht gehen?“ ich meine das ist ein Wahnsinn. Meine Antwort war damals: „ich meine eine Beziehung, die gut funktioniert, muss das aushalten, der Partner den Berufs und Karrierewunsch, weil das sonst nicht die Partnerschaft ist, die ich will. Dass es nicht die Quantität ausmacht, sondern die Qualität und ich lieber zwei schöne Tage die Woche verbringe, als 7 furchtbare.“ Und dann haben sie alle gelacht und dann war es ok. Frage nach Kinderkriegen - haben sie sich, glaube ich, nicht getraut, weil das dürfen die nicht, aber sie hätten sicher gerne gefragt. (...)

Die Krankenschwester im Medical Center hat mich vor Kurzem gefragt, wie es mir so geht als Frau, und ich habe ihr halt gesagt, dass es mir bei Tyrolean vergleichsweise gut geht als Frau, weil wir sehr viel junge Leute haben und sehr viel offene Leute und ich halt schon die Nummer 18 von 18 bin (in der Seniorität) und halt bei der Austrian Airlines haben schon viele gesagt, „ja Frauen schön und gut, aber halt auf der rechten Seite und nicht links“ Das hat sie mir dann erzählt. Also Frauen schön und gut aber solange sie rechts von mir sitzen passt das. Das hat die S. vom Aeromedical Center gesagt. Entgelt ist bei uns völlig gleich, aber ich kenne wenige, die in der Executive Fliegerei sind. Ich bin halt in diesem Linienfliegen und da steigst du halt auf mit den Jahren laut Kollektiv – und da gibt es keinen Unterschied Mann-Frau. Wenn du drankommst zum Upgrading, kommst du dran, da wird auch niemand vorgezogen oder so, das ist ziemlich straight-forward bei uns. Ich meine trauen die sich auch nicht, weil der Betriebsrat da dahintersteht und du das sofort klagst, ab einer gewissen Größe geht das nicht mehr. Gott-sei-Dank.

Ich war das letzte Mal ein Kebab kaufen beim Türken in Müzzzuschlag noch in Uniform bin da reingegangen und habe für mich und meinen Freund 2 Schafkäsekebab geholt. Da sagt sie zu mir: „kommst du von Arbeit, ja was machst du?“ Da habe ich gesagt: „Ich bin Pilotin“ und sie so „das ist ja cool“ und war voll so fertig und hat erzählt sie hat immer so Flugangst und was man da tun kann also, aber irgendwie hat sie sich gefreut habe ich gefunden. Dann hat sie das auf Türkisch ihrem Mann erzählt, also dem der daneben den Pizzateig knetet halt, da hat der dann irgendwie gesagt: „Glaub ich nicht.“ (lacht) und hat weitergeknetet.

Frage nach Russen:

Mir ist einmal passiert, als ich auf der Fokker geflogen bin, auf dem Flug nach Kiev, ist so ein Business Class Passagier, mit einem Kind und Frau. Und da war die Frau auch voll fertig als sie mich gesehen hat, und hat dann zur Flugbegleiterin gesagt, ob „da schon ein Mann im Cockpit ist, und wie alt ich bin“ – also die war fertig, echt fertig. Auf so Russlandflügen gehe ich immer durch die Kabine und schaue voll böse und dann sagt keiner was. Ich lache da nie, es hilft da, wenn man voll böse schaut und sie, also die Russen haben doch so das volle Autoritäten – also das wirkt voll. Ich trage jetzt wieder Krawatte und nicht Halstuch, weil ich das Gefühl gehabt habe, dass das bei den Russen auch wirkt, zT bei den Bodenarbeitern,

da sind sie voll höflich und voll begeistert, also finden so „cooler Westen hat Frauen im Cockpit“ und zum Teil reagieren sie so, dass sie nicht einmal reden wollen mit dir im Cockpit und dann habe ich auch gelernt, dass ich selbst voll böse werde und dann funktioniert das, was auch blöd ist, wenn du sagen musst, voll in einem anderen Ton, dass das jetzt so ist und aus. Vorbereitung von der Firma gibt es da gar nicht. Ich habe das einmal erlebt in Minsk, dass ein Controller einfach nicht mit mir reden wollte, da habe ich dann schon in den Funk reingeschrien. Nach dem 3. Mal ist es dann gegangen und ich habe zum Kapitän gesagt: „nein, du machst das jetzt nicht, du lässt mich das machen“, der war voll cool, und hat gesagt: „na sicher machst du das jetzt. Ich meine der hat mit dir zu reden und aus.“ Aber zum Teil finden die das voll cool auch die Controller, aber zum größeren Teil finden die es eh schon cooler, auch der Westen, dass die schon Frauen haben. „Oh it's nice to see a woman“, also so in Rumänien auch. Es gibt viele, die dann mit Angst reagieren, Gott-diese-junge Frau macht das jetzt und ich bin mit J. nach Barcelona geflogen. Also Richtung Westen, da hat ein Passagier während dem Rollen angefangen zu schreien und zu schreien: „dos pilotas“ oder so und war voll fertig und war mucksmäuschenstill bis zur Landung und dann hat er sich voll gefreut, dass er das überlebt hat. Also der hat auch einen Baum aufgestellt, also was soll man tun. Die Firma nimmt keine Rücksicht drauf, die schickt zwei Frauen, wie der Dienstplan ausschaut, ausdrückt. Gott-Sei-Dank. Ich weiß von unseren Kapitäninnen, dass sie zum Teil schon recht zu kämpfen haben drüben und dass du von denen diese Tipps kriegst, nimm kein Halstuch, sondern eine Krawatte, das wirkt auch nochmal, ziehe dir dein Sakko an mit den Streifen, wenn du rausgehst, dann schreist du halt einmal, lässt du mal einen Schrei los, dann reagieren sie auch. Es ist dann nie, dass jemand ganz verweigert hätte, aber es macht mich persönlich traurig, dass man so unhöflich werden muss, dass man das kriegt, was man will. Ein Mann muss nicht schreien, der kriegt das einfach so.

Glauben Sie, ist Frau-Sein in Ihrem Beruf ein Vorteil, Nachteil oder nicht relevant?

Ich empfinde das eher so im Großen und Ganzen als Nachteil, nicht nur Fliegerei. Berufsleben als Frau ist schwierig, es ist schwierig mit deiner ganzen Familienplanung, mit den ganzen „wie macht man die Kinderbetreuung“. Für mich ist das gerade ein Thema, weil meine Schwestern gerade mit Kinderbetreuung, weil die Kinder haben, sehe ich es bleibt halt immer an den Frauen hängen, sie haben halt immer die Doppelbelastung und es wird von dir erwartet, dass du trotzdem auch finanziell deinen Beitrag leistest, was ja eigentlich „super“ ist, weil du ja selber keine Freiheit hast, es ist halt einfach schwieriger, wenn du im Berufsleben stehst und Karriere zu machen, das ist schwieriger. Ganz einfach ja. Es kann ein Vorteil sein, ich glaube schon, dass es viele Leute gibt, die das fördern wollen, ja auch junge Kapitäne, die das cool finden, die einfach sagen, ich finde das super, die dir eher was erklären, was sie anderen nicht erklären, die dir helfen wollen, wo sie anderen nicht helfen würden, wobei das auch manchmal mühsam ist, dieses belehrt werden und beschult werden, ja man weiß es oft eh schon, aber natürlich ist es manchmal ein Vorteil, generell ist es schwieriger Frau sein, aber gesellschaftlich bedingt, nicht weil Frauen Frauen sind.

Themenkomplex Männlichkeit:

Range of subject - Masculinity:

Wenn Sie an Ihre männlichen Kollegen denken: Gibt es bestimmte Handlungen oder Verhaltensweisen, die sie als „typisch männlich“ bezeichnen würden? Welche sind das?

Da tue ich mir schwer, ich habe schon überlegt, weil ich doch immer versuche doch nicht in diesen Kategorien zu denken und offen zu bleiben. Ich habe mich sehr viel mit dem Thema auseinandergesetzt durch mein Studium.

Ich freue mich am meisten, wenn ich mit jemandem arbeite, wo ein super Gesprächsklima herrscht, und das bedeutet für mich, zuhören können, wahrnehmen können was der andere so sagt. Was für mich wahnsinnig anstrengend ist, ist wenn jemand drinnen sitzt und permanent nur über sich redet und überhaupt keinen Filter hat, was er da erzählt und Sachen erzählt, die du nicht hören willst, die du nicht wissen willst. Was ich überhaupt nicht kann, ist mir selten passiert, aber das ist das Furchtbarste zwei, drei Mal, wenn du so angegraben wirst, also wenn das so auf einer sexuellen Ebene ausgetragen wird das Ganze,

du dich permanent wehren musst und da eine Grenze ziehen musst, das halte ich fast nicht aus. (...) Naja, offensichtlich anbaggern - Das fängst mit blöder Ausdrucksweise an und wenn du dann nicht rechtzeitig eine Grenze einziehst, was ich auch erst lernen musste, aufgrund meines Immer-so-höflich-sein-wollens ist mir das halt ein paar Mal nicht rechtzeitig gelungen und dann habe ich „den Scherben aufgehakt“, dann musst du halt deutlich werden, und das vertragen sie halt in den seltensten Fällen.

Typisch männlich für mich ist, was eine Frau eher nicht machen würde – vielleicht in seltenen Fällen auch - das Sexualisieren dieses permanente, wurscht ob es um Flugbegleiterinnen geht oder – ich glaube, sonst sind viele Eigenschaften, ob man ruhiger ist, gesprächiger ist, oder sonst, aber was das eindeutig Männliche ist, dass du diese sexuelle Ebene halt schwer rausbringen kannst. (...) Was ich so typisch finde ist dieses sich Breitmachen - so Arme - der kommt rein und es gehört ihm schon das ganze Cockpit und du hast da überhaupt keinen Platz mehr, weil der schon so ist (zeigt großes Ausmaß). Ja Streifen sind sehr wichtig. Eine Kappe haben nur drei gehabt bei uns, und die hat jeder verarscht. Eine Frau ist einmal fortgegangen mit der Uniform, also das machen auch Frauen, Frauen die einen „Hau“ haben, nein ich weiß es nicht, natürlich gibt es viele Männer bei uns auch, die plötzlich ganz anders durch den Flughafen schreiten und dass sie ganz anders durch den Flughafen gehen und dass das voll wichtig ist. Und ich sehe genauso die, die es kaum erwarten können, dass sie die Krawatte und die Streifen runtergeben können, die haben wir genauso. Deswegen würde ich es nicht als typisch männlich bezeichnen.

Wenn Sie daran denken, wie Ihre männlichen Kollegen mit ihren männlichen und wie sie mit den weiblichen Kollegen umgehen: Gibt es da Unterschiede, oder werden alle gleich behandelt?

Ich glaube schon, dass das anders ist, mir hat zB mal einer gesagt, dass er wenn er sagt: „gibst du mir bitte das OM-A (Handbuch) rüber? - siehst du, und wenn du jetzt ein Mann wärst hätte ich gesagt: ‚Hei Oida hau ma des ummal!‘ Aber bei dir kann ich nicht so reden, weil da bin ich immer höflicher.“ Bis auf 2-3 so Schweindln, die wir halt eben haben, heben Frauen die Moral, aber ich will nicht wissen, wie zwei Männer reden. Mir hat mal einer gesagt, er genieße es endlich mit Frauen zu fliegen, weil da endlich mal was anderes geredet wird, nicht nur Sex und Autos und Frauen, sondern ja halt auch über andere Sachen. Sie vertrauen dir oft ganz viele Sachen an, wo ich mir denke, eigentlich wollte ich das gar nicht wissen, sehr viel Persönliches, wahrscheinlich weil die es auch genießen, wahrscheinlich vergleichen sich Männer immer auch ganz stark. Denen fällt es schwer sich anzuvertrauen, da fällt es halt leichter, ich höre halt zu, ich kann ja auch nicht gehen

Glauben Sie, dass Sie Ihre männlichen Kollegen in der Pilotenrolle anders behandeln, weil Sie eine Frau sind, oder spielt das keine Rolle? (Nachfrage: potentielles Jagdobjekt?)
(lacht) ich bin da fest geschnallt, das nutzen die schamlos aus (lacht). Ich glaube schon, dass es einen Unterschied macht, die sehen mich als Mädels und nicht als Frau.

Themenkomplex Handlungsstrategien im Bezug auf die eigene Weiblichkeit:

Range of subject – Action strategies concerning own femininity

Welche Bedeutung hat es für Sie, ob Sie mit einem männlichen oder einer weiblichen Kollegin im Cockpit zusammenarbeiten?

Bei einer weiblichen Kollegin freue ich mich irrsinnig (auf den Flug). Ich habe nur eine Erfahrung, die war super positiv und super entspannt. Wir haben aber eine andere Kapitänin auch, die ist jetzt gerade in Karenz, die ist voll gestresst, so als Mensch. Da habe ich mir immer gedacht, wie wird das sein, so als Mensch, wenn ich mit der fliege, die wirkt so wahnsinnig gestresst, die will so super perfektionistisch sein und von der weiß ich auch, dass sie Geschichten von anderen weitererzählt, wenn sie Fehler machen und deswegen schätze ich sie persönlich nicht so, da habe ich mich immer gefragt, wie wird das sein, wenn ich mit ihr fliegen, aber das denke ich mir auch bei männlichen Kapitänen, und nicht nur sie als Kapitänin, aber da wäre es mir peinlich gewesen, wenn mir eine Masche runtergefallen wäre, weil ich gewusst hätte, dass sie es einfach weitererzählt.

(...) Es ist eigentlich eher persönlich als geschlechtsspezifisch. Diese eine Frau, mit der hat jeder können, ist sehr offen, entspannt, sehr reflektiert, einfach ein wahnsinnig netter Mensch, die andere ist nicht so der Mensch, der mir so liegt. Bei den Männern ist es auch so, wenn ich weiß, ich verstehe mich mit dem gut, freue ich mich auf das Check-in, dann ist es mir nicht so peinlich, wenn mal was passiert. Dann lachen wir beide und es passt schon wieder (...)wenn du wen nicht magst ist es immer blöd. (...)

Wenn Sie an die oben angesprochenen „männlichen“ Verhaltensmuster denken: Wie reagieren sie darauf?

Wie reagiere ich Mensch? Ich versuche halt immer den Mensch zu sehen und nicht den Mann zu sehen, das habe ich auch erst lernen müssen, dass ich vielleicht oft etwas missdeutet habe auf mein Frausein bezogen, was nicht auf mein Frausein gemeint war, weil ich dann erst erfahren habe, das macht der bei anderen auch, das liegt jetzt nicht daran, dass ich eine Frau bin. Also ich versuche schon so immer den Menschen zu sehen, was mir auch sehr, sehr viel geholfen hat in der Arbeit jetzt. Ich versuche auch sehr wenig persönlich zu nehmen und noch weniger aufs Frausein zu beziehen. Was wir vorher aber angesprochen haben, ich meine wenn du angebaggert wirst, ich meine da geht es dann schon ums Frausein, also das will ich nicht leugnen, dann versuche ich halt einfach das so früh wie möglich abzufangen, indem ich halt von meiner superschönen Beziehung erzähle und wie glücklich ich nicht bin mit meinem supertollen, schönen Freund und das halt so abzuwehren, dass sie eh schon so „angeschlätzt“ sind, dass sie das nicht mehr interessiert. Also wenn die dann vom Kinderkriegen und wie sehr ich mir eh fünf Kinder wünsche, große Liebe, dann ist das alles gleich im Keim erstickt. Innerlich - das kotzt mich natürlich furchtbar an. Ich denke mir immer, für das kriege ich eigentlich nicht gezahlt.

Glauben Sie, wird von Frauen in Führungspositionen etwas Bestimmtes erwartet in Bezug auf Entscheidungsfindung, Arbeitshandeln etc.?

Ich glaube, dass erwartet wird, dass du es besser machst als die anderen, also weil du da jetzt nicht wärst wo du wärst. Also dass du eine Überkompetenz haben musst. Also wenn du es nicht bist – es gibt bei uns die Frauen nur, die super sind und die die schlecht sind – es gibt nichts dazwischen, was total interessant ist. Es gibt nur die, die völlig untalentierte sind und im Cockpit nichts verloren haben, weil sie das und jenes falsch machen und es gibt die „ma, die ist so super!“-Frauen. Ja die, die umgänglich sind - da hört man wenig, die werden halt nicht besprochen, die die extravertiert sind, und so wo witzig, ja es hat sicher damit zu tun. Die eine hat eine superhohe Stimme und gibt sich affektiert und ist halt manierenlos, die ist das größte Feindbild unter den Kopiloten, also es ist sicher kongruent mit dem. Ganz klar.

Glauben Sie, dass das Geschlecht einen Einfluss darauf hat, wie man seinen Job als Pilotin durchführt, oder ist das völlig irrelevant? Nachfrage: Die Tatsache, dass sie in einem Umfeld von streng festgesetzten Verfahren handeln beeinflusst das Tun?

Ich bin immer ein Mensch, egal was ich tue. Und das impliziert, dass ich Fehler mache, dass ich aus meinen Verhaltensmustern zurückkehre, du hast einen Verfechter vor dir sitzen der sagt: „Kultur ist nicht Natur.“ Also da bin ich ganz fest davon überzeugt, obwohl mich andere immer davon überzeugen wollen – was ich ganz interessant finde, ich sage immer, meine Eltern haben vergessen mir zu erklären, was eine Frau zu tun hat.“ Und dafür bin ich ihnen sehr dankbar. Ich glaube du bist, wer du bist. Es gibt Frauen, die supercool erzogen sind, die starke Nerven haben. Das Bild meiner Mutter hat nicht gereicht, die hat keine Zeit gehabt. Ich bin, weißt eh, viertes Kind von vier Kindern auf dem Bauernhof und du hast halt viel Arbeit, du hast auch nicht dieses Rollenbild der Mutter, die dauernd daheim ist und für dich sorgt, weil die dauernd irgendwo draußen war. Also es haben eigentlich Rollenbilder ein bisschen gefehlt, die sind dann in der Pubertät dazugekommen (lacht) nämlich sehr interessante Menschen, nämlich auch durch das Segelfliegen, die haben mich mehr geprägt als meine Familie, was so ist. Ich bin auch deswegen so sensibel geworden aufgrund der fehlenden Beschäftigung mit mir, weil mir halt niemand das erklärt hat, dass du versucht hast Stimmungen zu interpretieren als Kind, weil du wenig erklärt kriegst, du denkst wieso schaut der jetzt so, oder die Mama ist jetzt traurig weil, und erklärt dir das, aber da ist einfach keine

Zeit, es war nicht mangelnde Liebe, sondern einfach, weil es halt so ist. Man entwickelt sich nach dem was man kriegt.

Geschlecht hat nicht so viel Einfluss – es macht der Mensch, Frausein ist, wenn ich mit J. fliege, dann traue ich mir auch sagen: „Mir geht es heute nicht so gut, ich habe meine Tage“, was ich nicht sagen würde sonst. Also über diese körperliche Einschränkung, dass ich meine Tage habe, da versteht man sich. (...) Ich kenne aber auch negative Frauenbilder, was ich auch nicht leugnen will, wo sich einfach die Menschen nicht treffen.(...) Eine Frau im Cockpit, die schwierig ist, wird sicher noch weniger akzeptiert als ein Mann, der schwierig ist. Die werden dann bezeichnet als Selektionsfehler. Es gibt auch schwierige Kopiloten und die sind halt schwierig und deppert, aber die werden nicht als Selektionsfehler beurteilt, das hört man dann nicht. Also die Kritik ist dann schon heftiger, wenn es nicht funktioniert, aber es wahrscheinlich auch das Lob besser, das muss ich auch zur Verteidigung sagen.

Ansonsten ist die Kommunikation viel gepflegter, also Puppi, Schatzi, was man zu mir nie sagen würde, was beim Segelfliegen schon passiert ist, aber die haben schon ein bisschen auch den Stil, dass man das nicht tut. Ist Kultur bei uns in der Firma, bin ich auch froh drüber. Aber es ist schon so dieses Belehrende. Ich habe oft das Problem, dass eine von meinen guten Freundinnen, die wirkt so ganz stark und ganz powerful, die wird schon anders behandelt als ich. Weil „ah die S. ist halt so lieb, auf die muss man aufpassen, der muss man den Koffer tragen“ das bin halt ich, aus dieser Rolle bin ich reingefallen und da komme ich schwer wieder raus, ja. Ich habe das einfach akzeptiert hat Vorteile, hat auch Nachteile, naja.

Themenkomplex Medienbild

Range of subject – Media Image

Ist über Sie schon einmal ein Beitrag in einem Medium erschienen, wie sah der in Bezug auf Bilder und Text aus?

Ja, gibt es. Mit 15 war ich bei Confetti TV, ja vom Segelfliegen, als Team gegen Vizegegner von geschlechterspezifisch gar nichts.

Später war ich in einem Bericht von einer Journalistin einmal, wo es um vier Frauen gegangen ist, Ballonfahrerin, Pilotin, Hubschrauberpilotin und Segelflugpilotin. Ich war damals die Segelflugpilotin und die war recht sympathisch, das ist sehr kurz und faktisch ausgefallen, wie es mir auch gefallen hat. Über diesen Einstieg ins Fliegen. Was waren deine Leistungen im Segelflug, wie bist du dazu gekommen und was sind deine Pläne und es ist jetzt nicht so „bist du sympathisch, lustig, ernst, sondern es hat mir gut gefallen, der war journalistisch auf einem hohen Niveau finde ich. Mit Bild, da ist ein Photograph gekommen, ich war recht schüchtern noch zu der Zeit und ich wollte keine Nahaufnahme, aus der Entfernung und ich habe eine Hand auf der Segelflugtragfläche liegen gehabt und schaue in die Ferne, nicht in die Kamera. Nein sehr distanziert, also ganz weit weg. Dann gab es noch einmal einen Bericht von einer Gemeindezeitschrift, die mich gefragt haben, ob ich so ein Interview mit ihnen machen möchte, weil sie wollen über Menschen, die was Besonderes machen in der Gemeinde, da ist halt auch einer der Steine schnitzt. Die waren total lieb beim Interview übertrieben positiv gefärbter Artikel dieser beiden „Journalisten“ (lacht). Da war ein Foto von mir, wo ich irgendwas beschreibe, und die Hände in der Höhe habe und ganz euphorisch erzähle, der hat mir überhaupt nicht gefallen, weil der das nicht gespiegelt hat

Im Falle, dass über Sie und ihren Beruf in einem Medium schon einmal ein Beitrag gebracht wurde, waren Sie an der Entscheidung über das vermittelte Bild bzw. Pilotinnenimage beteiligt?

Nein, nie. Weder Bild noch Inhalt. Der eine war in der Zeitschrift Maxima beim BILLA, der war ganz cool, weil die Fakten gepasst haben.

Waren Sie mit diesem Image zufrieden? Kann es sein, dass Sie aus anderen Gründen einfach dem entsprochen haben, was vorgegeben wurde durch Firma, Journalist oder Fotograf?

Bei dem in der Lokalzeitschrift ist das viel zu gut und viel zu übertrieben erzählt worden. Ich habe zB einmal erzählt, dass ich beim Segelflugelehrgang in Australien war, dann hat man mich gefragt, ob ich gerne reise, da habe ich ja gesagt, ich war schon da und da und da und dann hatte ich plötzlich überall ein Segelfluglager gemacht und bin schon überall geflogen, also so war es, ob es Träume gibt, ja irgendwann an einer WM teilzunehmen, dann war da gleich „an der WM in 4 Jahren teilnehmen“. Das hat nicht gestimmt. Ich habe so gute Erfahrung gemacht mit dem anderen Artikel, dass ich mir gar nicht vorstellen konnte, dass es so in die Hose gehen kann. Ich habe dem nicht so viel Bedeutung gegeben. Da ist es um Persönlichkeiten in der Gemeinde gegangen. (...) Die hätten einen Mann auch gefragt, weil die das toll gefunden hätten im Waldviertel. (lacht)

□ Haben Sie den Eindruck, dass Medien das richtige Berufsbild der „Pilotin“ vermitteln? Nachsatz: Oder bestärken Ihrer Meinung nach Medien in Bildern und Filmen eventuell unzeitgemäße Geschlechtermuster und Rollen?

Also was ich voll witzig finde, wenn so Pilotinnen dargestellt sind, wenn die so super tough sind, so super tough sind. Ich habe so einen ganz schlechten Film gesehen vor 2 Jahren mit so Hagelabwehrpilotin. Der war ganz schlecht, ein Bekannter von mir hat da die Dreharbeiten Stunts geflogen. Da war ein ganz schlechtes Bild, diese supertoughen meistens sehr sturen Frauen, die erbarmungslos ihren Weg gehen und ihrer Berufung (folgen). Dass das oft sympathische Frauen sind, die halt auch ihren Weg gehen wollen, weil sie halt auch einen Beruf haben, das gibt es nicht. Das Bild wird nie vermittelt – ich bin ein Mensch, ich habe eine Familie, meine Hobbies, meine Freunde und für die bin ich. Ich beschäftige mich in meiner Freizeit sehr wenig damit. Ich habe jetzt vor Kurzem einen Artikel gesehen über eine A380 Kopilotin bei der Lufthansa, da war so ihr roter Nagellack am Sidestick vom Airbus, sie trägt diesen Nagellack und hält den Sidestick, das habe ich blöd gefunden. Medien bestätigen vor allem dieses toughe Pilotinnenbild, die, die so toll ist. Ja, weil es ist klar, dass du was durchmachst, bis du dort hinkommst, das heißt noch lange nicht, dass du so tough bist und dass du nicht auch manchmal weinen darfst, ja ich bin auch in der Ausbildung einmal -- ich glaube, dass niemand diesen zweifelnden, unsicheren oder unreflektierten Piloten sehen will, das Bild das gibt es nicht. Das ist der, der weiß welchen Knopf er drückt, Null – Eins funktioniert, das ist kein überlegter Mensch, der sich philosophische Fragen stellt. Da wird der ganz platte Typ gesucht, der ausführt, der gewisse Fähigkeiten hat, der innerhalb dieser Fähigkeiten agiert, der sehr entscheidungsfreudig ist, das müssen wir sein. Wir müssen funktionieren und Entscheidungen treffen, nur bin ich so, dass ich sage „ich gehe mit diesem Bewusstsein ins Cockpit, weil das muss so sein“, aber ich bin das nicht in meiner Freizeit, manchmal zweifle ich, ich bin unsicher, ob ich richtige Entscheidungen treffe, ich parke manchmal schlecht ein (lacht).

Also ich glaube, dass das Bild, dass ein Pilot so zu sein hat, dass man kulturell eher ja Männern zuschreibt, weil wir Frauen, sind ja hysterische Hyänen, die bei jedem Nervenkitzel ja gleich die Nerven weghauen. Dieses Bild ist im viktorianischen Zeitalter entstanden, diese schwache Frau, Nerven haben wir sowieso keine, seit Freud sind wir ja fertig mit der Welt, wenn was ist. Deswegen glaube ich, dass eine kollektive Seele glaubt, dass eine Frau tougher sein muss, damit sie dieses (Männer)Bild sein kann. Kann ja schon nicht jeder Mann erfüllen. Wenn du das schon als Frau erfüllst, dann musst du ja noch mehr drauf haben. Absolut ein kulturelles Thema, wir haben ja über Piloten aus dem skandinavischen Raum, die haben schon andere Denkmuster im Wachsen, es ist klar, dass ich nicht so viel Kraft habe, wie ein Mann, aber es wird dort zB zugetraut, dass du gute Entscheidungen treffen kannst, dass du gute Überlegungen hast, dass du als Frau intelligent bist, dass du dich mit Mathematik beschäftigen kannst, und also dass du nicht so nur sprachlich und pädagogisch gut bist, und alles was Technik und Mathematik betrifft ist halt nicht für uns.

Am Simulator ist mir passiert, der Kapitän gibt mir das Flugzeug und wir sind Steep Turns geflogen, ok, und der hat mir den Flieger völlig vertrimmt übergeben, ich hab halt nicht gescheit austrimmt und habe eingeleitet (die 45 Grad Steilkurve) und gleich einmal 300 Fuß verloren und das war echt anstrengend, weil der überhaupt nicht getrimmt hat, gleich so-Du-jetzt und ich musste den (Flieger) so herziehen und trimmern und das war halt ein „vernudelter“ Steep Turn. Dann habe ich den noch in die andere Richtung gemacht, ich weiß

nicht mehr welcher schöner war, der war superschön, da habe ich mir das hergerichtet wieder und schön reingelegt, weil wenn man den einmal gut drinnen hat, dann geht es ja nur darum, dass man den schön reinlegt, dass du „Bank und Pitch“ (Neigung und Anstellwinkel) heraus hast und dann halten. Nur wenn du den schon so blöd übergeben kriegst, dann musst du halt halten. Dann sagt der doch tatsächlich: „Na ist es nicht so, dass bei den Frauen die eine Gehirnhälfte besser ist als die andere?“ (lacht gequält) und dann hat der Prüfer gesagt so ein Jüngerer: „na bitte, da sage ich jetzt nichts dazu.“ Der war völlig entsetzt, wie arg ist das denn, oder? Ich meine das allein ist schon arg, ich habe noch nie gehört, dass irgendeine Gehirnhälfte besser wäre als eine andere (...), dann hat er aber gesagt: „Lacht mich nicht aus, ich bin noch mit einem ganz anderen Frauenbild aufgewachsen.“

Wenn ja, warum glauben Sie?
(in voriger Antwort inkludiert)

Wie reagieren Sie selbst auf das (eventuell verzerrte) vermittelte Image?

In dem Fall habe ich gar nicht reagiert, weil es für mich da gar keinen Kommentar gibt. Innerlich denke ich mir: „Alter, was war das jetzt.“ Also so irgendwie war ich so schockiert, dass ich gar keine Reaktion rausgebracht habe, weil ich das verarbeiten habe müssen, ich war voll baff. Am Abend habe ich mir gedacht – ich habe das dann allen anderen erzählen müssen: „Schau der Alte, was der daherredet.“ Ich habe mich nicht mal so geärgert drüber, sondern mich darüber lustig gemacht. Aber es ist sicher auch so eine Taktik. Ich rufe dann immer meine Freundinnen an, die auch fliegen und erzähle ihnen das, also es ist sicher ein Muster. Es ist sicher so, dass ich drüber reden muss mit jemand, der es versteht, es hilft nichts, wenn ich das meinem Freund erzähle, weil der weiß eh nicht was Steep Turns sind und zweitens ist es zu langwierig ihm das zu erklären (lacht) aber ich muss das immer besprechen und wir lachen dann darüber, dass der ja „eh so deppert“ ist, dann ist es wieder gut.

Bei Betrachtung der vorliegenden 23 Bilder (Bilder vorlegen), welches deckt sich am besten mit Ihrem inneren Berufsbild als Frau Pilotin? Welches stößt Sie am meisten ab? Weißt du was ich auch für ein Gefühl habe, diese alten Fotos da von Pilotinnen, die wirken noch, na sie strahlen mehr Selbstverständnis aus mit dem was sie machen, als diese ganzen uniformierten neuen (Fotos), die sich da versuchen an ein Bild anzupassen. (...) AUA Bilder „gegendeder“ eher, LH - Bild geht gar nicht, weil er sie da so hält, das geht gar nicht. Diese ganzen eigentlich alle andere kommen nicht so sympathisch rüber, ich mag auch diese Uniformen (amerikanische) nicht, weil ich die auch gehabt habe in der ÖLS (Österr. Luftfahrerschule in Graz). Ich habe die immer schrecklich gefunden, so ein Brandbeschleuniger (lacht). Das war so ein Kunststoffmaterial, so ein voll billiges, das ich voll teuer habe kaufen müssen so einen blauen Overall, das hat voll militärisch ausgeschaut, wo draufgestanden ist „student pilot“ (...), da hat es so ein Abzeichen gegeben, das war so militärisch aufgebaut die ÖLS, deswegen habe ich das auch gehabt und deswegen turnt mich das auch nicht an. (...) War schon der Fliegerhorst Langenlebarn so schrecklich (...). Also Nr. 2 am besten, die lacht so super - positiv und die Kampfpilotinnen, also Nr 9 und 10 von wegen Overall - negativ.

Hat sich das Medienbild der Pilotin Ihrer Meinung nach in den letzten Jahrzehnten verändert? Wenn ja, wie bzw. wohin verändert?

Da habe ich zu wenig Erfahrung, könnte ich jetzt gar nicht sagen. Fällt mir nichts dazu ein, ich glaube, dass es (...) Was ich total interessant finde, du weisst ja wo dieser Airbus in Hamburg den Boden gestreift hat, wo die Kopilotin flog, das hat mich so wahnsinnig geärgert, da denke ich es hat sich medial nichts verbessert, wenn ich an das jetzt danke, weil da ist eine große Headline gewesen „Die schöne Pilotin, und was ihr nicht so alles passiert ist“ Da habe ich mir gedacht, so und was ist, wenn die hässlich gewesen wäre, hätten sie dann geschrieben „Die hässliche Pilotin versenkt den Flieger?“ Die hat mir voll leid

getan. (...) Ich spiele auf das an, erst vor Kurzem beim Arzt hat man mir gesagt, er hat sich gedacht, dass Pilotinnen so super dicke hässliche Frauen sind, die so Mannweiber sind, und er hat das gar nicht „derblasen“, dass das jetzt eine junge hübsche Frau ist, die hohe Schuhe anzieht. Voll interessant ist, dass Aussehen ja voll das Thema ist, also wenn du zB so Pilotinnen, wir haben eine in der Firma, die ist echt nicht schön, die ist ein bisschen anstrengend bzw. lieb aber aufdringlich. Da sind wir zusammengesessen, da war ein schwuler Flugbegleiter, der recht lustig ist, der irgendwie so gesagt hat, über eine, ich weiß nicht wie die drauf gekommen sind, so auf Pilotinnen, da hat der gesagt: „Gott die eine die führt ja das Ranking der Hässlichen an.“ Dann denke ich mir, ok es gibt da anscheinend echt ein Ranking, wer ist am schönsten und wer am hässlichsten. Ist doch ein Wahnsinn, oder? Die Damen haben aber auch schon drüber geredet, bei den Männern, glaube ich, ist das mehr Thema. Wenn du ein lustiger Mann bist, dann sagen sicher alle: „Der ist voll lässig“, und nicht „der ist so schiach (hässlich)“ Wenn du als Frau voll lässig bist und 100 kg hast, dann bist du immer die, die 100 kg hat. Also wirklich, ist so, ich weiß nicht wie ich es anders erklären soll.

Sagt Ihnen der Begriff Gender bzw. Diversity Management etwas? Wenn ja, gibt oder gab es einen Ansprechpartner dafür in einer/mehreren in den Firmen?

Gender schon, diversity management sagt mir nichts. Ansprechpartner, glaube ich nicht, ich habe noch nie davon gehört. (...) Mir ist es nicht bekannt, dass es das in Österreich wo gäbe. Wobei es jetzt bei der AUA einen Flugbegleiter gibt, der jetzt eine Flugbegleiterin ist, das ist jetzt eh in den Medien, der von der Firma auch unterstützt wurde. Wir haben Vertrauenspiloten, die heißen Teamleader, da wirst du zugeteilt, das kannst du dir nicht aussuchen. Ich mag meinen recht gern. Die werden von der Firma ausgesucht, der ist dazu gedacht dein Vertrauenspilot zu sein, ihm Sachen sagen zu können und so. (...).

Themenkomplex persönliche bzw. statistische Daten **Range of subjects – Personal and statistical data**

Was war/ist Ihre Motivation für die Entscheidung eine Karriere als Pilotin anzustreben?

Also mich hat es immer schon fasziniert, die kleine S. hat irrsinnig gerne in den Himmel geschaut, hat diese Flugzeuge gesehen, und hat sich immer gedacht wie schön das sein müsste, da oben zu sein und weit wegzufiegen. Dieser Himmel und wurscht, ob sie geblinkt haben am Nachthimmel oder Streifen gezogen haben am Tageshimmel, ich wollte da drinnen sein. Ich habe das assoziiert mit Freiheit, mit so einem bisschen „da will ich drin sitzen, das will ich erleben“. Gar nicht so die Technik am Flugzeug, sondern dieses witzigerweise schon vorne drin sitzen und nicht hinten, als Passagier. Selber Fliegen zu können, fliegen selber hat mich fasziniert, dieses in der Luft sein zu können auch das Element Himmel, Luft hat mich total als Kind angesprochen. Mein Vater hat mal einen Privatpilotenschein gehabt und hat ja nichts mehr damit zu tun gehabt, als ich auf die Welt gekommen bin. Das war in seiner Jugendzeit, er hat schon immer Geschichten erzählt, das hat mich aber nicht interessiert, das war nicht meine Welt, die er mir gezeigt hat. Das hat er auch immer missverstanden auch später und so, der hat da sein eigenes Thema. Seine Welt war nie meine Welt, aber es hat mich geprägt, dass er so Zeitschriften daheim gehabt hat. Diese Zeitschriften habe ich gelesen und da haben mich Segelflugartikel so fasziniert. Da wurden diese alten Bewerbe, diese Flüge so beschrieben, ich habe das verschlungen. Das war auch der Grund, warum ich mich beim FLIRG beworben habe, weil ich das so – das hat eine Urleidenschaft angesprochen in mir, das Ich-will-das-auch. Ich will das wissen, wie das ist, ich will da drinnen sitzen. Nach der Schule und während dessen schon. Mit 13-14 habe ich mich für Kampfflugzeuge interessiert (lacht) was jetzt nicht mehr zu mir passt, das hat mich fasziniert, diese Schnelligkeit, so eine B2 oder eine F18. Es war nicht die 777 oder die 747, es waren Kampffjets, die mich fasziniert haben. Dann nach der Schule, nachdem ich diese Erfahrung mit Segelflug mit den Männern gehabt habe, hab ich gesagt: „Na sicher nicht.“ Weil mir geht dieser Männerzirkus so am Nerv, ich habe die Schnauze voll gehabt mit 18 oder 19 nach der Matura. Ich wollte alles andere, nur nicht mehr Pilotin werden. Also es

ist mir vergangen zu dem Zeitpunkt, dann habe ich studiert und Philosophie, was mir getaugt hat, dann hat jeder gesagt: „mach was Gescheites“ dann habe ich Jus angefangen, war nicht so glücklich, war zwar ganz gut im Studium, habe dann aber so ein Praktikum gemacht und habe dann die volle Krise gehabt in dem, weil ich mir gesagt habe, dass ich nicht von 9-17 h arbeiten will mein ganzes Leben so Wirtschaftskanzlei machen. Es ist wahnsinnig hart in dem Bereich und ich mich nicht wohlfühle. Das hat eine extreme Studienkrise ausgelöst, da war ich 23, dann habe ich 1 Jahr lang fast nichts weitergebracht, weil du nicht mehr überzeugt bist von dem, habe alles andere gemacht, und dann habe ich gehört, dass die Tyrolean Piloten suche. Das habe ich eigentlich gelernt, das ist das, was ich kann, außer, dass ich keine fundierte Ausbildung hatte bis dato. Habe das probiert und es hat sofort funktioniert, weil ich auch gewusst habe, wie diese Welt funktioniert, das war wie mein Handwerk, das ist, wie wenn du Friseur lernst und dann was anderes und dann doch wieder Friseur bist. Ich habe gewusst wie diese Männer funktionieren, ich habe gewusst, wie diese Welt funktioniert, ich habe gewusst, worauf sie Wert legen, ich habe gewusst was gesucht wird, deswegen hat es auch gleich geklappt, weil ich mit dem aufgewachsen bin. Ja, früher war es mein Traum als Kind, zu dem Zeitpunkt als ich angefangen habe, war es kein Traum mehr, sondern eine Vernunftentscheidung, ich habe es mir vorher verwirklicht.

□ Wurde diese Entscheidung durch die Firma/Firmen gefördert, wenn ja wie?
Sonst Förderer – ja sitzt mir gegenüber. Gerade im FLIRG war das voll interessant, ich glaube schon, dass das voll entscheidend war, welche Persönlichkeit da als BetreuerIn war. Wenn da so Zickentanten gewesen wären – seien wir uns ehrlich - es gibt auch Frauen, die sich wahnsinnig schwer tun andere Frauen zu fördern. Das gibt es leider aus einem eigenen Defizit heraus, „ich habe keine Unterstützung gehabt, also sollen die auch keine haben.“ Wenn das so gewesen wäre, hätte ich mir das in die Haare schmieren können.(...) Immer waren es Frauen, das war immer mein Glück, die mich beschützt haben, auch im Segelflugverein eine andere da waren 2 Frauen, die haben mich immer beschützt, die waren immer völlig bei mir, haben ihre Männer beeinflusst, vor allem in dem Alter, wo ich sehr sensibel war und verletzlich, dann doch beschützt haben vor falscher Behandlung, Ungleichheit, eher Förderer. Du brauchst Glück im Leben, dass du diese Menschen triffst, es ist nicht immer dein Verdienst.

□ Wer sonst hat Sie gefördert?
Eltern – eigentlich schon, wobei ich sagen muss, dass sie eigentlich damit gerechnet haben, dass ich das eh nicht schaffe. (lacht) Mich da hingehen lassen in diese Schule. Meine Mutter hat zu einer Freundin gesagt: „Ich habe mir nicht gedacht, dass die S. das schafft, dann hat sie es doch geschafft, dann haben wir uns gedacht, dann müssen wir das halt zahlen.“ Den Flugschein habe ich mir selber finanziert, wobei ich einen kleinen Teil, so gut es gegangen ist, von meinen Eltern gekriegt habe, sie haben schon immer – es ist witzig wie ich das gemacht habe, sie hätten mich bei keiner anderen Sache unterstützt, als bei dem Pilot-Sein. Es ist bei mir halt ein spezieller Fall, weil sie gewusst haben, das habe ich schon gemacht, das kann ich. (...) Somit haben sie sich da gedacht, jetzt macht sie endlich was Gescheites, das was sie eigentlich kann. Meine Mutter war immer interessiert, mein Vater war anfänglich überhaupt nicht interessiert, er ist auch nie mit mir mitgeflogen, jetzt würde er gern, jetzt will ich ihn fast nicht mitnehmen. Jetzt muss ich ihn mitnehmen, weil meine Mutter sonst böse ist. „Jetzt nimm ihn doch mit, er ist schon so alt, und er würde sich so freuen.“ Mein Vater kann mir persönlich nie sagen, dass er stolz ist auf mich, sondern nur vor anderen Leuten und das halte ich fast nicht aus. Bei einer Hochzeit sagt er: „Das ist meine Tochter, die Pilotin.“ Da bin ich am Stand umgedreht und bin gegangen, was total unhöflich war, aber ich das einfach nicht aushalte. Im Original habe ich zu meinem Vater gesagt: „Ich würde mir wünschen, dass du mich magst, weil ich ein netter Mensch bin, der von seinen Freunden und von seiner Familie geschätzt wird, und nicht, weil ich das mache, was ich mache.“ Er war total baff und hat nichts mehr gesagt, zu meiner Schwester hat er gesagt: „Ich frage jetzt die S. nichts mehr übers Fliegen, weil die immer so patzig reagiert.“ (lacht) Sagt er: „Bist eh glücklich mit dem was du machst, weil du erzählst nichts darüber“, und er versteht nicht, dass es was Persönliches ist zwischen ihm und mir, dass ich ihm nichts

drüber erzähle. Weil ich möchte geliebt werden als seine Tochter, die ist wie sie ist, wurscht ob sie nicht - wenn sie sich jetzt scheiden lässt oder gerade keinen Job hat oder in einer Lebenskrise steckt und nicht, weil sie gut verdient und eine Uniform anhat und man sagen kann es sei so toll, was sie tut.

Partner ja, mein damaliger Partner hat mich voll gefördert auch. Das war ein witziger Mensch, der hat immer mir Mut gemacht, du darfst das nicht so schwer nehmen, wenn irgendwas war, der war immer unterstützend, der hat das super gefunden. Das ist eine Ausbildung, das machst du, der hat gewusst, warum du gehst. Es ist die Beziehung zerbrochen, weil wir uns einfach nicht mehr gesehen haben, vom Zeitlichen her. Aber der hat das immer toll gefunden. Der Beruf ist familienfeindlich, weil man einfach nicht da ist. (...)

Welche luftfahrerischen Lizenzen oder andere Berufsabschlüsse besitzen Sie?
CPL, IFR Theoret. ATPL

Was ist Ihre höchste erreichte abgeschlossene Schulausbildung?
Matura, ein paar Semester Studium Mag iur.

Was sind/waren Ihre Eltern von Beruf, welche Schulbildung genossen sie?
Meine Mutter hat HAK Matura, mein Vater eine landwirtschaftliche Schule, sie waren beide Landwirte und sind jetzt in Pension. Meine Mutter war auch Landwirtin, die hat das auch gemacht.

Würden Sie mir Ihr Alter, den Familienstand und evtl. Scheidung/en sagen?
29, in einer Beziehung, Scheidungen keine.

Ich habe meine erste ernsthafte Beziehung nach der Matura gehabt, da habe ich den kennengelernt, beim Segelfliegen. Mit dem war ich 6 Jahre zusammen, war eine total schöne Beziehung, wir verstehen uns nach wie vor ganz gut, ist ein ganz besonderer Mensch für mich. Mit dem bin ich groß geworden. Das Fliegen hat uns verbunden. Wir sind von einer Beziehung in eine platonische Freundschaft abgerutscht und irgendwann musst du dir halt sagen, wir müssen uns das eingestehen, das war irrsinnig traurig, aber wir haben uns dann vernünftigerweise getrennt, das war gut so, das sehen wir beide so. Dann habe ich ein halbes Jahr eine Beziehung gehabt mit einem Kapitän von Tyrolean, was sich als ganz furchtbar herausgestellt hat, was ich nie wieder – da bin ich ein bisschen – weil ich aus einer langen Beziehung rausgefallen bin und glaube momentan ein bisschen überfordert war mit dem Alleinsein und das nächstbeste geschnappt habe, was sich angeboten hat. Das war ein furchtbarer Blender, ein furchtbarer Egoist, ich wollte das aber alles nicht sehen, irgendwann wird es dir halt so serviert, dass du das sehen musst. (...) Der war ein so ganz fruchtbarer Mensch, dem war das Pilotsein auch so wichtig, dem war es wichtig seine Streifen oben zu haben und ich verstehe im Nachhinein. Der war meine Diskoblondine, der war der, der dich tröstet, er war mein Trostspender. Dann habe ich meinen jetzigen Freund kennengelernt, insofern ganz witzig, weil den ich am Anfang nicht ganz ernst genommen habe, weil er jünger ist als ich und für mich war es so lieb, aber den habe ich nicht einmal betrachtet, als wäre der interessant für mich, er hat sich aber so nett herauskristallisiert für mich, naja für ein bisschen Spaß ist es auch nicht schlecht, er wird das schon verkraften der junge Bub, er hat mich dann aber überzeugt, dass er doch nicht so jung ist, wie ich mir das gedacht habe, sondern, dass er sehr wohl weiß, was er will und hat mich sehr schnell überzeugt, dass er sehr schön ist an seiner Seite zu sein (...) Er ist ganz, ich wollte ja nicht so eine schnelle Beziehung, aber der war so gleich klar, dass ich jetzt seine Freundin bin, und hat mich gleich jedem vorgestellt, er hat eine forstwirtschaftliche Schule gemacht und arbeitet jetzt als Werkzeugkonstrukteur, macht eine Abendschule jetzt, in einem technischen Bereich.

Der Abschluss gilt der Frage nach den Kindern, wenn ja wie viele haben Sie bzw. und in welchem Alter sind Sie?
keine

Interview 10
Start: 14:14
End: 14:51

Interview: 10
Date: 29.10.12

Guided Interview Protocol

Themenkomplex Background“ Geschlechterverhältnis:

Range of the subject - Gender relation:

Wie stellt sich die („objektive“) Geschlechterverteilung im Bezug auf ihr derzeitiges Unternehmen dar?

Könnten Sie mir eingangs schildern, wie die Verteilung männlich/weiblich auf Ihrer Ebene im Unternehmen aussieht, also wie viele Männer und wie viele Frauen auf Ihrer Ebene tätig sind oder waren?

Sehr niedrig die Frauenquote, wie viele, also wir haben 4 Pilotinnen, 2 Kapitäne und 2 Kopilotinnen und der Rest Männer, so 100?

Bis jetzt bin ich auch nur bei kleinen Firmen geflogen, also Viennajet, da war ich auch allein, da haben wir Fixpiloten fast gar keine gehabt, da waren alles Männer.

Wie geht es den Frauen mit ihrem „Minderheitenstatus“?

Wie geht/ging es Ihnen damit, dass Sie als Frau überwiegend mit männlichen Kollegen arbeiten? Nachfrage: Haben sie diesbezüglich bestimmte Erlebnisse gehabt oder Erfahrungen gemacht?

Als Minderheit ja, ich habe ja früher das komplette Gegenteil gemacht, habe nur mit Frauen zusammen gearbeitet und habe gewusst, ok, hier werde ich nicht alt, weil mit Frauen arbeiten ist in gewisser Weise viel schwieriger als mit Männern, weil Männer viel pflegeleichter sind im Umgang. Ja also da habe ich auch meine Erlebnisse gehabt. Also ich fühle mich hier als Minderheit, das hört sich arg an, es ist so besser, also mir geht's besser. Vor sechs Jahren, als ich angefangen habe, da war ja alles noch viel schlechter als heute. Ich will nicht sagen, da bin ich oft niedergemacht worden, aber schon ist gesagt worden: „Hey sei still“ oder „keine Ahnung (hast du), was willst du mir schon sagen“. Da hat sich aber jetzt mittlerweile viel gebessert, also ich bin jetzt nicht da, und bin kleinlaut, weil ich ein Mädchen bin, ich kann mittlerweile auch meine Meinung sagen und die wird akzeptiert, das war halt früher nicht so.

Status als Kapitänin oder Kopilotin ist, was mich betrifft der gleiche, also am Anfang bin ich belächelt worden, oder durch mich ist durchgeschaut worden, aber mittlerweile ist es gleich.

Gibt es aus Ihrer Erfahrung bestimmte Situationen oder Themen, bei denen das Geschlecht bei der Arbeit eine (besondere) Rolle spielt? Wenn ja, welche sind das?

Nachfrage: Wie steht die Situation allgemein in Bezug auf Psychologentests bei Airline-Selektionen, das z.B. bei Selektionsinterviews die Frage nach dem Kinderkriegen oder einem evtl „Männerproblem“, Stichwort Fliegerarzt, Angebot eines „Spontanen Visual Short Approach“, Entgeltgerechtigkeit?

Ja, also da gibt es sehr wohl einen Unterschied, da bin ich draufgekommen, dass Männer besser bezahlt sind als ich, obwohl sie weniger arbeiten als ich. Das habe ich dann bekommen, aber sicher nicht den rechtmäßigen Gehalt, den ich verdienen würde, sag ich mal so.

Ja bei Selektionen wird man gefragt: „wie stellen sie sich ihre Zukunft vor, sind Kinder geplant oder ob ich gerade schwanger bin? – keine Ahnung – wie ich halt dazu stehe zu Kind und Familie“, ja das ist schon gefragt worden. Ich habe immer meine Meinung gesagt. Sicher will ich mal Familie haben, aber erst später, also ich gebe nicht so viel Geld aus für eine Ausbildung, damit ich dann später daheim sitze und Kinder kriege, auch das alles beim persönlichen Gespräch beim Psychologen (...)

Arabische Kultur habe ich so noch nicht – also da war ich noch nicht, aber was Russland betrifft, ist das auch heute noch jedes Mal ein Spektakel, wenn man dort hinfliegt, vor allem wenn man dann eine weibliche Crew auch noch ist dazu. Also das ist dann fast ununpackbar für die Leute. Sie machen große Augen, zuerst steige ich aus, dann meine Kollegin und dann die Flugbegleiterin aus. Die sagen, dass das nicht möglich ist, und was da jetzt los ist und dass sie es nicht schnallen. „It's not possible“. Das ist immer das, was eine Zeit dauert, dann

sehen sie es ist doch „possible“ und es funktioniert doch und dann, ja. Nur es ist schneller zu akzeptieren, wenn wir 3 Mädels unterwegs sind, als es ist der Kopilot ein männlicher oder der Kapitän ein männlicher, dass sie nämlich immer mit dem reden, wurscht ob Kapitän oder Kopilot. Wenn ich mit meinem männlichen Kopiloten geflogen bin, sind die immer zu ihm gegangen und gefragt wegen Fuel, Unterschreiben und das und jenes und durch mich haben sie durchgeschaut. Einmal ist es mir passiert, dass sie mich gefragt haben, ob ich die Flugbegleiterin bin.

Glauben Sie, ist Frau-Sein in Ihrem Beruf ein Vorteil, Nachteil oder nicht relevant?

Ich denke, dass es, so wie ich schon mit männlichen Kollegen geflogen bin, dass es als Frau, finde ich, hat man mehr Feingefühl und mehr Gespür. Männer sind da mehr sehr, ja wie soll ich sagen, es ist schwierig. Frauen sind eher feinfühler und schauen sich das eher mehr an. Männer sind eher kurz und prägnant: „so und so ist das“. Frauen haben da eher ein gefächertes Spektrum, die schauen sich das an und Männer sind da eher mit Scheuklappen. Ich sehe es eher als Vorteil. Wenn ich jetzt den Unterschied sehe, wenn ich jetzt mit meiner Kollegin A. fliege oder wenn ich mit meinem männlichen Kopiloten fliege, da ist das Verhältnis anders, weil erstens die Gesprächsthemen anders sind. Man geht anders miteinander um, man fühlt sich auch in die Kollegin rein, weil man selber das sieht. Bzgl. Verfahren sind bei jedem gleich, das lernst du ja, das hast du drin, von dem her ist es gleich.

Themenkomplex Männlichkeit:

Range of subject - Masculinity:

Wenn Sie an Ihre männlichen Kollegen denken: Gibt es bestimmte Handlungen oder Verhaltensweisen, die sie als „typisch männlich“ bezeichnen würden? Welche sind das?

Ah typisch männlich, ach Gott da gibt es so viel. Naja, so (Pause) Herr-über-alles-sein. Wenn es ein Kapitän ist, erster Schritt er hat das Sagen, so typisch männlich halt, wie so ein Mann halt ist. Alles unter Kontrolle haben, am Tisch hauen, das ist so, das wird so gemacht. Es ist jetzt besser als früher, weil früher ist ja wirklich drübergefahren worden, über den Kopiloten auch, so „Wer bist du, du bist eh nur ein Sandsack!“ .Also das hat sich jetzt eh gebessert, aber ich sage halt.

Uniformstreifen, ja da gibt es auch sehr spezielle (Männer). Also ich habe einen Kollegen gehabt, da war ich Kopilot, der mit mir Supervision geflogen ist, der war also die ganz Zeit auf Uniform, es gibt viele, die auf Uniformen beharren, ich glaube, die schlafen sogar drinnen. Also da gab es einen Speziellen, der ist sogar frühstücken gegangen, der hat sie immer angehabt. Was Verhältnis Stewardess-Pilotin betrifft, das ist in unserer Firma super, ich sage mal auf der Flotte, auf der ich bin, ist das Verhältnis sicher gleich. Da wird nicht wer runtergemacht oder so, Hierarchie – natürlich, aber wenn es was gibt zum Entscheiden, dann werden alle 3 an einen Tische gesetzt mit einem „ok, machen wir das so oder so?“

Wenn Sie daran denken, wie Ihre männlichen Kollegen mit ihren männlichen und wie sie mit den weiblichen Kollegen umgehen: Gibt es da Unterschiede, oder werden alle gleich behandelt?

Ja da gibt es diese und jene. Ich habe halt auch beide mitgemacht. Da gibt es die einen, die mich auch als männlich sehen und mir alles sagen und mit mir auch so reden so wie sie mit einem Mann reden. Die nehmen sich da kein Blatt vor den Mund. Die anderen wieder, die sagen „ja du bist eine Frau, du hast nicht eine so dicke Haut, dir sage ich das jetzt nicht, oder du verkräftest Manches nicht.“ Das hat es auch gegeben.

Am Anfang speziell, wenn man sich noch nicht so kennt, da wirst du wirklich mit Samthandschuhen angegriffen .Ok, man tastet sich jetzt langsam an dich heran, wie weit kann ich bei der gehen? Mittlerweile habe ich so (zeigt sie) eine dicke Haut und so ein Fell.

Beispiele, was halt Männer so reden, die eine Frau als Kollegin ansehen, also bei denen zählt man gleich was. Die fragen Sachen wie, was man ist, was man macht, oder von Eheproblemen angefangen, quer durch den „Gemüsegarten“. Mit Russland, das ist bei der Firma jetzt nicht so, aber da war eine Firma, da wurde ich als Flugbegleiter ge/missbraucht (anstatt Pilot) verwendet, weil halt keine andere (Frau) da war. Auf einmal sagt der Kopilot:

„pass auf jetzt kommt er gleich mit seinen bezahlten Frauen, der Kapitän.“ Ich: „Willst du mich pflanzen?“ Er: „Nein, nein, mal hat er eine, mal hat er sogar zwei, wirst sehen. Kommt der daher mit zwei Weiberleuten, und irrsinnig viele Crews sind von der Firma gesessen im Imperial in Moskau und der sagt: „Yes, guys, we see us tomorrow.“ Und obwohl der daheim eine Familie hatte mit Kindern und so weiter. Es gibt ja fast nichts, was ich noch nicht gesehen habe in der Zeit. Die Themen sind abhängig davon wie lange man sich kennt, natürlich rede ich mit einer Kollegin weitaus mehr über Beziehungsprobleme oder was. Aber im Prinzip ist es gleich.

Glauben Sie, dass Sie Ihre männlichen Kollegen in der Pilotenrolle anders behandeln, weil Sie eine Frau sind, oder spielt das keine Rolle?“ (Nachfrage: potentiell Jagdobjekt?)
Tja, nicht nur Flight-Attendants, nein das ist mir auch passiert. Ich bin nicht der Typ, abgesehen davon, dass ich schon sehr lange in einer Beziehung bin, auch wenn das nicht gewesen wäre. Da gäbe es jetzt einen Spruch, den sage ich nicht. (Pause) Man sollte sich jetzt nicht innerhalb der Beziehung mit wem was anfangen. Never fuck inside the company, das hat schon was. Also es ist so, es mir zwar auch passiert, dass ich Zielobjekt war, aber ich habe dezent gesagt, dass mich das nicht (Pause). Aber prinzipiell, wenn ich vergleiche, sind die Flugbegleiter schon eher Zielobjekt, wir werden dann schon, ich würde nicht sagen als was Besseres, aber natürlich sind die eher die Zielobjekte. Als Kapitän hat sich das nicht geändert, ich finde nicht, dass das ist, nein.

Themenkomplex Handlungsstrategien im Bezug auf die eigene Weiblichkeit:

Range of subject – Action strategies concerning own femininity

Welche Bedeutung hat es für Sie, ob Sie mit einem männlichen oder einer weiblichen Kollegin im Cockpit zusammenarbeiten?

Ja, ich meine kommt es darauf an mit wem, aber prinzipiell fühle ich mich mit beiden gleich wohl. Es gibt jetzt nicht, dass ich sage, ich fühle mich mit einer Kollegin besser als mit einem Mann. Ich bin jetzt in der Lage, dass wir so super Kollegen haben in unserer Flotte, dass ich in den ganzen 5 Jahren jeden Tag gerne in die Arbeit gegangen bin. Das war früher anders, da habe ich mir gedacht: „Gott jetzt fliege ich mit dem Deppen“, ja. Nein das hat es nicht hier gegeben. (...) Hauptsache er macht seine Arbeit gut, man kann ihm Vertrauen, er kennt sich aus und es ist ja nicht so, dass man sich nicht, wenn man ein paar Tage mit wem wo sitzt - man muss sich ja auch verstehen - das ist ja auch wichtig.

Wenn Sie an die oben angesprochenen „männlichen“ Verhaltensmuster denken: Wie reagieren sie darauf?

Was innerlich passiert, ich muss meistens lachen, innerlich lachen, und ich denke mir dann immer: „Oh mein Gott, wer bist denn du, woher kommst du?“ (zynisch). Auf der anderen Seite, sage ich nichts und schaue mir das einfach an, ich sage dann erst was, wenn es mir zu viel wird, also wenn ich in das Ganze involviert bin und es um mich auch geht. Wenn das jetzt zwischen anderen ist, und ich beobachte das und ich sehe das, dann denke ich mir halt meinen Teil, wenn das eskaliert halt.

Ich denke mir auch: „so kannst du mit deiner Alten daheim reden, aber mit mir nicht“, es kommt aber darauf an, ob ich den kenne oder nicht. „Pass auf so nicht, wir haben 2012 und nicht 1870“. Ich sage, wenn ich den nicht kenne, dann denke ich mir meinen Teil, „ok geh deiner Wege“, es kommt alles immer zurück.“

Glauben Sie, wird von Frauen in Führungspositionen etwas Bestimmtes erwartet in Bezug auf Entscheidungsfindung, Arbeitshandeln etc.?

Die Erwartungshaltung, was jetzt meine Firma betrifft, ist jetzt die Haltung sicher die gleiche wie bei Männern, es wird jetzt nicht mehr erwartet, so habe ich das Gefühl, das nicht. Das was ich immer mitkriege, die mich kennen, die sagen halt auch immer: „ Dass das ein Wahnsinn ist und dass der Job einfach schwierig ist, die denken sich was da ist“. Wenn ich in der Position bin, in der ich jetzt bin, bin ich der Flottenchef und keine Ahnung, bin ich ja der gleiche Mensch, wie ich sage, der andere fährt mit dem Bus, mit dem Zug, der andere ist Herzchirurg und ich mache das. Die Gefahr, dass was passiert, ist überall gleich, am Boden

noch mehr als in der Luft. Männliches Auftreten, Assimilierung – wahrscheinlich. Es ist bei Kunden so, bei Passagieren, die einsteigen so, wenn ich sie abhole, sicher wissen die was, aber ich habe auch schon Situationen gehabt, wo die total geschockt waren, weil der linke Platz im Cockpit noch frei war und ich bin dagestanden (als Kapitän). Ich bin einmal mit zwei orthodoxen Priestern geflogen, die haben gefragt, ob da noch der Kapitän kommt, dann haben sie angefangen zu beten da drinnen und waren total geschockt und dann sind wir nach Moskau geflogen und danach haben sie gelacht und waren happy „das war das erste Mal, das war eh so super und klasse “ und ich habe sie gefragt: „warum denkt ihr alle den Blödsinn? “ Ich meine wir sind genauso ausgebildet, der eine hat mehr Stunden der andere weniger, aber „tougheres“ Auftreten als Frau nehmen die Leute von vornherein an, weil es eben eine Männerdomäne ist. Genauso wie ich einmal die Situation gehabt habe, wo ich gesagt habe, ich will keine Krawatte tragen, ich will ein Halstuch haben. Ich habe stundenlang mit dem Flottenchef eine Diskussion gehabt, warum ich eine Krawatte zu tragen habe: „weil das eine Männerdomäne ist, weil die Krawatte eben ein männliches Zeichen ist und weiß der Teufel was und ich als Frau in dem Job ohne Krawatte – das geht nicht“ Sagt ein Kollege: „Aber es gibt ja auch männliche Krankenschwestern oder Pfleger, die hauen sich ja auch kein OB rein aus Solidarität, wenn Frauen die Tage haben.“ Da habe ich so gelacht, aber es ist witzig, wie manche Leute das sehen.

Glauben Sie, dass das Geschlecht einen Einfluss darauf hat, wie man seinen Job als Pilotin durchführt, oder ist das völlig irrelevant? Nachfrage: Die Tatsache, dass sie in einem Umfeld von streng festgesetzten Verfahren handeln beeinflusst das Tun?
Nein, das ist gleich.

Themenkomplex Medienbild

Range of subject – Media Image

Ist über Sie schon einmal ein Beitrag in einem Medium erschienen, wie sah der in Bezug auf Bilder und Text aus?

Nein, nein, das habe ich immer verweigert. Das war damals, als ich meinen PPL gemacht habe, ich war die jüngste in Österreich und so 16 und da haben sie in Punitz gesagt, sie wollen da was machen und mir war das immer zu peinlich, weil ich mir denke, für mich war das nie was Außergewöhnliches, für mich war das immer normal, ist es normal. Ich habe ja keine Krankheit, das ist, mancher spielt Fußball, geht Schifahren.

Im Falle, dass über Sie und ihren Beruf in einem Medium schon einmal ein Beitrag gebracht wurde, waren Sie an der Entscheidung über das vermittelte Bild bzw. Pilotinnenimage beteiligt?

Waren Sie mit diesem Image zufrieden? Kann es sein, dass Sie aus anderen Gründen einfach dem entsprochen haben, was vorgegeben wurde durch Firma, Journalist oder Fotograf?

Haben Sie den Eindruck, dass Medien das richtige Berufsbild der „Pilotin“ vermitteln? Nachsatz: Oder bestärken Ihrer Meinung nach Medien in Bildern und Filmen eventuell unzeitgemäße Geschlechtermuster und Rollen?

Also was ich bis jetzt gefunden habe, habe ich immer ok gefunden. Airbus 380 nach Afrika, Doku (Pause) nach Johannesburg habe ich gesehen. Nein, das ist Linienflug, Charter und Linie sind 2 Paar Schuhe. Aja (Pause) die fesche, junge Puppe und der Herr, oja es ist schon so, dass die Püppchen und die älteren Herren im Fernsehen dargestellt werden, immer nicht, aber zum Großteil (...).

Wenn ja, warum glauben Sie?

Das traditionelle Bild, was halt bis heute so ist, ist, dass der graumelierte ältere Herr der Kapitän sein muss, weil dann hat er Erfahrung, und das ist aber wirklich – (Pause). Ich denke wenn es eine Frau gibt, die so ist, wie sie ist, wieso nicht, wenn die den Job genauso gut

macht, warum soll sie nicht hübsch, blond und genauso gut sein, ich sage das hat mir dem Aussehen nichts zu tun.

Wie reagieren Sie selbst auf das (eventuell verzerrte) vermittelte Image?

Na ich rege mich auf, weil das ist ja genau das, wo auch die Leute sagen, ein Flugzeug stürzt ab, weil ein Triebwerk nicht funktioniert, das ist ja das, was sie im Fernsehen immer zeigen. Ja das ist, wenn ich drüber nachdenke, ist es so. In der Firma, wenn mir was nicht passt, sage ich das, ich sage es auch dem Kunden, weil wenn er ein Problem hat. Ich bin ja auch schon ein paar Mal verweigert worden als Frau Kapitän auch als Kopilotin. Wo die Firma, es ist 2-3 Mal passiert, dass ich in Paris war und ich hätte sollen fliegen Paris – Wien und sie haben mich mit der Linie runtergeschickt und einen Kapitän mit der Excel raufgeschickt, damit er von Paris nach Wien fliegt, weil der Kunde gesagt hat: „er möchte keine Frau im Cockpit haben“ Das war ein Österreicher, nicht einmal einer aus den Emiraten oder so. Ich sage, ich denke mir ok, was willst du machen. (...) Das ist wie bei den Schiffskapitänen, die sind alle weißbärtig, weiß und alt und so stellen sie sich halt auch einen Kapitän vor.

Bei Betrachtung der vorliegenden 23 Bilder, welches deckt sich am besten mit Ihrem inneren Berufsbild als Frau Pilotin? Welches stößt Sie am meisten ab?

Ich glaube für mich ist es das da, Nr 12, aber ich habe mich als Kind nie so gesehen. Am wenigsten Nr 15 so combat pilots, so hätte ich mich nie gesehen.

Hat sich das Medienbild der Pilotin Ihrer Meinung nach in den letzten Jahrzehnten verändert? Wenn ja, wie bzw. wohin verändert?

Also verändert, man hört jetzt viel mehr. In der Zeit wo ich jetzt fliege hat sich auch Einiges getan gegen früher, da sind die Frauen eher so belächelt worden. Jetzt glaube ich schon, dass Frauen ernst genommen werden in dem Job. Auch so präsentiert, aber eher nur „mehr gezeigt“, der Beruf selbst, da kriegt man einfach mehr Einblick als früher, was die Frau so macht im Cockpit und überhaupt, oja.

Sagt Ihnen der Begriff Gender bzw. Diversity Management etwas? Wenn ja, gibt oder gab es einen Ansprechpartner dafür in einer/mehreren in den Firmen?

Nein, nein.

Themenkomplex persönliche bzw. statistische Daten **Range of subjects – Personal and statistical data**

Was war/ist Ihre Motivation für die Entscheidung eine Karriere als Pilotin anzustreben?

Die Geschichte, ja ich sage viele meiner Kollegen sagen ich wollte schon als Kind Pilotin werden, das war bei mir nie der Fall. Also ich wollte Krankenschwester werden, bis ich draufgekommen bin, ich kann kein Blut sehen, da hat sich das erledigt. Es hat sich herauskristallisiert, ich bin immer schon gern geflogen, habe schon eine Woche vorher gepackt, war ganz verrückt, wenn wir zum Flughafen gefahren sind in den Flieger, habe das nie so gesehen. Das Schlüsselerlebnis war mit der Schule in Graz von einer Schullandwoche, da hat irgendwie der Blitz bei mir eingeschlagen, deshalb Schlüsselerlebnis, warum weiß ich nicht. Ich bin ausgestiegen aus dem Flieger und habe gewusst, das will ich werden, früher ging das. Mittlerweile geht das ja nicht mehr, dass man ins Cockpit gehen kann und sich das anschauen kann. Fasziniert hat mich die Fliegerei immer, nach dem Schlüsselerlebnis habe ich mich erkundigt, wie kann man das werden, was kann man da machen. Meine Eltern sind Gott-sei-Dank immer hinter mir gestanden und haben gesagt “Probier das mal aus“ und so war es dann auch. Dann ist der PPL gekommen mit 16 Jahren, dann habe ich den Führerschein gemacht und schön langsam

habe ich dann weitergemacht bis zur Matura, wo dann anstand, jetzt ist die Schule vorbei – was machst du? (...)

Der Papa hat eher gefördert als die Mutter, die hat immer Angst gehabt, die hat auch jetzt noch Angst, wenn ich wo bin, die war früher auf der anderen Seite auch dagegen, weil sie Angst hatte, da kann halt was passieren, glaube ich ist normal. Auch finanziell haben sie mich gefördert, mit Eltern und Kredit habe ich das Jetrating bezahlt.

Wurde diese Entscheidung durch die Firma/Firmen gefördert, wenn ja wie?

Nein, naja in dem Sinn, dass man mir den Flottenchef C525 angeboten hat, aber unentgeltlich, sonst bis heute nicht, das ist ein Ehrenamt. Bis jetzt weiß ich auch niemand, der das bekommen hätte. Ich hätte die Möglichkeit gehabt vor 2 Jahren auf den Challenger300 zu gehen, wenn ich mir das Rating selbst bezahle, wo ich dann gesagt habe: „seid mir nicht böse, aber nein“, zwei Stunden später haben die (Firmenführung) mich angerufen: „die Hälfte würden wir bezahlen“, darauf ich „keinen Euro gebe ich euch auf das Rating“. Habe wahrscheinlich eine Chance vertan, aber ich sage, da war mein Ego einfach zu groß, da sage ich: „nein das geht gar nicht.“

Wer sonst hat Sie gefördert?

Oja, wie gesagt, Freunde Verwandte, die waren immer hinter mir. Es reduziert sich natürlich der Freundeskreis in so einem Job (lacht) aber die, die ich noch habe, die fördern mich auch jetzt noch. Wer mich auch sehr gefördert hat ist mein Lebensgefährte, auch sehr der macht das komplette Gegenteil, der fliegt Linie.

Welche luftfahrerischen Lizenzen oder andere Berufsabschlüsse besitzen Sie?

CPL, ATPL Abschluss Gastronomie

Was ist Ihre höchste erreichte abgeschlossene Schulausbildung?

HBLA Höhere Schule für Wirtschaft und Fremdsprachen inkludiert gewisse Abschlüsse Koch, Gastronomie. Kein Studium, nicht geplant

Was sind/waren Ihre Eltern von Beruf, welche Schulbildung genossen sie?

Vater Hauptschule Mama Hauptschule und Lehrberuf, sind beide in Pension und waren selbstständig, Mutter war vorher Schuhverkäuferin, dann haben die sich, als sie sich kennengelernt haben, „auf ein Packl ghaut“ und sind dann ins Immobiliengeschäft gegangen.

Würden Sie mir Ihr Alter, den Familienstand und evtl. Scheidung/en sagen?

29, in Beziehung, keine Scheidung, Beziehung seit 8 1/2 Jahren wir haben uns im ATPL Kurs kennengelernt. Er kommt vom Militär, hat Militärselektion zum Piloten gemacht und dann haben wir uns kennengelernt. Er hat zu dem Zeitpunkt aber schon das CJ Jetrating gehabt, und hat sich dann für die Linie entschieden und deswegen habe ich auch den Einblick gehabt in die Linienfliegerei, ich bin froh, dass ich das nicht gemacht habe. Ich glaube ich würde nicht glücklich werden, weil bei der Linie, er fliegt immer wieder auf dem Airbus, auf der Fokker und so immer das Gleiche; da gibt es keine Erlebnisse mehr. Das ist wie Busfahren und ich glaube ich täte da nicht glücklich werden, da mag ich mich viel zu sehr selber um das nur für die Familie zu tun. Den Dienstplan, den kann man sich so auch aushandeln.

Der Abschluss gilt der Frage nach den Kindern, wenn ja wie viele haben Sie bzw. und in welchem Alter sind Sie?

Schließe ich nicht aus, nein. Das täte ich nie aufgeben für irgendwas.

Transcript 11
Start: 10:24
End: 11:09

Interview: 11
Date: 01.11.2012

Guided Interview Protocol

Themenkomplex Background“ Geschlechterverhältnis:

Range of the subject - Gender relation:

Wie stellt sich die („objektive“) Geschlechterverteilung im Bezug auf ihr derzeitiges Unternehmen dar?

Könnten Sie mir eingangs schildern, wie die Verteilung männlich/weiblich auf Ihrer Ebene im Unternehmen aussieht, also wie viele Männer und wie viele Frauen auf Ihrer Ebene tätig sind oder waren?

Na bei der Tyrolean waren es jetzt um die 460 im Cockpit und da waren wir 17 oder 18 Frauen. Jetzt mit der AUA zusammengelegt sind wir knappe 1000 im Cockpit und ich schätze um die 30 Frauen, wenn überhaupt. Die AUA hat, glaube ich, weniger als die Tyrolean gehabt, weil bei uns von der Rheintalflug welche dazugekommen sind. Die wollten die ja gar nicht. Sonst sind ja die Frauen eher zur Tyrolean gekommen, das war kein Gender Thema, da war die Rheintal, die wurden übernommen und da waren eben Frauen dabei. Da waren die Zwillinge, glaube ich, dabei, die Gs. Upgradings werden, glaube ich, schon streng nach Seniorität gehandhabt, ich weiß jetzt nur von einer Geschichte von der E., ich weiß nicht, ob dir das was sagt, die jetzt beim Betriebsrat öfter bei uns war, die das einklagen möchte, weil sie anscheinend das Upgrade nicht geschafft hat und nicht (..) Ich kenne die genaue Geschichte nicht, sie hat erwähnt, dass das was mit den Lehrern zu tun hat, was ich hier jetzt nicht komplett abstempeln will, wo aber manche im Betriebsrat gesagt haben, naja das sagt sie jetzt. Ich sag: „Das kann sehr wohl ein Thema sein, wenn die ein Mann dort nicht will, dann glaube ich schon, dann ist es gleich aus.“ Ich glaube, wie gesagt, nicht, dass es Tendenzen gibt, es wird meines Erachtens sehr streng nach Seniorität abgehandelt, könnte man sagen. Oja, ein umgänglicher Mensch hat sicher weniger Probleme, dass er beim Upgrading gut abschneidet, als einer, der ein bisschen Quertreiber ist.

Wie geht es den Frauen mit ihrem „Minderheitenstatus“?

Wie geht/ging es Ihnen damit, dass Sie als Frau überwiegend mit männlichen Kollegen arbeiten? Nachfrage: Haben sie diesbezüglich bestimmte Erlebnisse gehabt oder Erfahrungen gemacht?

Na es gibt ein paar (männliche) Charaktere, wie den S., die halt schon sehr viel Energie reinstecken, dass sie dir jedes Mal vermitteln, dass du da falsch am Platz bist (als Frau). Damit du das ja nicht vergisst, falls du es vergisst als Frau. Aber sonst sage ich, habe ich eigentlich relativ wenig schlechte Erfahrungen in der Firma, ich persönlich. (...) Ich glaube gerade, wenn man im Cockpit sitzt als professioneller, ja auch als Mensch, selbst wenn sich wer was denkt und nicht unbedingt begeistert ist, dass Frauen da sitzen, lässt er uns das nicht wissen. Es gibt sicher mehr als nur den S., aber jetzt fällt mir nicht wirklich auf, dass ich eine Minderheit bin, von den Kollegen her.

Gibt es aus Ihrer Erfahrung bestimmte Situationen oder Themen, bei denen das Geschlecht bei der Arbeit eine (besondere) Rolle spielt? Wenn ja, welche sind das?

Nachfrage: Wie steht die Situation allgemein in Bezug auf Psychologentests bei Airline-Selektionen, das z.B. bei Selektionsinterviews die Frage nach dem Kinderkriegen oder einem evtl „Männerproblem“, Stichwort Fliegerarzt, Angebot eines „Spontanen Visual Short Approach“, Entgeltgerechtigkeit?

Selektionsinterview, da kann ich mich noch erinnern, das ist schon lange her, weil ich die Selektion „ab initio“ gemacht habe, also vor der Ausbildung, das war noch mit dem M., ich weiß nicht, ob es den noch gibt. Da kann ich mich sehr gut an eine Frage erinnern, die hat gelaftet, ob ich einen Freund habe und ich habe zu dem Zeitpunkt halt keinen gehabt und habe gesagt: „Nein habe ich nicht.“ Und der hat mich angeschaut und hat gesagt: „Mögen wir leicht halt keine Männer?“ (lacht zynisch) Da habe ich mir gedacht, was ist jetzt mit dem? „Nein ich glaube nicht, dass das jetzt was damit zu tun hat, ich habe halt gerade keinen“, na. Und habe ihn dann gefragt: „Haben sie eine Freundin?“ Hat der gesagt: „Nein.“ Und ich

darauf: „Mögen sie halt keine Frauen?“ Dann hat der gelacht und dann war die Frage vom Tisch. Dann hat er auch gefragt, ob ich Kinder kriegen will und zu dem Zeitpunkt war ich felsenfest überzeugt, dass ich keines will, was ich auch jahrelang war. Jetzt in den letzten 2-3 Jahren schlägt das ein bisschen um. Aber ich habe gesagt „nein will ich keine“, aber ich habe es nicht gesagt, weil ich den Job jetzt haben wollte, oder Angst gehabt hätte ich kriege den nicht, wenn ich sage, ich will Kinder, sondern ich wollte wirklich nicht. Aber er hat mich gefragt.

Entgeltthema wurde ich nie gefragt, ich habe auch immer gleich viel verdient, vorher bei der Ludaair war ich Flugbegleiter, da habe ich sowieso laut Kollektivvertrag ein Gehalt gehabt. Also, wenn ich die einzige Frau im Cockpit war und mit einem männlichen Kollegen geflogen bin, da ist es meistens den Passagieren nicht aufgefallen, weil sie hören ja zu 90 % eh nicht zu bei den Announcements an Bord, wenn die Namen genannt werden. Wenn wir 2 Frauen waren, also einmal bin ich mit der A. geflogen eben eine von den Gs., da hat ein Passagier anscheinend zu den Flugbegleitern gesagt, ob er sich jetzt eh nicht fürchten muss, weil 2 Damen vorne sitzen, aber der hat das glaube ich eher mit „Schmäh“ gesagt. Eine Meldung habe ich mal gekriegt, das hat mir ein männlicher, relativ netter, Flugbegleiter gesagt, der mich recht gerne mag, der beim Ausgang gestanden ist, und der Passagier steigt aus und fragt, ob denn die Kopilotin gelandet ist. Und er sagt, „ja“, darauf der: „Das war für eine Frau eh ganz gut.“ Da hat der S. drauf gesagt: „Die fährt sogar allein mit den Auto bis zum Flughafen.“ (lacht herzlich) aber sonst eher nichts. Zu Russland – was haben wir da Sochi, Krasnodar – von den Passagieren nie. Aber Tanker, so Tankzetteln unterschreiben, das geht gar nicht, weil „da suchen wir den (männlichen) Kapitän, weil das geht nicht“. Da fragen mich die, wo der Kapitän ist, dann sage ich „der ist auf der Toilette“, dann müssen die warten, wegen der Unterschrift auch, wenn ich sage, „ich kann das machen“ – ja.

Glauben Sie, ist Frau-Sein in Ihrem Beruf ein Vorteil, Nachteil oder nicht relevant?

Ich glaube das gleicht sich aus, ich will nicht abstreiten, dass es auch viele Vorteile hat. Das will ich nicht abstreiten, aber es hat. Ich merke auch, ein gut erzogener männlicher Kollege, der eine gute Kinderstube hat, der wird mit mir im Cockpit immer anders reden, als wenn dort ein „Bursch“ sitzt. Und wenn ich seiner Meinung nach ein bisschen Schmarren gedreht habe beim NDB Approach (non-directional-beacon Anflug) oder Sonstiges, wird er mich nicht gleich anfliegen, wie er das wahrscheinlich bei einem Burschen tun würde, sondern das wird alles ein bisschen sanfter kommuniziert, ja. Hat jetzt einen Vorteil. Nachteil natürlich, dass es Kollegen gibt, die finden du gehörst dort (Cockpit) nicht hin. So gemurmelte Kommentare, wenn du ein bisschen „zwida“ bist: „da werden wir halt die Regel haben.“ Ja und wenn das dann noch stimmt auch noch, dann bist du sowieso angefressen, weil der das gemerkt hat auch noch. Von der Führung her, da hätte ich schon lange nichts Negatives mehr gehört, dass man sagt man hat eine Gruppe von Mädeln, und komischerweise schafft das keine. Die letzten Kurse, da war ich dabei, dann war die D. und dann schon die F. D.h. alle 3 letzten Kurse der Tyrolean haben Frauen dabeigehabt, also glaube ich nicht, dass es so ist. Es gleicht sich aus.

Themenkomplex Männlichkeit:

Range of subject - Masculinity:

Wenn Sie an Ihre männlichen Kollegen denken: Gibt es bestimmte Handlungen oder Verhaltensweisen, die sie als „typisch männlich“ bezeichnen würden? Welche sind das? (hebt die Brust heraus) Brust raus, wenn wir das Sakko anziehen sind wir (Männer) größer. Einfach nur das Brust heraus.

Wenn Sie daran denken, wie Ihre männlichen Kollegen mit ihren männlichen und wie sie mit den weiblichen Kollegen umgehen: Gibt es da Unterschiede, oder werden alle gleich behandelt?

Primitiver gehen die mit den Männern um, da bin ich mir sicher. Ich möchte einmal eine Maus sein im Cockpit, wenn da 2 Burschen drin sitzen. Ich mag wirklich eine Maus sein. Thema Sex und Autos, glaube ich schon. Ich habe viele, die mit mir über Eheprobleme sprechen (lacht) ich bin nicht einmal verheiratet, aber ich habe viele Männer, die mir das

Herz ausschütten über ihre Beziehung technisch – die mich fragen als Frau: „Wie siehst du das?“ Weil sie sonst, glaube ich, keine weibliche Ansprechperson im Leben haben, mit der sie drüber reden können. Zu ihrer Mama werden die nicht gehen, Freundinnen werden die nicht haben, das sind meistens die Freundinnen von der Frau, mit denen können sie nicht darüber reden, also da habe ich oft Männer, die mit mir über Beziehungen sprechen, die mir einfach erzählen, was daheim nicht passt und was ich dazu sage. (...)

Primitive Gespräche mag ich eh nicht hören.

Glauben Sie, dass Sie Ihre männlichen Kollegen in der Pilotenrolle anders behandeln, weil Sie eine Frau sind, oder spielt das keine Rolle? (Nachfrage: potentielles Jagdobjekt?)

Ich glaube schon, dass ich zum Teil asexuell bin, wenn ich vorne sitze. Ja es ist mir aber schon passiert, dass ich während der Ausbildung, da habe ich dann Lehrer gewechselt, das war dann schon unangenehm, was dann natürlich auch ein Fehler war, weil der hat dann den anderen Lehrern in der Flugschule erklärt, ich hätte gewollt, aber eh nicht. Ich bin natürlich bei ein paar Prüfungen durchgerasselt und habe die halt 2 mal machen müssen, da hat er das so verkauft, dass ich halt versucht hätte diese Prüfungen leichter oder schneller zu schaffen, die anderen haben ihm das zum Teil auch geglaubt, ich habe mir dann schwer getan, dass ich überhaupt einen Lehrer finde, der dann mit mir arbeiten will. Habe dann aber einen ganz lieben gekriegt, der mich bis zum Schluss IFR M/E (Instrumentenflug multi engine) begleitet hat und mit mir das gemacht hat. Dann im Cockpit selber jetzt – Behandlung Flight Attendant versus Pilotin das ist 1:1.000.000 verschieden (lacht). Ich glaube schon, dass ich zum Teil asexuell bin für die Kollegen vorne. Die (Flight Attendant) muss gar nicht wie Pamela Anderson ausschauen, die muss willig und, wenn es geht, ein bisschen dumm sein, das in Kombination ist sehr praktisch (für Männer). Bei der Tyrolean bist du wenn, wenn du einen kurzen Night Stopp hast, froh wenn du schlafen kannst, weil da kannst du eh nimmer. Angeblich früher ein bisschen, das war vor meiner Zeit. Bei der AUA und Lauda natürlich viel, viel mehr, ich war ja Flugbegleiter und wenn du da einen Wochen-Stopp gehabt ist in der Dominikanischen Republik, dann glaube ich nicht, dass da viele treu geblieben sind in der Woche.

Themenkomplex Handlungsstrategien im Bezug auf die eigene Weiblichkeit:

Range of subject – Action strategies concerning own femininity

Welche Bedeutung hat es für Sie, ob Sie mit einem männlichen oder einer weiblichen Kollegin im Cockpit zusammenarbeiten?

Ich habe erst 3 Mal das Vergnügen gehabt mit einer Frau, das war einmal mit der J. und einmal mit der A. und sonst ergibt es sich nie, weil wir so wenige sind. Es war total entspannt, also die J. ist total entspannt, da haben wir wirklich, auch wenn sich das blöd anhört jetzt, Rezepte ausgetauscht beim Fliegen, ja. Das war halt wie wenn du in das Kaffeehaus gehst, ja. Die Antonia ist ein bisschen vom Charakter her, ich weiß nicht was die Lebensgeschichte ist, was sie durchmachen musste, dass sie da ist, wo sie ist. Die lässt nicht so viel Frausein zu im Cockpit, auch wenn sie mit einer Frau fliegt. Aber sie muss sich wahrscheinlich auch anders beweisen in der Kapitänposition als ich, als Kopilotin. Aber das weiß ich nicht. (...)

Jede nimmt ihr eigenes Wesen mit. Mit einem Mann, es gibt welche mit denen würde ich auch privat fortgehen und die sind entspannt und es gibt Leute, die mag ich einfach gerne, Menschen die mir wichtig sind, die ich auch privat anrufe. Und dann gibt es die, wo du denkst, auf ein Bier ginge ich nicht mit dem, denke mir dann, jetzt arbeiten wir da einen Tag durch und dann sehe ich dich sowieso ein Jahr nicht.

Wenn Sie an die oben angesprochenen „männlichen“ Verhaltensmuster denken: Wie reagieren sie darauf?

Ich fahre gerne die Schiene (...) ich „schmiere ihnen den Honig so drüber“ auch noch. Weil da habe ich am meisten Ruhe dann, ich bringe ihnen sehr viel Respekt entgegen, versuche ihnen alle Papiere so zu ordnen, dass sie (Männer) alles gleich finden. Ich bin sehr freundlich zu ihnen, und wenn mich einer 3 Stunden lang sekkiert, dann bin ich auch 3 Stunden noch freundlich, weil ich halt auf der Schiene am besten fahre. Und wenn halt einer meint, er muss

Brust heraus machen und neben mir her stolzieren, wie ein Hahn, dann, ja, verdrehe ich nicht die Augen. Ich weiche Frontalem eigentlich aus, ich denke mir, ja wie soll ich das sagen, Mann Mann sein lassen. (...) Ich bin generell eine, ich habe gerne alles auf einem Haufen und geordnet und ich mache das einfach, ich habe das einfach gerne auf einem Platz, auch finde es nicht als störend, dass ich das als Kopilotin jetzt mache, weil das ist Teil des Jobs. Ich kriege das Feedback, dass sie das toll finden, dass eben alles beim Briefing schon daliegt. Aber ich sehe es als Teil meines Jobs, das ist meine Aufgabe, dass ich Dokumente in Ordnung halte.

Glauben Sie, wird von Frauen in Führungspositionen etwas Bestimmtes erwartet in Bezug auf Entscheidungsfindung, Arbeitshandeln etc.?

Die Gesellschaft erwartet sich glaube ich zum Teil ein Mannweib, das weder kochen kann, noch daheim ist, noch Kinder kriegt. Sowieso Single ist, weil man ja so eine Emanze ist, so eine Hardcore Emanze, wie es die Gesellschaft gerne sieht. Ich sehe es nicht so, es lässt sich viel unter einen Hut bringen. (...) Man entscheidet sich für einen Beruf und nicht für eine Position und es ist so, dass solange wir die Kinder kriegen und nicht mein Mann, werde ich es kriegen müssen, wenn ich ein Kind will. Dann muss ich halt ein bisschen zurücktreten, aber die Gesellschaft sieht eher ein Mannweib, das Gefühl habe ich schon. Privat, Freunde gar nicht so, weil die meisten mich ja jahrelang kennen und wissen, wie ich bin, wenn mich wer neu kennenlernt, dann habe ich schon das Gefühl, sobald ich meinen Beruf erwähne, dass da das gegenüber oft gar nicht weiß, wie es mit mir reden soll. Keine Ahnung was da die Scheu ist, oder wovor man da Angst hat und oft auch ein Bild. Ganz arg ist auch, wenn mich wer fragt, ob ich in einer Beziehung lebe, und es geht darum, was mein Freund macht, dass viele nicht verstehen, wie das funktionieren kann. Weil wir halt so unterschiedliche Berufe haben, er ist Tischler. Die meisten haben irgendwie das Gefühl, du müsstest eigentlich, wenn du in dieser Position bist, gerade halt nicht den AUA Chef haben, dass halt immer wer über dir steht, weil sie das Gefühl haben, da muss was darüber stehen. Das heißt aber nicht, dass mein Freund unter mir steht, weil was der kann, das kann ich in 50 Jahren nicht lernen. Also die Erwartungen sind so (...) Vom Charakter her war ich schon immer so wie ich jetzt bin, ich glaube nicht, dass der Beruf da was gemacht hat.

Glauben Sie, dass das Geschlecht einen Einfluss darauf hat, wie man seinen Job als Pilotin durchführt, oder ist das völlig irrelevant?“ Nachfrage: Die Tatsache, dass sie in einem Umfeld von streng festgesetzten Verfahren handeln beeinflusst das Tun?

Ich glaube Frauen machen das genauer, das ist jetzt ein Bauchgefühl. Ein Mann, habe ich das Gefühl, es spricht ja nichts dagegen den Hausverstand einfließen zu lassen. Aber mir kommt vor, Männer lassen da was aus, weil „das wissen wir alles besser“. „Das lassen wir auch gleich weg, weil das“ (...) Ich glaube das passiert mit einer Frau nicht, wir sind genauer, was das angeht. Weil wir kein Problem damit haben, dass wir uns an Procedures halten. Das sind meistens sehr gut überlegte Sachen, die einen Grund haben, warum sie dastehen und wenn ich diese Checklisten abgearbeitet habe und dann noch eine Änderung haben will, obwohl es nicht in der Checklist steht, spricht nichts dagegen, aber ich kann nicht damit umgehen, wenn jemand Teile der Checkliste auslässt, weil ich sage, das habe ich schon einmal gehabt, das ist mir wurscht (...) Kann ich selber, das ist auch so, wenn Männer Gebrauchsanleitungen/Bedienungsanleitungen wegschmeißen, bevor sie das behalten: „Brauch i net“ und drei Tage später wissen wir noch immer nicht wofür der Knopf ist, und weil wir die Gebrauchsanleitung weggeschmissen haben, werden wir es auch nie erfahren. Das ist wurscht, können wir nicht eingestehen, dass wir das jetzt brauchen würden.

Themenkomplex Medienbild

Range of subject – Media Image

Ist über Sie schon einmal ein Beitrag in einem Medium erschienen, wie sah der in Bezug auf Bilder und Text aus?

In Verbindung mit meinem Bruder, weil der viel Ralley gefahren ist, das haben die uns einmal kurz beschrieben, Dass ich fliege und er fährt. In einer Lokalzeitung in irgendeinem Sportmagazin in einer Sportwoche oder so, so ein Farbdruck. Da ist es hauptsächlich um ihn

gegangen, es wurde nur zwischendurch erwähnt, dass ich halt als Schwester auch mache. Weil ich halt auch irgendwas tue, das war eher so, dass die da auch was über mich schreiben.

Im Falle, dass über Sie und ihren Beruf in einem Medium schon einmal ein Beitrag gebracht wurde, waren Sie an der Entscheidung über das vermittelte Bild bzw. Pilotinnenimage beteiligt?

Die haben das geschrieben, ich habe keinen Einfluss gehabt. Ja mit Bild.

Waren Sie mit diesem Image zufrieden? Kann es sein, dass Sie aus anderen Gründen einfach dem entsprochen haben, was vorgegeben wurde durch Firma, Journalist oder Fotograf?

Die haben das geschrieben, nein.

Haben Sie den Eindruck, dass Medien das richtige Berufsbild der „Pilotin“ vermitteln? Nachsatz: Oder bestärken Ihrer Meinung nach Medien in Bildern und Filmen eventuell unzeitgemäße Geschlechtermuster und Rollen?

Ich glaube, dass es falsch übermittelt wird. Ich meine es gibt nicht viel. Es wird ja falsch übermittelt, wenn die den Alltag da versuchen zu zeigen, man ist ja eigentlich komplett normal, man ist ja eine Frau, wie jede andere. Das kommt einfach nicht so rüber, weil die noch immer diese Bilder dabei haben. Es ist halt noch immer eine Verherrlichung. Ich finde es halt ein bisschen schade, weil es gäbe so viele Frauen da draußen, die sehr gut in diesem Beruf wären, und die das vielleicht auch machen wollen, ja. Ich selber habe den Zugang ja gekriegt, weil ich Flugbegleiter war, weil sonst war ja das auch Piloten „da ganz oben und auf 3 Podesten stehend und noch darauf“. Weil ich dann selbst in dem Metier gearbeitet habe, habe ich mir gedacht, was die da vorne arbeiten, das kann nicht so schwer sein, ja, weil es sind ja ein paar (Männer) dabei, wo du denkst, das kann nicht so schwer sein, wenn der das geschafft hat. (...) Es gibt viele Frauen, glaube ich, die vielleicht davon träumen, aber die Hemmschwelle ist einfach viel zu groß. Es ist so schwer, es ist so technisch und wir wissen ja, die Gesellschaft verkauft das ja noch heute, Mädels sind in der Schule schon gut in Deutsch, Mathematik und Physik können sie alle nicht. Buben sind dafür in Mathe und Physik gut, dafür können sie nicht gescheit die Grammatik. Das ist generell, leider stimmt es ja zum Großteil. Ich war auch nicht gut (...), aber das hat mich nicht daran gehindert, dass ich fliege.

Wenn ja, warum glauben Sie?

Es wird dir schon so „abgelernt“ irgendwie.

Wie reagieren Sie selbst auf das (eventuell verzerrte) vermittelte Image?

Na unnötig, ich würde das nicht machen, jetzt schaffen wir es endlich, dass wir ein bisschen Fuß fassen in diesen Berufen, wo die immer gesagt haben, da gehören keine Frauen hin, langsam kommt da eine Alltäglichkeit hinein, dass man diese Frauen sieht, - ich meine jetzt haben wir 2012 – und noch immer schauen sie blöd. Ich denke mir langsam wird es – und dann machen die Fotos, wo ich mit dem Putzfetzen das Cockpit putze. Sollen von mir aus werben, soll ein Mann stehen und das putzen, wenn es eh nur um den Spray geht. Würde ich auch in der Öffentlichkeit vertreten.

Bei Betrachtung der vorliegenden 23 Bilder, welches deckt sich am besten mit Ihrem inneren Berufsbild als Frau Pilotin? Welches stößt Sie am meisten ab?

Eh das Bild Nr. 2 finde ich am besten, weil sie grinst, weil sie so glücklich wirkt. Sie hat was erreicht, und was ich auch schön finde ist, dass er daneben grinst, das ist kein Neidgesicht als Mann, sondern (Pause)

Am wenigsten 13 und 14 die Putzfetzenbilder und auch Nummer 9, ich weiß nicht wozu man so was ablichtet, wo sie den 4. Streifen kriegt und sie ihn noch angrinst, als ob sie ihm

dankbar wäre dafür, weil sie hat doch erreicht, was sie erreicht hat. Er präsentiert das noch so, wie „Jetzt haben wir ein Mädel mit 4 Streifen“.

□ Hat sich das Medienbild der Pilotin Ihrer Meinung nach in den letzten Jahrzehnten verändert? Wenn ja, wie bzw. wohin verändert?

Ich glaube es nähert sich langsam einer Normalität, also, dass das jetzt einfach dazugehört. Genau die Werbebilder, wo du eine Frau dabei hast in einer Uniform. Man versucht es. (...)

□ Sagt Ihnen der Begriff Gender bzw. Diversity Management etwas? Wenn ja, gibt oder gab es einen Ansprechpartner dafür in einer/mehreren in den Firmen?

Nein, hat das was damit zu tun, dass es Abteilungen in einer Firma gibt, die kontrollieren, ob die „gendern“? (...) Nein, hätte ich nicht so gekannt, hätte aber nicht das Gefühl gehabt, dass da ein Problem wäre, wenn ich jetzt bei Lauda oder AUA die Männer in der Kabine habe, wenn ich 10 Männer habe, sind neun homosexuell.(...)

Themenkomplex persönliche bzw. statistische Daten

Range of subjects – Personal and statistical data

□ Was war/ist Ihre Motivation für die Entscheidung eine Karriere als Pilotin anzustreben?

Was wollte ich werden – (lacht) in der Kindheit Sängerin und Tänzerin wollte ich werden, dann Königin, das war auch noch so ein Highlight, na nichts technisches. Wir sind eine Motorsportfamilie, wir sind, seit ich klein war, auf irgendwelchen Ringen gestanden, wenn ich denke als ich klein war, meine ersten Worte „Jetzt muss ich auf's Klo, jetzt habe ich Hunger, jetzt habe ich Durst“ Ich war nur lästig, weil es mich nicht interessiert hat. Dann habe ich die Matura fertiggemacht, das Gymnasium abgeschlossen, eine katholische Priesterschule, Katholisches Privatgymnasium (lacht) mit so Fächern wie Latein und Altgriechisch, also humanistischer Zweig und war mit 16 schon einmal ein Kanada ein Jahr als Austauschschülerin, dann bin ich zurückgekommen, habe maturiert daheim und dann war ich fertig. Mein Bruder hat gerade auf der Montanuniversität in Leoben studiert und so haben meine Eltern dann die Wohnung und Auto finanziert und mit 2 Kindern haben meine Eltern zu mir gesagt: „Sei nicht böse, aber wenn du nicht gleich weißt, was du studieren willst (...) bevor du dreimal wechselst wäre es gescheiter du gehst zuerst arbeiten, denkst nach was du studieren willst, dann finanzieren wir dir auch deine Wohnung, helfen dir halt auch so gut wir können, aber 2 Kinder die studieren und eines wechselt nur, das geht nicht.“ Da geh ich halt arbeiten, was kannst aber arbeiten mit der Matura, nichts, weil du ja nichts kannst, im Endeffekt. Eine Freundin von mir hat dann gesagt, bewirb dich bei der Lauda Air, die nehmen uns auch, obwohl wir so klein sind. Ich habe mir gedacht, naja, da wollte ich halt Flugbegleiterin werden, dann habe ich mich beworben, bin gleich dazugekommen. (...) Dann hat die Laudaair angerufen, ich kann jetzt anfangen, dann bin ich gleich in einen Langstreckenkurs gekommen gleich die 777 und die 767 geflogen, was toll war, weil du gleich einmal was gesehen hast, das habe ich dann 6 Monate gemacht, dann war der 11.9.2001 und die haben unsere Kurse nicht verlängert. (...) dann habe ich wieder angefangen bei der Lauda, weil sie wieder angerufen haben und dann habe ich das 4,5 Jahre gemacht. Und da habe ich diese Scheu verloren vor dem Pilotenjob, es hat mich aber auch nie interessiert, es hat mich bis zum Schluss nicht interessiert. Mein Vater war eher der, der gesagt hat: „Warum machst du eigentlich nicht den Schein?“ Sag ich „Papa, weil es mich nicht interessiert.“ Natürlich auch so ein was interessiert mich diese Technik, ich will das gar nicht lernen, ich habe das in der Schule schon nicht mögen. Er war eigentlich die treibende Kraft, muss ich sagen, der immer gemeint hat „warum probierst du das nicht, mach das doch, aber er war bei meinem Bruder sehr ehrgeizig und hat uns da immer so liebevoll gedrillt. Aber er hat immer versucht uns ein bisschen zu pushen, tut weiter. Dann habe ich gesagt, ich mache das, aber nicht in Österreich, ich mache das in Kanada, weil dort mache ich das fertig. Weil ich das in Österreich, wenn ich heimfahren kann am Wochenende, oder au Linz, dort hätte ich das gemacht bei der Aeronautixx, weil die sind ja aus Wr. Neustadt umgesiedelt da rauf. (...) Dann bin ich für 2,5 Jahre nach Kanada. (..) ATPL habe ich dann in

Ö gemacht beim W. draußen, dann war ich 2,5 Jahre in Kanada, das hat mir voll getaugt, ich habe natürlich extrem langsam gelernt, weil je länger ich drüben war umso schöner war es und habe Häuser geputzt, Klo geputzt, weil ich habe ja nicht arbeiten dürfen mit meinem Studentervisum. (...) Dann habe ich Teilzeit arbeiten dürfen, da war ich am Flughafen bei einem FBO, Esso FBO, da habe ich dann drinnen gemacht Catering Limousinen Service, Taxis, Hotelzimmer, Betankung. (..) 2007 im Dezember bin ich wieder zurück nach Österreich gekommen, habe den ATPL angefangen gleich im Jänner und im Juni 2008 habe ich dann bei der Tyrolean angefangen. (...)

Ab initio bei Tyrolean – weil mir Pilotenbekannte vorher gesagt haben, bevor du die Ausbildung machst, mache eine Selektion, schau dir an wie das abläuft, schau ob du bei diesem Psychologen vorbeikommst, weil da scheitern so viele dran. Ich bin dann eigentlich nur hingegangen und schauen wie das ist, ich wollte dort gar nicht anfangen, weil ich wollte gar nicht glauben, dass ich durchkomme. Dann waren wir – ich habe geglaubt ich scheitere bei den technischen Sachen, habe ich geglaubt. Dann waren wir noch 25, da war ich dabei. Die Tyrolean hat gesagt sie will diese 25 haben und wir müssen bei der Aeronautix die Ausbildung machen, selber zahlen, aber wir bekommen einen Vertrag. Da hat es geheißen die 25(000) dann habe ich mir gedacht: ok, wenn ich das Angebot kriege, dann mache ich das, und dann hat sie gesagt, nein, doch nicht 25, weil die haben irgendwelche Leute von der AUA damals genommen. Sie brauchen jetzt nur 12 und die restlichen, die überbleiben, die sollen die Ausbildung überhaupt selber machen und sich dann rühren, wenn sie irgendwo fertig sind. Da war ich dabei. Ich habe das dann alles selber bezahlt.

Wurde diese Entscheidung durch die Firma/Firmen gefördert, wenn ja wie?“

Wer sonst hat Sie gefördert?

Die Bank. Elternhilfe, ich habe ein bisschen gespart gehabt, dann die Bank den Kredit, dann habe ich gearbeitet und von meinen Eltern, wenn ich rechne, wenn sie mir zwischendurch Geld geschickt haben oder so auch Rechnungen beglichen, so ein Viertel ist so nebenbei mitgelaufen in den 3 Jahren, von denen sie nichts zurückhaben wollen. Den Rest zahle ich jetzt noch (...) Beide Eltern haben mitunterschieden beim Kredit, das habe ich ja gebraucht natürlich, dann habe ich gearbeitet, damit ich mir drüben das Leben finanzieren kann. Es war nie ausgemacht du kriegst jetzt von uns (Eltern) Hausnummer 30.000 EUR, sondern es war mehr so zwischendurch, was jetzt gerade zum Zahlen (...) dann haben sie mir da was dazugegeben. Mehr als ein Viertel war es nicht, aber es ist ok. Es ist mir recht so. Mein Freund unterstützt schon, der schon .Der vorige nicht. Der ist total dahinter. Es war die vorige Beziehung, die ich gehabt habe, die hat begonnen während ich die ATPL Ausbildung gemacht habe in Ö. Da habe ich die Ausbildung schon fertig gehabt, habe keinen Job gehabt, und habe den ATPL gemacht und dann gleich bei der Tyrolean angefangen. Da habe ich den kennengelernt, das war ja – im Nachhinein betrachtet war ich ein Pokal. Ich war zum Herzeigen: Das ist die Pilotin, schiach ist sie auch nicht. Ein bisschen was im Kopf hat sie auch. Freundeskreis habe ich aufgrund des Berufes nicht.

Welche luftfahrerischen Lizenzen oder andere Berufsabschlüsse besitzen Sie?

ATPL, Flugbegleiter, ja das Diplom habe ich nicht gemacht, AUA da bin ich schon gegangen gewesen.(...)

Was ist Ihre höchste erreichte abgeschlossene Schulausbildung?

AHS Abschluss

Was sind/waren Ihre Eltern von Beruf, welche Schulbildung genossen sie?

Mein Papa hat die Hauptschule gemacht, hat dann Mechanikerlehre gelernt, ist lang Ralley gefahren hat bei Porsche Wr. Neustadt Verkäufer gemacht und hat dann vor 36 Jahren die eigene Firma aufgesperrt. Wir haben eine eigene KFZ Werkstatt mit Verkauf und meine Mama hat nach der Hauptschule die Hauswirtschaftsschule gemacht, Sekretärin gelernt, meinen Vater bei Porsche kennengelernt und mit ihm gemeinsam die Firma aufgemacht. Die sind selbständig.

Würden Sie mir Ihr Alter, den Familienstand und evtl. Scheidung/en sagen?
31, ledig, keine Scheidungen. Keine Kinder

Der Abschluss gilt der Frage nach den Kindern, wenn ja wie viele haben Sie bzw. und in welchem Alter sind Sie?
Keine. Prinzipiell möchte ich welche ja,

Transcript 12
Start: 14:03
End: 14:48

Interview: 12
Date: 1.11.2012

Guided Interview Protocol

Themenkomplex Background“ Geschlechterverhältnis:

Range of the subject - Gender relation:

Wie stellt sich die („objektive“) Geschlechterverteilung im Bezug auf ihr derzeitiges Unternehmen dar? Könnten Sie mir eingangs schildern, wie die Verteilung männlich/weiblich auf Ihrer Ebene im Unternehmen aussieht, also wie viele Männer und wie viele Frauen auf Ihrer Ebene tätig sind oder waren?

Ich sage jetzt mal bevor sie angefangen haben viele Leute anzustellen jetzt. Wir sind etwa 5 Mädels zu 25-30 Männern in etwa im Cockpit. Da muss man ehrlich sagen, da wurde auch jetzt wieder ein Mädels eingestellt unter den Kopiloten. Irgendwie da legt man in unserer Firma ein bisschen Wert darauf. Die Führung ist teilweise weiblich, ja natürlich. Vor allem es kommen auch immer wieder Anfragen an die Pilotinnen für irgendein Interview oder für irgendeinen Artikel oder Sonstiges, ob wir da mitmachen würden. Da steht natürlich in der Zeitung dann dabei „I“ logischerweise. Frau M., die Co CEO, sie ist aus den Medien und kann sich gut präsentieren, sie ist für das geschaffen (lacht). Wir werden gefördert teilweise schon, es gibt irgendwelche Artikel, die an uns weitergeleitet werden in der Hoffnung, dass sich irgendjemand von uns bereit erklärt.

Wie geht es den Frauen mit ihrem „Minderheitenstatus“?

Wie geht/ging es Ihnen damit, dass Sie als Frau überwiegend mit männlichen Kollegen arbeiten? Nachfrage: Haben sie diesbezüglich bestimmte Erlebnisse gehabt oder Erfahrungen gemacht?

Eigentlich super, ich kann mich nicht beschweren, also es ist so wie mit den Jungs angenehm zu arbeiten, als auch mit den Mädels. Keine negativen Erfahrungen, es gibt männliche und weibliche Zicken (lacht laut) das habe ich festgestellt, ja also ich kann es nicht verallgemeinern.

Gibt es aus Ihrer Erfahrung bestimmte Situationen oder Themen, bei denen das Geschlecht bei der Arbeit eine (besondere) Rolle spielt? Wenn ja, welche sind das?

Nachfrage: Wie steht die Situation allgemein in Bezug auf Psychologentests bei Airline-Selektionen, das z.B. bei Selektionsinterviews die Frage nach dem Kinderkriegen oder einem evtl „Männerproblem“, Stichwort Fliegerarzt, Angebot eines „Spontanen Visual Short Approach“, Entgeltgerechtigkeit?

Also ich habe ein paar Selektionen hinter mich gebracht, zwar nur einige wenige wo es wirklich zu einem Gespräch mit dem Psychologen in dem Sinne jetzt kam. Ich meine logisch, mir taugt sowas überhaupt nicht, ich kann da nicht einfach total entspannt bleiben. Das ist jetzt länger her, man wird da unter Druck gesetzt sich irgendwie festfahren zu lassen in einem bestimmten Thema und egal wie man es sagt und wendet, es ist natürlich falsch. Das ist, was ich sagen kann.

Kinderkriegen war eigentlich nicht Thema. Beziehungen da eher „wie kommt da ihr Freund zurecht damit und so weiter“, ja auch „wie schaut es aus mit Familie?“. Ich habe das Glück gehabt bisher, wenn ich einen Freund hatte, dann war der auch irgendwie aus der Branche, der ein gewisses Verständnis dann mitgebracht hat. Das habe ich da auch gesagt. Wenn du mit jemand zusammen bist, der auch fliegt, der mit Fliegerei zu tun hat, dann weiß der, was es heißt, wenn man um 5 Uhr früh heimkommt von einem Nachtflug oder wenn man um 10 Uhr Abend Einchecken muss für irgendeinen Flug. Nach Kindern eigentlich hat mich niemand gefragt, das kann ich mir nicht denken, trauen sie sich nicht.

Bzgl Entgelt, nein nicht dass ich wüsste, nein.

Nein bezüglich andere Kulturen, als Pilotin in unserer Firma wir kommen ja jetzt nicht so weit herum, gerade nach Italien oder so. Anfänglich war das schon irgendwie, da war man Exot vorne im Cockpit, dann haben sich plötzlich die Männerscharen versammelt, das ist mir schon aufgefallen, das habe ich vorher nie so beobachtet gehabt, habe gedacht „komisch, warum sind da plötzlich so viele?“ und dann „ok die starren da die ganze Zeit ins Cockpit

nach vor, das muss wohl an mir liegen“. Das war irgendwie witzig. Das gibt es relativ häufig von Passagieren, dass die irgendwelche Kommentare wie „na servas“ (zynisch) oder „kommen wir da eh hin wo wir hin wollen?“ aber sowohl, das ist ja nicht negativ in dem Sinne, bei mir geht das da rein und da raus und die meisten meinen das nur witzig. Es kommt halt, aber das stört mich nicht. Von Kollegen eher nicht. (...)

Glauben Sie, ist Frau-Sein in Ihrem Beruf ein Vorteil, Nachteil oder nicht relevant?

Unterschiedlich. Vor allem mit den Kollegen mit denen man zusammenarbeitet, egal auf welchem Flughafen man landet, manche sind extrem zuvorkommend, die unterstützen einen und sagen „machen wir“, nach hinten gehen, Handgepäck reingeben, dann stürzen die gleich daher mit „nein, nein“ und machen das schon und hin und her. Aber es gibt auch solche, wo man sich vorkommt, will mich der jetzt verarschen. Wenn ich dem sage, „bitte das und das“ und dann kommt so einer (Mann) nach dem Motto „was willst du mir jetzt sagen?“ das gibt es auch. Also da lernt man halt dann schnell wie man mit wem umgehen muss, damit man ans Ziel kommt (lacht). Ich bin seit 2 Jahren Kapitän. Es gibt auch reine Frauencrews, ja da gibt es Bemerkungen immer wieder. Zum Beispiel die Damen, die freuen sich einen Haxen aus „super ich bin zum ersten Mal mit einer Frau unterwegs“ und dann gleich zwei. Die sagen „weiter so, weiter so“ und den Daumen zeigen und total happy sind, weil sie sowas noch nicht erlebt haben. Ja bei den Männern wird man halt so ein bisschen belächelt. Es ist eher ein Vorteil. Ich finde es vor allem die Atmosphäre im Cockpit betreffend, finde ich es sehr angenehm. Das bestätigen mir aber auch die männlichen Kollegen, das ist ein gutes Zusammenarbeiten.

Themenkomplex Männlichkeit:

Range of subject - Masculinity:

Wenn Sie an Ihre männlichen Kollegen denken: Gibt es bestimmte Handlungen oder Verhaltensweisen, die sie als „typisch männlich“ bezeichnen würden? Welche sind das? (denkt lange) ja es gibt so Kandidaten, die so (zeigt Brust heraus) über das Vorfeld schreiten (lacht) Brust raus, genau, da denke ich mir „um Gottes Willen, was glaubt er dass er ist?“ Goldstreifen sind ganz wichtig bei vielen, die zu präsentieren oder präsentieren zu können. Auf jeden Fall gibt es da mehr Hang bei Männern als bei Frauen. (...)

Wenn Sie daran denken, wie Ihre männlichen Kollegen mit ihren männlichen und wie sie mit den weiblichen Kollegen umgehen: Gibt es da Unterschiede, oder werden alle gleich behandelt?

Also wie gesagt, das was ich so mitbekomme von männlichen Kollegen, wenn sie so von ihren Flügen mit anderen Männern erzählen, ist das Klima oder die Atmosphäre in einem Cockpit, wo sowohl Mann als auch Frau sitzen, ein angenehmeres. Ich weiß nicht was Themenunterschiede sind. Höflicher, nicht so rau, eher ein Bitte und Danke dabei. Unter den Männern eher so zack-zack, dieses Unausgeschmückte, dieses ganz Glatte. Zwischen Frauen rennt das total gemütlich, wie soll ich sagen, ja sicher hat man andere Themen zu besprechen. Man unterhält sich über Kleidung und Kosmetik (lacht) was ich mit einem Mann vermutlich nicht mache oder über Urlaube, einfach was Privates, wo sich Männer vermutlich gar nicht interessieren dafür. Ja es kommt vor dass Männer ihre Probleme erzählen, ist jetzt nicht die Regel, kommt auch vor, es gibt schon Kollegen, zu denen man Vertrauen hat, man kann auch über so was reden. Wir sind ja relativ familiär noch, bei uns kennt ja jeder jeden und das von Anbeginn eigentlich, weil man auch was unternimmt in seiner Freizeit, von daher ist da wahrscheinlich. (...)

Glauben Sie, dass Sie Ihre männlichen Kollegen in der Pilotenrolle anders behandeln, weil Sie eine Frau sind, oder spielt das keine Rolle? (Nachfrage: potentielles Jagdobjekt?)

Potentielles Jagdobjekt, Ja doch ist mir schon passiert. Reagiere zurückhaltend aber jetzt nicht nur unter Piloten oder Firmenangestellten, sondern auch Flughafenangestellte, mit denen man halt auch zu tun hat. Da kommen halt auch immer wieder so Anmachen, wo du dir denkst „habe ich das jetzt notwendig?“ (lacht laut) Aber mein Gott, man lernt damit umgehen. (...) Unter Kollegen nicht, aktuell nicht, (...) nein nicht auf die ungute Art. Es gab

zwar jemand, der sehr reges Interesse gezeigt hat und der sehr anhänglich und, muss ich sagen, versucht hat jede Möglichkeit zu nutzen mich zu treffen und irgendwohin einzuladen oder Sonstiges. Das ist dann schon schwierig, weil man sieht sich oft, und will das eigentlich nicht, wobei das beim Arbeiten nie ein Thema war, das muss ich auch dazusagen. Also da habe ich mich nie unwohl gefühlt. Ich habe gewusst, der will mehr und ich will eigentlich nichts und musste dem das irgendwie klarmachen.

Themenkomplex Handlungsstrategien im Bezug auf die eigene Weiblichkeit:

Range of subject – Action strategies concerning own femininity

Welche Bedeutung hat es für Sie, ob Sie mit einem männlichen oder einer weiblichen Kollegin im Cockpit zusammenarbeiten?

Eigentlich ist mir das gleich, also wirklich vollkommen gleich, egal ob männlich oder weiblich.

Wenn Sie an die oben angesprochenen „männlichen“ Verhaltensmuster denken: Wie reagieren sie darauf?

Ich muss mich nur abhauen drüber (lacht laut). Es macht mir nichts aus, ich weiß nicht ich sehe das ganz entspannt, man weiß oft welche Person dahintersteckt, von dem her, ja. Auch bei einer Frau würde ich das sehen, das gibt es auch.

Glauben Sie, wird von Frauen in Führungspositionen etwas Bestimmtes erwartet in Bezug auf Entscheidungsfindung, Arbeitshandeln etc.?

Ja, ich glaube, das ist eben so, dieses Typische, wenn man über Pilotinnen spricht, „aja tough, weiß sich durchzusetzen“ und wie soll ich sagen „die muss viel besser sein als die Männer, weil sonst wäre sie nicht so weit gekommen, das ist das, was man immer hört. Aber das ist auch etwas, was ich eigentlich nicht bestätigen kann, oder wo ich sagen muss, oder habe ich nie das Gefühl gehabt, dass ich bessere Leistungen bringen muss, als ein anderer nur damit ich gleichgestellt bin. Ich kenne natürlich nur diese Firma, von wegen hoher Frauenanteil, ja genau. (...) Für meine Freunde und Verwandten ist das schon, nach wie vor, etwas Spezielles auch vor allem „so schwer, super“. Es gibt einige Freunde, mit denen ich nicht so viel Kontakt habe, die das ganz super, also gar nicht wissen, was macht die eigentlich genau, also das ist das Eine. Dann für andere ist das „wow“ „ich könnte das nicht, soviel rechnen und technisch versiert sein“ (...)

Glauben Sie, dass das Geschlecht einen Einfluss darauf hat, wie man seinen Job als Pilotin durchführt, oder ist das völlig irrelevant? Nachfrage: Die Tatsache, dass sie in einem Umfeld von streng festgesetzten Verfahren handeln beeinflusst das Tun?

Nein, (denkt lange). Ich meine wo ist der Unterschied, ich überlege. Männer die sagen eine Checkliste ist Checkliste, die rattern wir so runter, ja aber das habe ich selber auch schon (falsch?) gemacht. (lacht laut) ich kann nicht behaupten benachteiligt worden zu sein.

Themenkomplex Medienbild

Range of subject – Media Image

Ist über Sie schon einmal ein Beitrag in einem Medium erschienen, wie sah der in Bezug auf Bilder und Text aus?

Was war da alles? (denkt) Einmal war ich, immer wieder laufend, für einen lokalen Fernsehsender am Bodensee das heißt RegioTV in Baden Württemberg die haben mich begleitet einen Flug lang irgendwohin und halt auch so Fragen gestellt, wie „wie kommt man zum Beruf als Pilotin“ und „was zeichnet einen da aus, wie geht es dir im Umgang mit den Männern, muss man besser sein, was muss man gelernt haben?“ Das war das eine. Dann einmal waren wir ein paar Mädels von unserer Firma für einen Beitrag in der Kronenzeitung, das war damals fast eine ganze Seite. Mit Bild vorm Flugzeug zu dritt oder zu viert mit Daumen hoch, mit Uniform auf der Treppe lächelnd vorm Flugzeug. Dann einmal, wie hat das geheißen, Emotion die Zeitschrift, da war ich drinnen, eh mit meinem Freund gemeinsam wurden 3 Pärchen gesucht, die einen die sich ständig sehen, die anderen die sich gar nicht sehen und die anderen, wo die Frau viel mehr verdient als der Mann. Die hat man halt dargestellt, wie die sich engagieren und ich war bei denen, die sich gar nicht sehen

(lacht) wobei das auch nicht ganz stimmt, aber wurscht. Sie haben eh geschrieben, was sie wollen, ich war aber doch beteiligt an dem was die geschrieben haben, wir haben uns telefonisch was erzählt und die haben das schön geschrieben.

Im Falle, dass über Sie und ihren Beruf in einem Medium schon einmal ein Beitrag gebracht wurde, waren Sie an der Entscheidung über das vermittelte Bild bzw. PilotinnenImage beteiligt?

Ja, ich glaube sie haben uns schon vorab einen Auszug geschickt, ich weiß nicht, ob ich hätte Einspruch erheben können, was den Text anbelangt.

Waren Sie mit diesem Image zufrieden? Kann es sein, dass Sie aus anderen Gründen einfach dem entsprochen haben, was vorgegeben wurde durch Firma, Journalist oder Fotograf?

Eigentlich in der Gesellschaft nach wie vor exotisch, aber das Image war ganz normal, wie soll ich sagen. Dass es nicht so außergewöhnlich sein muss eine Pilotin zu sein. (...) Nachwievor war das halt als was Besonderes, nicht Übernatürliches, aber Spezielles. Das haben die Journalisten gemacht. Das war eine Aufnahme im Cockpit. Einmal haben die mich interviewt, da war dieser Absturz da mit der Regierungsmaschine in Smolensk wie es einem so geht dabei, wie man mit Druck umgeht, irgendwas durchführen zu müssen, wenn man weiß, dass irgendwas weiß Gott was für Leute hinten drin sitzen, die da dringend hinmüssen und keine andere Wahl haben. Ich habe keinen mehr oder weniger Einfluss genommen. Das war auch mit Bild in Uniform vor einem Flug. (...) Ich wüsste nicht was ich hätte anderes sagen sollen.

Haben Sie den Eindruck, dass Medien das richtige Berufsbild der „Pilotin“ vermitteln? Nachsatz: Oder bestärken Ihrer Meinung nach Medien in Bildern und Filmen eventuell unzeitgemäße Geschlechtermuster und Rollen?

(denkt nach) Ja, ich würde nicht sagen unzeitgemäß. Es ist ja eh gut, dass es in die Medien kommt, dass es da Frauen gibt und nicht nur immer und dass man da etwas aufweckt und nicht nur sagt, dass immer nur Männer Kapitän sind und im Cockpit sitzen. Also von dem her finde ich es ganz gut, dass es über die Schiene zur Sprache kommt, weil es sonst schon nicht verbreitet wird und die Angst genommen wird, „hey, willst du es nicht ausprobieren?“

Wenn ja, warum glauben Sie?

Der Trend liegt ja sehr dazu momentan Frauen in Führungspositionen zu bringen. Ja warum sicher.

Wie reagieren Sie selbst auf das (eventuell verzerrte) vermittelte Image?

Also ich weiß nicht, vielleicht bin ich jetzt kein klassischer Kapitän in dem Sinn, aber ich packe genauso in der Kabine hinten an und sauge die Kabine oder lege Zeitungen aus. Ich bin mir da nicht zu gut dafür. Es ist mir wurscht, es kommt drauf an welche Kollegin da hinten arbeitet. Da gibt es schon welche, wo man sehr gerne mithilft, andere wo man weniger gerne hilft, aber es trotzdem macht. Ja ich möchte das ordentlich haben, da bin ich halt auch geprägt durch meine Tätigkeit als Flugbegleiterin früher. Da habe ich ganz klare Vorstellungen, wie ich das gerne hätte. Weil die Mädels bei uns hinten sind immer alleine. Da ist niemand der ihnen auf die Finger schauen kann. Weil wir sitzen da vorne und dann kann ich zumindest am Boden schauen. Was sie dann im Flug macht, weiß ich eh nicht. (...)

Bei Betrachtung der vorliegenden 23 Bilder, welches deckt sich am besten mit Ihrem inneren Berufsbild als Frau Pilotin? Welches stößt Sie am meisten ab?

Ok, also am meisten gefällt mir das Bild Nr 13, die D. Weil sie mich als Person anspricht, weil ich sie sympathisch finde, zum anderen, weil sie sich auch nicht zu gut ist etwas zu machen, was auch nicht ins typische Kapitänsdasein dazugehört. Von dem her finde ich das super. Am wenigsten gut finde ich 15, da geht Weiblichkeit verloren auf dem Bild. Das schaut für mich untergeordnet aus eigentlich, weil sie dasteht wie ein Mann, mit den kurzen Haaren

und wirkt nach außen. Im Vergleich zu den anderen, wo das total weiblich ist, ich meine, ich weiß nicht.

Hat sich das Medienbild der Pilotin Ihrer Meinung nach in den letzten Jahrzehnten verändert? Wenn ja, wie bzw. wohin verändert?

Ich hoffe, dass es dabei ist sich positiv zu verändern. Dass man das halt, wie soll ich sagen, ich habe zB bei einem Workshop teilgenommen, da war ich Workshopleiter in einem Mädchenzentrum in Vorarlberg, wo es darum ging Kindern oder Mädchen atypische Frauenberufe näherzubringen, einmal reinschnuppern zu lassen. Das war ganz interessant, dass man da wirklich noch viel Arbeit leisten muss um das dahin zu bringen, wie es alle Frauen haben wollen, dass man sagt es ist ganz normal, ob ich jetzt Kindergärtnerinnenausbildung mache oder Pilotenausbildung, da soll es keinen Unterschied geben, wenn es mich interessiert, dann soll ich es machen können. Es ist immer noch dieses Gesellschaftliche, da wird man irgendwo in eine Ecke gedrängt, gestellt, was Außergewöhnliches. Ich habe das Gefühl, dass es besser wird, vor allem als Frau in Führungspositionen gefördert wird.

Sagt Ihnen der Begriff Gender bzw. Diversity Management etwas? Wenn ja, gibt oder gab es einen Ansprechpartner dafür in einer/mehreren in den Firmen?

Jein, sage ich ehrlich. Nein gibt es nicht.

Themenkomplex persönliche bzw. statistische Daten **Range of subjects – Personal and statistical data**

Was war/ist Ihre Motivation für die Entscheidung eine Karriere als Pilotin anzustreben?

Ich wollte, das ist schwierig, vom Schultyp her Kindergärtnerin werden, das war genau das Richtige für mich, weil das war irgendwie ein sehr kreativer Job oder eine Ausbildung, hat mir ganz gut gefallen, kann mich nicht beschweren, aber das Fliegen an sich und das Urlaub Fliegen waren für mich immer was Außergewöhnliches insofern auch, weil ich vom Großvater seine Erlebnisse mitbekommen habe, der ist halt mit 16 Jahren Segelfliegen gegangen damals am Spitzerberg und ist im Krieg geflogen. Die ME109 und wenn er da von Einsätzen erzählt hat und von Abstürzen und von Bruchlandungen und ich weiß nicht, es hat mich fasziniert auf eine Art und Weise. Er hat, ich weiß nicht wie viele, Schutzengel in seinem Leben gehabt. Meine Mama ist auch eine, die irrsinnig gerne fliegt, das war auch ihr Traum immer Flugbegleiterin, das ist bei ihr an der Sprache gescheitert, dass sie keine Fremdsprache konnte und ja die Begeisterung war einfach da. Dann war die Stellenausschreibung für Lauda Air als Flugbegleiterin, da schreibe ich doch jetzt hin, ist ja wurscht. Ich hatte vor, mich bei der AUA zu bewerben und das nehme ich als Generalprobe, schauen wir wie das ist, das nehme ich als Generalprobe, das hat dann auf Anhieb hingehauen irgendwie. Dann habe ich nicht nochmal noch fertig maturiert, sagen die „Herzlich willkommen“ und ich „so ich muss die Schule noch fertigmachen“, „ja melden sie sich, wenn sie die Schule fertig haben“. Gesagt getan, habe ich 2001 als Flugbegleiterin begonnen und 2003 mit der Ausbildung zur Pilotin, zum Privatpiloten. Man lernt ja so viele Leute kennen. Wenn man so viel im Cockpit sitzt wie ich, ich habe halt jede Chance genutzt mir das anzuschauen und mit den Leuten ins Reden kommt. Da gibt es eine Flugschule und dort. Ganz ehrlich ich habe mir damals nicht mehr als den Privatpilotenschien zugetraut, ganz ehrlich. Eben wahrscheinlich, weil es so außergewöhnlich war, ja, wenn man da unmögliche Selektionen bestehen muss, damit man aufgenommen wird. Ich habe mich mit meinen Eltern darüber unterhalten, und die haben mich da Gott-sei-Dank unterstützt mit „dann fange halt an“ und dann haben wir die Flugschule gesucht in Bad Vöslau beim W. und dann lernt man so viele Leute kennen, die sagen „na geh mach doch weiter, Berufspilot das schaffst du locker“. Dann war ich plötzlich fertig mit der Ausbildung, neben der Arbeit als Flight Attendant, ich hätte das mir sonst nicht finanzieren können. Dann habe ich Selektionen gemacht und bin bei I. gelandet.

Von den Eltern wurde das gefördert, ja auch ich habe natürlich daheim gewohnt anfänglich, bin dann ausgezogen, sie haben mich schon unterstützt, ich habe den Großteil selbst

bezahlt, was ich halt können habe. Da ist mir die Flugschule entgegengekommen, ich musste nicht alles auf einmal bezahlen. Nein, Kredit musste ich nicht haben.

*Wurde diese Entscheidung durch die Firma/Firmen gefördert, wenn ja wie?
Ja, also doch. Wenn ich überlege jetzt bin ich 5 Jahre in der Firma, nach 3 Jahren upgrade, jetzt Umschulung auf das neue Flugzeug, was auch nicht selbstverständlich ist, weil es gibt noch genug andere Kollegen, die das auch gerne gemacht hätten, aber da habe ich jetzt nicht viel beigetragen. Bezahlung ist gleich, wir haben Einzelarbeitsverträge, wenn man gescheit ist, kann man sich vielleicht was aushandeln.*

*Wer sonst hat Sie gefördert?
Ja, also nein, Beziehung - da hat mir eigentlich keiner was in den Weg gelegt. (...)*

*Welche luftfahrerischen Lizenzen oder andere Berufsabschlüsse besitzen Sie?
CPL, ATPL, Dipl. Kindergärtnerin*

*Was ist Ihre höchste erreichte abgeschlossene Schulausbildung?
Matura, Bundesakademie für Kindergartenpädagogik*

*Was sind/waren Ihre Eltern von Beruf, welche Schulbildung genossen sie?
Papa war Technischer Angestellter bei Siemens, beim Zeichnen von irgendwelchen Geräten und die Mama war in der Buchhaltung kaufmännische Angestellte. Ohne Matura, mein Vater weiß ich nicht, der hat HTL bestimmt (lacht) hat der sicher eine Matura.*

*Würden Sie mir Ihr Alter, den Familienstand und evtl. Scheidung/en sagen?
31, ledig, nie geschieden oder verheiratet.
2 Beziehungen, eine davon war zum Vergessen (zieht die Lippe hoch) ja und jetzt seit 3 Jahren ist das ein Wahnsinn, Luftfahrer mit Verständnis.*

*Der Abschluss gilt der Frage nach den Kindern, wenn ja wie viele haben Sie bzw. und in welchem Alter sind Sie?
Derzeit gerne, oh ja, sehr gerne Kinder und das hoffentlich bald.*

Transcript 13
Start: 11:18
End: 11:55

Interview: 13
Date: 2.11.2012

Guided Interview Protocol

Themenkomplex Background“ Geschlechterverhältnis:

Range of the subject - Gender relation:

Wie stellt sich die („objektive“) Geschlechterverteilung im Bezug auf ihr derzeitiges Unternehmen dar? Könnten Sie mir eingangs schildern, wie die Verteilung männlich/weiblich auf Ihrer Ebene im Unternehmen aussieht, also wie viele Männer und wie viele Frauen auf Ihrer Ebene tätig sind oder waren?

Lacht – ich würde sagen ungefähr 120 Männer und 8 Frauen. In früheren Firmen war es ähnlich, meistens so ein Verhältnis 80-90% Männer wenn es hochkam 10% Frauen im Cockpit, aber das war es dann schon – in der Kabine klar mehr.

Wie geht es den Frauen mit ihrem „Minderheitenstatus“?

Wie geht/ging es Ihnen damit, dass Sie als Frau überwiegend mit männlichen Kollegen arbeiten? Nachfrage: Haben sie diesbezüglich bestimmte Erlebnisse gehabt oder Erfahrungen gemacht?

Gut denke ich, es sind immer wieder welche dabei, wo man sagt die müssten sich hier beweisen, aber ich persönlich finde, das ist ein Schmarren. Mein Gott, das sind halt nur ein paar Mädels; es werden immer mehr, damit muss man leben, ja. Nein ich habe keine schlechten Erfahrungen in beiden Ländern Österreich und Deutschland. Also ich habe da wirklich noch nie schlechte Erfahrungen gemacht.

Gibt es aus Ihrer Erfahrung bestimmte Situationen oder Themen, bei denen das Geschlecht bei der Arbeit eine (besondere) Rolle spielt? Wenn ja, welche sind das?

Nachfrage: Wie steht die Situation allgemein in Bezug auf Psychologentests bei Airline-Selektionen, das z.B. bei Selektionsinterviews die Frage nach dem Kinderkriegen oder einem evtl „Männerproblem“, Stichwort Fliegerarzt, Angebot eines „Spontanen Visual Short Approach“, Entgeltgerechtigkeit?

Erstaunlich gut, mit den Russen, muss ich sagen komme ich persönlich super zurecht. Am Anfang wird so ein bisschen komisch geguckt, so nach dem Motto Flugbegleitung „ach nee – da ist ein Platz im Cockpit frei, ooo ein Mädels im Cockpit“, ja, aber wenn sie es dann verstanden haben, ok ein Mädels das fliegt, so nach dem ersten Flug, dann ist eigentlich alles gut, dann sind die eigentlich super happy, da habe ich wirklich noch keinen gehabt, der da schlecht reagiert hätte oder irgendwie. Es gab von vorneherein schon Leute, die sagen, sie möchten kein Mädels im Cockpit haben, das kommt immer mal wieder vor, aber nicht auf spezielle Personen bezogen. Und das waren sogar deutsche Kunden, die gesagt haben, sie wollen kein Mädels im Cockpit haben, also generell nicht. Aber Russen nicht. Arabischer Raum hatte ich ein bisschen Bedenken, ging aber auch gut. Gerade Ryadh da habe ich meinen Kopiloten zum Zahlen rausgeschickt, weil ich halt mit dieser lustigen Burka und dem Zeug nicht da draußen rumrennen wollte, ja. Man kommt sich so ein bisschen vor wie ein Zootier, wenn man im Cockpit sitzt, aber generell mit den Kunden selber, kein Problem. (...) Ich gehe halt immer gerne den einfachsten Weg, der ist sowieso Tunesier gewesen, mit dem ich da unten war erst neulich und für ihn war das super, der kennt die arabische Mentalität. Kein Problem mit dem, er ist hier aufgewachsen.(...)

Bzgl Selektionen, ja nach Beziehungen wird man schon gefragt „ja ob man denn in einer festen Beziehung ist, wie denn der Partner damit klarkommt, wenn man so lange weg ist usw. das interessiert die Leute. Aber nach Kindern „mein Freund ist auch Pilot“ der ist das gewöhnt. Nach Kinderkriegen wird gefragt, wobei ich da ganz ehrlich sagen muss – für mich jetzt momentan kein Thema. Später weiß man es nicht. Ich war aber jetzt nicht der Mensch, der gesagt hat „ich möchte die große Familie oder so haben, ich bin nicht abgeneigt, aber momentan einfach nicht. (...) Gehalt – da kann ich nur sagen ich verdiene mehr als meine männlichen Kollegen (lacht) einfach, weil ich vorher am Challenger war und mein Gehalt behalten habe und jetzt bin ich die, die von unserer Flotte am meisten verdient. Das ist jetzt

ein Zufall, aber sonst hatten wir immer das gleiche Gehaltsschema, da wurde kein Unterschied gemacht. (...)

Glauben Sie, ist Frau-Sein in Ihrem Beruf ein Vorteil, Nachteil oder nicht relevant?

Also ich würde sagen es ist nicht wirklich relevant und wenn, dann würde ich eher einen Vorteil daraus ziehen. Weil man doch irgendwie, wenn man nicht die Supertussi ist, eigentlich ganz gut durchkommt. Also man hat eigentlich ein super Leben. Ich arbeite gerne mit Männern zusammen, ich habe früher in der Flugzeugwartung zusammengearbeitet mit vielen Männern, ich war da im Einkauf, so bin ich auch zum Fliegen gekommen. Ich habe das echt gerne gemacht, ich habe da überhaupt kein Problem. Ich arbeite lieber mit Männern, die einfach normal sind, als mit irgendwelchen verrückten Tussen, so gesagt, von dem her kein Problem.

Wir hatten da 4 Mädels in der Kabine, die sind schwanger geworden und dann wurde so ungefähr gleich in den Raum gestellt, ob man sie denn nicht irgendwie entlassen kann, weil das sei ja im Endeffekt nur ein lästiges Anhängsel, was mitgezogen wird, was bezahlt werden muss und was nicht arbeiten kann. Nachdem wir Flugbegleiter aus der ganzen Welt haben, oder Großraum Europa können sie natürlich nicht so einfach nach Salzburg ins Büro kommen, können schon, aber das kostet die Firma halt wieder Geld. Deswegen am besten schwanger, am besten Auf Wiedersehen. Ich weiß 2 Mädels haben sie Abfindungen bezahlt, die waren dann aber damit einverstanden, sie nehmen das, sind glücklich damit und gehen. Andere klar, mit deutschem oder österreichischem Arbeitsvertrag da bleibt dir nichts anderes übrig. Die können sie nicht einfach vor die Tür setzen, was auch gut so ist. Ja, weil ich meine irgendwo, also wir hatten jetzt im Cockpit noch niemand, ich warte drauf, dass es passiert, weil ich gerne einmal wissen würde, was sie dann machen. Vom Büro weiß ich, da ist es dasselbe.

Themenkomplex Männlichkeit:

Range of subject - Masculinity:

Wenn Sie an Ihre männlichen Kollegen denken: Gibt es bestimmte Handlungen oder Verhaltensweisen, die sie als „typisch männlich“ bezeichnen würden? Welche sind das?

Die lieben Kollegen mit den vier Streifen, man ist nur was, wenn man 4 Streifen hat. So kommt mir das ganz, ganz oft vor. Das ist irgendwie, Uniformen, wenn du dann sagst, „als Kopilot bist du nichts, als Kapitän bist du dann alles“ Ich sage das stimmt überhaupt nicht. Ich habe versucht das bei mir in der Crew nie so aufkommen zu lassen, dass jetzt das Riesengefälle zwischen Kapitän und Kopilot da ist. Da muss ich sagen, das habe ich bei sehr vielen männlichen Kollegen gesehen, wenn sie Kapitän geworden sind, dann sind sie erst mal abgehoben. Das hängt irgendwie sehr viel mit dem vierten Streifen zusammen, das muss ich sagen, habe ich bisher nur bei Männern gesehen, nicht bei allen, aber bei sehr vielen. (...) An der Bar, wenn sie zu viel getrunken haben, dann kriegen sie schon mal eine schöne große Klappe, erzählen die tollen Fliegergeschichten, wahrscheinlich mehr als die Mädels, aber ich glaube Männer haben eher das Bedürfnis, dass sie sich mit ihrem Job da irgendwo hin profilieren, dass sie jetzt da Kapitän sind, das hat man so über die Jahre herausgehört. Das Ansehen.

Wenn Sie daran denken, wie Ihre männlichen Kollegen mit ihren männlichen und wie sie mit den weiblichen Kollegen umgehen: Gibt es da Unterschiede, oder werden alle gleich behandelt?

Ja, mit Sicherheit, ich sage mal, wenn sie mit mir sprechen, dann benutzen sie bestimmt andere Wörter, als wenn sie mit männlichen Kollegen reden. Beispiel „die Schnalle in der Kabine“, darauf ich mit Augenaufschlag „bitte wer?“ „Das Mädels in der Kabine“ „Vielen Dank“. Ich denke unsere Umgangsformen sind im Allgemeinen einfach höflicher. Männer würden jetzt mit mir nicht unbedingt über andere Frauen reden, teilweise ja, aber nicht bestimmt nicht so im Detail, was auch gut so ist, weil das muss ich nun wirklich nicht haben. (...) Wir sind 17 Tage unterwegs, klar da baut man da auch eine Beziehung auf, wir sind dann auch nicht so viel Leute am Learjet, ich würde sagen 30 Piloten vielleicht, man kennt sich untereinander auch.

Glauben Sie, dass Sie Ihre männlichen Kollegen in der Pilotenrolle anders behandeln, weil Sie eine Frau sind, oder spielt das keine Rolle? (Nachfrage: potentielles Jagdobjekt?)
Ja, mit Sicherheit am Anfang schon. Nachdem dann jeder rausgefunden hat, dass mein Freund auch fliegt in derselben Firma, war alles schnell gegessen das Thema. Ansonsten immer offen und ehrlich sagen „pass auf, wir arbeiten zusammen, aber mehr ist auch nicht“. Ich habe immer gesagt, ich würde das gerne trennen das Ganze, ich bin auch nie mit meinem Freund zusammen geflogen, weil ich das nicht möchte. Das stelle ich mir ganz furchtbar vor, wenn du das aus dem Cockpit mit nach Hause nimmst. Dieselbe Firma ist schon genug.

Themenkomplex Handlungsstrategien im Bezug auf die eigene Weiblichkeit:

Range of subject – Action strategies concerning own femininity

Welche Bedeutung hat es für Sie, ob Sie mit einem männlichen oder einer weiblichen Kollegin im Cockpit zusammenarbeiten?“

Eigentlich nicht wirklich, es ist eigentlich genau dasselbe, weil wir machen alle unseren Job, wir haben alle unsere Richtlinien, ob da jetzt Mädels oder Junge sitzt, ist mir persönlich total egal, es wird jeder gleich behandelt. Von dem her, alles easy.

Wenn Sie an die oben angesprochenen „männlichen“ Verhaltensmuster denken: Wie reagieren sie darauf?

Ich denke mir „jetzt ist wieder genau das eingetreten, was ich mir vorher schon gedacht habe“. Nee, ich meine ich fliege ziemlich viel Ausbildung, sprich ich fliege ziemlich viel mit den neuen Kapitänen, es ist dann wirklich so, ich probiere das auch schon, wenn die das erste Mal links sitzen, so jetzt kommt es durch, wie sie die Mädels der Kabine behandeln, den Handling Agent behandeln. Dieses „ich bin hier der Kapitän, ich brauche Aufmerksamkeit“, ich versuche das einfach durch lange Gespräche begreiflich zu machen, dass das vielleicht nicht unbedingt der richtige Weg ist und dass sie versuchen sollen irgendwie normal zu bleiben. (...) Um Gottes Willen das ist nicht bei allen so, bei manchen tritt genau das ein, was man vorher schon gesagt hat. (...) Die alten Kapitäne waren immer sehr normal, die haben mich eher wie ihr kleines Mädels behandelt, aber nicht irgendwie herablassend, sondern eher indem sie mir alles abnehmen wollten und helfen wollten. (...)

Glauben Sie, wird von Frauen in Führungspositionen etwas Bestimmtes erwartet in Bezug auf Entscheidungsfindung, Arbeitshandeln etc.?

Ja, also ich denke es werden eigentlich dieselben Ansprüche gestellt. Also von der Firma jetzt an uns Mädels, also wir werden nicht anders behandelt oder so. Erwartung bzgl perfekter sein, von der Firma aus nicht, von den Kollegen her auch nicht, aber ich habe festgestellt, wenn du versuchst besser zu sein als die Männer, hast du es leichter. Weil du einfach sagst, du weißt Sachen, die die nicht wissen. Und dann können sie dich auch mal fragen und wissen dann, dass du doch auch was Anderes auf dem Kasten hast. Das ist eigentlich bei uns ganz gut. Ich bin Supervisionskapitän auch, da wirst du auch gefragt. Ich weiß für mich selbst gerne mehr als der Rest, weil ich mir persönlich leichter tue, habe ich festgestellt. Man ist dann auch schneller akzeptiert, wenn man auf der gleichen Ebene reden kann mit anderen, die eventuell schon länger im Geschäft sind.

Bei der Linie finde ich es ja furchtbar. Wenn du als Passagier mitfliegst, dann kriegst du das ja so mit und dann wird wieder geredet „oh mein Gott, eine Frau im Cockpit“ „ja Hilfe, Frauen können nicht einparken, wie können die dann ein Flugzeug fliegen“ Das übliche Klischee halt, da muss man darüberstehen. Über dieses Klischee da gebe ich persönlich gar nichts, ich denke, dass Frauen theoretisch wahrscheinlich besser sein müssen um ernst genommen zu werden von der Gesellschaft

Glauben Sie, dass das Geschlecht einen Einfluss darauf hat, wie man seinen Job als Pilotin durchführt, oder ist das völlig irrelevant? Nachfrage: Die Tatsache, dass sie in einem Umfeld von streng festgesetzten Verfahren handeln beeinflusst das Tun?

Das ist irrelevant, also definitiv. Wir haben dieselben Procedures, ob das ein Mann macht oder eine Frau.

Themenkomplex Medienbild

Range of subject – Media Image

Ist über Sie schon einmal ein Beitrag in einem Medium erschienen, wie sah der in Bezug auf Bilder und Text aus?

Nein, also es gab einmal einen in einer Zeitschrift, da ging es um Frauen in besonderen Berufen, da war ich gerade in der Ausbildung, da kam ein 10 Zeilen Artikel in „IN“ damals. Das kam über die Flugschule, aber auch nur so, dass Frauen immer mehr in diesem Beruf einsteigen und nicht über mich persönlich, aber mit Namen und Bild. Ganz normale Klamotten, wir haben uns auch so getroffen wie wir jetzt. Haben kurz gesprochen, das war es dann – ohne Flugzeug, nur ich.

Im Falle, dass über Sie und ihren Beruf in einem Medium schon einmal ein Beitrag gebracht wurde, waren Sie an der Entscheidung über das vermittelte Bild bzw. Pilotinnenimage beteiligt?

Das wurde so organisiert, nein kein Einfluss.

Waren Sie mit diesem Image zufrieden? Kann es sein, dass Sie aus anderen Gründen einfach dem entsprochen haben, was vorgegeben wurde durch Firma, Journalist oder Fotograf?

Ja, das hat mir nichts geschadet und nichts gebracht.

Haben Sie den Eindruck, dass Medien das richtige Berufsbild der „Pilotin“ vermitteln? Nachsatz: Oder bestärken Ihrer Meinung nach Medien in Bildern und Filmen eventuell unzeitgemäße Geschlechtermuster und Rollen?

Ich verstehe ehrlich gesagt nicht, warum das so hervorgehoben wird, ich denk "oh mein Gott". Es kommt ja auch nicht (als Beitrag) ein Mann ist jetzt Erzieher geworden. Oder wie auch immer, das ist so unzeitgemäß, man sollte das einfach als ganz normalen Beruf sehen. Es gibt jetzt immer mehr Mädels, die das machen und, mein Gott, ob ich ein Flugzeug fliege, einen Bus fahre, es ist total egal finde ich.

Das Bild – es sollte einfach gezeigt werden, wie es normal ist, dass einfach das ganz normale Leute sind, und nicht der supertolle Lufthansapilot, der jetzt von Frankfurt nach Hongkong fliegt und „oh-mein-Gott. Alles so anstrengend.“ Das ist in diesem Image, das es damals war, der letzte Überlebende wird hinterhergezogen und jetzt kommt die tolle, neue Kopilotin dazu. Weil es braucht ein bisschen Aufbesserung. Ich finde das lächerlich.

Wenn ja, warum glauben Sie?

Ich glaube, dass es bei vielen noch nicht angekommen ist, dass Frauen auch fliegen. Das sehe ich so auch im Bekanntenkreis von meinen Eltern, da ist dann auch so, mein Gott. Die fragen „Wann wirst du denn Kapitän?“ ich „ich bin Kapitän seit 5 Jahren“ Das ist dann so, du bist ein Mädels das fliegt, das wird noch verstanden, aber du bist automatisch der First Officer und das wird überhaupt nicht realisiert, dass du schon ewig in diesem Beruf arbeitest und einfach vielleicht Kapitän bist und mit männlichen First Officers zusammen arbeitest. Das typische Bild der Gesellschaft entspricht, glaube ich, dem „der Mann ist Kapitän, die Frau der First Officer“ Kabine ist auch noch ein Mädels.

Wie reagieren Sie selbst auf das (eventuell verzerrte) vermittelte Image?

Ich finde es nur lustig. Ich denke mir halt unsere Gesellschaft irgendwann wird sie von selber draufkommen. Man kann es nicht reinprügeln.

Bei Betrachtung der vorliegenden 23 Bilder, welches deckt sich am besten mit Ihrem inneren Berufsbild als Frau Pilotin? Welches stößt Sie am meisten ab?

Ich muss sagen hier einfach die Mädels, die zusammenarbeiten, Nr. 6, warum soll es nicht so sein. Ich muss sagen, ich finde meine ganzen Kolleginnen bisher – nur einmal mit einer Kollegin, das war wirklich, weil sie gesagt hat, sie ist das Image Pilotin und ihr ging es nicht um Beruf, sondern um das Männerimage „ich trage eine Uniform, toll, toll, toll und wunderbar“. Aber wenn man einfach ein ganz normales Mädel ist, so wie die ausschauen, versucht normal zusammenzuarbeiten. Das finde ich super, hat bisher auch sehr gut geklappt. Am wenigsten das Superbild Nr. 21, die tolle Lufthansa, die tolle Austrian. Ich weiß nicht, das ist immer so diese Lufthansapiloten. Ich finde sie arrogant, es grüßt keiner, es ist irgendwie das Bild von einem Piloten. Mir kommt das so vor, als ob jeder von diesen meint, sie sind was Besseres als der Rest mit demselben Job.

Hat sich das Medienbild der Pilotin Ihrer Meinung nach in den letzten Jahrzehnten verändert? Wenn ja, wie bzw. wohin verändert?

Ich denke die Gesellschaft ist aufgeschlossener geworden, ja. Das wird jetzt immer normaler, dass jetzt einfach ein Mädel im Cockpit sitzt. Egal ob links oder rechts. Da finde ich schon, dass es offener geworden ist, das Ganze.

Sagt Ihnen der Begriff Gender bzw. Diversity Management etwas? Wenn ja, gibt oder gab es einen Ansprechpartner dafür in einer/mehreren in den Firmen?

Nein, nein.

Themenkomplex persönliche bzw. statistische Daten

Range of subjects – Personal and statistical data

Was war/ist Ihre Motivation für die Entscheidung eine Karriere als Pilotin anzustreben?

Gar nicht, ich wollte als Kind Tierärztin werden. Nachdem ich dann kein Abitur gemacht habe, weil ich zu faul war in der Schule habe ich eine Lehre gemacht, weil meine Mama gesagt hat ich soll etwas Vernünftiges lernen. Eine Lehre als Industriekauffrau bei Dornier im Flugzeugbau. So hat das angefangen, dass ich da eine Lehre gemacht habe, im Endeffekt in diesem Wartungsbetrieb innerhalb von Dornier. Dann irgendwie im Einkauf Verkauf hatten wir ziemlich viel mit den Piloten zu tun, die dann Ersatzteile mitgenommen haben für die Firma oder so. Dann habe ich auch viele kennengelernt, die in der Flugsportgruppe waren, bin da ab und zu mitgeflogen. Mir war schon klar, bevor ich diese Lehre angefangen habe, dass das nicht das Non-plus-ultra ist, das ich machen will. Also das war schon klar, nur ich wusste nicht, was ich machen will, dann nach einem Jahr bin ich nach Hause gekommen und habe meinen Eltern erzählt „ich werde jetzt Pilot“, da die drauf „du spinnst ja“. Da war ich 18, genau. Dann ging das relativ fix eigentlich mit dieser Flugsportgruppe. Wir haben da sehr vergünstigte Preise gekriegt, ich habe dann nebenbei gearbeitet und bin am Wochenende geflogen und habe dann eigentlich alles in Abendschule gemacht den ATPL. Finanziert mit Hilfe von meinen Eltern, ich habe bei Dornier Vollzeit gearbeitet, am Wochenende an der Tankstelle gejobt, am Sonntag Backshop gemacht, in der Abendschule den Theorieunterricht, teilweise nach der Arbeit fliegen und meine Eltern haben dann schön noch mit gezahlt, weil sie gemeint haben, wenn ich studieren würde, müssten sie auch was zahlen, so zahlen sie für eine Flugausbildung. So ging das dann. Also es war nie mein Plan Pilot zu werden, aber es hat mich einfach fasziniert. Dann habe ich nach einem Jahr einen Job gekriegt auf einem Lear in München, glücklicherweise. Von einem Bekannten, der ist auch in dieser Firma geflogen, der hat gemeint „wir suchen Kopiloten für den Learjet“ und ich „das wäre natürlich fantastisch“ Tja dann war ich beim Vorstellungsgespräch, das hat auf Anhieb geklappt, weil unser Chef damals, jetzt mittlerweile lebt er nicht mehr, der fand Frauen auch immer klasse. Der hat von jeher schon Frauen im Cockpit gehabt, und hat mit denen nur gute Erfahrungen gemacht. (...) Er war nie unfair, er hat die Leute offen und ehrlich behandelt. Hat schon mal gesagt „sie spinnen“ aber man wusste immer, woran man ist. Im Endeffekt super. (...) Beide Eltern sind dahinter gestanden. Am Anfang haben sie das nicht so ganz ernst genommen, da war das, glaube ich also, dass sie sich gedacht haben, „ein neues Hirngespinnst der Tochter, naja“ (...)

- Wurde diese Entscheidung durch die Firma/Firmen gefördert, wenn ja wie?
Ich hatte, glaube ich, bisher immer Glück, wie gesagt ich bin 2 Jahre Lear geflogen in München, wir sind ziemlich viel Ambulanz geflogen, ich hatte ganz schnell ziemlich viele Stunden, dann bin ich zu Vistajet gegangen, die waren im Aufbau der Flotte und haben Kapitäne gesucht, ich hatte die Stunden, bin nach 3-4 Monaten Kapitän geworden. Und ich hatte echt immer Glück, weil auch viele ältere Kollegen, Bekannte meiner Eltern mit denen ich zusammengearbeitet habe, gesagt haben, "warum nehmt ihr die nicht als Kapitän?", "die macht einen guten Job". Es sind nicht die Firmen direkt, sondern ich würde sagen eher meine Kollegen, die mich gefördert haben. Ich habe ein Rating selber gezahlt, das war am Anfang das Lear55 Typerating, das Lear 60er Typerating habe ich hier von der Firma bekommen, das 40er Typerating habe ich von der Vistajet und das 300er Typerating auch, also kann ich mich nicht beschweren. (...)*
- Wer sonst hat Sie gefördert?
Männer – nein nicht wirklich, nicht dass mich da irgendwer gefördert hätte in dem Job, Freunde ja, aber in dem Sinn, dass wir zusammen gelernt haben, den ATPL gemacht haben, das waren viele von der Flugsportgruppe bei Dornier damals, die eben auch als Jungkerle da angefangen haben. Die sind mittlerweile auch alle Pilot bei Air Berlin oder privaten Unternehmen auf einer gleichen Stufe irgendwie. Wir haben uns gegenseitig, glaube ich, geholfen.*
- „Welche luffahrerischen Lizenzen oder andere Berufsabschlüsse besitzen Sie?
ATPL, TRI Kunstflug, Industriekaufrau*
- Was ist Ihre höchste erreichte abgeschlossene Schulausbildung?
What is your highest educational degree that you earned?
Mittlere Reife*
- Was sind/waren Ihre Eltern von Beruf, welche Schulbildung genossen sie?
Mein Papa hat auch Realschule also auch Mittlere Reife, meine Mama hat Volksschule, also ganz normale Eltern, nicht studiert. Mein Vater ist Verkaufsleiter bei FIAT Autohaus gewesen und meine Mama war im Büro und hat dann aufgehört zu arbeiten als mein Bruder und ich kamen und war dann zu Hause.*
- Würden Sie mir Ihr Alter, den Familienstand und evtl. Scheidung/en sagen?
30, ledig, keine Scheidungen, Beziehungen waren einige, die daran gescheitert sind. Das war zur Schulzeit und Bürozeit schlimmer als jetzt mit meinem fliegerischen Job. Ich hatte einen Freund mit dem ich hier in München geflogen bin, der war auch aus München, mit dem war auch einfach Schluss, weil wir uns nicht gesehen haben und mein jetziger Freund mit dem bin ich seit 4 Jahren zusammen, der fliegt in derselben Firma wie ich auf dem Challenger, das funktioniert ganz gut.*
- Der Abschluss gilt der Frage nach den Kindern, wenn ja wie viele haben Sie bzw. und in welchem Alter sind Sie?
Ich schließe Kinder nicht aus, wir haben gerade eine Wohnung gekauft, ist gut, wenn wir die mal abzahlen aber später, ja. Natürlich, so mit 34 oder 35 ist das ein gutes Alter.*

Transcript 14
Start: 14:32
End: 15:02

Interview: 14
Date: 2.11.2012

Guided Interview Protocol

Themenkomplex Background“ Geschlechterverhältnis: Range of the subject - Gender relation:

Wie stellt sich die („objektive“) Geschlechterverteilung im Bezug auf ihr derzeitiges Unternehmen dar? Könnten Sie mir eingangs schildern, wie die Verteilung männlich/weiblich auf Ihrer Ebene im Unternehmen aussieht, also wie viele Männer und wie viele Frauen auf Ihrer Ebene tätig sind oder waren?

Ich arbeite für 2 Firmen und jeweils eine Frau, einmal, einmal. Männer in der einen 15 Männer und in der anderen 2. Als Fluglehrerin sind 2 Frauen und 10 Männer, da bin ich Fluglehrerin.

Wie geht es den Frauen mit ihrem „Minderheitenstatus“?

Wie geht/ging es Ihnen damit, dass Sie als Frau überwiegend mit männlichen Kollegen arbeiten? Nachfrage: Haben sie diesbezüglich bestimmte Erlebnisse gehabt oder Erfahrungen gemacht?

Ich habe bis jetzt da kein Problem damit gehabt, null. Also von den Kunden her habe ich als Kopilotin nicht viel zu tun mit denen, ich sitze drin mache alles fertig und von den Kollegen her, kann es passieren dass es da so ein bisschen einen Kommentar gibt, der aber nicht böse gemeint war. Ja in der Flugschule damals hat es einen Techniklehrer gegeben, eigentlich ein ganz netter Kerl, aber der hat halt, wenn wir zu zweit als Frauen dringesessen sind ist Null gekommen und wenn man allein als Frau dringesessen ist, dann sind lauter wirklich böse Witze gekommen. Oder grundsätzlich – weit unter der Gürtellinie, Gynäkologenzwitsche und so Zeug, das war ganz arg, wobei der hat immer zu Frauen gesagt, „was willst denn du in einem Flieger?“ Dann Weihnachtsfeier hat seine Frau angerufen und er „ich komme gleich, ich komme gleich heim“, ganz brav gewesen. Ganz seltsam unter der Fuchtel. In der Ausbildungsphase hat man manchmal schon eine auf den Deckel gekriegt. Jetzt mit Kollegen, der eine der ist grundsätzlich als Mensch so, der ist zu jedem so. Also mit mir noch netter als mit denen (Männern). Also er reißt sich mehr zusammen. Es gibt Kopiloten, die sagen sie steigen nie mehr ein bei dem, also so weit bin ich mit dem noch nie gekommen. Er ignoriert einfach was du sagst, wenn er gerade was besser weiß, dann ist es so. Man soll im Cockpit nicht diskutieren, es wird aber auch nachher nicht diskutiert. Er, wenn er grantig ist, ist total pampig, schreit dich gleich an, auch wenn es nicht notwendig ist, weil eh nichts war, aber er schreit halt, weil er gerade spinnt. Aber da ist der zu jedem so.

Gibt es aus Ihrer Erfahrung bestimmte Situationen oder Themen, bei denen das Geschlecht bei der Arbeit eine (besondere) Rolle spielt? Wenn ja, welche sind das?

Nachfrage: Wie steht die Situation allgemein in Bezug auf Psychologentests bei Airline-Selektionen, das z.B. bei Selektionsinterviews die Frage nach dem Kinderkriegen oder einem evtl „Männerproblem“, Stichwort Fliegerarzt, Angebot eines „Spontanen Visual Short Approach“, Entgeltgerechtigkeit?

Ich war noch nie bei einer Selektion. Kann ich nichts sagen.

Fliegerarzt, da ist eh extra für Frauen, (...) aber nö, ganz normal.

Entgelt, nein, aber ich weiß beim Trinkgeld, ich weiß da einen Kunden der gibt dem Kopiloten, einem Freund von mir, öfter Trinkgeld, mir noch nie. Wobei ich nicht weiß warum, vielleicht, es kann ja sein, dass der mich nicht mag.

Glauben Sie, ist Frau-Sein in Ihrem Beruf ein Vorteil, Nachteil oder nicht relevant?

In dem Beruf ist es einfach ein Nachteil, wegen der Familienplanung, wenn man dann Kinder hat. Aber so vom Umgang her nicht.

Themenkomplex Männlichkeit: Range of subject - Masculinity:

Wenn Sie an Ihre männlichen Kollegen denken: Gibt es bestimmte Handlungen oder Verhaltensweisen, die sie als „typisch männlich“ bezeichnen würden? Welche sind das?

Ich habe da einen Flug gehabt mit einem Kollegen, der hat einen Freund dabeigehabt und wir sind geflogen, in Linz irgendwie reingewuzelt, wo ich gesagt habe „das wird aber knapp jetzt dann“. Ende vom Lied ist, dass wir durchgestartet sind, weil es nichts geworden ist. Solche Sachen Gockelhahn, aber ich glaube nicht, dass das ist, weil ich als Frau danebensitze, sondern weil er Freund oder Freundin dabeigehabt hat.

In Moskau ist es mir schon 3 Mal passiert, weil ich ja bei der 2ten Firma nicht in Uniform fliege, dass sie mich nach der Lizenz gefragt haben. Das wundert mich nicht, weil ich bin jetzt nicht so alt und möchte zu dem Flieger raus, dann sagen die halt nein, das ist ok. Aber in Russland die haben mich einfach komplett ignoriert, einfach dort stehen gelassen. „Ich brauche Sprit“ der versteht mich nicht. „Gestern hast mich auch verstanden“, also da haben die mich als Frau komplett ignoriert und einmal in Spanien, überraschenderweise, in Valencia. Da war auch so einer, da habe ich keine Chance gehabt, dass ich da irgendwas kriege. Der wollte meinen Vater sprechen.

Wie vorher Gockelhahn eben. Mit der Uniform ins Kaffee gehen, das ist auch männlich, weil ich versuche immer es möglichst schnell loszuwerden das Zeug. Aber mit allen Streifen und wenn man ein Kapperl hat, dann das auch. Gut das ist auch Gockelhahn. (...)

Wenn Sie daran denken, wie Ihre männlichen Kollegen mit ihren männlichen und wie sie mit den weiblichen Kollegen umgehen: Gibt es da Unterschiede, oder werden alle gleich behandelt?

Ich glaube, dass das grundsätzlich von den Gesprächsthemen auch eine Interessensfrage ist, wo man sich halt findet. Mit mir braucht der nicht über Autos reden, ich mag zwar Autos, aber irgendwie übertreiben kann man es auch nicht. Ich glaube, dass man deswegen andere Gesprächsthemen hat, das ist aber auf jeden Fall so, weil ich habe einen guten Bekannten, der auch als Kopilot fliegt und mit dem ich mich austausche. So Frauengeschichten werden mit mir natürlich nicht gesprochen, mit ihm allerdings schon, da ist natürlich ein Unterschied, aber ich glaube, dass das auch nicht vom Normalen anders ist.

Das Niveau an Höflichkeit - bei denen die kein Problem damit haben, dass eine Frau im Cockpit sitzt, da ist es höflicher. Es gibt die, die sitzen drin und pflustern sich auf und „du machst das und das und fertig und du kannst funken, aber sonst“ die gibt es auch, das sind ziemliche Einzelfälle.

Glauben Sie, dass Sie Ihre männlichen Kollegen in der Pilotenrolle anders behandeln, weil Sie eine Frau sind, oder spielt das keine Rolle? (Nachfrage: potentielles Jagdobjekt?)

Es gibt halt manchmal so Kommentare, wo man sagt „muss das jetzt sein?“ wie zB „warum hast du keinen Rock an?“ „Weil da sitze ich dann da und der wandert drauf“ und solche Sachen. Aber ich glaube, dass das nie in einer Weise extrem ist. Das ist normal, von Natur aus so, dass der so ist und was loslässt. (...)

Themenkomplex Handlungsstrategien im Bezug auf die eigene Weiblichkeit:

Range of subject – Action strategies concerning own femininity

Welche Bedeutung hat es für Sie, ob Sie mit einem männlichen oder einer weiblichen Kollegin im Cockpit zusammenarbeiten?

Ja ich bin am Simulator gewesen abwechselnd mit einem Mann und einmal einer Frau. Ich finde das komplizierter mit einer Frau zu fliegen, weil man einfach, weil ein Mann, wenn er eine Meinung hat, der sagt das auch so. Eine Frau sagt „ich würde so sagen, aber, wenn du das anders siehst, dann ist das so „von hinten durch die Brust ins Auge“ wenn man sich was ausmacht. (...) Es war nicht problematisch, wenn wir einen Emergency simuliert haben, waren die Rollen klar verteilt, das hat man ja trainiert. Aber das, was man sich so ausmacht, das was ein bisschen Geschmackssache ist, dann finde ich es komplizierter. Ich kann es nicht sagen, ich bin nur mit der geflogen.

Wenn Sie an die oben angesprochenen „männlichen“ Verhaltensmuster denken: Wie reagieren sie darauf?

Meistens provoziert das ein Schmunzeln oder vielleicht einen entsprechenden Kommentar zurück, dass ich sage "das könnten wir ja auch ganz normal machen, das geht ja so und so auch "oder „Ich weiß eh, dass du das kannst“, solche Kommentare.(...)

Glauben Sie, wird von Frauen in Führungspositionen etwas Bestimmtes erwartet in Bezug auf Entscheidungsfindung, Arbeitshandeln etc.?

Ich glaube, dass mehr erwartet wird, dass man die gleiche Anerkennung kriegt, dass man sich auch besser schlagen muss, von den Kollegen her. Dass man sich bei den Checks – dass es nicht heißt „na ja eine Frau halt“. Also das fällt mir auch auf, wenn man Checkflüge hat, wenn man einen guten Checker hat, ist kein Unterschied, aber es passiert, dass einer sagt „sie hat das so gemacht“. Da gibt es einen Unterschied glaube ich. Die Gesellschaft, das passiert mir oft „ja sie fliegen, aber nur als Kopilotin, so nach dem Motto „Mehr nicht“. Weiß aber nicht, ob es an meinem Alter liegt, aber es ist schon so. Letztes Mal sind wir in Vilshofen gelandet und da sage der „ja ich habe mir schon gedacht, dass sie als Kopilotin fliegen“. Wo ich mir denke „warum?“ Grundsätzlich gibt das ziemlich viel Aufsehen, wenn man sagt, dass man fliegt als Frau. Es wird schon irgendwie besonders gehandhabt.

Glauben Sie, dass das Geschlecht einen Einfluss darauf hat, wie man seinen Job als Pilotin durchführt, oder ist das völlig irrelevant? Nachfrage: Die Tatsache, dass sie in einem Umfeld von streng festgesetzten Verfahren handeln beeinflusst das Tun?

Ich bin mir eigentlich nicht sicher, ich glaube von den Procedures, die lernt und macht man. Glaube nicht, dass eine Frau das dann anders macht, das geht ja auch nicht anders. Was mir auch auffällt, wenn ich unterrichte als Fluglehrerin, Flugschüler männlich überschätzen sich gerne in dem was sie können, die muss man immer ein bisschen bremsen, damit die nichts machen, wo du denkst „um Gottes Willen“, und Mädeln sind eher so, dass sie vorsichtiger sind, die greifen lieber gar nichts an, oder machen lieber zu wenig, als dass sie was falsch machen. Die sind eher vorsichtiger.

Themenkomplex Medienbild

Range of subject – Media Image

Ist über Sie schon einmal ein Beitrag in einem Medium erschienen, wie sah der in Bezug auf Bilder und Text aus?

Ich habe mit 16 den PPL angefangen, das war natürlich für einen Verein ein gefundenes Fressen. Da haben die mich dazu verdonnert, dann auch noch Foto machen über die Flugschule, habe mich ein bisschen gedrückt davor. Aber das haben die natürlich als Frau, die so früh zu fliegen anfängt. Das war in der Passauer Morgenpost, Lokalzeitung, Foto habe ich mich gedrückt. Interview halt.

Im Falle, dass über Sie und ihren Beruf in einem Medium schon einmal ein Beitrag gebracht wurde, waren Sie an der Entscheidung über das vermittelte Bild bzw. Pilotinnenimage beteiligt?

Sachlich war alles richtig, aber es war extrem so aufgezogen „junge Frau fliegt“ also nicht junger Mensch, sondern junge Frau, das habe ich schon so erlebt. Die haben ein Interview gemacht, der andere Teil war ein Textteil, wo die halt ihren Teil geschrieben haben. In dem Textteil war das dann schon herausgehoben, dass man da als Frau fliegt.

Waren Sie mit diesem Image zufrieden? Kann es sein, dass Sie aus anderen Gründen einfach dem entsprochen haben, was vorgegeben wurde durch Firma, Journalist oder Fotograf?

Ich wollte das gar nicht, aber der Zweck war die Flugschule und die Werbung für die und das hat funktioniert, sagen wir so. Ich fand ihn übertrieben, aber er hat das Ziel getroffen.

Haben Sie den Eindruck, dass Medien das richtige Berufsbild der „Pilotin“ vermitteln? Nachsatz: Oder bestärken Ihrer Meinung nach Medien in Bildern und Filmen eventuell unzeitgemäße Geschlechtermuster und Rollen?

Ich finde, dass es auffällig ist wenn Flugunfälle sind, wenn eine Pilotin drin ist, dass das wirklich betont wird, dass da eine Pilotin geflogen ist. Ich weiß nicht warum, aber vielleicht fällt es mir jetzt speziell auf, aber da denke ich mir oft, wenn die einfach „Crew“ reinschreiben, oder bei alter Pilot und junge Pilotin – also das – ich weiß nicht. (lacht)

Wenn ja, warum glauben Sie?

Es ist bei den Filmen über einen ganzen Flug, da setzen Firmen ganz gerne einen erfahrenen eben graumelierten Kapitän hin, damit er halt erfahren aussieht und eben eine Kopilotin, nicht so eine ganz junge, eine die halt schon ein bisschen länger geflogen ist, 30-35 Jahre jedenfalls. Dann haben die eine Frau drin, einen Mann drin einen seriösen Kapitän, eine aufstrebende Kopilotin, dass die glauben - aber trotzdem sitzt der graumelierte Herr da.

Wie reagieren Sie selbst auf das (eventuell verzerrte) vermittelte Image?

Das ist mir eigentlich ziemlich wurscht, wenn sie das nicht besser wissen, was soll man machen.

Bei Betrachtung der vorliegenden 23 Bilder, welches deckt sich am besten mit Ihrem inneren Berufsbild als Frau Pilotin? Welches stößt Sie am meisten ab?

Das Business Jet fliegen, die Nr 11, weil für mich das schönere Art des Fliegens ist. Auf der Linie, da sage ich mal, Langstrecke möchte ich nicht fliegen, wegen der Belastung. Ich finde es langweilig, wenn man 6 Stunden im Flieger drinsitzt und schaut, was der macht. (lacht) und Businessjet hat man doch auch die Möglichkeit, dass man wo auch rauskommt, dass man mal Mittag ankommt und Nachmittag in die Stadt gehen kann.

Negativ - das war die Frau mit dem Putzlumpen Nr. 13, die die Scheibe gewaschen hat, weil das einfach Frau und Putzen in der Fliegerei, das ist schon so ein bisschen runterdrückend.

Hat sich das Medienbild der Pilotin Ihrer Meinung nach in den letzten Jahrzehnten verändert? Wenn ja, wie bzw. wohin verändert?

Ich glaube, dass es sich allgemein positiv verändert hat, nicht nur in der Fliegerei. Das merkt man in der Fliegerei halt auch, denke ich. Dass es einfach normaler – ich glaube aber, dass das nach wie vor ein Beruf ist, den viele Frauen nicht wählen a) vom Interesse, b) von der Familienplanung. Aber ich glaube, dass man wesentlich integrierter ist. Ich bin eigentlich der Meinung, dass man als Frau nicht „um Gottes Willen die mögen mich nicht“, sondern einfach Frau ist, auch kein großes Problem damit hat.

Sagt Ihnen der Begriff Gender bzw. Diversity Management etwas? Wenn ja, gibt oder gab es einen Ansprechpartner dafür in einer/mehreren in den Firmen?

Ja gibt es in Firmen, ja nicht in denen, wo ich fliege, die sind zu klein.

Themenkomplex persönliche bzw. statistische Daten

Range of subjects – Personal and statistical data

Was war/ist Ihre Motivation für die Entscheidung eine Karriere als Pilotin anzustreben?

Ich glaube einfach familieninfiziert. Mein Vater fliegt, ich habe den Vorteil gehabt, dass der auf Linie geflogen ist, ganz am Anfang hat er selber eine Firma gehabt, da war er fast nie da. Dann ist er auf die Linie gegangen und ist eigentlich bei der DBA und beim Nürnberger Flugdienst gewesen. Ist immer heim gekommen, mit dem Auto spät, immer heimgekommen, das war für mich nie negativ, das war immer toll. In meiner Verwandtschaft gibt es noch einige andere, die fliegen. Als Kind waren wir halt wahnsinnig viel auf Flugplätzen, der ganze Freundeskreis war mit Fliegen verbunden. Spielzeugflugzeuge, Puzzle, Gewand, ich habe gar nicht auskönnen, wenn ich ehrlich bin. Das war eine Entwicklung, ich habe nicht gesagt ich will Pilotin werden, das war für mich klar, ich wollte gerne Kunstfliegen, weil für mich das lustig war. Ich habe das vorher nie probiert, aber ich fand das immer toll. Da gab es im Microsoft Flugsimulator ein extra, im 95er war das, dieses Extra hat eine Pilotin geflogen. Die habe ich wahrscheinlich irgendwann als mein Vorbild da gesehen. Aber ich war nicht so,

dass ich gesagt habe, ich möchte Pilotin werden und mich nur für das Fliegen interessiert. Weil für mich die Fliegerei so komplett normal war, war das nichts wofür man sich extra interessieren muss. Jeden Tag war irgendwas. Mein Papa hat gesagt, so und so ist das, auch mit Familie, er ist ein wahnsinniger Familienmensch, „überlege dir das gut, ich kann das nicht empfehlen, aber wenn du das machst unterstützen wir dich“, so eigentlich. Die Mama hat sich damit abgefunden, dass das so ist. Also die hat sich nicht gewehrt. Hat aber auch nicht gesagt, „das ist super.“

*Wurde diese Entscheidung durch die Firma/Firmen gefördert, wenn ja wie?
Meine Bank heißt Mami und Papi, die Beziehung hat alles andere als gefördert, die habe ich deswegen auch beendet aus dem Grund. Ich habe den in der Flugschule kennengelernt, der hat Maschinenbau studiert und es war eigentlich damals so, dass ich Wirtschaft im Fernstudium gemacht habe, vielleicht hat der gedacht „vielleicht macht sie doch einen Bürojob“ und irgendwann hat er gemerkt, die meint das wirklich ernst und das hat ihm nicht in sein Bild gepasst. War eh nicht so die ganz enge Geschichte.*

*Wer sonst hat Sie gefördert?
Wenig, aber es ist so, dass mein Onkel, der ist Fluglehrer, der hat immer gesagt, wenn du 16 bist, dann mach mal. Meine Oma hat einen Segelflugschein gemacht hat, das war eine der jüngsten nach dem Krieg und überhaupt, die hat Segelfliegen angefangen für Frauen, die hat nie drüber geredet, aber es war für mich immer so, dass die das da schon gemacht hat, also kann doch das nicht so schwierig sein.*

*Welche luftfahrerischen Lizenzen oder andere Berufsabschlüsse besitzen Sie?
CPL A ATPL Theorie mit MCC F/I*

*Was ist Ihre höchste erreichte abgeschlossene Schulausbildung?
Abitur, jetzt arbeite ich am Studium Aeronautics Fernstudium in Amerika zum Bachelor of Science.*

*Was sind/waren Ihre Eltern von Beruf, welche Schulbildung genossen sie?
Mein Vater hat, ich weiß nicht was für, eine Schule, mittlere Reife, dann hat er, soweit ich weiß, eine Lehre gemacht auf Straßenbau und dann hat er Pilot gemacht, TRE A320 und meine Mama hat Wirtschaft studiert an der EFA und hat dann irgendwo gearbeitet und dann ist sie Geschäftsführerin geworden.*

*Würden Sie mir Ihr Alter, den Familienstand und evtl. Scheidung/en sagen?
24, ledig, keine Hochzeit
Eine Beziehung, das hätte ich mir denken können, dass die nicht hält.*

*Der Abschluss gilt der Frage nach den Kindern, wenn ja wie viele haben Sie bzw. und in welchem Alter sind Sie?
Ich möchte schon Kinder später, das ist ja der Grund, warum ich Fluglehrer mache, damit ich
weitere Standbeine habe, außer Fliegen.*

Transcript 15
Start: 19:07
End: 19:54

Interview: 15
Date: 4.11.2012

Guided Interview Protocol

Themenkomplex Background“ Geschlechterverhältnis:

Range of the subject - Gender relation:

Wie stellt sich die („objektive“) Geschlechterverteilung im Bezug auf ihr derzeitiges Unternehmen dar? Könnten Sie mir eingangs schildern, wie die Verteilung männlich/weiblich auf Ihrer Ebene im Unternehmen aussieht, also wie viele Männer und wie viele Frauen auf Ihrer Ebene tätig sind oder waren?

Bei uns (...) nicht viel, da bin ich jetzt nur mehr übriggeblieben, M. musste gerade gehen, das ist eine gute Frage, eigentlich bin ich übriggeblieben, ja. Wir waren 3, wir waren Piloten beim Training insgesamt 50, mit Freelancer also 60-70 Piloten.

In früheren Formen waren wir 2-3 Damen, pilotenmäßig war das ziemlich gleich, es waren immer so 60-70 und davon maximal 3 Frauen.

Wie geht es den Frauen mit ihrem „Minderheitenstatus“?

Wie geht/ging es Ihnen damit, dass Sie als Frau überwiegend mit männlichen Kollegen arbeiten? Nachfrage: Haben sie diesbezüglich bestimmte Erlebnisse gehabt oder Erfahrungen gemacht?

Das stört mich überhaupt nicht. Ich fühle mich in dem nicht als Frau unter den Männern (lacht) Ich bin ja immer als Einzige bei den Männern dabei gewesen, ich habe nie ein Problem gehabt, dass ich da minder bin. Das ist normal für mich, ich weiß nicht, wie mich die Männer sehen, aber ich sehe das als normal.

Blöde Bemerkungen, nein kann ich nicht sagen, eher Überraschung, dass da eine Frau ist und fliegt, aber nicht von den Kollegen. Von den Passagieren eher, von den Kollegen eigentlich nie eine blöde Bemerkung, kann mich nicht erinnern.

Gibt es aus Ihrer Erfahrung bestimmte Situationen oder Themen, bei denen das Geschlecht bei der Arbeit eine (besondere) Rolle spielt? Wenn ja, welche sind das?

Nachfrage: Wie steht die Situation allgemein in Bezug auf Psychologentests bei Airline-Selektionen, das z.B. bei Selektionsinterviews die Frage nach dem Kinderkriegen oder einem evtl „Männerproblem“, Stichwort Fliegerarzt, Angebot eines „Spontanen Visual Short Approach“, Entgeltgerechtigkeit?

Nein, ich nicht, weil ich habe eigentlich nie eine richtige Selektion gemacht. Ich war nie bei der Airline, ich habe das nie gemacht, daher habe ich nie einen Psychologentest gemacht und habe eigentlich noch nie so was gehört, nein.

Im Gegenteil damals bei der Comtel die Sache mit meiner Operation, da habe ich zum Chef gesagt, wenn das schiefeht, „dann habt ihr mich sowieso geerbt und wenn nicht, dann plane ich schon eine Familie zu gründen“. Aber ich bin dann eben dabeigeblichen (...)

Gehaltsunterschiede - ich verdiene jetzt noch weniger als die Männer (lacht). Es ist die Wahrheit, was soll es, es ist definitiv, da kann ich dir sagen, dass die Aussage getätigt wurde, naja Trainingsmanager ist nicht so viel wie ein Flugbetriebsleiter, deshalb verdient man auch weniger. Du stehst da in der gleichen Ebene am Organisationsplan, du hast genauso eine Verantwortung, aber laut Geschäftsführung ist halt das weniger. Nachdem ich ja immer mehr gemacht habe, d.h. immer 2 oder 3 Sachen gleichzeitig gemacht habe, wie Dispatch, Fliegen und Administration und auch in der Firma angefangen habe mit allem am Anfang. Wenn man allein ist, muss man halt alles machen, inklusive Fliegen plus Postholder Training ist halt, meiner Meinung nach, das gleiche wie Flugbetriebsleiter und Fliegen, ja. Aber da ist ein gewaltiger Unterschied und darum kämpfe ich weiterhin. Ich weiß nicht, ich glaube schon, dass es ein Frauenthema ist, vielleicht sehe ich das so, aber ich glaube schon, dass das in der Richtung ein bisschen mitspielt, ich glaube schon. Ich glaube eher, dass es darauf ankommt, wie du dich durchsetzen kannst, oder wie du das forderst und da sind glaube ich, was du für ein Mensch bist. Da ist das, dass ich halt so ein Mensch bin und mich nicht so bringen kann, dass ich das Geld kriege, wie gewisse andere, die kommen und sagen: „entweder ich kriege das, oder ich mache das nicht“.(...) Ich war halt der Typ der halt

immer für die Firma da war, egal ob du viel verdient hast oder wenig, entweder gescheit oder gar nicht. Entweder mache ich das oder ich lasse das. Wurscht in welcher Situation das ist.

Glauben Sie, ist Frau-Sein in Ihrem Beruf ein Vorteil, Nachteil oder nicht relevant?

Naja für mich selber ist es nicht relevant, ob ich Frau bin, aber ich glaube, dass die Männer es anders sehen. Für mich selber ist es wurscht, ich denke gar nicht so – ich bin Frau und der ist Mann. Ich glaube, dass Männer das eher so sehen: „naja Frau“, aber nicht alle. Eher die, die selbst Probleme haben. Das, was ich herausgefunden habe in den 26 Jahren ist, dass die Piloten, die über den Dingen stehen, die genau wissen was sie können und was sie tun, die haben überhaupt kein Problem mit einer Frau umzugehen, ja. Die, die selbst unsicher sind, die sich beweisen müssen, damit sie Pilot sind, oder glauben sie sind die großen Götter, weil sie Streifen haben, die haben sehr wohl Probleme mit Frauen umzugehen. Das habe ich herausgefunden in den Jahren. Du weißt unsere Chefs bei Viennair oder Comtel das ist kein Problem gewesen, aber andere Kapitäne haben in den Jahren, die wirklich mit sich selber nicht im Reinen sind, oder unsicher sind, ich weiß nicht – die haben sehr wohl Probleme. In einer vorgesetzten Stellung noch dazu, da haben sie Komplexe dann, oder, wie soll ich sagen, vielleicht selber Minderwertigkeitsgefühle und dadurch sind die dann eben so negativ eingestellt vielleicht.

Themenkomplex Männlichkeit:

Range of subject - Masculinity:

Wenn Sie an Ihre männlichen Kollegen denken: Gibt es bestimmte Handlungen oder Verhaltensweisen, die sie als „typisch männlich“ bezeichnen würden? Welche sind das?

Du meinst von ihrem Verhalten, Uniform ist für manche sehr wichtig, das ist ganz wichtig, dass sie die Uniform haben und die Streifen. Die, die weniger Wert legen auf das, die nehmen das auch viel lockerer und können damit auch viel besser umgehen. Uniform ist ein großer Wert für die, die halt ein bisschen unsicher sind. Die Haltung sowieso, die halt dann den Kapitän heraushängen lassen, dass sie der große Chef sind, (...) Dass sie, wenn es darum geht, beim Handling dich einer anredet und der sagt: „na ich bin der Kapitän“ in der Richtung. Das passiert mir genauso, wenn ich fliege, du weißt, du hast 4 Streifen, du bist in Uniform (als Frau) und du gehst dorthin und daneben hast du den Kopiloten mit drei Streifen und die Handling-Agents kommen und reden den Kopiloten mit „Kapitän“ an. Ich habe kein Problem damit, im Gegenteil, ich glaube, dass die Männer da untereinander die Probleme haben, ich glaube sogar, dass bei den Männern selber das ist zwischen Kapitän und Kopilot. Das habe ich auch jetzt ein bisschen gemerkt in unserer Crew, die wir sind. Dass der Kapitän da sehr wohl, ich will nicht sagen „die Macht“ haben will, aber doch ein bisschen die Macht zeigen will „Ich bin der Kapitän“, also ich glaube sogar, dass es da gegenüber den Männern selber untereinander die Machtdemonstration wichtig ist, und eher herrscht als bei den Frauen. Die sagen „na gut ich bin sowieso der Kapitän“. Und wenn du eine Frau als Kapitän hast, ja kann ich auch nur das sagen von unserem Comtelchef damals, als typisches Beispiel,

(lacht) Wenn ich in der Luft irgendwas gesagt habe und er rechts (als Kopilot) gesessen ist, sagt er „naja am Boden bin aber wieder ich der Chef“ (lacht) also immer das heraushören „da oben kannst du mir was sagen, aber am Boden bin ich dein Chef“. Das ist definitiv einmal gekommen. Zwar hat ein Mitarbeiter, weißt eh, wenn wir mit seinen Mitarbeitern geflogen sind. (...) Ungefähr in der Art hat er das gesagt.

Wenn Sie daran denken, wie Ihre männlichen Kollegen mit ihren männlichen und wie sie mit den weiblichen Kollegen umgehen: Gibt es da Unterschiede, oder werden alle gleich behandelt?

Kann ich eigentlich nicht sagen (...) schwer sagen, weil ich selten gesehen habe, wenn zwei Männer miteinander fliegen (lacht). Wenn ich so dabeigesessen bin bei Flügen, Checkflügen oder hinten gesessen als drittes Crew-Member, habe ich bei unserer Crew nicht viel Unterschied gesehen, das muss ich ehrlich sagen. Normal unterhalten oder Schmäh geführt, genauso wie mit mir. Kann es nur von meiner Crew sagen, sicher werden Männer, wenn sie alleine sind ganz anders reden, glaube ich schon. (...) Sie haben mich so voll akzeptiert.

Glauben Sie, dass Sie Ihre männlichen Kollegen in der Pilotenrolle anders behandeln, weil Sie eine Frau sind, oder spielt das keine Rolle? (Nachfrage: potentielles Jagdobjekt?)
Nein, das habe ich nie gehabt, das ist mir nie passiert. Ich glaube, dass das für die Männer eher abstoßend ist, der Job, ich weiß nicht. Ich kann nicht überhaupt nicht, überhaupt nicht – vielleicht hätte ich dann schon einmal einen feschen Piloten gefunden, aber leider (lacht herzlich). Ich glaube auch, dass es in meiner Situation auch anders ist, weil ich von Anfang an (einer Firma) immer dabei war und auch immer eine andere (vorgesetzte) Position innegehabt habe, wie zum Beispiel damals Dispatch. Ja, nicht direkt Chef, aber irgendwo in der Firma. Ja wie soll man sagen, der Leithammel irgendwie, immer von Anfang dabei. Und ich glaube, dass dadurch auch das Verhältnis ganz anders war, als wenn ich da eine „neue Pilotin“ reinkommt und mit den Leuten fliegen muss, glaube ich schon, dass das ein bisschen mitspielt.

Themenkomplex Handlungsstrategien im Bezug auf die eigene Weiblichkeit:

Range of subject – Action strategies concerning own femininity

Welche Bedeutung hat es für Sie, ob Sie mit einem männlichen oder einer weiblichen Kollegin im Cockpit zusammenarbeiten?

Das hat eigentlich keine Bedeutung, ich bin noch mit keiner, oder doch damals mit E. geflogen. (...) Da war einmal eine Fraucrew, ich sehe da überhaupt keinen Unterschied. Du weißt eh, wie das ist, da ist ein neuer Flieger geplant bei uns jetzt, und da sind ein paar so „Gfraster“ und da hocken da wieder acht Männer und ich wie immer alleine, das war für mich ganz normal irgendwo. Ich habe die schon als Männer gesehen, du weißt was ich meine, in dem Sinn aber keine Männer, normale Menschen, Mitarbeiter, ich muss mit denen arbeiten.

Wenn Sie an die oben angesprochenen „männlichen“ Verhaltensmuster denken: Wie reagieren sie darauf?

Ich meine ein bisschen, also von meiner Crew her, der eine Kopilot ist total lieb, ein Wahnsinn und der andere (...) wie soll ich sagen, der hat das eben nicht unbedingt verkräftet, dass ich eine Frau war, glaube ich, er musste halt immer wieder ein bisschen auch, wie soll ich sagen, der war für mich wie ein Kind. Ich habe ihm das auch gesagt, da hat nämlich die Flight Attendant, weißt eh das war eine, die sagte „Ma, du bist so eine starke Frau, was du alles machst etc.“. Und der Kopilot sagt darauf: „na und ich?“ Weißt du der hat sich immer benachteiligt gefühlt, dass immer nur ich, ich will nicht sagen gelobt worden bin, das war eh kein Lob, aber immer ich das Gute gehabt habe und er ist nicht beachtet worden als Mann. Ich habe dann zu ihm gesagt: „hörst, du bist wie ein kleines Kind“. So habe ich halt reagiert, d. h. ich habe versucht das ein bisschen ins Lustige zu ziehen, ich will nicht sagen ins Lächerliche. Ich habe versucht das lustig abzuarbeiten, diese Sachen überhaupt die Problematik mit dem. Manchmal habe ich mich geärgert darüber und habe gedacht: „Das kann es doch nicht sein“. Ich meine kapiert der das nicht, oder so. Dann habe ich es halt im Raum stehenlassen und habe versucht das, wenn es möglich war, ihm zu einem günstigen Zeitpunkt entsprechend zu sagen.(...)

Glauben Sie, wird von Frauen in Führungspositionen etwas Bestimmtes erwartet in Bezug auf Entscheidungsfindung, Arbeitshandeln etc.?

Schon, sage ich sofort ja. Sie erwarten von einer Frau meiner Meinung nach viel mehr Genauigkeit und viel mehr, ja, auf jeden Fall. Du musst besser sein, dass du dich beweisen kannst. Das ist das, was ich schon – da muss ich zurück in die Fahrschule gehen – du weißt ich bin mit zwei Brüdern aufgewachsen und da lernt man viel. Natürlich habe ich das Autofahren auch schon vorher gelernt. Das hat natürlich schon der Fahrlehrer sofort gesehen und das erste, das werde ich nie vergessen in meinem Leben – das ist ein Punkt wo es hieß: „Sie fasse ich nicht mit Glacé Handschuhen an“ oder so ähnlich. Das habe ich mir gemerkt. Das ist eine typische Aussage. Du musst besser sein und mehr tun, damit du anerkannt wirst. Wenn du eine Entscheidung triffst, weil es viele Männer gibt, die können

keine Entscheidung treffen, dann muss man, ich, eine Entscheidung treffen. Ich weiß nicht wie das aufgefasst wird, aber ich glaube es ist einmal so dann.

Glauben Sie, dass das Geschlecht einen Einfluss darauf hat, wie man seinen Job als Pilotin durchführt, oder ist das völlig irrelevant? Nachfrage: Die Tatsache, dass sie in einem Umfeld von streng festgesetzten Verfahren handeln beeinflusst das Tun?

Wir haben unsere Procedures, aber ich glaube schon, dass eine Frau das anders betreibt als ein Mann, also genauer, mehr nachdenkt. Es gibt sicher auch (männliche) Piloten, die mehr denken, als die, die das mit „na mach ma halt“ machen. Ich glaube, dass eine Frau mehr zweimal nachdenkt, bevor sie was tut, glaube ich schon. Weil sie sich ja beweisen muss, weil sie besser sein muss. (...) Wenn du als Frau was Schlechtes machst, solltest du wirklich einmal einen Fehler machen, dann heißt es gleich: „eh klar, eine Frau“. Das ist noch immer, es ist weniger geworden, aber ich glaube schon, dass es das noch gibt.

Themenkomplex Medienbild

Range of subject – Media Image

Ist über Sie schon einmal ein Beitrag in einem Medium erschienen, wie sah der in Bezug auf Bilder und Text aus?

Also ich war nie in der Zeitung, außer einmal aber das war, das hatte nichts mit mir als Pilotin zu tun, sondern das war mit einer G5 in Basel Und die haben einen Beitrag über einen Schweizer Piloten gemacht, über ihn in einer Schweizer Zeitung. Da bin ich bei der Überstellung von Basel nach Wien, (...) Da war ein Interviewer dabei und der hat Fotos gemacht, das habe ich gesehen, das haben sie mir dann geschickt, da wurde ich nur genannt als Kollegin von dem Piloten, aber mehr nicht. Waren liebe Fotos drin, das war recht nett, aber sonst nichts. Fotos in Zivil zum Heimfliegen zum Positionieren.

Im Falle, dass über Sie und ihren Beruf in einem Medium schon einmal ein Beitrag gebracht wurde, waren Sie an der Entscheidung über das vermittelte Bild bzw. PilotinnenImage beteiligt?

Nein, gar nicht, da habe ich ja nicht mal gewusst davon, dass ich da dabei bin. Das hat mir der Pilot nur nachher geschickt. (...)

Waren Sie mit diesem Image zufrieden? Kann es sein, dass Sie aus anderen Gründen einfach dem entsprochen haben, was vorgegeben wurde durch Firma, Journalist oder Fotograf?

Haben Sie den Eindruck, dass Medien das richtige Berufsbild der „Pilotin“ vermitteln? Nachsatz: Oder bestärken Ihrer Meinung nach Medien in Bildern und Filmen eventuell unzeitgemäße Geschlechtermuster und Rollen?

Glaube ich schon eher, man sieht nicht viel. Ich glaube eher, wenn es darum geht Pilotsein oder überhaupt der Statuspilot, dass da sofort an einen Mann gedacht wird.

Wenn ja, warum glauben Sie?

Weil das ist genauso wie beim Schilehrer, das ist genauso. Das ist halt eine Männersache, und ich glaube das ist noch immer eine Männersache, nur wird es jetzt akzeptiert, da eben schon so viele Frauen dabei sind. Ich glaube schon, dass jetzt ganz einfach „ok, ist halt eine Frau“ ist. Als wir angefangen haben, da war das noch nicht so. Da war das eine Sensation, jetzt wird es ganz einfach akzeptiert, weil es schon mehrere gibt.

Wie reagieren Sie selbst auf das (eventuell verzerrte) vermittelte Image?

Gar nicht. Es kommt darauf an um was es geht, wenn es um das Berufsbild von Piloten geht und dann nur die Männer „berichtet“ werden, dann sage ich „na eh klar“.

Bzgl Putzketten – Fotos da habe ich gesehen, da habe ich mir gedacht: „ Das könnte ich sein“ (lacht) Weil ich habe immer geputzt, es ist so. Wie gesagt, wenn es nur ums Abbilden geht, dann denke ich mir nichts. Wenn es darum geht, dass das Berufsbild der Piloten

beschrieben wird und da die Pilotinnen nicht beachtet werden, dann denke ich mir schon „eh klar“. Es geht wieder einmal nur um die Männer und die Pilotinnen werden wieder einmal überhaupt nicht beachtet, das denke ich mir dann schon. Aber wenn ich ein Bild von einem Mann sehe, dann denke ich mir überhaupt nichts dabei, ok typisch.

Bei Betrachtung der vorliegenden 23 Bilder, welches deckt sich am besten mit Ihrem inneren Berufsbild als Frau Pilotin? Welches stößt Sie am meisten ab?

Wenn ich ehrlich bin, eh beim Putzen also Nr. 13 ist am meisten ich. Das eine, ich denke mir nichts dabei, ich habe das gemacht, weil es mich interessiert hat, das Segelfliegen, weil es mir Spaß gemacht hat. Das Bild 18 mit dem Militärjet das erinnert mich an einen Flug in Ghana, da sind wir den Präsidenten geflogen und der hatte uns eingeladen eine Air Makhi zu fliegen, und da habe ich auch ungefähr so ausgesehen, das war ein Erlebnis. Jetzt rein vom Beruf her würde ich mich eher so mit 13/14 identifizieren, ich habe immer geschaut, dass alles in Ordnung ist. Ansonsten, ja. Negativ das sind wahrscheinlich diese alten Fotos die mit den Rücken herum marschieren, dieses Bild 8 die Himmelstürmerinnen in den Rücken.

Hat sich das Medienbild der Pilotin Ihrer Meinung nach in den letzten Jahrzehnten verändert? Wenn ja, wie bzw. wohin verändert?

Ich glaube schon, dass es besser geworden ist. Ich glaube schon, es ist, ich meine, du hast zwar noch immer wenig Berichterstattung von weiblichen Piloten, aber warum auch. Solange nichts passiert, berichten die ja nicht. Und wenn was passiert, dann heißt es gleich wieder „es ist eine Frau“, naja also ich glaube trotzdem, dass es sich ein bisschen geändert hat. Ich kann dir nur sagen, ein Erlebnis, als ich angefangen habe, damals als ich Kapitän geworden bin, damals die Citation III, kann ich mich erinnern, wo ich Leute im General Aviation Center abgeholt habe mit Pilotenuniform mit 4 Streifen rausgegangen bin und beim Einstieg sag ich beim Reinschieben der Passagiere noch, weißt eh, bleibe draußen stehen und dann sagt der letzte noch dir die Hand gebend, der halt der „Machacek“ von dem Team ist „Also dann wir sehen uns dann, wenn wir wieder zurückkommen“ und ich sage „nein, nein ich fliege mit“ und er sagt, „ach so, wo sitzen sie denn?“ und ich sage „na vorne in der ersten Reihe links“. Das war auch so typischer Ablauf, das werde ich auch nie vergessen. Das hat sich aber geändert, eher das war damals. In den letzten Jahren überhaupt nichts mehr in der Richtung, hin und wieder dass jemand von den Passagieren gesagt hat „heute fliegen wir mit einer Frau, ja super, ich bin noch nie mit einer Frau geflogen“ Eigentlich eher positiv gestimmt, die Leute, alle die das gesehen haben waren eigentlich positiv gestimmt (...). Du kannst dich erinnern bei der Airline, der da immer Bratislava geflogen ist, Herr D., der damals nicht eingestiegen ist, weil ich drin gesessen bin im Challenger (...). Da war ja nur die C. und ich als Kopilot und da bin ich gewesen und er steigt ein und ich da, und er sagt „nein“ ich darauf „das ist kein Problem, dann müssen sie dableiben weil es gibt keinen (Mann) mehr und sie müssen dableiben, und es gibt nur eine zweite Kopilotin und sonst nichts. Und seitdem hat er mich ins Herz geschlossen und habe nur mehr ich fliegen sollen mit ihm. Das war aber auch mit Fa. M. so. Das war damals, jetzt ist das Standard. Wir fliegen hauptsächlich Russen, denen ist das eh wurscht, ich habe noch nie Probleme gehabt mit Russen, ich weiß aber, dass eine von uns E., dort hat man sie von Lear 60 auf einen anderen Flieger geben müssen, weil der Eigentümer wollte keine Frau haben, das gibt es schon. Welche, die sagen, sie wollen keine Frau.

Sagt Ihnen der Begriff Gender bzw. Diversity Management etwas? Wenn ja, gibt oder gab es einen Ansprechpartner dafür in einer/mehreren in den Firmen?

Gender – diversity, nein, was heißt denn das überhaupt?

Themenkomplex persönliche bzw. statistische Daten **Range of subjects – Personal and statistical data**

Was war/ist Ihre Motivation für die Entscheidung eine Karriere als Pilotin anzustreben?

Ich habe angefangen mit dem Segelfliegen, du weißt ja, ich habe Sport gemacht, wollte von dem Sport in Melk, weil ich immer mehr machen wollte, weg. Dann habe ich gesagt, ich gehe nach Salzburg studieren, weil ich mehr machen wollte mit Massage oder so. Nebenbei habe

ich das Segelfliegen gemacht, dann den Privatpilotenschein und dann hat sich diese Chance ergeben mit dem Inserat vom R. damals, dass ich gelesen habe, man sucht eine/n PilotIn für Handling und Dispatch und da habe ich mich beworben und habe mir gedacht, vielleicht kannst du in der Richtung weitermachen. Das war eigentlich der Beginn meiner Pilotenkarriere. Durch das eben vom Segelfliegen, dass ich weitermache und auch beruflich weitermache. Der Vater ist geflogen im Krieg und hat dann nachher nur Segelfliegen gemacht mehr, war bei einem Verein dabei und so bin ich zum Fliegen gekommen. Die Mama war immer dabei, ja immer dabei.

Wurde diese Entscheidung durch die Firma/Firmen gefördert, wenn ja wie?

Nein keine Firma, im Gegenteil. Nachdem ich ja bei jeder Firma immer der erste war (lacht) und der letzte der gegangen ist. Das waren 4 Firmen, zuerst der R., dann die Air Salzburg, da war ich auch die erste und letzte, dann war Comtel, da bin ich selber gegangen. Das war die einzige Firma wo ich selber gegangen bin, aufgrund von anderen Personen, die sich da eingemischt haben, wo ich gesagt habe, das lasse ich mir nicht bieten. Und jetzt bin ich bei IJM auch von Anfang an dabei. Ich bin eigentlich überall ja gefördert worden, wenn man das so nennen will. Ich habe immer das gemacht, was geplant war, was ich auch wollte.

Wer sonst hat Sie gefördert?

Na, da muss ich schon sagen der R. und G. bei Viennair damals. Das waren eigentlich meine fliegerischen Ziehväter, muss ich schon sagen. Der R. hat mir die Chance gegeben und der G. war mein Lehrer und daher kann ich sagen die 2 sind Förderer gewesen.

Welche luftfahrerischen Lizenzen oder andere Berufsabschlüsse besitzen Sie?

ATPL, TRE Lizenz, Dispatcher Lizenz. Diplomsporthlehrer, NÖ Landesschullehrer
Alle Trainer was Sport betrifft, Volleyball, Basketball

Was ist Ihre höchste erreichte abgeschlossene Schulausbildung?

VS Hauptschule, Höhere Bildungsanstalt für Frauenberufe abgeschlossen mit Matura und dann mit 19 bin ich zur Sportlehrerausbildung, mit 21,5 bin ich dann schon Lehrer gewesen im Stiftsgymnasium Melk 6 Jahre lang. Nach den 6 Jahren habe ich mich für das Fliegen entschlossen.

Was sind/waren Ihre Eltern von Beruf, welche Schulbildung genossen sie?

Mein Vater ist Tischler, war selbständig, später ist er in die HTL für Flugtechnik und war in der Werkstatt und hat den Schülern das Flugzeugbauen gelernt. D.h. ich habe mit ihm Flugzeugbauen gelernt, da habe ich sogar einen Film darüber selber gedreht über Segelflugzeug bauen. (...) Vorher habe ich Segelflugschein in Spitzerberg gemacht, da war mein Vater Segelfluglehrer und die haben immer die Kurse gehabt am Spitzerberg, das war der freiwillige Zwang in der HTL Flugtechnik, wo sie das Segelfliegen lernen mussten oder sollten. Da habe ich mitgemacht. Meine Mutter hat die Herren und Damen Schneiderei gemacht.

Würden Sie mir Ihr Alter, den Familienstand und evtl. Scheidung/en sagen?

(lacht) – jetzt haben wir 2012, ich bin 50. Ich bin ledig, nie geschieden, die Männer haben, das ist ein Punkt, die Männer haben mit dem Beruf in der Beziehung nicht ganz verkräftet den Job, daran sind zwei Beziehungen gescheitert, so kann man sagen. Das ist das Hauptproblem, wenn sie sehen, dass du nicht das kleine Hascherl bist, das immer raunzt und unterstützt sein will oder sonst was, wenn du selber mit beiden Beinen im Leben stehst, dann haben es die Männer manchmal schwer. Das meine ich damit, wenn sie nicht drüberstehen (persönlich) wie zB R. und G., die uns immer akzeptiert haben, du kennst das. Das ist der Stand, die auch Fehler zugeben, denen man auch was sagen kann, weil mancher akzeptiert das gar nicht, wenn du einen Mann so anredest „jetzt hast du Blödsinn gemacht“ die stehen aber drüber und akzeptieren dich. In der Beziehung ist es so gewesen, weniger von daher, was man kann oder nicht kann, weil das haben die eh nicht gewusst, als hauptsächlich am Anfang „ja super, wenn du weg bist, dann kann ich auch mit meinen Freunden fortgehen und das und das machen und, wenn da da bist ok. Nur wenn das dann

wirklich so war, dass du beim Essen weggehen musstest, weil ein Ambulanzflug war, dann ist es vielleicht das erste Mal gut gegangen, das zweite Mal gutgegangen, aber dann war es vorbei, ja. Das ist dann das, wo es geheißen hat, „du bist ja nie daheim“, und „immer dann, wenn du heimkommst, soll ich auch parat stehen.“ (...)

Der Abschluss gilt der Frage nach den Kindern, wenn ja wie viele haben Sie bzw. und in welchem Alter sind Sie?

Keine, nur Neffen und Nichten.

Interview Protocol

Themenkomplex Background“ Geschlechterverhältnis:

Kannst du mir eingangs schildern, wie die Verteilung männlich/weiblich auf deiner Ebene im Unternehmen aussieht, also wie viele Männer und wie viele Frauen auf deiner Ebene tätig sind oder waren. Wie schaut die Verteilung in früheren Unternehmen aus, anders?

Bei Lauda waren wir 12 Frauen von 360 Piloten

Bei CargoLux ist das Verhältnis in etwa gleich, als ich angefangen habe, waren wir auch 12 von 360, heute 15 von 400.

Wie geht/ging es dir damit, dass du als Frau überwiegend mit männlichen Kollegen arbeitest? Nachfrage: Hast du jemals gute/schlechte Erlebnisse gehabt oder Erfahrungen gemacht?

Frauen gehen unterschiedlich damit um, einige von meinen Kolleginnen verstecken ihre Weiblichkeit eher und versuchen ihre männlichen Attribute hervorzuheben. Andere wiederum geben sich besonders weiblich, insbesondere durch Schminke, Frisur, etc. Zum Teil habe ich das Gefühl, dass sie eine Benachteiligung sehen, wo gar keine ist. Sie sehen anzügliche Witze oder Bemerkungen eher als „Anmache“, wobei ich zB einen „dreckigen“ Witz eher als eine Art Gleichstellung sehe. Man wird als Pilot, gesehen, nicht als Frau oder Mann - Du weißt ja, dass ich durch die H -M Schule gegangen bin – so wie Du – und in einem anzüglichen Witz nichts Böses sehe.

Grundsätzlich arbeite ich gerne mit Männern, speziell in der Cargofliegerei. In der Paxfliegerei gibt es ja mehr Frauen (Flugbegleiter), die es bei uns nicht gibt. Ich habe das Gefühl, dass die Kollegen ganz gerne mal mit einer Frau am Weg sind und meist auch sehr zuvorkommend sind. Sicherlich gibt es ein paar, die immer noch der Meinung sind, Frauen haben im Cockpit nix verloren, aber die werden auch immer weniger.

Eine wirklich schlechte Erfahrung war bei Lauda (NG), als man mir das upgrade verwehrt mit der Begründung ich sei eine Frau. Als ich den damaligen Flottenchef gefragt habe, ob er das auch offiziell sagen würde, meinte er „ich bin ja nicht blöd“.

Ich bin aber der Meinung, wie man in den Wald hineinruft, so kommt es auch wieder raus und nach diesem Motto verhalte ich mich auch. Das macht sich meiner Meinung nach auch bezahlt. Frauenfeindliche Bemerkungen, die oft auch mit einem Augenzwinkern gemacht werden, nehme ich weder persönlich noch ernst und kontere meist mit einer lustigen Bemerkung und nehme dem Anderen damit den Wind aus den Segeln.

Wir haben einen Lehrer (übrigens einer der besten Lehrer die ich je hatte), von dem ich weiß, dass er Frauen im Cockpit nicht unbedingt schätzt. Er hat es mich aber noch nie spüren lassen, ganz im Gegenteil, er ist einer der professionellsten Piloten die ich kenne.

Gibt es aus deiner Erfahrung bestimmte Situationen oder Themen, bei denen das Geschlecht bei der Arbeit eine (besondere) Rolle spielt? Wenn ja, welche sind das?

Da körperliche Eigenschaften, wie Kraft, bei unseren modernen Flugzeugen eigentlich keine Rolle mehr spielen, fällt mir – außer dem Kofferschleppen – keine Situation ein. Und nachdem die meisten Kollegen Gentlemen sind, muss ich meinen Koffer auch meistens nicht selbst vom Flieger tragen, sondern die Kollegen nehmen mir das meistens ab. Ich habe in meiner fliegerischen Laufbahn 3 Mal einen psychologischen Test machen müssen, Lauda, Austrian und CargoLux, und habe eigentlich keine geschlechtsspezifischen Auffälligkeiten festgestellt. Bei Airline-Selektionsinterviews, die Frage nach dem Kinderkriegen oder Männerproblem - das Thema Kinderkriegen war eigentlich nur am Anfang meiner Laufbahn eines. Ist ja immerhin mehr als 25 Jahre her. Erstens, weil damals immer noch die Meinung vorherrschte, dass Frauen auf jeden Fall Kinder wollen und dann zu Hause bleiben. Was ja heute nicht mehr der Fall ist. Und außerdem ist es heute ja kein Problem mehr, dass auch der Vater in Karenz geht und die Frau daher relativ schnell wieder in den Job eisteigen kann und es mittlerweile mehr Frauen gibt, die trotz Kinder wieder fliegen. Zweitens ist es in meinem Alter heute „Emissionshandel“ kein Thema mehr. Stichwort Fliegerarzt?

Die einzige Frage im medizinischen Fragebogen, die vielleicht mit dem Geschlecht zu tun hat, ist die nach der regelmäßigen Einnahme von Medikamenten (da muss ich halt immer die Pille angeben). Sonst hab ich beim Fliegerarzt, seit 25 Jahren der Dr. K., wie Du weißt, noch nie ein geschlechtsspezifisches Problem gehabt.

Erfahrung bzgl Gehalt - oder Entgeltgerechtigkeit?

Durch die branchenweite Regelung von Dienstverhältnissen durch Kollektivverträge ist das Gehalt ohnehin nach Seniorität geregelt und daher ist die Entgeltgerechtigkeit im Bereich der Airlines kein Thema.

Glaubst du generell ist Frau-Sein in deinem Beruf ein Vorteil, Nachteil oder nicht relevant? (Bezug Familienfeindlichkeit als Problem)

Ich glaube, das kommt einfach darauf an, wie man sich verhält. Spielt man sein Geschlecht Frau aus um sich Vorteile zu verschaffen -Stichwort Dienstplan etc - dann kann sich das ganz schnell zur Retourkutsche entwickeln. Kollegen fangen dann ganz schnell an zu lästern. Grundsätzlich habe ich es bisher weder als Vorteil noch als Nachteil gesehen. Man muss als Frau halt die Arbeit genauso machen, wie als Mann und dann hat man meiner Meinung nach kein Problem. Allerdings ist das auch in den letzten Jahren immer besser geworden. Am Anfang hab ich mich als Frau schon noch etwas mehr durchbeißen müssen, erinnere Dich an die Viennair Zeiten, mein Glück war damals halt auch, dass sich keine was sagen getraut hat, weil ich R.s Frau war. Da habe ich es sicherlich etwas leichter gehabt als so manche andere.

Range of subject - Masculinity:

Wenn Du an deine männlichen Kollegen denkst: Gibt es bestimmte Handlungen oder Verhaltensweisen, die du als „typisch männlich“ bezeichnen würdest? Welche sind das? (Bsp. Uniform/Streifen, Auftritt, Haltung)

Klar gibt es immer wieder die Kollegen, die mit Kapperl fliegen, obwohl es bei uns nicht üblich ist, auch wenn das Kapperl zur Uniform gehört. Auch gibt es Kollegen, die einen Tanker oder Handling Agent spüren lassen, dass er der „Höhergestellte“ ist. Allerdings habe ich das bei Frauen, speziell „frisch g'fangte“ Kapitäninnen- sagt man das so? - auch schon gesehen. Ich glaube, dass der Beruf Pilot diese männlichen Verhaltensweisen schon hervorruft. Immerhin werden Feuerwehreute und Piloten in den Umfragen immer wieder als die Vertrauen erweckendsten der männlichen Berufe bezeichnet.

Solche Verhaltensweisen sind zB eine geringere Kritikfähigkeit oder arroganteres Auftreten, speziell gegenüber „Unwissenden“.

Wenn du daran denkst, wie deine männlichen Kollegen mit ihren männlichen und wie sie mit den weiblichen Kollegen (dir) umgehen: Gibt es da Unterschiede, oder werden alle gleich behandelt?

Beliebte Pilotenthemen sind Autos, Fußball, Frauen und natürlich immer wieder die Fliegerei und die Firma. Ich merke schon, dass die Kollegen an bestimmten Destinationen nicht unbedingt Wert darauf legen, den layover gemeinsam zu verbringen zB Südamerika, Thailand oder Afrika, weil sie nicht wollen, dass man als Frau sieht, wie sie „auf die Jagd gehen“. Das Thema Auto oder Firma gibt aber immer Gesprächsstoff her. Viele Kollegen schütten mit auch ihr Herz bzgl Beziehung aus. Das mag daran liegen, dass sie mitbekommen, dass P. und ich seit 20 Jahren eine gut funktionierende Beziehung führen und sie vielleicht einen Ratschlag erwarten, wie man das anstellt und wissen, dass ich das auch nicht als Anmache sehe. Wir haben in den letzten Jahren über 60 Scheidungen in der Firma gehabt und einige Kollegen sind schon ein paar Nächte mit mir an der Bar gesessen und haben sich ausgeweint. Können sie vielleicht bei männlichen Kollegen nicht in der Art, weil man ja hart sein muss.

Glaubst du, dass dich deine männlichen Kollegen in der Pilotenrolle anders behandeln, weil du eine Frau bist, oder spielt das keine Rolle? Nachfrage: bist du jemals als potentiell Jagdobjekt gesehen worden?

Es kann schon sein, dass mich einige anders behandeln als einen männlichen Kollegen. Vielleicht etwas höflicher und evtl sogar mit einem gewissen Beschützerinstinkt. Das Problem ist halt, dass ich das nicht so gut feststellen kann, weil ich sie mit anderen Kollegen nur selten beobachten kann.

Es gab sicherlich den einen oder anderen, der mich als Jagdobjekt gesehen hat. Aber irgendwie ist mir das nie aufgefallen. Wahrscheinlich weil ich durch meine Beziehung zu P. auch gar keine Augen dafür hatte. Einem Kollegen von Lauda habe ich mal gesagt, dass ich noch nie in der Firma angebaggert worden bin. Da hat er mich ganz groß angeschaut und mir erklärt, dass er seit Jahren mit mir flirtet und es auch andere Kollegen gibt, denen ich gut gefalle, und es mir sichtlich nicht einmal aufgefallen ist. Aber ich hatte noch ein besonderes Gespür für solche Sachen -vielleicht doch ein bisschen zu viel Testosteron? (grinst)

Themenkomplex Handlungsstrategien im Bezug auf die eigene Weiblichkeit:

Range of subject – Action strategies concerning own femininity

Welche Bedeutung hat es für dich, ob du mit einem männlichen oder einer weiblichen Kollegin im Cockpit zusammenarbeitest? Gibt es da Vorlieben oder Präferenzen jemals, oder spielt das keine Rolle?

Im Cockpit hat es für mich keine Bedeutung, außer vielleicht, dass es in manchen Ländern lustig zu beobachten ist, wie das Bodenpersonal blöd schaut, wenn 2 oder gar 3 Mädels aus dem Cockpit aussteigen (smiles). Mit den Kolleginnen ist es wie mit den Kollegen, es gibt solche mit denen Du nach dem Flug gerne auf ein Achterl gehst und manche mit denen man es einfach nur aus Anstand macht. Das Freizeitprogramm auf den layovers schaut mit den weiblichen Kollegen meist etwas anders aus. Theater, Museum, Einkaufen, oder Pool liegen im Gegensatz zu Sport machen und an der Bar sitzen, wobei es natürlich auch hier Ausnahmen in beide Richtungen gibt.

Wenn Du an die oben angesprochenen „männlichen“ Verhaltensmuster denkst: Wie reagierst du innerlich und äußerlich/sprachlich darauf?

Grundsätzlich versuche ich männliche Verhaltensweisen mit Humor zu nehmen und die weiblichen Verhaltensweisen dazu ebenfalls mit einer lustigen Bemerkung zu kommentieren. Beispiel: Vor kurzem sagte ein Kapitän, nicht ernst gemeint: „not bad your landing – for a woman“. Ich: Yes I know, if God wanted women to fly, he would have made the skies pink instead of blue. But you also know, that the most beautiful sky is in the evening, when the sun sets and the sky gets pink.

Das ist so meine Strategie, „nimm ihnen einfach den Wind aus den Segeln.“ Am Anfang meiner Karriere habe ich es vielleicht noch persönlicher genommen, heute ist mir klar, dass es immer Vorurteile geben wird und ich werde es nicht ändern können indem ich es mir zu Herzen nehme.

Glaubst du, wird von Frauen in Führungspositionen etwas Bestimmtes erwartet in Bezug auf Entscheidungsfindung, Arbeitshandeln etc.? Müssen sie besser sein, genauer?

Ja ich glaube, dass Frauen besser sein müssen um genau so anerkannt zu werden wie Männer. In meiner Arroganz glaube ich auch, besser zu sein als viele Männer und tue mir oft sehr schwer jemanden zu finden, den ich als Rollenmuster anerkennen kann. Das sind aber dann auch meistens wirkliche Persönlichkeiten. Ich glaube einfach, dass sich Frauen in ihrer Entscheidungsfindung und in ihrem Handeln weniger Fehler erlauben können und schneller in Verruf kommen ihren Job nicht gut zu machen.

Glaubst du, dass das Geschlecht einen Einfluss darauf hat, wie man seinen Job als Pilotin durchführt, oder ist das völlig irrelevant?“ Nachfrage: Die Tatsache, dass man in einem Umfeld von streng festgesetzten Verfahren handelt, beeinflusst das Tun, oder nicht?

Das kommt auf die Persönlichkeit der Frau an. Jemand, der sich leicht verunsichern lässt und generelle frauenfeindliche Bemerkungen persönlich nimmt wird sicherlich mehr Schwierigkeiten haben, den Job unbeeinflusst und gut zu machen. Ein etwas dickeres Fell und eine gesunde Portion Selbstvertrauen hilft ungemein.

Themenkomplex Medienbild

Range of subject – Media Image

Ist über dich schon jemals ein Beitrag in einem Medium, Zeitung, Zeitschrift oder TV Sendung erschienen? Wie sah der in Bezug auf Bilder und Text aus?

Zeitung, Titelseite mit großem Foto im Kurier, Beitrag in der Chronik mit kleinem Bild in der Kronenzeitung, einseitiger Artikel mit großem Foto in der Wochenendausgabe zum Thema Frauen und Karriere im Wirtschaftsblatt.

Im TV Beitrag in „WIR“ mit Interview ca. 3 Minuten, irgendwo geistert auch noch ein Film mit ca. 10 Minuten herum den hat H. auf youTube gefunden), ich weiß aber nicht mehr, ob der im Fernsehen war oder ob das eine Werbegeschichte von Viennair war.

Im Falle, dass über dich und deinen Beruf in einem Medium schon einmal ein Beitrag gebracht wurde, warst du an der Entscheidung über das vermittelte Bild bzw. PilotinnenImage beteiligt, hattest du Einfluss?

Bei den ersten Beiträgen nicht, je mehr gemacht wurde und je mehr Erfahrung ich mit Journalisten bekommen habe, desto mehr habe ich darauf bestanden Einfluss darauf zu nehmen und vor allem mein Privatleben draußen zu lassen.

Warst du mit dem Piloten-Image zufrieden? Kann es sein, dass du aus anderen Gründen einfach dem entsprochen hast, was vorgegeben wurde durch Firma, Journalist oder Fotograf?

In den Beiträgen wurde weniger das Piloten Image hervorgehoben, sondern eher die Frau als Pilot. War ja damals, als die meisten Beiträge gebracht wurden, das ist immerhin über 25 Jahre her, noch eine kleine Sensation, aber was erzähl ich dir. Der letzte Beitrag im Wirtschaftsblatt war aber sehr professionell, auch auf den Job bezogen und das Bild der Pilotin, da war ich schon bei Cargolux.

Hast du den Eindruck, dass Medien das richtige Berufsbild der „Pilotin“ vermitteln? Nachsatz: Oder bestärken deiner Meinung nach Medien in Bildern und Filmen eventuell unzeitgemäße Geschlechtermuster und Rollen?

Auf meine eigenen Mediengeschichten bezogen wurde das Bild des alten Kapitäns und der jungen Kopilotin sicherlich vermittelt, war aber damals auch nicht anders – Hr. P. links, ich mit meinen 21 Jahren rechts. Allerdings ist auch heute auffällig, dass auf den Fotos, die durch die Zeitungen geistern meistens das Mädels rechts sitzt.

Wenn ja, erzähle warum glaubst du das?

Speziell, wenn es wieder irgendwo eine „urgefährliche Notlandung“ gibt und eine Frau war im Cockpit, ist auf dem Foto meistens von dem männlichen Kollegen weit und breit nichts zu sehen. So wie vorher beim „urgefährlichen Notfall“

Wie reagierst du selbst auf das (eventuell verzerrte) vermittelte Image? Was denkst du oder sagst du dazu so in privater/firmen Runde?

In meinem privaten Umfeld wissen eigentlich die wenigsten, was ich beruflich mache. Mir geht die ewige Fragerei „wie das als Frau denn so ist“ und „ob das alles nicht ungemein schwierig ist“ und „wie das so ist ein großes Flugzeug zu fliegen“ und die Enttäuschung in den Gesichtern, wenn ich sage, dass ich Cargo fliege. Ach so, Du darfst keine Passagiere fliegen, oder wenn ich erzähle ich bin Kopilot, darfst Du da auch was angreifen, oder macht das alles der Pilot?, einfach gewaltig auf die Nerven. Daher erzähle ich eigentlich sehr wenig. Wenn ich dann doch mal was sage, versuche ich es so neutral und objektiv wie möglich zu beschreiben und mich nicht zu verteidigen. Obwohl die Versuchung dann einfach zu sagen „weißt eh, dass ich 130000 Stunden habe und damit mehr als so mancher Kapitän, und dass mein Flieger im Schnitt um 100 Tonnen schwerer ist als ein Passagierflieger“ manchmal schon sehr groß ist. Das liegt aber glaube ich daran, dass die meisten Menschen einfach keine Ahnung von unserem Beruf haben. Und schließlich bin ich nicht dazu da ihnen

die Fliegerei zu erklären. Da unterhalte ich mich lieber über's Jagen oder Wurstmachen oder sonst ein Hobby.

Bei Betrachtung der vorliegenden 23 Bilder, welches deckt sich am besten mit deinem inneren Berufsbild als Frau Pilotin?

Bild 23

Welches stößt dich am meisten ab? Entspricht am wenigsten deinem inneren Bild?

Bild 13, das ist ja vertrottelt.

Hat sich das Medienbild der Pilotin deiner Meinung nach in den letzten Jahrzehnten verändert? Wenn ja, wie bzw. wohin positiv oder negativ verändert?

Ich glaube, es hat positiv verändert indem es Frauen als Pilotinnen nicht mehr als Sensation darstellt.

Sagt dir der Begriff Gender bzw. Diversity Management etwas? Wenn ja, gibt oder gab es einen Ansprechpartner dafür in einer/mehreren in den Firmen?

Bis jetzt gab es noch niemanden – in keiner der Firmen bei denen ich war. Zumindest war es mir nicht bewusst, falls es jemanden gegeben hätte.

Persönliche Bemerkung: das Wort Gender ist für mich im Moment ein bisserl ein rotes Tuch, da mir die Vorlesung „Gender studies in der Rechtswissenschaft“ beim Doktorat die Auszeichnung gekostet hat. Ich hab in der Vorlesung der Frau Professor (knappe 30 und eine Superemanze) zu verstehen gegeben, dass ich Quotenregelungen grundsätzlich für Schwachsinn halte und ich mich in meinem Beruf auch bewährt habe, auch wenn es eben manchmal ein wenig härter war. Sie hat mir dann auf meine Seminararbeit einen 3er gegeben mit der Anmerkung zu oberflächlich recherchiert. Aber das nur am Rande – soll das Interview nicht betreffen.

Range of subjects – Personal and statistical data

Was war/ist deine innere und äußere Motivation für die Entscheidung eine Karriere als Pilotin anzustreben? Kannst du deine Geschichte seit Kindheit ein wenig dazu erzählen, wer war entscheidend, was wolltest du als Kind werden?

Da brauch ich Dir, glaub ich, nicht viel zu erzählen. Vater Pilot, ich bin am Flugplatz aufgewachsen. Wollte Flugbegleiter werden, bin in Französisch durchgefallen. PPL beim Freund, dann weitergemacht und mit ihm dann die Firma Viennair übernommen und dann bin ich einfach irgendwie reingewachsen.

Wurde diese Entscheidung durch die Firma/Firmen gefördert, wenn ja wie? Kannst du die Geschichte umreißen?

Gefördert durch Firma – also eigentlich Ehemann, ohne ihn wäre der Weg in die Fliegerei wohl schwieriger gewesen. Bei einer Airline hätte ich damals kaum eine Chance gehabt.

Wer sonst hat dich gefördert?

Mein Vater und Ehemann Nr 2.

Welche luftfahrerischen Lizenzen oder andere Berufsabschlüsse besitzt du?

ATPL, Dispatcher (bereits verfallen), CPL-Lehrer (auch bereits verfallen)

Abgeschlossenes Jus-Studium, Kaufmännische Ausbildung

Was ist deine höchste erreichte abgeschlossene Schulausbildung?

Universitätsstudium

Was sind/waren deine Eltern von Beruf, welche Schulbildung genossen sie?
Mutter – Handelsschule, Bankangestellte, Vater – HTL, Pilot, Ingenieur

Würdest du mir Alter, den Familienstand und evtl. Scheidung/en sagen?
47 Jahre, verheiratet, 1x geschieden

Der Abschluss gilt der Frage nach den Kindern, wenn ja wie viele hast du bzw. und in welchem Alter sind Sie? Willst du jemals Kinder haben, oder schließt du das total aus?
Keine Kinder, und habe auch nicht vor noch welche zu bekommen.

Transcript 17
Start: 10:24
End: 11:00

Interview: 17
Date: 5.11.2012

Guided Interview Protocol

Themenkomplex Background“ Geschlechterverhältnis:

Range of the subject - Gender relation:

Wie stellt sich die („objektive“) Geschlechterverteilung im Bezug auf ihr derzeitiges Unternehmen dar? Könnten Sie mir eingangs schildern, wie die Verteilung männlich/weiblich auf Ihrer Ebene im Unternehmen aussieht, also wie viele Männer und wie viele Frauen auf Ihrer Ebene tätig sind oder waren?

Naja, wie sie jetzt eigentlich ist, weiß ich gar nicht, wir müssten 950 Piloten haben, die AUA hat glaube ich 12 Frauen gehabt und die Tyrolean ca. 18 vorher also müssten wir 30 Frauen zu so knapp 900 Männern haben.

Wie geht es den Frauen mit ihrem „Minderheitenstatus“?

Wie geht/ging es Ihnen damit, dass Sie als Frau überwiegend mit männlichen Kollegen arbeiten? Nachfrage: Haben sie diesbezüglich bestimmte Erlebnisse gehabt oder Erfahrungen gemacht?

Das kriegt man eigentlich überhaupt nicht mit, das ist nicht so „Hilfe wir haben zu wenig Mädchen“. Das Einzige, was ich erlebt habe, war der Hr T. bei so einer „red hour“ also unser Pressesprecher hat einmal gefragt, wie viele (Frauen) wir haben, also bei Tyrolean, wo ich gemeint habe „18“ und er gemeint hat „so wenig, da gehören ja mehr her“ so in die Richtung, sonst firmenseitig hat es da nie etwas gegeben. Bei der Selektion ist durchgekommen, wer durchgekommen ist.

Gibt es aus Ihrer Erfahrung bestimmte Situationen oder Themen, bei denen das Geschlecht bei der Arbeit eine (besondere) Rolle spielt? Wenn ja, welche sind das?

Nachfrage: Wie steht die Situation allgemein in Bezug auf Psychologentests bei Airline-Selektionen, das z.B. bei Selektionsinterviews die Frage nach dem Kinderkriegen oder einem evtl „Männerproblem“, Stichwort Fliegerarzt, Angebot eines „Spontanen Visual Short Approach“, Entgeltgerechtigkeit?

Es ist immer schwer zu sagen, wenn man es geschafft hat, man weiß auch wenig wie viele sich beworben haben, wie viele sind genommen worden. Bei der Tyrolean sind immer welche dazugekommen und gewachsen. Bei der AUA, wenn man schaut, die haben am Anfang niemand gehabt, dann 1-2 und dann sind vom Lauda die dazugekommen, die meisten Mädels eh von Lauda (...) Und jetzt vor 2 Jahren oder so sind auf einmal 4-5 Mädchen dazugekommen. So unverhältnismäßig viele waren da nicht. Meine Selektionsgespräche waren überhaupt nicht unangenehm, nein überhaupt nicht. Ich glaube nicht, dass ich nach Kinderkriegen gefragt worden bin, manche sagen es könnte sein. Zum Gehalt – bei uns gibt es Gehaltstabellen, jeder verdient gleich, das ist egal.

Glauben Sie, ist Frau-Sein in Ihrem Beruf ein Vorteil, Nachteil oder nicht relevant?

Ich finde es nicht relevant, muss auch sagen, dass es bei uns in der Firma so viele Möglichkeiten gibt mit Elternteilzeit und Karenz, also es fängt an bei 4 Tagen im Monat arbeiten als Minimum, also du kannst sagen ich gehe jede zweite Woche 2 Tage arbeiten, also wenn du vom Karenz zurückkommst. Da gibt es einfach so viele Möglichkeiten heutzutage. Und es gibt eben Frauen bei uns, die Kinder haben. Die (Firmenführung) sind eher zuvorkommend.

Themenkomplex Männlichkeit:

Range of subject - Masculinity:

Wenn Sie an Ihre männlichen Kollegen denken: Gibt es bestimmte Handlungen oder Verhaltensweisen, die sie als „typisch männlich“ bezeichnen würden? Welche sind das?

Im Vergleich zu typisch „fraulich“ würde ich da gar nichts finden. Es ist gerade in dem Beruf so, jeder macht das auf seine Art. Es gibt Checklisten und Procedures, da gibt es jetzt nicht viel Ausweichmöglichkeiten, dass man sagt „das mach ich anders“ oder „der greift immer

anders“ oder „sagt was Anderes“. Es gibt sicher immer wieder den einen oder anderen Ausreißer, der die Uniform braucht, oder anhat. Es hat auch bei uns die Möglichkeit gegeben die Kappe, die jetzt mittlerweile weggefallen ist, zu tragen. Da hat es 4-5 Leute in der Firma gegeben, die Kappe getragen haben, die halt das typische Bild hatten. Von den ganzen, die hat man gekannt, aber das war halt für ihr Image, weil das zur Pilotenuniform dazugehört hat, die Kappe. (...)

Es gibt viele Frauen, die sagen, so wie wir die Uniform kriegen, passt das nicht, sie wollen sie doch ein bisschen weiblicher haben, oder so. Aber das gibt es in der Kabine genauso, die eine sagt es ist egal. Wenn die Firma mag, dass ich so ausschaue, dann ist das der Grund, warum sie mir die Uniform gibt. Man hat die Möglichkeit für Halstuch oder Krawatte als Frau, man hat am Anfang nur Halstücher gehabt.

Bezüglich anderer Kulturen, habe ich keine Erfahrung. Ich fliege eher Zentraleuropa, ich fliege nicht Richtung Russland oder sonst etwas. Ich habe die Krawatte lieber einfach.

Wenn Sie daran denken, wie Ihre männlichen Kollegen mit ihren männlichen und wie sie mit den weiblichen Kollegen umgehen: Gibt es da Unterschiede, oder werden alle gleich behandelt?

Das Einzige, wenn ich das mitkriege ist, wenn ich am Jumpseat irgendwo sitze und mitfliege. Das ist nicht so oft, aber ich glaube, das ist eigentlich nicht Männer zu Männer oder Frau zu Frau was zu tun, sondern wie verstehe ich mich mit dem oder wie versteh ich mich mit der zu der. Individuell, aber nicht gender.

Glauben Sie, dass Sie Ihre männlichen Kollegen in der Pilotenrolle anders behandeln, weil Sie eine Frau sind, oder spielt das keine Rolle? (Nachfrage: potentielles Jagdobjekt?)

Nein eigentlich nicht, weder bei Tyrolean, noch in der Ausbildung. Vielleicht bin ich nicht das typische Jagdobjekt (lacht). Vorstellen kann ich mir das schon, ich war vorher 4 Jahre lang in der Kabine, da habe ich gearbeitet und selbst dort war ich nicht das typische Jagdobjekt, da kann ich auch nicht dienen. Obwohl ja die Kabine so einen Status hat, da bin ich auch nicht gejagt worden (lacht).

Themenkomplex Handlungsstrategien im Bezug auf die eigene Weiblichkeit:

Range of subject – Action strategies concerning own femininity

Welche Bedeutung hat es für Sie, ob Sie mit einem männlichen oder einer weiblichen Kollegin im Cockpit zusammenarbeiten?

Mein Typing habe ich mit A. gemacht, die war damals die erste Frau, die das Upgrade gemacht hat. Damals auf der DASH hat es nur A. und K. gegeben, die jetzt beide in Karenz sind. Aber die A. hat dann auch auf die Fokker gewechselt, also bin ich in den letzten 6-7 Jahren auf der DASH nie mit einer Frau geflogen. Es ist lustig zwischendurch, aber ich glaube vom Arbeitsablauf oder so, kein Unterschied. Die Themen über die man zwischendurch redet sind vielleicht anders, vielleicht Kinder und Familie, dass man darüber redet, aber sonst nicht. Man redet mit einer Frau über andere Themen als mit einem Mann, aber es ist jetzt nicht der Unterschied, fliegen tue ich mit beiden gerne. Einmal eh mit der A. hatten wir einen Italienflug 2 Frauen im Cockpit, 2 Männer in der Kabine. Da sind wir in Venedig gelandet, das hat denen getaugt. In Italien ist Flugbegleiter ein ganz normaler Beruf, die haben 50:50 Verhältnis Männer Frauen, das ist ganz anders als bei uns, wo du nur 2-3 Männer in der Kabine hast. Aber es war halt einfach eine lustige Kombination. (...)

Wenn Sie an die oben angesprochenen „männlichen“ Verhaltensmuster denken: Wie reagieren sie darauf?

Es gibt ein paar Machos sicher auch bei uns in der Firma, es gibt ein paar, die halt so „ich bin ja über drüber coole“, die auch so Ansagen liefern, auch wieder weniger zu mir, aber zur Kabine. Da denke ich „das muss nicht sein“. Aber ich denke das eher. Mitunter habe ich nachher auch schon gesagt „lass es gut sein, ich finde die Aussage nicht lustig“ einfach brems ein bisschen, das, wie gesagt das sind aber 1-2 von Hundert.

Glauben Sie, wird von Frauen in Führungspositionen etwas Bestimmtes erwartet in Bezug auf Entscheidungsfindung, Arbeitshandeln etc.?

Schwer zu sagen, ich meine bei uns in der Firma die Positionen in der Topebene sind besetzt worden. Personalchefin ist eine Frau von dem Ganzen schon seit Jahren. Man muss sich, glaube ich, anders hocharbeiten, ein Mann wächst wahrscheinlich mehr in die Rolle, oder wächst durch. Und eine Frau muss sich eher hinarbeiten, weil was Anderes erwartet wird. Für mich persönlich macht das keinen Unterschied.

Glauben Sie, dass das Geschlecht einen Einfluss darauf hat, wie man seinen Job als Pilotin durchführt, oder ist das völlig irrelevant? Nachfrage: Die Tatsache, dass sie in einem Umfeld von streng festgesetzten Verfahren handeln beeinflusst das Tun?

Die Procedures und alles Standardmäßige ist wahrscheinlich komplett egal. Ich glaube eher, dass verschiedene Erfahrungen dich prägen. Wie gesagt, ich war in der Kabine und da weiß man einfach was hinten passiert, deshalb ist man wahrscheinlich, wenn was passiert, zur Kabine in einem anderen Verhältnis da. Weil man einfach weiß, die wollen mehr Informationen oder die wollen das oder das wissen, als wenn ich ihnen sage „damit fangen die eh nichts an“. Das ist eher Erfahrung, als geschlechtsspezifisch.

Manche Passagiere sagen, einmal einer, der hat Flugangst gehabt, hat gemeint er würde sich bei einer Frau sicherer fühlen, weil die haben einen größeren Überblick.

Themenkomplex Medienbild

Range of subject – Media Image

Ist über Sie schon einmal ein Beitrag in einem Medium erschienen, wie sah der in Bezug auf Bilder und Text aus?

Nein, von der Fliegerei nicht, hat sich nicht ergeben.

Im Falle, dass über Sie und ihren Beruf in einem Medium schon einmal ein Beitrag gebracht wurde, waren Sie an der Entscheidung über das vermittelte Bild bzw. PilotinnenImage beteiligt?

Waren Sie mit diesem Image zufrieden? Kann es sein, dass Sie aus anderen Gründen einfach dem entsprochen haben, was vorgegeben wurde durch Firma, Journalist oder Fotograf?

Haben Sie den Eindruck, dass Medien das richtige Berufsbild der „Pilotin“ vermitteln? Nachsatz: Oder bestärken Ihrer Meinung nach Medien in Bildern und Filmen eventuell unzeitgemäße Geschlechtermuster und Rollen?

Solche Dokus habe ich in letzter Zeit wenig gesehen, das meiste, was bei uns war der Beitrag mit der Zusammenlegung (AUA Tyrolean Merger). Da ist ja eher so berichtet worden „die wollen ja alle nur so viel Geld haben und keiner mag arbeiten“ (lacht) Das ist die andere Seite des Images des Piloten, viele sagen es hat nicht geschadet. Sonst in den Dokus, da werden halt meistens die Erfahrenen gezeigt, sag ich einmal, nicht unbedingt nur Männer, aber da sage ich halt

Wenn ja, warum glauben Sie?

zB Der neue A380 wird ausgeliefert, dann schickt eine Firma nicht den jüngsten Piloten, dann schickt sie halt dann den Trainingscaptain oder sonstwas. (...) man mag ja auch ein sicheres Image mitgeben. Wenn da 2 unter 30 Jährige vorne sitzen und A380 fliegen denkt sich wahrscheinlich die Mehrheit der Leute „Hilfe was ist das“. (...)

Wie reagieren Sie selbst auf das (eventuell verzerrte) vermittelte Image?

Ich meine es ist halt einfach populistische Imagemache, mehr oder weniger, „ich mag das Image das viele haben verstärken“. Aber an und für sich das ist halt typisch Zeitung – es kommt auch darauf an, welche Zeitung das zeigen würde, sage ich.

Bei Betrachtung der vorliegenden 23 Bilder, welches deckt sich am besten mit Ihrem inneren Berufsbild als Frau Pilotin? Welches stößt Sie am meisten ab?

Also das Bild Nr. 2 die nette freundliche Frau, die herunter winkt, ist das was mir am meisten gefällt, Das hat Flair.

Am wenigsten gefällt mir das Bild Nr. 19. Das ist so ein bisschen weit her geholt, das könnte jede sein, so ein bisschen griesgrämig, könnte man sagen.

Hat sich das Medienbild der Pilotin Ihrer Meinung nach in den letzten Jahrzehnten verändert? Wenn ja, wie bzw. wohin verändert?

Ich meine es ist, glaube ich, schon so, dass man schaut, dass man Frauen berücksichtigt, dass eben gerade das Gemischte immer wieder auftritt. Männer und Frauen im Cockpit, Männer und Frauen in der Kabine. Sonst war es (früher) 2 Männer im Cockpit und die Frauen in der Kabine und jetzt ist es halt immer so durchmischt.

Sagt Ihnen der Begriff Gender bzw. Diversity Management etwas? Wenn ja, gibt oder gab es einen Ansprechpartner dafür in einer/mehreren in den Firmen?

Eigentlich nicht, wie den meisten von uns wahrscheinlich. Es gibt keinen Ansprechpartner, nicht dass ich wüsste. Wahrscheinlich, wenn ich was gebraucht hätte, hätte ich versucht das rauszufinden, aber so.

Themenkomplex persönliche bzw. statistische Daten

Range of subjects – Personal and statistical data

Was war/ist Ihre Motivation für die Entscheidung eine Karriere als Pilotin anzustreben?

Als Kind habe nie eine Ahnung gehabt, was ich werden möchte. Nur in der Schulzeit, Oberstufe bin ich neben einem Freund gesessen, der immer gezeichnet hat, der wollte Mechaniker werden oder Pilot, da habe ich mir gedacht „das könnte es auch sein, etwas das mir auch gefällt“. Ich habe halt dann die Möglichkeit gehabt, weil ich nach der Schule eine Jahr Au Pair war in der Organisation, da hat man da College Kurse machen müssen um das Englisch zu fördern, da hat es bei dem College, in dem ich war, in der Gegend eine Private Pilot Ground School gegeben, also eben den Theorieschein Privatpilotenschein. Die Gastfamilie hat den bis 500 Dollar zahlen müssen, da waren aber 320 für Theorie und Privatpilotenschein, das habe ich am College gemacht und halt nebenbei fliegen angefangen, so bin ich zum PPL gekommen. Das ist ohne Kredit gegangen, habe halt nachher mit dem Geld, das ich in der Woche gekriegt habe, bin ich jede zweite, dritte Woche fliegen gegangen. Habe am Ende des Jahres meinen PPL mit nach Hause genommen. Dann bin ich daheim gewesen, da war die Entscheidung entweder studieren probieren oder ein zweites Standbein haben, Job suchen, Geld verdienen, Ausbildung machen. Zum Studieren braucht man sich nicht bewerben, gehst einmal hin, schaut leicht aus, habe ich halt angefangen. Meteorologie, das ist gut für das Fliegen, dann mit so viel Mathematik und Physik bin ich hängengeblieben und habe Physik und Turnen Lehramt gemacht. Das war dann ein toter Punkt irgendwann, dann habe ich mir das Kreuzband gerissen. Da bin ich für 2 Semester ausgefallen vom aktiven Sport, bei der Theorie habe ich auch nicht viel weitergemacht und habe mir gedacht, das ist nicht eigentlich meines. Ich wollte nie Lehrer werden. Also zurück zu Plan A – Job suchen gehen, Geld verdienen. Habe schon in die Richtung Flughafen Fliegerei oder so überlegt und habe dann ja eben so geschaut und eine Freundin hat mir gesagt sie hat in der Zeitung gesehen „Emirates sucht Flugbegleiter“ hat sie mich angerufen und gemeint, „das könnte auch was für dich sein“ dann habe ich die Bewerbung hingeschrieben, bin eingeladen worden in die Schweiz, also bin ich mit dem Zug rausgefahren. Dann war ich 4 Jahre in der Wüste in Dubai (lacht) Habe mir dort das Geld für den ATPL zusammengespart und nebenbei den ATPL gemacht und habe das Glück gehabt bei der Tyrolean den Job zu kriegen. Eines hat das andere ergeben. Wenn man schon in der Fliegerei als Flugbegleiterin arbeitet, dann ist das ein guter Punkt, weil man sieht, ob das Lebensziel passt, weil man sieht, ob im Cockpit oder der Kabine – der Dienstplan ist der gleiche. Dort habe ich, sage ich auch jetzt, das Glück gehabt die großen Flieger kennenzulernen, was die gehabt haben ist der A310, 777-300 340-400. Ich kenne die großen Flieger, ich kenne die Langstrecke, jetzt bin ich auf der DASH, ich bin zu Hause, ich fahre 25 Minuten zur Arbeit. Es ist gut.

- Wurde diese Entscheidung durch die Firma/Firmen gefördert, wenn ja wie?
Einerseits die Eltern haben mich gefördert, während des Anfangs PPL usw habe ich das meiste mit der Kreditkarte bezahlt von meinen Eltern. Sie haben nie gesagt, „nein mach das nicht“, sondern immer „wenn du das machen willst, suche einen Weg“. Nachher auch bei der Firma, ist halt auch standardmäßig, wenn was ansteht, eine Ausbildung eingeteilt und geplant. Das wird halt ausgeschrieben, wenn irgendwo ein Job oder was ist. Wenn man genommen wird, ok.*
- Wer sonst hat Sie gefördert?
Eigentlich nicht – da man Freunde hat, ja. Männer hat es nicht gegeben.*
- Welche luftfahrerischen Lizenzen oder andere Berufsabschlüsse besitzen Sie?
ATPL CPL, normale Matura, Flugbegleiter*
- Was ist Ihre höchste erreichte abgeschlossene Schulausbildung?
Matura, vielleicht einmal an einer FH studieren*
- Was sind/waren Ihre Eltern von Beruf, welche Schulbildung genossen sie?
Meine Mutter war AHS Lehrerin an einem ORG und mein Vater war Hauptschullehrer. Mathematik, Physik, etc.*
- Würden Sie mir Ihr Alter, den Familienstand und evtl. Scheidung/en sagen?
35, ledig, noch nie verheiratet oder geschieden*
- Der Abschluss gilt der Frage nach den Kindern, wenn ja wie viele haben Sie bzw. und in welchem Alter sind Sie?
Schließe keine Kinder aus, wenn mir der richtige über den Weg läuft, möchte ich gerne Kinder. Ich habe die letzten Jahre eigentlich keinen getroffen, einerseits ist man viel unterwegs und in Graz gibt es nicht viele, bei den Kollegen ist nicht viel Auswahl, die meisten sind Altersdurchschnitt, verheiratet oder vergeben. In Wien habe ich weniger Kontakt, ausgehen tu ich wenig, weil ich eh so viel unterwegs bin. Dann mal ich, wenn ich zu Hause bin, wohne ich nicht direkt in der Stadt, dann mag ich nicht wieder weggehen. Hat sich nicht wirklich ergeben.*

Trascript 18
Start: 13:20
End: 14:20

Interview: 18
Date: 21.11.12

Guided Interview Protocol

Themenkomplex Background“ Geschlechterverhältnis:

Range of the subject - Gender relation:

Wie stellt sich die („objektive“) Geschlechterverteilung im Bezug auf ihr derzeitiges Unternehmen dar?

Könnten Sie mir eingangs schildern, wie die Verteilung männlich/weiblich auf Ihrer Ebene im Unternehmen aussieht, also wie viele Männer und wie viele Frauen auf Ihrer Ebene tätig sind oder waren?

Aspekt Flugschule 25-30% Frauen, Firma Flugbetrieb schätze ich einmal ca. 10-15%, schätze ich. Das sind in der Flugschule recht viel; wir haben knapp unter 10 Mädels in der FS und im FB auch um die 10 geschätzt von 100.

Wie geht es den Frauen mit ihrem „Minderheitenstatus“?

Wie geht/ging es Ihnen damit, dass Sie als Frau überwiegend mit männlichen Kollegen arbeiten? Nachfrage: Haben sie diesbezüglich bestimmte Erlebnisse gehabt oder Erfahrungen gemacht?

Mir geht es persönlich gut damit. Es gibt wenig schlechte Erlebnisse, ich komme gut mit Männern aus. Es gab schon ein Erlebnis, das Beispiel war bei J. mit dem Head of Training, der mich, aber so was von, niedermachen wollte. Das Gute war, ich weiß nicht warum, ich habe keine Angst vor ihm gehabt und habe ihm das auch gezeigt, was ihn ziemlich gewurmt hat. Und es gab sogar sowas wie eine offizielle Aussprache, die mir persönlich ziemlich Spaß bereitet hat. Weil ich habe nicht das Gefühl gehabt, dass ich mich da irgendwie rechtfertigen muss. Ich habe meinen Job wirklich gut gemacht und er hat keine Angriffspunkte gehabt, es war wirklich nur seine persönliche Abneigung gegen Frauen. Da ging es um – er wollte mich halt einfach niedermachen. Das war definitiv ein Frau-Mann Thema. Der Mensch hat definitiv ein Problem mit Frauen, generell glaube ich einmal, Frauen in der Fliegerei ging gar nicht. Da kamen Sprüche wie: „Wenn Gott gewollt hätte, dass Frauen fliegen können, wäre der Himmel rosa.“ Und das war schon die netteste Geschichte, ja. Angefangen hat es mit: „Na, auf dein Typing freue ich mich schon.“ „Dein Type rating werde ich mir genauer anschauen. Na bei deinem Typing werde ich..“ Das war halt so, aber wenn du den Spruch 10 Mal hörst, dann sagst du noch, dann beim 2. Mal sagst auch noch: „ja cool, von dir kann ich sicher viel lernen und blablabla“ und dann kommt er 10 Mal, dann denkst du dir: „mh mh“. Dann kommt er 40 Mal und da also ist er nicht nur hinweisend, da denkst du dir: „Mausi was hast du für ein Problem, ja?“ Also ich habe versucht ein kollegiales, freundschaftliches – er war mein Vorgesetzter – respektvolles Verhalten an den Tag zu legen, aber es ist mir dann nicht immer gelungen. Das Gute war, ich war nicht angreifbar für ihn. Das Einzige wo ich angreifbar gewesen wäre, war in meiner Ausbildung, aber da bin ich ja nicht (in der Firma) vorangekommen. (...) Dadurch, dass ich sein Gehalt finanziert habe, durch meine Arbeit, durch das, was da reingekommen ist und ich meinen Job einfach gut gemacht habe, war ich da recht sicher. Obwohl ich das nicht bestätigt gekriegt habe von anderen Vorgesetzten, aber ich habe einfach gewusst, da kann man mir nichts anhaben und habe auch mal dagegengeredet.

Gibt es aus Ihrer Erfahrung bestimmte Situationen oder Themen, bei denen das Geschlecht bei der Arbeit eine (besondere) Rolle spielt? Wenn ja, welche sind das?

Nachfrage: Wie steht die Situation allgemein in Bezug auf Psychologentests bei Airline-Selektionen, das z.B. bei Selektionsinterviews die Frage nach dem Kinderkriegen oder einem evtl „Männerproblem“, Stichwort Fliegerarzt, Angebot eines „Spontanen Visual Short Approach“, Entgeltgerechtigkeit?

Selektionsinterviews - es gab sicherlich im Zusammenhang mit dem Menschen von voriger Frage, dass der da versucht hat Einfluss zu nehmen, weil, wenn er generell ein Problem hat in der Fliegerei und dann kommt eine Kandidatin, die eine Selektion bestehen will, wird er sicher nicht glücklich gewesen sein darüber. Das Einzige, wo ich ihn erwisch habe damals,

war indem er mir eine schriftliche Bestätigung von meiner bestandenen Selektion gegeben hatte und da hat er die Unterschrift darunter gesetzt und hat das wieder vergessen und wie das dann Thema war, nämlich „deine Selektion ist gestrichen“, dann ich: „ok ich habe da Unterschriften von allen Leuten, wie kann das sein?“ da war seine erste Reaktion „ ganz sicher hat er nichts unterschrieben“ und wie ich ihm das bewiesen habe, indem ich ihm die Kopie vor die Nase gehalten habe, war er fertig. Das war furchtbar für ihn.

Bzgl Kinder bin ich – nein in dem Zusammenhang Gott-sei-Dank noch nicht, aber es kommt sicher auf mich zu. (...) Gehalt, glaube ich, ist es in der Fliegerei sicher beim einen oder anderen Unternehmen Thema, wie man verhandelt, aber ich glaube auch, dass es viele Formen gibt, wo es ein Gehaltsschema gibt und das kriegt man, ob man männlich oder weiblich ist. Tendenziell in der großen Airline wird es keine Unterschiede geben zwischen Mann und Frau, ich glaube in dem Moment wo man es verhandeln kann bzw. muss gibt es sehr wohl Unterschiede, also General Aviation.

Glauben Sie, ist Frau-Sein in Ihrem Beruf ein Vorteil, Nachteil oder nicht relevant?

Ich glaube, dass es in dem Job ein Nachteil ist, weil man erstens auffällt, wenn man kommt, immer noch. Das ist sowohl in der Branche als auch in der Gesellschaftsschicht in der wir uns bewegen. Ich denke auch, dass man immer versuchen muss besser zu sein, oder mindestens gleich gut wie ein mittelmäßiger (Mann) damit man beweist, dass man als Frau auch in dem Job Bestand haben darf. Also dass man sich überhaupt da bewegen darf, weil es halt eine Männerdomäne ist. Ich möchte eine Familie gründen, wenn es so ist, dann wird es sicher kompliziert, was das angeht wird das sicher ein Nachteil sein. Weil wenn ein Mann ein Kind kriegt, dann hat er nicht viele Einbußen zeitlich. Ihn zieht es vielleicht zur Familie, aber er fällt nicht aus, allein durch Karenz Mutterschutz oder sonst irgendwas, außer er macht es freiwillig. Ich glaube, dass es grundsätzlich ein Nachteil sein wird eine Familie zu gründen. (...)

Themenkomplex Männlichkeit:

Range of subject - Masculinity:

Wenn Sie an Ihre männlichen Kollegen denken: Gibt es bestimmte Handlungen oder Verhaltensweisen, die sie als „typisch männlich“ bezeichnen würden? Welche sind das?

Ja, Details, dass man „overruled“ wird vielleicht, weil sie davon ausgehen, dass sie die Entscheidung treffen und du halt im Frausein da, wie soll ich sagen – ja der Mann trifft die Entscheidungen – das Auftreten. Ich glaube, dass wenn jemand nicht auf Silberrückenverhalten unterwegs ist und sich auf die Brust trommelt pausenlos mit irgendwelchen Aussagen, Gesten oder sonst irgendwas, dann fallen die Männer auch gerne in dieses Männerrollenbild hinein. (...) Ich glaube also, dass sie dann eigentlich in diese galante Rolle fallen, wo sie ein bisschen so höflich und Türe aufhalten sind. Stichwort Streifen, da gibt es sicher mehr Männer, die furchtbar stolz sind darauf und das rausposaunen, dass sie Piloten sind. Also wenn sie zum Aufriss gehen, gerade nicht die Fliegerschlüssel dabei haben. Ich habe auch schon gehört dass es manche gibt, die den Pilotenschein mitnehmen, wenn sie in die Disco gehen, damit sie das irgendwie herzeigen können, ja genau „ich Pilot“. Das ist im Verhalten von Frauen sicher nicht so, weil so großkotzig sind die Frauen nicht. (...) Ich habe bei manchen genau das Gefühl, dass die mit der Uniform schlafen gehen. Das sind die Minderzahl, aber dann sind es eher die Männer.

Wenn Sie daran denken, wie Ihre männlichen Kollegen mit ihren männlichen und wie sie mit den weiblichen Kollegen umgehen: Gibt es da Unterschiede, oder werden alle gleich behandelt?

Ich glaube das kommt darauf an, ob sie dich akzeptiert haben, ich glaube sie testen die Frauen zuerst, ob die auch was kann, oder nicht. Das werden sie wahrscheinlich genauer machen, als bei einem männlichen Kollegen. Wenn das passt, ihrer Meinung nach, dann werden sie die hoffentlich gleich behandeln. Wenn das nicht passt, ist die abgestellt. Die Gespräche zwischen Mann und Frau sind sicher anders, als wenn da irgendeine hübsche Flight Attendant hinten rum rennt, weil da werden zwei Männer reden, dass die tolle Möpfe hat und einen geilen Arsch, das wird er mit der Kopilotin oder Kapitänin nicht reden, sicher

also die Gesprächsthemen schiffen dann in Gewässern herum, die wie soll ich sagen, neutraler sind, da redet man vielleicht noch über Hobbies, über den Schulort, Kinofilme, weiß nicht, über Beziehungen nicht einmal, weil Männer reden das mit Frauen nur, wenn sie gut befreundet sind. Was anderes ist, wenn die gut zusammenarbeiten und wenn die eine gewisse Vertrauensbasis dann schon haben, dann wird das sicher herumgeblödeln werden. Männer Frauen genauso wie Männer untereinander, also das hebt sich auf. Aber ich glaube, das muss sicher zuerst eine gewisse Probe bestehen und gewisses Abchecken, das ist vorher. (...)

Glauben Sie, dass Sie Ihre männlichen Kollegen in der Pilotenrolle anders behandeln, weil Sie eine Frau sind, oder spielt das keine Rolle? (Nachfrage: potentielles Jagdobjekt?)
Gute Frage, kommt darauf an, meiner Meinung nach, ob die mit dem Rollenbild der Frau im Neandertaler festgehängt sind, oder ob sie neuzeitlich unterwegs sind. Wenn einer das toll findet, das ist wie eine gemeinsame Leidenschaft, die man auslebt, da gibt es eh eine gemeinsame Gesprächsbasis und das wird akzeptiert, dass eine Frau einen Männerjob hat, das ist sicher was ganz anderes, als wenn einer einer Frau das Leben erklären will grundsätzlich, und der einfach glaubt, dass sie auf jeden Fall einfach besser kochen und putzen kann. Angebaggert, weil ich Pilotin bin, nein, ich bin neutrale Person oder Respektperson gewesen. Ich bin ja auch nicht das Weibchen, ich witzel ja gleich mit dem Lauten herum und habe eigentlich da gleich eine Ebene mit denen, wo ich mit den Burschen super kommunizieren kann.

**Themenkomplex Handlungsstrategien im Bezug auf die eigene Weiblichkeit:
Range of subject – Action strategies concerning own femininity**

Welche Bedeutung hat es für Sie, ob Sie mit einem männlichen oder einer weiblichen Kollegin im Cockpit zusammenarbeiten?
Das ist mir persönlich egal.

Wenn Sie an die oben angesprochenen „männlichen“ Verhaltensmuster denken: Wie reagieren sie darauf?
Ich muss lachen, weil das ein für mich manchmal recht auffällig ist und dann kommt es darauf an, ob mir die Person sympathisch ist oder nicht, je nachdem reagiere ich drauf. Dass ich mich zurückhalte, kommt selten vor, weil ich habe mein Herz auf der Zunge. Ich muss mich da manchmal beherrschen, wenn es da blöd kommt. Mein erster Gedanke ist, dass es lachhaft ist, weil es nicht nötig wäre. Aber weißt eh, es fallen halt Leute in Rollenbilder rein. Ich sage ja selber manchmal: „das war jetzt vielleicht nicht so gut, vielleicht denkt sich das Gegenüber das auch.“ Ich denke mir dass ich es lustig finde, wenn das gemäßigt ist, dann finde ich es amüsant. Wenn es mich betrifft, ärgere ich mich darüber und, wenn es geht, sage ich auch was. Da nehme ich mir auch kein Blatt vor den Mund, das ist vielleicht nicht immer günstig, aber ich sage „was war denn das jetzt, glaubst du ich kann das nicht? Oder ich argumentiere ihn dann nieder. (lacht)

Glauben Sie, wird von Frauen in Führungspositionen etwas Bestimmtes erwartet in Bezug auf Entscheidungsfindung, Arbeitshandeln etc.?
In einer Führungsposition, oja, ich muss kompetent sein, ich muss das Führen auch können, weil kritisiert wirst du gleich einmal. Das muss meiner Meinung nach Hand und Fuß haben. Ich fühle mich aber auch am wohlsten, wenn das Hand und Fuß hat. Auch wenn ich ein Mann wäre. Weil es gibt ja auch Flaschen in Führungspositionen, die Männer sind. Was aber interessant ist, wenn ich das vergleiche, wenn ich diese Emergency Trainings, die ich da halte, letztes Training erst, da war ich einen Tag Kotrainerin und den zweiten Tag war ich allein und ich habe dieselben Leute gehabt am einen wie am anderen Tag und das war lustig zu beobachten, wie ich allein war, haben die mich anders wahrgenommen, als wie ich Kotrainerin war. Und die waren braver am zweiten Tag. Auf's Wort haben die dann gefolgt. (lacht). Am ersten war ein Mann. (...) Das war kein Genderthema, glaube ich nicht. In der Führung aber muss man mehr drauf haben, ich komm immer wieder zurück auf die Neandertaler: „Der Mann holt den Dino, die Frau ist in der Höhle.“ Wenn du jetzt den Dino

holst zum Essen, dann ist das was Besonderes (lacht). Frauen oft - Neandertalerzeit, ja sammeln und horten, das können sie oft besser, kann man sagen, weil sie aber auch mehr Überblick haben. Die Männer handeln viel im Affekt, der füllt einen Zettel aus und legt dir den hin. Die Frau denkt weiter, „ich muss den Wegpacken in einen Ordner, ich muss den auch wiederfinden, wo könnte der dazu passen“, die machen sich mehr Gedanken dazu. Frauen denken oft weiter und das haben Männer oft nicht.

□ Glauben Sie, dass das Geschlecht einen Einfluss darauf hat, wie man seinen Job als Pilotin durchführt, oder ist das völlig irrelevant? Nachfrage: Die Tatsache, dass sie in einem Umfeld von streng festgesetzten Verfahren handeln beeinflusst das Tun?

Oja, ich denke rein, wie soll ich sagen, wenn ich mein Auftreten als Flugschülerin zB hernehme, das hat mit meiner Persönlichkeit zu tun, ich glaube immer, dass ich weniger weiß, als die anderen. Weil die Männer, die Burschen sitzen und palavern und tun fachsimpeln über irgendwelche Sachen und ich denke mir „ich kenne mich nicht aus.“ Ich halte meinen Mund und höre mal zu und so. Dann denke ich mir „Scheiße ich kann da gar nicht mitreden, ich kann zu wenig“. Wenn ich verglichen habe mit den anderen in der Ausbildung die haben mir erzählt von Sachen, wo ich mir gedacht habe „alter Schwede, ob ich das jemals kann?“ Im Endeffekt habe ich es gelernt und im Endeffekt, sagen wir einmal 95 % positives Feedback bekommen habe, und nur das habe ich mitgekriegt, das war „NDB Interception“ bis ich das darauf gehabt habe, ist ein bisschen Zeit vergangen. Aber das hat eh gepasst. Genauso Theorieprüfungen, ich habe einen halben Herzkasperl vor Nervosität gehabt, ich habe in Wirklichkeit einen Notendurchschnitt von 93+ gehabt. Ich zweifle halt an mir, aufgrund dessen gebe ich mehr Gas. (...) Viele aber sind da viel entspannter. Ich finde, dass das eben mit meiner Persönlichkeit zusammenhängt, dass ich glaube, ich muss was beweisen. Manche sagen „Du bist viel zu perfektionistisch“, aber es ist nicht Perfektionismus, es ist Unsicherheit, dass ich was nicht weiß nicht kann, und das hängt mit der Rolle zusammen, wenn ich als Frau in einem Männerjob bin, dann muss ich das mindestens so gut draufhaben.

Themenkomplex Medienbild

Range of subject – Media Image

□ Ist über Sie schon einmal ein Beitrag in einem Medium erschienen, wie sah der in Bezug auf Bilder und Text aus?

Ja, über mich persönlich sogar in der Presse 2010. Der Artikel war ein Interview von der Karrierepresseleiterin und mein Werdegang in der Fliegerei wo ich herkomme, das war gerade die Umbruchphase mit J. und SFA. Das war ein bisschen turbulent. Der Artikel war „Ich möchte einfach nur durchstarten“ mit Foto dazu. (...) Der Artikel war interessant, mit Foto, wo ich seitlich aufgenommen bin in etwa Brusthöhe und gerade spreche in einer Gestik also. Ich hatte einen braunen Blazer an und hatte ein weiß-gelb gestreiftes Halstuch, ja. Ein nettes Foto ohne Hintergrund, nur ich in einem Ausschnitt. Linke rechts und unten waren die Textspalten. Alles über mich als Person, genau. Medienauftritte ja, etliche Interviews, ich bin auf Fotos drauf, wenn wir Veranstaltungen machen, weil ich halt die Flugschule auch repräsentiere, das letzte war ein ORF Beitrag, wo man mich interviewt hat, das war nicht über mich, aber über ein Thema (...) Sicherheit und wie das nach dem Unfall in Innsbruck ist im August oder September, wie schaut das in der Pilotenausbildung aus (...). Da habe ich angehabt braunes Poloshirt und Jeans, das war es. Mich haben die als Sportfluglehrerin genommen.

□ Im Falle, dass über Sie und ihren Beruf in einem Medium schon einmal ein Beitrag gebracht wurde, waren Sie an der Entscheidung über das vermittelte Bild bzw. PilotinnenImage beteiligt?

Bei dem Artikel, nicht wirklich, naja ok bei dem Text war es vom Verständnis her. Wir in der Fliegerei werfen mit Begriffen um uns und für uns ist das selbstverständlich, wer Außenstehender dem platzt da der Schädel. Die hat das sehr brav gebracht, sie hat die wichtigsten Dingen gebracht und es waren nur ein paar Details die die verdreht hat. Einfluss habe ich nicht genommen.

Waren Sie mit diesem Image zufrieden? Kann es sein, dass Sie aus anderen Gründen einfach dem entsprochen haben, was vorgegeben wurde durch Firma, Journalist oder Fotograf?

Ich habe einfach den Artikel gelesen und fertig, da gab es keine Möglichkeit. Ich war grundsätzlich zufrieden, nur die Details. Das Image war in Ordnung, ja.

Haben Sie den Eindruck, dass Medien das richtige Berufsbild der „Pilotin“ vermitteln? Nachsatz: Oder bestärken Ihrer Meinung nach Medien in Bildern und Filmen eventuell unzeitgemäße Geschlechtermuster und Rollen?

Es wird von den Medien immer noch als etwas Besonderes herausgearbeitet und präsentiert und das finde ich schade. Ich finde es schade, weil es einfach schon viel mehr Frauen im Cockpit gibt, als man halt so tut. Da gibt es einen Beitrag im Internet über Maledive-Airtaxi und da begleiten sie eine Pilotin und ihre Kollegen natürlich. Es steht groß in der Zeitung drinnen „eine junge Hubschrauberpilotin“ die mit 16 ihren Schein jetzt macht, die jetzt ihren Berufspilotenschein machen will. Das ist der Mörderaufhänger anscheinend, ja hallo, es gibt schon ur-viele Frauen, die fliegen. Es wird von den Medien so transportiert, als ob das immer noch was Besonders ist und das setzt sich in den Köpfen der Gesellschaft fest. (...)

Wenn ja, warum glauben Sie?

Weil das den Leuten Sicherheit gibt, weil das schon immer so war, dass die Männer die Piloten sind und die Frau ihnen zuarbeitet - höchstens wenn sie überhaupt in ein Cockpit darf. Es muss doch ein Mann da sein, der die Entscheidungen trifft, es muss doch ein Mann da sein, der die Führung innehat. Das ist genauso wie, es wird immer gesprochen, „Der Pilot hat das und das gemacht“, weiß nicht, das wird allein durch die Bezeichnung schon transportiert, also Sprache.

Wie reagieren Sie selbst auf das (eventuell verzerrte) vermittelte Image?

Ich greife mir am Kopf – das ist ein typischer Hirnklatzcher, na Hallo. (lacht) Es ist, ich finde es schade. Auf dem Messen kommen die jungen Mädels daher und erkundigen sich um Flugbegleiterausbildung und ich sage dann jedes Mal „warum möchtest du Flugbegleiterin werden? Das ist der grauenhafteste Job da hinten, der ist furchtbar (schlecht) bezahlt und da hast so eine Arbeit, das ist recht undankbar und du bist Kellnerin in der Luft - das war es.“ Dann, wenn du mit ihnen ein bisschen plauderst und so den Zugang zu ihnen kriegst, dann kommt so oft „na ich kann das ja nicht“, sage ich „wer sagt das, dass du das nicht kannst? Ich kann das auch und da drüben steht auch eine, die das kann, warum sollst du das nicht können?“ Dann fangen die an überlegen, weil allein täten sie nicht darauf kommen, weil sie das so transportiert bekommen haben und die auch das in den Medien so präsentiert bekommen, immer noch, obwohl es eh schon fortschrittlicher ist, aber das hängt noch im Neandertalerhirn fest. Nicht die Frau holt den Dino, sondern der Mann holt den Dino (aus der Höhle).

Bei Betrachtung der vorliegenden 23 Bilder, welches deckt sich am besten mit Ihrem inneren Berufsbild als Frau Pilotin? Welches stößt Sie am meisten ab?

Das 4er Bild am meisten, (...) Eine mutige Frau, die sich in einem technischen Umfeld souverän bewegt. Das ist für mich – man beachte, was die für einen Flieger fliegt – wurscht, ob klein oder groß, die da einfach bumm. Die kann mit diesem Riesending umgehen, ja. Am wenigsten das 11er Foto, es ist natürlich das, was die Gesellschaft widerspiegelt. Viele Männer, wenig Frauen und sie geht in der Masse unter und sie ist eine Nummer. Auf der einen Seite ist es ja gut, weil die Frau ja nichts Besonderes mehr ist im Cockpit, ja, aber trotzdem ist es das Bild, das mir am wenigsten taugt. Es wäre cool, wenn das ausgeglichen ist, wenn da ungefähr so viele Frauen, wie Männer stehen. Weil es ein Job ist, es ist nichts Besonderes, weil es ist nichts Besonderes, dass ein Mann ein Koch ist – im Gegenteil. (...) Das wäre halt wünschenswert, dass es im Cockpit auch so ist, es ist aber auch

lustigerweise, das muss ich auch anmerken, hängt von der Gegend auf der Weltkugel ab, wo du unterwegs bist in der Fliegerei. Es ist in Amerika aber so was von Gang und Gäbe, dass es männliche Flugbegleiter gibt und in unseren Breitengraden in Mitteleuropa sind alle Schwule, wenn überhaupt. Von 10 Flugbegleitern sind 9 1/2 Frauen und der halbe ist halt der Schwule. Das ist in Amerika ganz anders, das ist nur bei uns in unserer Gegend so. Da gibt es auch viel mehr Frauen, die fliegen. Es ist voll normal in Amerika, dass du als Frau auch fliegst. Ich weiß nicht, ob es in Israel, da wird es wahrscheinlich genauso die Pilotinnen geben und es ist recht normal. (...)

Hat sich das Medienbild der Pilotin Ihrer Meinung nach in den letzten Jahrzehnten verändert? Wenn ja, wie bzw. wohin verändert?

Also in den letzten wenigen Jahren ist es gleich geblieben, glaube ich. Seit Amelia Earhart ist es komischerweise, weil zu der Zeit da hat es ja generell nicht so viele Piloten gegeben, diese Anfangszeiten, die wirklichen Anfangszeiten, da hat es die Konstrukteure gegeben, die sich da irgendwie in Pappfliegern den Hang runter geschmissen haben, das waren eher die Männer. Aber die Anfangszeit von Pilotinnen da waren ur-viele Frauen, die waren aus reichem Hause, aber da hat es eigentlich verhältnismäßig viele Frauen gegeben, dann hat das komplett abgenommen – ich nehme an mit Kriegszeiten zur Not haben die auf Frauen zurückgegriffen, wenn Männer schon abgeschossen, gestorben oder sonst was waren, naja irgendwer muss den Vogel bedienen, dann hat das komplett abgenommen. Ich weiß nicht, ob das war, damit die Welt sich wieder beruhigt, damit wieder mehr Kinder kriegen oder geboren werden. (...)

Sagt Ihnen der Begriff Gender bzw. Diversity Management etwas? Wenn ja, gibt oder gab es einen Ansprechpartner dafür in einer/mehreren in den Firmen?

Grundsätzlich schon, wenn das im Zusammenhang mit gewissen Themen wie Frauenquoten ist, das würde mir dazu einfallen. Ich weiß nicht, ob das gemeint ist. Diversity Management – nein. Was bringt es dir schon, wenn einer ein Neandertaler wie Herr R. ist, und es wird ihm von offizieller Seite gesagt: „sie müssen jetzt nett sein zu den Frauen“. Das interessiert den genau Nüsse, vielleicht wird er sich ein bisschen mehr zurückhalten in Aussagen, die ihm offiziell angelastet werden können, aber im Endeffekt im Cockpit ist der genauso Neandertaler, das ist dem wurscht. Ich glaube, dass so Stellen offiziell wenig bewegen können. Das ist alles so ein bisschen politisch, damit es halt was gibt, wo die Leute sehen „gut, dass es eine Stelle gibt, wo ich Ansprache habe“. Aber in den Köpfen der Menschen ändert sich nichts. Wenn einer eine Einstellung hat, dass das zaach ist mit einer Pilotin, dann kann ich noch so gut sein, dann werde ich höchstens von dem akzeptiert, aber nie gleichbehandelt wie ein männlicher Kopilot, obwohl der vielleicht die größte Flasche ist. Das ist mein Bild von dem Ganzen und ich glaube ich hätte die besten Noten haben können, die besten Beurteilungen von meiner Ausbildung her, dem R. wäre das am Arsch vorbeigegangen, ja.

Themenkomplex persönliche bzw. statistische Daten

Range of subjects – Personal and statistical data

Was war/ist Ihre Motivation für die Entscheidung eine Karriere als Pilotin anzustreben?

Ich wollte als Kind nicht Prinzessin werden, oder Frau Lehrer oder sonst irgendwas. Ich weiß nicht warum, und wenn ich bei mir im Hof im 16. Bezirk gespielt habe, es gab nicht richtig viel Grünfläche da unten im Hof. Und es ist NDB Steinhof bei mir in der Nähe, wenn die Flieger da darüber geflogen sind in der Früh und am Abend, dann bin ich oft genug gestanden „wow das muss cool sein da drin sitzen“. Keinen blassen Schimmer noch, es ging mir nur um das Drinsitzen, ob als Passagier oder als Pilotin war wurscht, ja. Mein Papa war 10 Jahre lang bei der AUA und zwar als die AUA Anfang der 1960er Jahre aufgebaut worden ist, mein Papa war nämlich Werkzeugmacher und der hat, als die Maintenance in Wien aufgebaut worden ist, einen Bereich gehabt so groß wie dieses Lokal, da hat er seine Drehgeräte, Bohrmaschinen und alles drin gehabt. Er hat das Werkzeug gemacht mit dem die Techniker

die Flieger repariert haben. D.h. die haben ihn geholt und gesagt „wir brauchen da was, womit man das so und so hin und her tun kann“ und er „Passt“ hat sich das ausgedacht, wie dieses Drum ausschauen muss, hat das gemacht, hat denen das Werkzeug in die Hand gedrückt und die haben den Flieger repariert. Das hat er 10 Jahre gemacht. Davon hat er mir nie viel erzählt. Das war komisch, auch wenn wir jetzt darüber lachen, er hat mir nie viel darüber erzählt. Aber irgendwie war das so „mein Papa war bei der AUA“. Als ich dann 10 Jahre war, hat die HTL Eisenstadt aufgemacht mit Schwerpunkt Luftfahrt und ich habe meine Eltern gepiesackt, dass sie mich dort hinschicken. Aber das wäre nicht gegangen mit Internatskosten, aber das haben wir uns einfach nicht leisten können. Ich bin immer wieder in die Nähe der Fliegerei tendiert, dann hat es mich wieder zurückgehauen. Dann habe ich - das nächste war - meinen Ex-Mann kennengelernt, mit dem war ich dann 10 Jahre zusammen, ok. Dann ist der gekündigt worden. Kaum war das gelöst, dieses Verhältnis, habe ich gedacht „Moment, was wollte ich eigentlich?“ und habe mich bei der Lufthansa beworben für die Ab-Initio-Ausbildung. Vorher war ich Sekretärin und nur im administrativen Bereich. Dann habe ich mich bei der Lufthansa beworben und war ein halbes Jahr zu spät daran. Da war das Aufnahmekriterium, dass man 25 Jahre ist und ich war 25 ½, als ich mich beworben habe. OK, ist nichts geworden. Dann habe ich 2 Jahre später über italienische Freunde einen Lufthansapiloten kennengelernt. Seine damalige Frau war Stewardess, die haben sich kennen und lieben gelernt und geheiratet und sie wollte immer ins Cockpit und da war die (Firma) Intercockpit ganz frisch aufgemacht, die war nicht einmal ein Jahr alt. Da hat er mich eingeladen nach Frankfurt, hat mich mitgenommen am Jumpseat und ich soll mir doch die Schule anschauen, weil die haben einen Tag der offenen Tür. Da bin ich das erste Mal hin und habe gedacht „alter Schwede, das kann man auch machen“ und habe halt dann mit meinen Eltern gesprochen – woher 70.000 EUR nehmen und nicht stehlen. Es ist wieder nicht gegangen. Im Endeffekt bin ich dann in meiner Immobilienfirma, wo ich 10 Jahre war, die hatte, wie soll ich sagen, 4 Selfmade Millionäre, und einer davon war leidenschaftlicher Autorennfahrer. Der hat mit L. Rennen gefahren und ich habe die Rechnungen, weil ich alles gemacht habe in der Firma, von Kinder aufpassen, Autos umpacken, Mangos aufschneiden, Bilanzbesprechungen, Mitarbeiter einschulen und aussuchen, persönliche Buchhaltung, weiß nicht bei Verträgen, wo wir die Firma verkauft haben mit 70 Mio Euro, bin ich überall dabei gewesen. Ich war Büroleiterin von dort und habe die Rechnung von der Fa. J. mit komischen Kürzeln und „hey, was ist denn das“ gesehen. Der hat mir das erklärt, kurz mit Flugfirma und hin und her. Somit habe ich gewusst, die hat mit Fliegerei zu tun, war aber damals noch nicht in meinem Bereich des Möglichen, dass ich auf die Idee komme. 3 Jahre später ist es dann soweit gewesen, da hat es Umstrukturierungen gegeben in der Firma und es ist soweit gewesen, dass sie gesagt haben von diesen gemeinsamen Projektfirmen ziehen die sich zurück und wollen sich um ihre Privatstiftungen und persönlichen Häuser usw. kümmern und mein direkter Chef hat mir angeboten, ich soll doch mit ihm nach Kärnten gehen zu seiner Frau und seinem Kind und soll eine Mischung sein aus Privatsekretärin und er hat Forstwirtschaft und das war ein ernstgemeintes Angebot. Aufgrund dessen habe ich dann angefangen zu überlegen. Ich bin jetzt 10 Jahre in der Firma, kann ich mir vorstellen, dass ich nach Kärnten gehe. So war nicht meines. Das hat einen Denkprozess angeworfen, dass ich gedacht habe „was mache ich in meinem Leben noch?“. Ich war kurz über 30 (..) aber was mache ich jetzt, weil wenn, muss ich jetzt noch irgendwas machen, weil mit 40 brauche ich nicht mehr umlernen oder irgendwas. Ich bin meinen Freundeskreis abgegrast:“ wenn sie meinen Kopf nehmen könnten und egal wo draufsetzen wurscht, ob Straßenkehrer oder Surflehrer, keine Grenzen, oder Astronautin, was sehen sie spontan?“ Ich habe eine Wahnsinnsliste zusammenbekommen mit Sachen „des und des“ „was und was“ „weil du bist so und so und hin und her“. Ich habe mir selber Pilot oder Fluglotse auf meine Liste geschrieben gehabt, aber ich habe ja gewusst, das kostet so viel und ich ging auf die Berufsinformationsmesse in die Stadthalle 2007 und lasse mich berieseln stundenlang von irgendwelchen Stipendientvorträgen, ich bin bei der FH gewesen und Physiotherapie usw. und gehe raus mit 2 Sackerln kiloweise Prospekte. Im Gehen sozusagen tut sich ein Gang auf und ich schaue da rüber und sehe „Jetalliance“ auf einer Messe. Das ist ja eine Flugfirma. 2 Monate später bin ich im PPL-Kurs gesessen. Das ist mein Werdegang. Immer

wieder versucht, ja mit der Selektionsmöglichkeit PPL in die nächste Bank rein gerannt, habe mir das finanzieren lassen.

Wurde diese Entscheidung durch die Firma/Firmen gefördert, wenn ja wie?
Gefördert hat mich das WAFF Wiener Arbeitnehmer Förderungs Fond, Frauen in Wien wohnhaft, keine Matura, Berufswechsel alle 4 Kriterien erfüllt, die haben mir gezahlt 3800 EUR, den Höchstbetrag, den die fördern. Ich habe das einreichen müssen und meine Lage erklären müssen, aber für das, dass es ein Privatpilotenschein war, haben die das höchste was das WAFF hergibt an Förderungen gekriegt, nach dem PPL, habe ich dann noch geschrieben, dass ich das jetzt gemacht habe und habe mich bedankt, dass sie mir das ermöglicht haben, weil ich ja die Selektion geschafft habe auch, wo es dann geheißen hat, ich kriege den ATPL auch bezahlt, wenn ich dann ein paar Jahre auch bei ihnen bleibe, womit ich ja grundsätzlich (zynisch) kein Problem habe. Die J. haben dann gesagt, sie bezahlen mir ATPL „integrated“ ab PPL, wenn ich unterschreibe ich bleibe 5 Jahre bei ihnen. Das ist ja umgehackt worden, ich Frau von A., der mir das ermöglicht hat, dass ich meine ATPL Ausbildung bei der SFA fertig mache zu einem Preis, der abartig wenig ist. Weil die J. mir das damals gestanzt hat und wir gemeinsam diese SFA aus dem Boden gestampft haben. Gefördert hat mich also Mensch mit Firma (O.). Also wir haben uns da einen Deal ausmachen können, wie wir das abbezahlen.(...)

Wer sonst hat Sie gefördert?
Meine Eltern, meine Schwester, Taschengeld, Einkaufen gehen und Kochen und Vorbeibringen. Nicht mit Geld, aber emotional und nahrungsmitteltechnisch.
Männer, es hat mich einer gefördert, nämlich Z. Den habe ich von der J. her gekannt von er Schule und habe mich angefreundet mit dem und der ist dann am CJ Kopilot gewesen, hat selber die Selektion 2 Jahre vorher bestanden. Hat seine Ausbildung gemacht, ist sofort ins Cockpit gekommen und hat von seinen privaten Verhältnissen her eine Eigentumswohnung von seinen Eltern bekommen, also in dem Sinne keine großen Ausgaben gehabt. Der hat total mitgefiebert mit mir, mit der Ausbildung, Selektion, hat sich irrsinnig gefreut, dass das geklappt hat und an dem Tag wo sie mir das umgehackt haben, habe ich ihn angerufen, als ich von Vöslau nach Wien gefahren bin. Und er sagt „Oh Gott wir müssen uns treffen in Wien“. Ich steige aus dem Auto aus und fange sofort an zu heulen und er nimmt mich in die Arme und macht mir allen Ernstes das Angebot, er hat gesagt, er verdient nicht viel, aber 500 EUR kann er weglegen, weil ich muss diese Ausbildung machen, ich muss Pilotin werden, er zahlt mir das, weil er weiß, dass ich ihm das zurückzahlen werden, es ist ihm wurscht, das war ein ernstgemeintes Angebot“. (...) Wir haben immer noch regelmäßig Kontakt, der hätte das wirklich gemacht, obwohl wir nichts miteinander haben, nichts, wir sind einfach wirklich nur gute Freunde und der hätte das gemacht. Ich habe mich bedankt, ich habe gesagt „das geht nicht, das kommt nicht in Frage“. Es ist halt dann die SFA gekommen mit dem Arrangement mit dem Alfred. (...)
Mein Papa platzt vor Stolz, meine Mama hat immer ein bisschen Angst aber ist generell eine Ängstliche, aber hey in Wirklichkeit haben sie mich immer unterstützt, auch wenn sie extreme Sicherheitsdenker sind, also, dass ich meinen Job den ich 10 Jahre gehabt habe und den ich nie im Leben verloren hätte, diese Immobilienfirma, dass ich den aufgebe, da ist ihnen schon die Lade runter gefallen, aber sie haben mich immer unterstützt. Sie haben mir immer das Gefühl gegeben, dass ich Freidenker, Freigeist sein kann, egal was ich mache, man muss pro und kontra abwägen. (...) Was ich weiß ist, dass sie das toll finden, dass ich mir das getraut habe, weil ich so mutig war. Nicht, dass sie ihre Träume nicht ausleben können, aber es ist trotzdem eine Mischung aus Achtung und Förderung und Stolz. Auch meine Schwester ist stolz, das erzählen die auch rum, dass es ärger nicht geht.

Welche luffahrerischen Lizenzen oder andere Berufsabschlüsse besitzen Sie?
ATPL, ohne Lehrer Emergency Trainer Ausbildung, Brandschutz, Rettungsschwimmer

Was ist Ihre höchste erreichte abgeschlossene Schulausbildung?
HBLA Wirt Berufe Fachschule mit Auszeichnung

- Was sind/waren Ihre Eltern von Beruf, welche Schulbildung genossen sie?
Mein Papa war gelernter Werkzeugmacher und war zuletzt in der Datenverarbeitung von der Stadt Wien, der hat die Baustellen in Wien geplant. Schulen Lehrabschluss mit Abendschulen, nur eine Gesellenprüfung mit Abendkursen in Richtung EDV. Meine Mama ist gelernte Buchhalterin und ist als solche in Pension gegangen und es taugt ihr auch. Auch Lehrberuf
- Würden Sie mir Ihr Alter, den Familienstand und evtl. Scheidung/en sagen?
37, geschieden 1x
- Der Abschluss gilt der Frage nach den Kindern, wenn ja wie viele haben Sie bzw. und in welchem Alter sind Sie?
Keine Kinder, ich möchte eine Familie, ich möchte 2 Kinder haben. Familienplanung nicht abgeschlossen, 2 Kinder bitte. Einzelkind möchte ich nicht haben.

7.5. Curriculum Vitae

Susanne Maria Junker, Bakk. Phil.

Date of Birth 29th June 1965 in Steyr Austria

Citizenship Austrian

Contact s.junker@aon.at

University

Since 1993 Studies for Magister Publizistik and Philosophy in Vienna

2008 – 2010 Publizistik - Bakkalaurea in Vienna

2010 – 2013 Magister Publizistik in Vienna

Education

May 1983 Matura AHS - Gymnasium

1975 – 1983 Secondary School Gymnasium Waidhofen/Ybbs

1971 – 1975 Primary School Zell/Ybbs

Professional Experience

1984 – 1988 Ground Staff Austrian Airlines AG Vienna

1988 – 1992 Head of Dispatch and Copilot Viennair – Polsterer Jets GmbH

1992 – 1995 Copilot Denzel AG

1997 - 1999 Project Manager Gliding Academy ORG St. Pölten

1999 – 2001 Airline Captain Magnaair LuftfahrtgesmbH

2001 – 2003 Airline Captain Jetalliance GmbH / AG

2003 – 2009 Flight Operations & Training Manager, Captain Magnaair

2009 – 2013 Flight and Ground Instructor for Pilots and Instructors

Additional Remarks:

Languages: German, English, French, some Italian

Airline Captain for C500 Series, Learjet 60, Cessna Citation Sovereign 680

Flight Instructor and Type Rating Instructor, International Flight Dispatcher

Child Susanne Teresa born 12th December 1995

7.6. Abstract

Media seem to present female aviators far away from traditional female domains, far away from original female duties and responsibilities. Gender stereotypes often mark the surroundings of medial presentation especially in traditionally male realms like aviation and flying.

In the post modern world aspects like culture, politics and jurisdiction have changed, but still archaic images exist. One of the driving forces behind gender-role content analyses is the emergence of the modern women's movement. The scientific approach concentrates on gender roles and backgrounds in media representation of women in aviation. It consists of two scientific parts that are the basis for a comparison between the putative reality of female media representation and the putative image and female personality.

The sample consists of eighteen Focused Interviews. Terms like "tough, cool, hardheaded etc". are frequently used and associated with the image that society mainly communicates. They are not so much tied to personal conviction, but medial acceptance – which means if females are presented at all – attention gained with male attributes, symbols, following traditional patterns of male/female image and stereotypes. As several media still tend to be "male-ruled" the majority of medial features use women to transport (male) gender stereotypes. If a female pilot is shown she tends to either represent the heroine, strong feminine force or she is placed beside an (older) captain and works as an assistant.

The result shows how much the putative "inner child" rules the scenario. It seems that the image of the smiling heroine, still in connection with a male face and her own aircraft has the strongest impact. As a matter of fact - it seems that lady pilots are medially transmitted either wearing a uniform and/or standing in or beside an aircraft.

A fascinating parameter is discovered in the gap between the obviously existing desire to be presented "normal" and on the other hand choosing the cognitive image of one's self as heroine. Most of the women think that the media image of pilots has changed, either because of the simple fact that they are mentioned at all. Finally it may be concluded that this study could verify its hypotheses. Medial pictures tend to transport and reconfirm traditional image

following stereotypes and prejudices. Female pilots seem to represent their own image trying to be recognized “normal” but are not safe of finding themselves in a trap of traditional patterns of cognitive perception.

Zusammenfassung

Oft scheinen Medien zu obsoleten, traditionellen Bildern von Frauen in der Luftfahrt zu tendieren. Geschlechtsspezifische Vorurteile und Stereotype beherrschen die Szene mit wenig umfangreichem Material. Schafft es eine Frau Pilotin in die Medien, so einerseits, weil sie einen (noch immer) außergewöhnlichen Beruf erwählt hat, der von Männern dominiert wird, andererseits, weil sie (deshalb) mehr Nachrichtenwert besitzt als ein Mann.

In der Postmoderne haben sich die Rahmenbedingungen in Kultur, Politik und Recht drastisch geändert. Einen der Ausgangspunkte für diesen Rahmen bildet die Frauenbewegung der 1950er Jahre und ihre Weiterentwicklung bis zur dritten Welle des Feminismus mit Vertreterinnen wie Judith Butler. Diese wissenschaftliche Arbeit konzentriert sich auf die mediale Situation der weiblichen Repräsentantinnen der Pilotenschaft versus derer Persönlichkeit und ihrem Image. Zu diesem Zweck werden 18 Problemzentrierte Interviews geführt und ausgewertet. Die Hypothesen konnten insofern bestätigt werden, als die Termini „hart, durchgreifend, heldenhaft, gleichberechtigt“ immer wieder benutzt wurden. Diese jedoch nicht so sehr aus persönlicher Überzeugung, als vielmehr aus einem scheinbar (vermeintlichen) gesellschaftlichen Stereotyp heraus. Mediale Aufmerksamkeit wird hauptsächlich durch männliche Attribute und Auftreten erzielt. Die Tatsache, dass Medienunternehmen in der Entscheidungsebene immer noch von Männern dominiert werden und deren Stereotype und Einstellungen widergespiegelt werden, beeinflusst die Berichterstattung und die mediale Darstellung von Frauen. Der Auftritt gilt nach wie vor der Heldin oder der herausragenden Persönlichkeit als Frau oder - in der gemischten Geschlechterdarstellung - der Frau als Assistentin des führenden Mannes. Das Resultat der Studie macht die Diskrepanz zwischen dem Wunsch nach Anerkennung der Pilotinnen im Außen deutlich, dieses besonders in Form von besonders männlicher Leistung. Gefragt nach dem inneren Berufsbild von sich, zeigen die Damen jedoch deutlich in Richtung der Abbildung einer heldenhaften Frau bzw. einer Gruppe von Frauen, die scheinbar mühelos die Lüfte erobert. Die durchwegs von den Frauen gewünschte „Normalität“ in der medialen Darstellung findet keine Bestätigung in realen medialen Zusammenhängen. Grundsätzlich

zeigt sich, mit wenigen Ausnahmen, dass die Frauen an eine kontinuierliche positive Veränderung des Images der Pilotin glauben, und sei es nur über die bloße Tatsache mehr thematisiert zu werden. Der Einfluss verschiedener kultureller, soziologischer und psychosozialer Parameter hat sich bestätigt. Verstärkt werden diese Einflüsse und Herausforderungen transparent; wie hier vor allem illustriert, durch den neuen Markt Russland, aber auch durch soziale Besonderheiten, wie das Beispiel der Mutterschaft in Italien.