Über den Wolken Markus Müller über eine Pensionierung und Frauen im Cockpit

Viele Letztflüge – allerdings nicht wie vorgestellt

Das Ende einer Pilotenlaufbahn ist einschneidend. Es heisst Abschied nehmen vom Traumberuf, von Aufenthalten in der ganzen Welt und von einer fantastischen Sicht auf eine immer anders aussehenden Erde. Andererseits heisst es, wieder einen strukturierten Alltag zu haben, in einen normalen Lebensrhythmus zu finden ohne dauernde Zeitverschiebungen und lange Nachtflüge, wieder mit Kollegen abmachen zu können oder sich regelmässig in Vereinen zu engagieren. Auffallend sind die hohen Flugstundenzahlen. Lagen sie früher im tiefen fünfstelligen Bereich, sind es heute durchwegs über 20 000 Flugstunden. Ein Kollege schrieb im Abschied anstatt der üblichen Anzahl Flugstunden «a bunch of it». Ein anderer «too much». Das sind Indikatoren, dass der Beruf strenger geworden ist, mehr an der Gesundheit zehrt und die jeweilige Aufenthaltsdauer viel kürzer ist. Die meisten hatten sich das persönliche Grounding anders und vor allem später vorgestellt. Bereits wurden 25 Piloten und eine Pilotin bei Swiss in diesem Jahr pensioniert. Ein Höhepunkt wäre der Letztflug. Man kann die Destination wünschen, die Crew selbst zusammenstellen und Familienangehörige mitnehmen. Im Moment ist alles anders. Man muss wegen der Auswirkungen der Pandemie früher in Pension, als geplant. Die Auswahl an Langstreckendestinationen ist beschränkt. Mitnehmen kann man niemanden. Im Fernen Osten darf man das Hotelzimmer während des ganzen Aufenthalts nicht verlassen. In den USA kann man sich immerhin frei bewegen und mindestens die Crew zum Abschiedsessen treffen. Meist sind, wenn überhaupt, nur wenige Passagier an Bord, und die Fracht, das Pandemiegeschäft schlechthin, klatscht nicht bei der letzten Landung in Zürich. Dort wird man allenfalls, auf Bestellung und mittlerweile gegen Bezahlung, von der Flughafenfeuerwehr empfangen und rollt das letzte Mal mit dem 160-Tonnen-Gefährt unter dem majestätischen Tor hindurch, gebildet von zwei riesigen Wasserstrahlbögen, zum Standplatz. Am vorletzten Samstag war es für Gabrielle Ritter soweit, und sie steuerte den Airbus A330 zum letzten Mal von Boston kommend durch das Wassertor (Bild). Die Flugkapitänin wohnt in Schaffhausen und war die erste Swissair-Pilotin.

Pilotin ja – Linienpilotin lange nein

Pilotinnen gibt es seit Beginn der Fliegerei. Als erste Schweizerin erlangte Else Hagk den Pilotenschein. Frauen flogen Rekorde und sind vorzügliche Fluglehrerinnen. Aber der Weg ins Cockpit der Airlines blieb ihnen lange verwehrt. 50 Jahre ist es her, seit die Frauen das Stimmrecht haben. Etwa gleichzeitig wurden in den USA die ersten Linienpilotinnen eingestellt. In Europa war man davon noch weit entfernt. Erst 1984 gab Swissair grünes Licht für die Anstellung von Frauen in den Cockpits ihrer Verkehrsflugzeuge. Lufthansa wartete weitere zwei Jahre mit dem Argument «Schwangerschaftsrisiko». Es wurde als unwirtschaftlich erachtet bei den hohen Investitionskosten, wenn sich eine Frau nach der Geburt aus dem Pilotenberuf zurückziehen würde. 1985 wurde Gaby Ritter als erste Frau in die Schweizerische Luftverkehrsschule SLS aufgenommen, und zwei Jahre später konnte sie als Co-Pilotin auf dem rechten Sitz der Swissair MD-80 Platz nehmen. Nicht nur die Medienaufmerksamkeit war gross, sondern auch innerhalb der Firma und im Pilotenkorps gab es, im Nachhinein betrachtet, lustige Diskussionen. Die Fluglehrer und Instruktoren mussten sorgfältig ausgewählt werden, da man ihr nicht jeden altgedienten militärischen Haudegen zumuten wollte. Ein Kapitän weigerte sich generell, mit Co-Pilotinnen zu fliegen, und hinterlegte diese als nicht planbar mit ihm. Nicht dass er Frauen nicht mochte, ihnen misstraute oder ihre fliegerischen Fähigkeiten anzweifelte. Im Gegenteil. «Ich würde im Notfall eine Frau auf dem rechten Sitz als Erste hinausschicken, wenn es brennt», so sein Argument. Tatsächlich besprechen die Piloten vor jedem Flug die Arbeitsteilung und die Aufgaben im Notfall. Dabei ist klar, dass die Piloten als letzte von Bord gehen und wenn möglich durchs Flugzeug gehen, um sicherzustellen, dass sich kein Passagier oder Besatzungsmitglied mehr darin befindet. Es gibt zwar zwei Leinen, über die man sich aus dem Cockpitfenster abseilen könnte. Auf der DC-9 haben wir das sogar noch geübt. Aber darüber spricht man nicht gerne.

«Die Fracht, das Pandemiegeschäft schlechthin, klatscht nicht bei der letzten Landung in Zürich.»

Unbändiger Wunsch zu fliegen steht über Genderdiskussion

Allen ist der Wunsch zu fliegen gemein, ob im Cockpit oder in der Kabine. In der Luft zählen Talent, Ausbildung, Können und Motivation unabhängig vom Geschlecht. Gleichbehandlung ist eine Selbstverständlichkeit. Als einzige Ausnahme wurden früher die Stewards gegenüber den Stewardessen diskriminiert und durften nur in der Küche aber nicht im Service arbeiten. Gerade aus Gleichbehandlungsgründen wurde die zweite Swissair-Pilotin, ebenfalls eine Schaffhauserin, die ersten paar Jahre als Flight Engineer eingesetzt. Um für die letzten Jahre DC-10 und B-747 keine neuen Flight Engineers mehr ausbilden zu müssen, wurden ein paar Pilotenklassen vorübergehend auf dem dritten Sitz eingesetzt. Es wäre nicht gut angekommen und die Gewerkschaft schaute sehr gut hin, wenn für eine Frau eine Ausnahme gemacht worden wäre.
Eine Frau fürs Technische war kein Problem im Cockpit selbst. Das Kabinenpersonal war eher skeptisch, ob sie auch mit dem Schraubenzieher umgehen könne. Einzig in der Dreier-Schlafkoje der DC-10 musste für eine Pritsche ein Vorhang eingebaut werden und man liess den «Flightenginiösen» den Vortritt beim Umziehen. Geschlechterfragen stellen sich generell kaum für Flugzeugbesatzungen. Sie sind traditionell sehr tolerant und offen und in Vielem, was heute heiss diskutiert wird, der Zeit weit voraus. Es gab zu dieser Thematik viele lustige, teilweise skurrile Situationen im Flugzeug und an den Destinationen mit längerem Aufenthalt. So gehört es auch zur Aufgabe des Kapitäns, bei Beziehungsproblemen schlichtend Einfluss zu nehmen. Aus Erfahrung auch in gleichgeschlechtlichen.

Markus Müller
Linienpilot und Kantonsrat

Anzeige

Gehen Sie schon mal in die Ferien.

Wir kommen nach.

Lesen Sie die SN in den Ferien online. Einfach registrieren/einloggen unter **www.shn.ch/abo**

Abo umleiten oder unterbrechen? www.shn.ch oder Telefon 052 633 33 66