

Räumliche und soziale Strukturen in der kommerziellen Luftfahrt

Filippo Reale

Georg Vobruba hat vor einigen Monaten dazu aufgerufen, sich die Bedeutung des Luftverkehrs als Untersuchungsobjekt der Soziologie genauer zu Herzen zu nehmen. Er hat einige Ansatzpunkte und offene Fragen genannt und Potthast (2016) hat bereits darauf reagiert. Es soll jetzt darum gehen, die Diskussion etwas weiter zu treiben. Dazu wäre zunächst an Jörg Potthasts Argumente zu sakralen Praktiken anzuschließen und zu fragen, ob sie nicht gegenwärtiger sind, als es scheint. Zweitens wären nach Georg Vobrubas Vorbild einige weitere Fragen aufzuwerfen, an Hand derer die Soziologie interessante Einsichten aus der Luftfahrt ziehen können dürfte. Drittens bezog sich eine von Georg Vobrubas Fragen ganz konkret auf das Duopol zwischen Boeing und Airbus, und es soll somit die Gelegenheit genutzt werden, hierauf ebenfalls kurz einzugehen.

Affektive und mystische Aspekte des Fliegens

Potthast attestiert unter anderem das Ende des Traums vom Fliegen zu Gunsten des Traums von Macht. Was er anschließend daraus hinsichtlich »imperialer Praktiken« folgert, soll hier nicht diskutiert werden. Stattdessen wird die Idee des »Traums vom Fliegen« weitergedacht. Der allgemeine Traum vom Fliegen ist bei genauerem Hinschen Element eines gesamtgesellschaftlichen, von Technik- und Fortschrittsdenken geprägten Narrativs (vgl. zum Beispiel Freyer 1987). Auf subjektiver Ebene hingegen dürfte der *Traum vom Fliegen* beim Großteil der Bevölkerung weniger ausgeprägt sein

und bei einem bedeutenden Teil sogar eine tatsächliche *Angst vorm Fliegen* überwiegen. Schließlich besteht die Reise in einem Flugzeug nicht nur in der Benutzung eines für die meisten Fluggäste vollkommen unerklärlichen Apparats. Dies allein erfordert erhebliches Vertrauen, aber das trifft in einer industrialisiert-technisierten Gesellschaft auf die meisten Vorgänge zu, selbst bei einem Telefon oder anderen Apparaten des täglichen Gebrauchs. Zusätzlich ist aber der Unfall des Flugzeugs mit ungleich grauenhafteren Erzählungen besetzt als der vieler anderer technischer Apparate und sicherlich als der jedes anderen, rational-statistisch möglicherweise gefährlicheren Verkehrsmittels. Drittens, und das wäre in der Abwägung Traum/Angst nicht zu unterschätzen, führt die *naturgegebene völlige Unfähigkeit des menschlichen Körpers, sich in der Luft zu bewegen*, mindestens so sehr zur Angst vorm Fliegen wie sich damit gleichzeitig ein hierzu symmetrischer Traum vom Fliegen sicherlich auch begründen ließe. Traum und Angst müssen einander hierbei nicht einmal ausschließen, schließlich können viele Erlebnisse zugleich euphorische und beklemmende Gefühle verursachen. Jedenfalls bleibt der Prozess des Fliegens für den individuellen Menschen affektiv ambivalent und allein in der Bearbeitung dieser Ambivalenz könnte eine individuelle Belastung liegen.

Geht man also davon aus, dass für einen nicht zu vernachlässigenden Anteil der Fliegenden der Flug selbst mit verschiedenen Belastungen besetzt ist, die auch auf der Urangst vor dem Fliegen selbst beruhen können – andere denkbare Ängste umfassen dabei Klaustrophobie, Agoraphobie und Akrophobie (van Gerwen et al. 1997) –, ergeben sich andere Perspektiven auf die Praktiken des Fliegens und der Benutzung der Infrastruktur der kommerziellen Luftfahrt. Historisch betrachtet ist dies allein daran abzulesen, dass zu Beginn der kommerziellen Luftfahrt ausgebildete Krankenschwestern (*nurses*, wie in »*nursing one's anxieties*«) die ersten Flugbegleiterinnen (*sic*) waren (Lyth 2009). Zwar hat sich der physische Komfort des Fliegens in einem Flugzeug seitdem erheblich verbessert, aber hiervon ausgehend kann man sich fragen, wieweit und wieso es nach wie vor an Bord von Verkehrsflugzeugen vor allem auf die emotionale Arbeit (Hochschild 1983) des Pflegens (*care*) ankommt. Beim Fliegen Angst zu empfinden oder eben der tief sitzenden Ambivalenz zwischen Traum und Angst ausgesetzt zu sein, ist letztlich eine von vielen subjektiven »affektiven Erfahrungen« (Budd 2011), die während des Prozesses der Reise in einem Flugzeug auftreten, wobei sich wahrscheinlich die individuellen Erfahrungen unge-

fähr genauso überkreuzen und durchmischen wie die mit dieser Reise verbundenen Praktiken, aus denen sie resultieren (Potthast 2016).

Somit kann man zwar sagen, die Luftfahrt habe globale Ströme von Personen beschleunigt und Abstände erheblich verkürzt und damit zu Prozessen der Globalisierung und Beschleunigung beigetragen, was grundsätzlich im gesamtgesellschaftlichen oder sogar globalen Maßstab zutrifft. Allein dies erweist sich doch insofern als optimistische Sichtweise, als der Zugang zu kommerzieller Luftfahrt offenbar einer ganzen Reihe sozio-ökonomischer Barrieren unterliegt. Neben dieser sozio-ökonomisch begründeten Kritik an einer verallgemeinerten Beschleunigungsthese hängt es außerdem aus individueller Sicht erheblich von der (Bewertung der) körperlichen und emotionalen Erfahrung des Fliegens ab, ob Menschen sich subjektiv für eine Flugreise entscheiden und somit überhaupt jemals Element dieser beschleunigten globalen Personenströme werden. Sofern tatsächlich ambivalente Gefühle, somit also individuell gebundene Spannungen zwischen Angst und Traum, zwischen Unwohlsein und Euphorie, potenziell bedeutende Faktoren während des Fluges sind, ist jedenfalls der tatsächliche Prozess des Fliegens an Bord eines Flugzeugs für die Passagiere geprägt von ständiger Arbeit. Sie besteht darin, ununterbrochen ihre eigene individuelle emotionale Verfassung zu bewältigen und zudem andauernd einen angemessenen körperlichen Zustand aufrecht zu erhalten. Letzteres ist zusätzlich der eigentümlichen Ergonomie einer Flugzeugkabine geschuldet. Allein wegen dieser andauernden Beschäftigung dürfte der Aufenthalt an Bord eines Flugzeugs keineswegs im Wesentlichen in Langeweile oder nutzlosen Tätigkeiten (Anta Félez 2013) bestehen. Zum Anschnallen verpflichtet zu sein, stellt vielleicht dem Anschein nach den Körper ruhig, ist aber hinsichtlich des persönlichen Komforts nur eine weitere Herausforderung und erzeugt somit erst die eigentliche, bereits angedeutete Aktivität. Tätigkeiten, die von außen beobachtet vielleicht weitestgehend nutzlos oder repetitiv erscheinen mögen, könnten vielmehr als Ablenkung vom Unwohlsein gedacht sein, wodurch sie aber wiederum durch erhebliche Anspannung aufgeladen sind.

Grundsätzlich wäre jetzt zu fragen, ob sich nicht vielleicht eine Art *mystische* affektive Erfahrung unter den Passagieren herausbildet, wenn ihr Unwissen über das Funktionieren der Technologie und ihre emotionale Reaktion auf den (bevorstehenden) Flug auf bestimmte Praktiken und Rituale des Fluges treffen. Die Bewältigung der mit dem Flug verbundenen ambivalenten Gefühle lässt sich möglicherweise durch verschiedene Prak-

tiken zu einer in gewisser Weise andersweltlichen Erfahrung steigern. Zunächst hat Jörg Potthast schon darauf hingewiesen, dass Flughäfen teils utopisch, häufig fast katedralisch eindrucksvolle Bauten sind. Die Zufahrt geht über ein undurchschaubares Labyrinth von Straßen, es führt kein einfacher Weg dorthin. Daraufhin ist das allgemeinere Hab und Gut abzugeben, indem das Gepäck aufgegeben wird. Anschließend ist eine Sicherheitskontrolle zu passieren, worin vermutlich eine der zentralen ritualisierten Passagen der ganzen Reise besteht. Hier muss das Individuum seinen gesamten persönlichen Besitz ablegen, um sich unter den Augen eines Wächters auf den Weg durch ein Portal zu machen, durch das es im Prinzip auch kein Zurück zu geben scheint. Der gesamte Prozess dient einzig der Unterscheidung zwischen Gut und Böse, wobei alle solange schuldig sind, bis das Gegenteil festgestellt wird. Salter (2007) deutet an, dass es sich bei der Sicherheitskontrolle um ein Ritual des Selbstbekenntnisses (*confession*) handelt, und die Verweise zu diversen religiösen oder paradiesischen (vor allem christlichen) Narrativen, mithin des Übergangs in ein jenseitiges Leben, scheinen auf der Hand zu liegen. Die Sicherheitskontrolle durchschritten zu haben, in der jede und jeder so lange unter Verdacht steht, bis das Gegenteil bewiesen ist, erscheint als Erlösung von der Last der Sünden (Botton 2010). In das nächste Leben kann dabei nichts mitgenommen werden (neuerdings nicht einmal Wasser). Es wäre auch zu klären, inwiefern die Portal-Form technisch notwendig ist oder doch auch deswegen zustande kommt, weil dies in bestimmten kulturellen Kontexten die am leichtesten akzeptierte geometrische Form für einen solchen Gut/Böse-Apparat bzw. für eine derartige Passage an sich darstellt. Jedenfalls erscheint die Form als Portal zum Ritual einer Passage passend und diese Sicherheitskontrolle erscheint in ähnlichem Maße religiös oder mystisch als Tor zum Himmel, wie sie tatsächlich im logistischen Sinne eines ist. Dies widerspricht offenbar der Sichtweise zum Beispiel von Pütz (2012), der im Wesentlichen schließt, die standardisierte Routine der Sicherheitskontrolle erzeuge eine Sequenz so genannter Nicht-Ereignisse, in welcher die Körper der Reisenden zeitweilig von ihren Identitäten abgelöst werden. Eine andere interessante und ebenfalls religiöse Deutung der Sicherheitskontrolle liefert de Botton (2010). Er vergleicht das ständige, möglichst aufmerksame Warten der Sicherheitswächter und -wächterinnen auf den absolut unwahrscheinlichen und für viele mit praktischer Sicherheit während ihres Berufslebens niemals eintretenden Augenblick, indem tatsächlich eine Attentäterin oder jemand ähnliches in die Sicherheitskontrolle gerät, mit dem be-

mühten mystischen Glauben und Warten einer evangelikalen Sekte auf die Wiederkehr ihres Messias nicht nur überhaupt, sondern in genau ihrer unmittelbaren Nähe.

Weitere sakrale Praktiken umfassen beispielsweise die Sicherheitseinweisung an Bord, in der eine ritualisierte Geschichte von Leben und Tod erzählt und dabei wie in der Form eines Segens der Abflug vorbereitet wird. Die »Schwimmweste unter Ihrem Sitz«, die über Leben und Tod entscheiden kann, hat mit einem mystischen, transzendentalen Gotteswesen gemeinsam, dass sie vielbesprochen ist, ohne dass die meisten sie jemals zu Gesicht bekommen (vgl. Murphy 2002). Murphy weist passenderweise darauf hin, dass die Kabine eines Flugzeugs wie ein Theater in Erwartung einer Aufführung angeordnet ist, und schreibt, Passagiere der kommerziellen Luftfahrt seien das Publikum »liminoider« (*liminoid*) Praktiken der Leugnung oder Verweigerung (*denial*) des Todes. Gerade wenn man bedenkt, was alles dagegen spricht, dass die Sicherheitskontrolle und die Sicherheitseinweisung an Bord zufriedenstellend ihren Sinn erfüllen (zum Beispiel Senviratne, Molesworth 2015), bleibt nur noch das Ritual als Sinn und Zweck dieser Praktiken übrig. Dies verweist direkt auf die von Durkheim (1912) ausgehende Frage nach der ordnungsstiftenden Bedeutung religiöser oder ähnlicher Rituale. Anschließend herrscht an Bord eines Flugzeugs eine andächtige Stille wie sonst in keinem Verkehrsmittel. Die Kombination, welche über Jahrzehnte das normalisierte Bild der Flugzeugbesatzung darstellte, also des mit »maskulinen« Stereotypen assoziierten Piloten samt seines Stellvertreters (*sic!*), der den völlig unerklärlichen Himmelsapparat zu steuern vermag und, nur wenn es ihm gefällt, wie aus dem Nichts zu den Anwesenden spricht, in Kombination mit den mit »femininen« Stereotypen verknüpften Flugbegleiterinnen, die mit den Passagieren über ihre Bedürfnisse und Nöte in Kontakt treten, müsste genauer auf ihre Parallelen zu christlichen oder anderen Gott/Engel-Narrativen untersucht werden. Letztlich erhebt sich das Flugzeug in die Luft und jeder Blick aus dem Fenster zeigt oben wie unten und links wie rechts nichts weiter als Wolken, so dass zu fragen wäre, ob den Subjekten etwas anderes übrig bleibt, als sich an einem mystischen Ort zu wähnen, der in verschiedenen Religionen mit einer ganzen Reihe von Jenseitigkeits- und anderen Narrativen besetzt ist.

Stratifikationen und Differenzierungen der Fliegenden

Wie es also scheint, gibt es zwei grundsätzlich unterschiedliche Deutungen des Fliegens: einerseits als eintönige, standardisierte Prozedur und auf der anderen Seite als mit einer Reihe bedeutender Gefühle aufgeladenes Erlebnis. Ständig wiederholte Praktiken erscheinen entweder als hohle Routinen oder aber als bedeutsame Rituale. Je eher die Eintönigkeit der Erfahrung in den Vordergrund gerückt wird, desto eher werden Abläufe als Nicht-Ereignisse verstanden und umso eher werden scheinbar auch Flughäfen insgesamt als Nicht-Orte (Augé 1992) gedeutet. Vielleicht entscheidet sich die individuelle Wahrnehmung der Reisenden daran, wie viel Erfahrung und Gewöhnung sie beim Fliegen bereits gesammelt haben. Da beobachtende Forschung beim Fliegen notwendigerweise das Fliegen selbst voraussetzt, sind die Forschenden zunehmend auch erfahrene Reisende. Dies mag erklären, dass umfangreiche Ethnographien wie bei Pütz (2012) oder Anta Félez (2013) eher die Eintönigkeit in den Vordergrund stellen: Wer forschungshalber schon dutzende Male in der Schlange der Sicherheitskontrolle stand, wird eventuell weniger schnell den restlichen Subjekten eine bemerkenswerte Erfahrung zutrauen. Hier schließt sich die nächste Frage an, nämlich, ob es nicht opportun wäre, in der soziologischen Bewertung des Fliegens und seiner Praktiken zwischen Gelegenheitsreisenden und erfahrenen, alltäglich Flugreisenden zu unterscheiden. Es könnten sich insgesamt sogar drei Gruppen ergeben: Die Gelegenheitsreisenden, bei denen Aufregung und Angst überwiegen, denen disziplinierende Praktiken imponieren und die das Angebot sakraler Praktiken und Segensrituale weitestgehend annehmen; Berufsreisende, die den Prozess des Fliegens in ihren Berufsalltag integriert haben, die die meisten Rituale ignorieren, deren Routinen mit denen in anderen Verkehrsmitteln vergleichbar sind und die sogar an Bord mitgebrachte Arbeit erledigen; sowie das Personal an Bord, welches den tatsächlichen Hintergrund der meisten Praktiken und Narrative kennt und bei dem grundsätzlich andere Einstellungen zum Fliegen vorhanden sind, die vielleicht noch am ehesten dem Traum vom Fliegen entsprechen. Fraher und Gabriel (2014) sprechen beispielsweise vom »Phaëthon dream«, der Piloten und Pilotinnen auszeichne.

Es erscheint dabei durchaus überraschend, dass gerade die Berufsgruppe der Pilot*innen bislang kaum soziologisch behandelt worden ist (siehe aber zum Beispiel Matuschek 2008). Sie entzieht sich nicht nur deswegen häufig und leicht der einschlägigen soziologischen Analyse, weil sie in der

Regel in Spartengewerkschaften organisiert ist. Diese Tatsache wiederum beruht auf einem spezifischen Berufsethos von Pilot*innen, was sie auch zu einem interessanten Thema für die Professionssoziologie macht (beispielsweise Ashcraft et al. 2012). Zum einen nehmen sie sich also eher als Fachleute denn als Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer wahr (Harvey 2007), worin sie allerdings noch mit anderen Spartengewerkschaften übereinstimmen dürften. Sie isolieren sich in der Interessenvertretung von anderen Beschäftigten des Sektors. Dies mag sich auch erklären lassen, indem man darauf verweist, dass die Abwägung zwischen Größe und Geschlossenheit des politischen Kollektivs der Arbeitskräfte hierzu führt und sie als Spartengewerkschaft ihre Machtressourcen optimal ausnutzen können. Hinzu kommt, dass gewerkschaftliche Einheit immer im Verhältnis zu professioneller Ethik gedacht werden muss, so dass sogar machtpolitisch rationale Kollaborationen an professionsethischen Werten scheitern können (Real, Putnam 2005). Aber zugleich besitzt die Abgrenzung gerade zum Kabinenpersonal eine inhärent geschlechtliche Komponente, weil das Berufsethos der Piloten (*sic!*) nach wie vor bedeutend durch maskuline Narrative geprägt zu sein scheint (Ashcraft 2005, 2007; Davey, Davidson 2000). Insgesamt ist das Flugzeug ein vergeschlechtlichter professioneller Raum. Weitere prägende Elemente ihres Berufsethos sind das Selbstbild als Elite und ein vergleichsweise konservativer sozio-ökonomischer Hintergrund in oberen Mittelschichtmilieus (vgl. Bennett 2006; Fraher 2004). Hieraus ergibt sich eine politisch bedeutsame ideologische Distanz zu den größten Teilen der Bewegung der Arbeitnehmer*innen. Die Pilotinnen und Piloten scheinen hierbei möglicherweise eher einige wichtige Widersprüche und Spannungen der gewerkschaftlichen Vertretung so genannter *white collar employees* (Hyman, Price 1983) aufzuweisen. Es sieht jedenfalls so aus, also ob nach wie vor ein in gewisser Hinsicht heldenhaftes, weil maskulines, im Verhältnis zu anderen Beschäftigten gewissermaßen elitäres Selbstbild unter Piloten und Pilotinnen bestehen bleibt. Das von Potthast in seiner Fußnote 9 beschworene weitestgehende Ende des Piloten (*sic!*) als Heldenfigur besteht dann vielleicht eher in einer Ablösung der öffentlichen Meinung von einem weiterhin durch heldenhafte Charakterzüge geprägten Selbstbild. Jedenfalls zeigt sich hierin die Qualität ausgerechnet dieser Gruppe von Beschäftigten als Untersuchungs-»Objekte« für eine ganze Reihe soziologischer Ansätze.

Polit-ökonomische Aspekte der Luftfahrt

Dass Piloten und Pilotinnen, in Spartengewerkschaften organisiert, gewerkschaftstheoretisch interessant sind, wurde bereits erwähnt, aber auch die Professionssoziologie dürfte hier unterschiedliche, interessante Fragestellungen vorfinden. Nicht nur die Soziologie also, sondern auch die politische Ökonomie könnte allen Grund haben, sich mit der Entwicklung der kommerziellen Luftfahrt ausgiebiger zu beschäftigen. Das Duopol zwischen Airbus und Boeing erscheint geradezu exemplarisch, wie Georg Vobruba selbst angedeutet hat. Zugleich ist diese Konstellation in letzter Zeit wieder zunehmend von unterschiedlichen Seiten in Gefahr. Wobei statt einer im strengeren Sinne wettbewerbsökonomischen Untersuchung wahlweise auch eine polit-ökonomische Analyse des dahinter stehenden wirtschaftlichen Konflikts zwischen Westeuropa und den Vereinigten Staaten oder auch die damit verbundene politische Ökonomie offener und verdeckter Subventionen aufschlussreich sein kann. Dass der Luftverkehr über Jahrzehnte hinweg aus den westeuropäischen ökonomischen Integrationsbemühungen ausgeschlossen war, ist eine interessante Besonderheit dieser Integration. Die in kürzester Zeit erfolgte Deregulierung des Ganzen seit den 1980er Jahren hingegen erscheint als zeitgenössische Gelegenheit, westeuropäische Integration im Zeitraffer beobachten zu können, einschließlich, übrigens, aller damit verbundenen Probleme. Die mit dem Protektionismus der 1940er bis 1980er Jahre verbundenen Monopole von Staatsfluggesellschaften sind ebenso interessant aus polit-ökonomischer Sicht, wie die Schwierigkeiten dieser Unternehmen im Zuge ihrer Privatisierung vor allem in den 1990er Jahren exemplarische Untersuchungsobjekte für eine ganze Reihe von polit-ökonomischen und organisationssoziologischen Ansätzen sind.

Nicht zuletzt ist die Geschichte des multinationalen Airbus-Projekts, gerade auch nach dem Scheitern der in britisch-französischer Zusammenarbeit entwickelten Concorde, ein interessanter Fall westeuropäischer technologischer Zusammenarbeit und verdient daher genauere Erwähnung. Das Concorde-Projekt und sein Scheitern hängen wiederum mit einigen interessanten geopolitischen Fragen zusammen, die teils sogar kolonial und postkolonial aufgeladen sind. Airbus jedenfalls hat seine Produkte in vergleichsweise kurzer Zeit und in einem schwer zugänglichen Markt als global anerkannte Alternativen etabliert. Bestimmte technologische und vertriebliche Strategien waren dabei von erheblicher Bedeutung (Reale 2016).

Mit dem Verweis auf so genannte *Kommunalität* existierender und künftiger Flugzeugmodelle etablierte Airbus bei der Veröffentlichung seines A320 in den 1980er Jahren eine damals lediglich imaginäre Flugzeugfamilie, indem Skalenerträge künftiger Nutzung der Airbus-Familie für damalige Abnehmer kalkulierbar gemacht wurden. Kommunalität (*commonality*) bezeichnet operative Gemeinsamkeiten zwischen unterschiedlichen Geräten. Mit anderen Worten, die Abnehmer erwarben mit dem A320 bereits Skalenerträge später zu entwickelnder, anders beschaffener und für andere Strecken geeigneter Airbus-Flugzeuge. Der Erfolg des Projekts beruht dabei im Wesentlichen in eindrucksvoller Weise auf einer damaligen *Fiktion* (vgl. Beckert 2016) einer ökonomisch effizienten Flugzeugfamilie. Dies war ein entscheidendes Kriterium im Vertriebs Erfolg von Airbus (Kingsley-Jones 2013). Eine Grundlage der Kommunalität besteht in der Digitalisierung der Cockpits von Flugzeugen mittels digitalen *Fly-by-wires* (Schmitt, Morris, Jenney 1998). Dies ermöglicht die weitgehende Vereinheitlichung der Mensch-Maschine-Interaktion (Weyer 2015) ungeachtet vieler sonstiger operativer Unterschiede zwischen Flugzeugtypen und senkt erheblich die Transaktions- und Opportunitätskosten der Lizenzierung des Personals. Diese Entwicklung wiederum nivelliert Unterschiede zwischen Tätigkeiten, wodurch sich potenziell die Grenzen ganzer Arbeitsmarktsegmente auflösen, ohne dass jedoch im Sinne von Braverman (1998) eine Abwertung der *skills* der Beschäftigten (*de-skilling*) zu erwarten wäre (Reale 2016). Die im engeren Sinne technischen und ökonomischen Aspekte der Airbus-Technologie werden somit soziologisch und polit-ökonomisch relevant. Die Deregulierungstendenzen des Arbeitsmarktes fügen sich dabei in die allgemein vorhandenen Liberalisierungstendenzen in diesem Sektor ein, zu deren weiteren Verlauf ebenfalls noch soziologisch geforscht werden könnte. Die damit verbundene Personalpolitik ist wiederum nur ein Element einer ganzen Reihe rationalisierender Maßnahmen, mit denen ehemalige Staatsfluggesellschaften der zunehmenden Konkurrenz sowohl durch Billigfluggesellschaften als auch durch so genannte Golf-Carrier begegnen.

Zusammenfassung

Insgesamt scheint die Luftfahrt, nicht allein die kommerzielle, für praktisch jeden Zweig der Soziologie eine Fragestellung bereit zu halten. Vollkommen unterschiedliche Diskurse und Praktiken, Ströme und Ideale überkreuzen sich darin. Einschränkend wäre anzumerken, dass dies nicht automatisch heißt, dass die Luftfahrt deshalb auch das beste Beispiel für bestimmte Prozesse darstellt, dass also in anderen Wirtschaftssektoren oder sogar Teilbereichen der Gesamtgesellschaft die entscheidenden Fragen nicht vielleicht viel besser untersucht werden können. Immerhin strahlt die Luftfahrt eine besondere Faszination aus, und gerade wer eine persönliche Begeisterung für das Fliegen hegt, sollte idealerweise zweimal überlegen, ob er oder sie nicht versehentlich allein deshalb die Luftfahrt als Untersuchungsfeld ausgewählt hat. Abseits dessen ist dieses Feld aber tatsächlich ein interessantes und noch zu wenig untersuchtes Feld für die Soziologie.

Literatur

- Anta Félez, J.-L. 2013: Una etnografía del avión. Cuerpos sujetos a al disciplina del consumo viajero. *AIBR Revista de Atropología Iberoamericana*, 8. Jg., Heft 3, 323–343.
- Ashcraft, K.L. 2005: Resistance Through Consent? Occupational Identity, Organizational Form, and the Maintenance of Masculinity Among Commercial Airline Pilots. *Management Communication Quarterly*, 19. Jg., Heft 1, 67–90.
- Ashcraft, K.L. 2007: Appreciating ›the work‹ of discourse. Occupational identity and difference as organizing mechanisms in the case of commercial airline pilots. *Discourse & Communication*, 1. Jg., Heft 1, 9–36.
- Ashcraft, K.L., Muhr, S.L., Rennstam, J., Sullivan, K. 2012: Professionalization as a Branding Activity. *Occupational Identity and the Dialectic of Inclusivity-Exclusivity. Gender, Work & Organization*, 19. Jg., Heft 5, 467–488.
- Augé, M. 1992: *Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris: Éditions du Seuil.
- Beckert, J. 2016: *Imagined Futures. Fictional Expectations and Capitalist Dynamics*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Bennett, S. 2006: *A sociology of commercial flight crew*. Aldershot, England: Ashgate.
- Botton, A. de 2010: *Airport. Eine Woche in Heathrow*. Frankfurt am Main: S. Fischer Verlag.

- Braverman, H. 1998 [1974]: *Labour and Monopoly Capital. The Degradation of Work in the 20th Century*. 25th Anniversary Edition. New York City: Monthly Review Press.
- Budd, L.C. 2011: On being aeromobile. Airline passengers and the affective experiences of flight. *Journal of Transport Geography*, 19. Jg., Heft 5, 1010–1016.
- Davey, C.L., Davidson, M. J. 2000: The Right of Passage? The Experiences of Female Pilots in Commercial Aviation. *Feminism & Psychology*, 10. Jg., Heft 2, 195–225.
- Durkheim, É. 1912: *Les Formes Élémentaires de la Vie Religieuse. Le Système Totémique en Australie*. Paris: PUF.
- Fraher, A.L. 2004: Flying the Friendly Skies: Why US Commercial Airline Pilots Want to Carry Guns. *Human Relations*, 57. Jg., Heft 5, 573–595.
- Fraher, A.L., Gabriel, Y. 2014: Dreaming of Flying When Grounded. Occupational Identity and Occupational Fantasies of Furloughed Airline Pilots. *Journal of Management Studies*, 51. Jg., Heft 6, 926–951.
- Freyer, H. 1987 [1960]: Über das Dominantwerden technischer Kategorien in der Lebenswelt der modernen Gesellschaft. In H. Freyer, *Herrschaft, Planung und Technik. Aufsätze zur politischen Soziologie*. Weinheim: VCH, 117–129.
- Harvey, G. 2007: *Management in the Airline Industry*. Abingdon: Routledge.
- Hochschild, A.R. 1983: *The managed heart. Commercialization of human feeling*. Berkeley, CA: University of California Press.
- Hyman, R., Price, R. (Hg.). 1983: *The New Working Class? White-Collar Workers and Their Organizations*. London: The Macmillan Press Ltd.
- Kingsley-Jones, M. 2013: Origin Story. *Flight International*, Bd. 183, Ausgabe 5381, 42–43.
- Lyth, P. 2009: »Think of her as your mother«. Airline advertising and the stewardess in America, 1930–1980. *The Journal of Transport History*, 30. Jg., Heft 1, 1–21.
- Matuschek, I. (Hg.). 2008: *Luft-Schichten. Arbeit, Organisation und Technik im Luftverkehr*. Berlin: edition sigma.
- Murphy, A.G. 2002: Organizational Politics of Place and Space. The Perpetual Liminoid Performance of Commercial Flight. *Text and Performance Quarterly*, 22. Jg., Heft 4, 297–316.
- Potthast, J. 2016: Luftraumsoziologie. Flughäfen als Herausforderung für eine Theorie sozialer Praktiken. *Soziologie*, 45. Jg., Heft 2, 127–147.
- Pütz, O. 2012: From Non-Places to Non-Events. The Airport Security Checkpoint. *Journal of Contemporary Ethnography*, 41. Jg., Heft 2, 154–188.
- Real, K., Putnam, L.L. 2005: Ironies in the Discursive Struggle of Pilots Defending the Profession. *Management Communication Quarterly*, 19. Jg., Heft 1, 91–119.
- Reale, F. 2016: *Die politische Ökonomie soziotechnischen Wandels. Eine Fallstudie an Hand der Arbeitsbeziehungen in der spanischen Verkehrsluftfahrt*. Köln: International Max Planck Research School on the Social and Political Constitution of the Economy.

- Salter, M.B. 2007: Governmentalities of an Airport. Heterotopia and Confession. *International Political Sociology*, 1. Jg., Heft 1, 49–66.
- Schmitt, V.R., Morris, J.W., Jenney, G.D. 1998: Fly-by-Wire. A Historical and Design Perspective. Warrendale, PA: Society of Automotive Engineers.
- Seneviratne, D., Molesworth, B.R. 2015: Employing humour and celebrities to manipulate passengers' attention to pre-flight safety briefing videos in commercial aviation. *Safety Science*, Bd. 75, 130–135.
- van Gerwen, L.J., Spinhoven, P., Diekstra, R.F.W., van Dyck, R. 1997: People Who Seek Help for Fear of Flying. Typology of Flying Phobics. *Behavior Therapy*, 28. Jg., Heft 2, 237–251.
- Weyer, J. 2015: Can pilots still fly? Role distribution and hybrid interaction in advanced automated aircraft. TU Dortmund: Soziologische Arbeitspapiere. <http://dx.doi.org/10.17877/DE290R-16419>.