<u>dtv</u> *Reihe Hanser*

Pilot/Pilotin – ein Traumberuf für viele junge Leute: In der Welt herumreisen und dafür auch noch bezahlt werden! Aber wie ist das eigentlich, wenn man sich ständig auf neue Kollegen einstellen muss? Und wie pflegt jemand, der nur wenig zu Hause ist, seine Freundschaften, wie gründet er eine Familie?

Stephanie von Selchow hat sich umgehört bei denjenigen, die so genannte »Traumjobs« ausüben. Schnell wird klar: Jeder Traumberuf hat auch eine alltägliche, nicht so glänzende Seite. Die Interviewpartner, unter ihnen Tatort-Kommissar Udo Wachtveitl, Profi-Fußballerin Steffi Jones und Bandleaderin Judith Holofernes von ›Wir sind Helden«, lassen aber auch erkennen, warum sie keinen anderen Beruf haben möchten. Denn in einem sind sich alle einig: Ganz egal, wie stressig, mühsam oder anstrengend ihr Tag auch manchmal sein mag – sie haben ihren Traumjob gefunden.

Stephanie von Selchow, geboren 1963, hat Germanistik, Spanisch und Philosophie studiert. Sie arbeitete als Pressereferentin und Redakteurin und ist jetzt als freie Journalistin mit dem Schwerpunkt Kinder- und Jugendliteratur und als Autorin tätig. Stephanie von Selchow lebt in Frankfurt a. M.

Doris Katharina Künster, geboren 1958 in Boppard am Rhein, studierte Visuelle Kommunikation an der Hochschule für Bildende Künste in Hamburg. Seit 1985 arbeitet sie als freie Fotografin und Grafikerin. Sie gestaltet Buchumschläge, Plakate und CD-Cover und illustriert Bücher. Doris Katharina Künster lebt in Hamburg.

Stephanie von Selchow

Traumjobs

Wunsch und Wirklichkeit

Mit Fotos von Doris Katharina Künster

Deutscher Taschenbuch Verlag

Das gesamte lieferbare Programm der *Reihe Hanser* und viele andere Informationen finden Sie unter www. reihehanser.de

Originalausgabe In neuer Rechtschreibung Februar 2006

- 2. Auflage September 2007
- @ 2006 Deutscher Taschenbuch Verlag GmbH & Co. KG, München
- © Umschlag und Fotos: Doris Katharina Künster, außer: © Foto S. 24: Judith Holofernes
- © Foto S. 40: Südostbayerisches Städtetheater/Peter Litvai © Foto S. 323: SIDI-SPORTMANAGEMENT Gesetzt aus der Bembo und ITC Officina Sans Gesamtherstellung: Druckerei C. H. Beck, Nördlingen Gedruckt auf säurefreiem, chlorfrei gebleichtem Papier Printed in Germany · ISBN 978-3-423-62254-7

Inhalt

Zwischen Wunsch und Wirklichkeit	
Ein Vorwort	7
Pilot: Guido Frey	9
Bandleaderin: Judith Holofernes	24
Schauspieler: Udo Wachtveitl	40
Schriftsteller: Friedrich Ani	54
Model: Christina Philipps	66
Werbetexter: Kai Flemming	76
Architekt: Thomas Albrecht	96
Modedesignerin: Mari Otberg	109
Journalist: Bernd Ulrich	119
Pressesprecherin: Barbara Stang	131
IT-Manager: Kay-Ole Behrmann	146
Richterin: Gesine Brackert	162
Diplomat: Ulrich Sante	179
Lehrerin: Susanne Burmester	199
Unternehmerin: Edith Stork	210
Investmentbankerin: Christiane Staecker	219
Kapitän: Peter Dreier	233
Londraint, Hains Dainhandt	241

Entwicklungshelferin: Yasmeen Hamdan	252
Arzt: Tilman Sauerbruch	273
Pfarrerin: Elisabeth Wolf	284
Hirnforscherin: Tanja Singer	295
Erfinder: Bruno Gruber	314
Fußballerin: Steffi Jones	322

Zwischen Wunsch und Wirklichkeit

Ein Vorwort

Kinder haben immer eine Antwort parat auf die Frage, was sie mal werden wollen. Und es sind immer dieselben Traumberufe, von denen sie dann schwärmen. Fast scheint es, als wollten alle Mädchen Ballerina oder Pop-Star werden, die etwas älteren vielleicht noch Tierärztin. Bei Jungs stehen Berufe wie Rennfahrer, Astronaut und Fußballspieler hoch im Kurs. Es ist eine ideale Vorstellung von Beruf, die diese Antwort leitet: Arbeit sollte etwas sein, das man sehr, sehr gerne macht. Für das man bewundert wird oder etwas, das spannend ist.

Erst wenn wir älter werden, wächst unser Wissen über andere Aspekte von Arbeit und Beruf. Dass es ganz unterschiedliche Formen von Arbeit, ganz unterschiedliche Berufe mit ganz unterschiedlichen Anforderungen gibt. Dass ein Beruf vielleicht nicht immer nur Spaß macht. Dass sich die Gründe, warum Menschen bestimmte Berufe gerne ausüben, sehr stark unterscheiden. Und dass wir mit unserem Beruf natürlich auch Geld verdienen müssen. Trotzdem halten sich gewisse Vorstellungen von den so genannten Traumberufen hartnäckig. Wie lassen sich Vorurteile auch verwerfen oder bestätigen, bevor man nicht selbst einen beruflichen Weg eingeschlagen hat?

Für dieses Buch habe ich Menschen befragt, die ihren Traumberuf gefunden haben. Manche von ihnen sind dadurch berühmt geworden: Bandleaderin Judith Holofernes, Schriftsteller Friedrich Ani oder der »Tatort«-Kommissar Udo Wachtveitl. Andere sind uns namentlich weniger bekannt: die Richterin, der Arzt, das Model, der Architekt und die Modedesignerin.

Die teils sehr persönlichen Gespräche zeichnen jedes ein Berufsbild, wie kein Lexikon es liefern könnte. Denn die meisten Leute reden gerne über ihren Beruf, schließlich macht er einen großen Teil ihres Lebens aus, und sie sind stolz auf das, was sie bewegen. Was ist also das Schöne, Interessante, manchmal auch Grandiose an dem, was sie tagtäglich tun? In welchem Verhältnis stehen bei ihnen Arbeit und Freizeit? Haben sie Familie, und wenn ja, wie viel Zeit verbringen sie mit ihr? Steht hinter ihrer Arbeit eine tiefere Überzeugung, ein Berufsethos? Und welche sind die vielleicht nicht so goldenen Seiten an einem bestimmten Beruf?

Ja, Traumjobs gibt es wirklich, aber sie sind nicht leicht zu finden. Dieses Buch soll eine Orientierungshilfe bieten, in welcher Richtung der Leser vielleicht suchen könnte. Und falls der eigene Traumjob nicht dabei ist, hier noch ein Tipp: Fragen kostet nichts!

Ich danke meinen Gesprächspartnern für die Zeit, die sie sich für dieses Projekt genommen haben, und für ihr Herz für die nächste Generation.

Ich danke allen, die mir geholfen haben, Traumberufler zu finden, vor allem meinen Freunden Nina und Michael Bewerunge sowie Konstanze Streese, und Gabriele Leja, »meiner« Lektorin (übrigens auch ein schöner Beruf).

Stephanie von Selchow



Pilot Guido Frey

»... wirklich ein Gefühl von Freiheit.«

Guido Frey, 32, sieht wie ein Pilot aus dem Bilderbuch aus: breitschultrig, vital, wach und souverän. Seit vier Jahren fliegt er für die Lufthansa.

Start

Eine Stunde und zehn Minuten vor Abflug: Kapitän und Co-Pilot treffen sich und arbeiten die Flugunterlagen durch. Dazu gehören der Flugplan, die Wetterbedingungen und die Unterlagen über die einzelnen Flughäfen, die auf der Route liegen. Unter Berücksichtigung all dieser Faktoren entscheiden sie, wie viel Benzin getankt werden muss.

60 Minuten vor Abflug: Im Briefing-Raum lernen Kapitän und Co-Pilot den Purser (Chef der Kabine) und die Stewardessen oder Stewards kennen. Das Wichtigste wird in Kürze besprochen, etwa, ob Turbulenzen zu erwarten sind, oder wie gegebenenfalls mit dem überzähligen Handgepäck umgegangen werden soll.

50 Minuten vor dem Abflug: Der Crew-Bus bringt die Crew zur Maschine. Die »Kabine« geht sofort an Bord und bereitet alles für die Passagiere vor. Kapitän und Co-Pilot teilen sich ihre Aufgaben. Einer von beiden wandert einmal um das Flugzeug herum und überprüft Tragflächen, Bremsen, Licht etc., der andere checkt die Geräte im Cockpit, gibt die Route ein und fährt die Navigationssysteme hoch.

30 bis 40 Minuten vor Abflug: Das Essen wird herangefahren und das Flugzeug betankt. Der Kapitän telefoniert mit dem Gate. Jetzt können die Passagiere kommen.

10 Minuten vor Abflug: Die Passagiere sitzen. Der Kapitän heißt sie an Bord der Maschine willkommen. Der Co-Pilot holt die Streckenfreigabe von der Flugsicherung ein. Es kann auch umgekehrt sein: Der Co-Pilot fliegt, der Kapitän arbeitet ihm zu. Die Instrumente auf beiden Seiten sind gleich.

Ein paar Minuten vor dem Abflug: Nach der Freigabe werden – in Abstimmung mit dem Bodenpersonal – die Triebwerke angelassen. Der Co-Pilot holt die Rollfreigabe ein und los geht's zur Startbahn. Auf dem Weg dorthin werden die Landeklappen in die Position gebracht, die man zum Start braucht.

Kapitän und Co-Pilot tauschen sich darüber aus, wie die Abflugroute, ein eventueller Startabbruch oder das Verfahren bei Triebwerksausfall aussieht.

Der Purser meldet, dass alle Passagiere sitzen und angeschnallt sind.

Startfreigabe.

Das Flugzeug rollt los, wird langsam schneller.

Start.

An Bord und in der Luft

Könnten Sie ein Buch über den Himmel schreiben?

Ich würde vielleicht eher einen Wolkenatlas herausgeben. Eine Kamera mitnehmen und ein Jahr lang fotografieren. Wenn man fünf Tage hintereinander immer zur selben Zeit dieselbe Strecke fliegt, ist das Wetter ja immer anders. Langweilig wird mir eigentlich nie.

Sind Sie ein Team an Bord oder zählt eher die Hierarchie? Wir sind schon ein Team, aber mit einer klaren hierarchischen Ordnung. Der Kapitän ist der Chef an Bord. Der Co-Pilot ist sein Stellvertreter, dann kommt der Chef der Kabine und schließlich die Flugbegleiter. So ist auch die klassische Ordnung bei der Marine. Überhaupt haben sich die Flieger viele Gebräuche von der Marine abgeguckt. Aber selbstverständlich geht es nicht immer von oben nach unten, sondern wir arbeiten Hand in Hand.

Gibt es einen regen Austausch zwischen Cockpit und Kabine? Seit dem 11. September 2001 muss die Tür zum Cockpit während des Fluges geschlossen bleiben. Dadurch ist leider eine größere Trennung eingetreten. Umso wichtiger, sich am Boden Zeit für einen kurzen Plausch zu nehmen.

Was für ein Ton herrscht im Cockpit?

Ich fühle mich da sauwohl. Zwischen Kapitän und Co-Pilot herrscht eine sehr offene und ehrliche Atmosphäre. Einmal habe ich zum Beispiel eine reichlich schlechte Landung hingelegt, und da kam dann auch prompt der Kommentar vom Kapitän: »So einen besch... Anflug habe ich lange nicht erlebt.«

Aber als Co-Pilot muss ich mit meiner Meinung auch nicht hinter dem Berg halten. Das ist natürlich ganz anders als in einem Büro. Wenn man weiß, dass man die nächsten zwanzig Jahre mit denselben Menschen zusammenarbeiten muss, ist man sicher nicht so direkt wie wir.

Sie fliegen also nicht so oft mit demselben Kapitän zusammen? Nein, in meinen vier Jahren bin ich höchstens mit drei oder vieren zweimal geflogen. Bei der Lufthansa arbeiten 4000 Flugzeugführer.

Ein Pilot muss sich also dauernd auf neue Menschen und Situationen einstellen?

Ja, das lernt man wirklich.

Was ist für Sie Führungsqualität?

Ich finde es wichtig, dass der, der das Sagen hat, zuhören und sich eine klare und fundierte Meinung bilden und die dann auch transparent machen kann. So dass die Leute verstehen, was er von ihnen will und warum.

Andererseits muss ein Kapitän in sicherheitsrelevanten Situationen, oder wenn die Zeit knapp wird, auch schnell handeln können, und einfach bestimmen, was gemacht wird.

Ich persönlich finde es sehr schön, wenn die Kapitäne mir Freiräume lassen, so nach dem Motto: »Machen Sie das, wie Sie es für richtig halten, und wenn Sie nicht weiterkommen, sagen Sie mir Bescheid.«

Aber Führungsqualität beinhaltet meiner Meinung nach noch etwas anderes.

Was denn?

Fürsorgepflicht. Wenn ich als Kapitän von meinen Leuten verlange, dass sie immer mitziehen, sollte ich mich auch um sie kümmern. Wenn zum Beispiel im Hotel die jüngste Flugbegleiterin klagt, ihr Zimmer sei elendslaut, sollte ein Kapitän sich dafür einsetzen, dass sie ein ruhigeres bekommt und der Hotelleitung klar machen, dass seine Crew morgens ausgeruht zum Dienst erscheinen muss. Mit so was fängt es schon an.

Sind Sie morgens schon mal zu spät gekommen?

Einmal wurde ich peinlicherweise durch das Telefon geweckt. Ich hatte den Wecker glatt überhört. Am anderen Ende der Leitung war der Creweinsatz. Nach einer filmreifen Taxifahrt habe ich es noch kurz vor dem Abflug auf die Maschine geschafft. Zuspätkommen ist einfach nicht drin. Disziplin gehört natürlich zum Beruf.

Sind Sie sich bewusst, dass Sie als Pilot sehr viel Verantwortung haben?

Für uns ist es ja tägliches Brot, die Passagiere sicher von A nach B zu bringen. Das ist das normale Arbeitsziel. Aber wenn zum Beispiel beim Landen das Wetter schlecht ist, sage ich mir: Die Passagiere wollen sicher ankommen – lieber fünf Minuten später und dafür vorsichtig sein. Ich würde sagen: Latent ist mir das immer bewusst, auch wenn ich es nicht ständig präsent habe.

Kommt eine gewisse Sicherheit mit der Erfahrung?

Ja, mit der Zeit sieht man die Dinge lockerer, vielleicht weil man das Wesentliche vom Unwesentlichen unterscheiden kann.

Wir müssen ja vierteljährlich in den Simulator, um Notfälle zu üben, und mittlerweile gehe ich auch da deutlich entspannter rein.

Haben Sie schon einmal eine gefährliche Situation in der Luft erlebt?

An der Grenze zwischen Frankreich und Belgien ist uns einmal ein Militärflieger sehr, sehr nahe gekommen. Er kam aus seinem Übungsgebiet herausgeschossen und hat uns um weniger als 30 Meter verfehlt. Wir haben ihn noch nicht einmal gesehen, er ist glatt unter uns durchgetaucht. Wir mussten ein Ausweichmanöver fliegen. Im Augenblick war das nicht schlimm. Ich kam mir vor wie im Simulator. Da reagiert man dann sozusagen nach Lehrbuch, das ist eine trainierte Situation. Erst abends im Hotelzimmer ist mir klar geworden, wie knapp das war. Die Knie haben mir zwar auch da nicht geschlottert, aber die Sache hätte auch anders ausgehen können.

Braucht ein Pilot ein schnelles Reaktionsvermögen?

In manchen Situationen schon, da muss jeder Griff sitzen. Das wird auch immer wieder trainiert. Das Erstaunliche ist, dass man meistens genug Zeit hat. Und die muss man sich nehmen, um erst einmal zu überlegen, in was für einer Situation man eigentlich steckt.

Ein Beispiel aus dem Simulator: Sinkflug, die Triebwerke sind im Leerlauf und schon relativ leise – und auf einmal leuchtet die Fehlanzeige des Generators auf, der den Strom für alle Instrumente und die gesamte Kabine erzeugt. Man denkt, ich muss das Verfahren für den Generatorausfall abhandeln. Aber dann kommen vielleicht weitere Fehlermeldungen. Man macht und tut – und was stellt sich am Ende heraus? Es handelt sich um einen Triebwerksausfall. Gerade wenn viel auf einen einströmt, bekommt man schnell einen Tunnelblick. Und der Checker sitzt hinten drin und grinst . . .

Ein Checker hat mir mal gesagt: Es gibt nur ganz wenige Situationen, in denen man schnell handeln muss, in allen anderen gilt: Junge, setz dich erst mal auf die Hände!

Und dann?

Es gibt ein standardisiertes Entscheidungsmodell, das sich FORDEC nennt: Facts-Option-Risk-Decision-Execution-Check.

Facts: Zuerst macht man sich mal die Fakten klar. Da brennt vielleicht ein Generatorlicht, ein weiteres Licht für die Hydraulikanzeige und auf der Triebwerksanzeige steht »Drehzahl gleich null«. Option: Man überlegt, was für Möglichkeiten man hat. Dabei kommt es darauf an, sich das Unmögliche vorzustellen – das setzt viel Kreativität voraus. Gerade bei komplexen Sachverhalten sollte man versuchen, möglichst unkonventionelle Denkwege zu gehen. Und erst dann bewerten, welche Risiken (Risk) sie möglicherweise

mit sich bringen. Erst dann sollte man die Entscheidung treffen (Decision), sie ausführen (Execution) und am Schluss überprüfen, ob sie den gewünschten Erfolg bringt (Check).

Da braucht man gute Nerven, oder?

Ja, aber wir sind auch keine Supermänner. Natürlich braucht man eine gewisse Übersicht, und die kommt mit der Erfahrung.

FORDEC kann man auch sonst im Leben gut gebrauchen, wie mir scheint. Man ist ja oft gut beraten, nicht überstürzt zu handeln. Ja, manchmal ist die Fliegerei eine ganz gute Schule fürs Leben, aber manchmal auch nicht. Ich habe zum Beispiel die Erfahrung gemacht, dass die Ehrlichkeit, die wir im Cockpit pflegen, im normalen Leben keineswegs immer gut ankommt.

Ausbildung

Sind Sie schon als Kind gern geflogen?

Ja, mit zehn bin ich in eine Gruppe gegangen, in der wir Modellflugzeuge gebastelt haben. Das war auf einem Segelflugplatz bei uns in der Nähe. Dort flog immer ein Rentner in einem Motorflieger, der uns reihum mitgenommen hat.

War auch ein Mädchen in der Gruppe? Nein, erst später beim Segelfliegen kamen einige dazu.

Warum gibt es nur 2% Pilotinnen?

Die Anzahl steigt. In den Flugschulkursen sind mittlerweile etwa 10% Frauen. Mittlerweile gibt es ja sehr interessante Teilzeitmodelle.

Können Sie sich noch an Ihren ersten eigenen Flug erinnern?

Ja, sehr gut. Das war in Paderborn, in einem Segelflugzeug.

Um zu starten, wird der Segelflieger an einer Seilwinde hochgezogen, und bei mir ist gleich das Seil gerissen. So war mein allererster Start!

Als meine Eltern mich später gefragt haben, wo ich denn langgeflogen sei, konnte ich keine Antwort geben. Ich war so beschäftigt mit allem, was ich beim Fliegen zu regeln hatte, dass ich die Strecke glatt verpasst habe. Da war ich 14.

Zur gewerblichen Fliegerei bin ich relativ spät gekommen, weil ich etwas kurzsichtig bin. Bei der Lufthansa gilt die Regel, dass man im Laufe seines Lebens nicht mehr als 3 Dioptrien bekommen darf. Bis dreißig wächst das Auge aber noch.

Deshalb habe ich nach dem Abitur erst einmal angefangen, Maschinenbau zu studieren, bevor ich mich dann mit 23 Jahren bei der Lufthansa beworben habe.

Welche Voraussetzungen sollte jemand mitbringen, der fliegen möchte?

Neben gutem Sehvermögen sollte man sich einer normalen körperlichen Gesundheit erfreuen, nicht kleiner als 1,65 und nicht größer als 1,95 sein – sonst passt man nicht mehr ins Cockpit.

Ganz allgemein sollte man einfach ein vernünftiger, aufgeweckter Mensch sein.

Nur wer die spezielle Eignungsprüfung bei der DLR, der Deutschen Forschungsanstalt für Luft- und Raumfahrt besteht, kann direkt zur Lufthansa gehen. Was wird da geprüft?

Der Test dauert fünf Tage und hat mehrere Teile. Nach jedem Teil fallen Bewerber heraus – insgesamt 93%. Die Quote ist so hoch, weil man schlechte Leistungen in einem Gebiet nicht durch Spitzen in einem anderen kompensieren

kann. Gesucht werden Leute, die auf allen Gebieten eine mindestens durchschnittliche Begabung aufweisen.

Erwartet wird Grundlagenwissen in Mathematik und Physik, wie man es in der Schule erwirbt, schnelles Kopfrechnen, gutes räumliches Vorstellungsvermögen und die Fähigkeit, sich in mechanische und technische Zusammenhänge einzuarbeiten. Englisch muss man auch können.

Im Hauptteil werden Mehrfachbelastbarkeit, soziale Kompetenz und Stressresistenz geprüft.

Was ist denn Mehrfachbelastbarkeit?

Mehrere Dinge gleichzeitig können. Ein klassischer Test sieht folgendermaßen aus: Ein kleines Kreuz auf einem Bildschirm wandert immer hoch und runter. Man muss nun versuchen, das Kreuz mit einem kleinen Joystick immer wieder in einen Kreis zu bewegen.

Über einem sind vier Lampen angebracht und vor einem befinden sich vier Schalter. Wenn dann die zweite Lampe von links aufleuchtet, muss man den zweiten Schalter von links drücken.

Und damit einem nicht langweilig dabei wird, soll man außerdem mit einem zweiten Joystick einen kleinen Balken, der immer hoch- und runterwandert, wieder in die Mittelstellung bringen.

Hin und wieder werden über Kopfhörer Kopfrechenaufgaben eingespielt und das Ergebnis gibt man auf einem Keyboard ein. Hört sich schlimm an, macht aber nach einer Weile Spaß.

Warum muss man das alles auf einmal können?

Auch im Flugzeug muss man Höhe, Richtung und Geschwindigkeit korrekt einstellen, verändern und halten können, während man sich um ein technisches Problem kümmert.

Der Verkehrsluftfahrtschein, der ATPL (Air Transportation Pilote Licence), kostet zwischen 45 000 und 100 000 Euro. Stimmt es, dass man die Ausbildung selbst bezahlen muss?

Im Prinzip schon. Die Lufthansa finanziert knapp zwei Drittel der dreijährigen Ausbildung. Nach Erhalt des Arbeitsvertrages muss man seinen Eigenanteil – ca. 41 000 Euro – monatlich vom Gehalt abstottern. Andere Fluggesellschaften bilden nicht selber aus, sondern schicken ihre Bewerber zu privaten Flugschulen. Da muss man sich dann eben verschulden, um die Ausbildung zu machen.

Beruf und Leben

Mit welchem Dienstgrad fängt man an und was verdient man? Man fängt als Co-Pilot auf der Kurzstrecke an. Einstiegsgehälter liegen nach meinen Informationen zwischen 1750 und 4200 Euro brutto. Nach drei bis fünf Jahren hat man die Möglichkeit, als Co-Pilot auf die Langstrecke zu wechseln, man muss aber nicht.

Nach zehn Jahren kann man sich als Kapitän für die Kurzstrecke bewerben, später für die Langstrecke.

Auf welche Arbeitszeiten muss man sich einstellen?

Vor allem auf unregelmäßige. Auf der Kurzstrecke macht man am Tag bis zu fünf Flüge. Die Flugdienstzeit kann bis zu 14 Stunden am Tag dauern, auf der Langstrecke sogar bis zu 16. Dafür gibt es aber dann auch vorgeschriebene Erholungsphasen.

Wann wechseln Sie auf die Langstrecke?

Ich könnte jetzt schon. Aber dann müsste ich auf der Langstrecke bleiben, bis ich Kapitän werde, also voraussichtlich in acht bis zehn Jahren. Und da höre ich von den Kollegen sehr Unterschiedliches: Die einen schwärmen: superschön, entspannend, angenehmes Arbeiten. Die anderen sagen: Es war die Hölle! Ich konnte überhaupt nicht schlafen. Die Arbeitszufriedenheit scheint also davon abhängig zu sein, ob man die Zeitverschiebung verträgt. Man fliegt ständig gegen seinen Biorhythmus – meistens nachts. Ich stelle mir vor, etwa die Hälfte meines Berufslebens Kurzstrecke, die andere Hälfte Langstrecke zu fliegen. Im Moment macht mir die Kurzstrecke noch sehr viel Spaß.

Schildern Sie kurz einen typischen Flug-Tag auf der Kurzstrecke. Frankfurt-Hamburg-Stuttgart-Düsseldorf-Barcelona. Dann Übernachtung in Barcelona. Nächster Tag Barcelona-München-Bologna-München-Paris . . .

Wann geht ein Pilot in Rente?

Spätestens mit 60. Ich bin übrigens immer wieder über alte Kapitäne erstaunt, wenn ich mit Männern fliege, die vielleicht nur noch drei Dienstpläne fliegen, bevor sie in Rente gehen.

Wenn ich morgens in einen Sonnenaufgang starte, und da sitzt so ein alter knorriger Kapitän neben mir, und ich denke, das haut den jetzt wirklich nicht mehr vom Hocker, und der sich dann umdreht und zu mir sagt: »Na, ist doch toll, oder?« Das sind so Momente, wo ich denke: Wow, und dafür werde ich auch noch bezahlt. Ich kenne eigentlich keinen, der den Spaß an seinem Beruf verloren hat, auch wenn er schon Jahre dabei ist.

Haben Sie das Gefühl, genug Zeit für ihr Privatleben zu haben?

Na ja, wenn man Samstagabend im Hotel in Helsinki sitzt, draußen 30 Grad minus sind, jeder von der Crew sich in