

NICOLA WINTER
The Sky is No Limit

NICOLA WINTER

THE SKY IS NO LIMIT

Eine Jetpilotin über Krisenkompetenz,
schnelle Entscheidungen
und neue Horizonte

10 Wege zum Erfolg in Job und Alltag

ARISTON 

Der Verlag behält sich die Verwertung der urheberrechtlich geschützten Inhalte dieses Werkes für Zwecke des Text- und Data-Minings nach § 44 b UrhG ausdrücklich vor.
Jegliche unbefugte Nutzung ist hiermit ausgeschlossen.

Sollte diese Publikation Links auf Webseiten Dritter enthalten,
so übernehmen wir für deren Inhalte keine Haftung,
da wir uns diese nicht zu eigen machen, sondern lediglich
auf deren Stand zum Zeitpunkt der Erstveröffentlichung verweisen.

Der Verlag hat sich bemüht, alle Rechteinhaber*innen der Schmuckzitate ausfindig zu machen, verlagsüblich zu nennen und zu honorieren.
Sollte uns dies im Einzelfall aufgrund des Zeitablaufs und der schlechten Quellenlage bedauerlicherweise einmal nicht möglich gewesen sein,
werden wir begründete Ansprüche selbstverständlich erfüllen.

Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in
der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten
sind im Internet unter www.dnb.de abrufbar.



Penguin Random House Verlagsgruppe FSC® N001967

2. Auflage

© 2024 Ariston Verlag

in der Penguin Random House Verlagsgruppe GmbH,
Neumarkter Straße 28, 81673 München

Alle Rechte vorbehalten

Entstanden unter Mitarbeit von Anne Jacoby

Redaktion: Marie Melzer

Umschlaggestaltung: wilhelm typo grafisch
unter Verwendung eines Motivs von Carsten Arnold

Satz: Satzwerk Huber, Germering

Druck und Bindung: CPI books GmbH, Leck

Printed in the EU

ISBN: 978-3-424-20300-4

Inhalt

Crash	9
I Begabung: Talent ist Training	15
»Mach das!«	17
Mit Turbulenzen leben lernen	20
Nicht nur für Genies	22
»Geht doch!«	24
Lernen, fliegen zu lernen	25
Talent ist ein Mythos	28
Training macht den Unterschied	29
II Disziplin: Willen muss man lernen wollen ...	34
Weiterlaufen, immer weiter	37
Disziplin braucht langsames Denken	39
Langsames Denken macht den Tank leer	41
Wer durchhalten will, muss smart sein. Nicht hart.	43
Rechtzeitig Treibstoff auffüllen	46
Haltung ist eine Entscheidung	48
III Gelassenheit: Mit Seneca in der Zentrifuge	51
Mit vielfachem Achterbahn-Wumms	52
Denken ohne Sauerstoff	54
Wie hoch ist zu hoch?	59
Tauchgang im Hubschrauber	64
Durchdenken statt »zusammenreißen«	68

IV Entscheidungsfindung: Unter Druck richtig handeln	74
Staub, Schweiß und Tränen	76
Was denkst du, während du abstürzt?	77
Was ist eine gute Entscheidung?	82
Warum wir beim Denken falsch abbiegen	85
Zuerst Werte priorisieren, dann entscheiden	93
FORDEC und andere Entscheidungshilfen	96
 V Teambuilding: Flügel an Flügel fliegen lernen	99
»That's what she said«	100
In Formation fliegen lernen	103
Von vielen Einzelkämpfern zum High Performance Team .	105
Leistung bringt Sympathie. Nicht umgekehrt.	107
»Every man for himself?«	112
Zurück in Deutschland	115
Kritik statt Kaffee genießen	117
Einmal Monster, immer Monster	120
 VI Risiko: Ja zur Krise	124
Mut: Ein beschissenes Gefühl	128
Risiken richtig abwägen	131
Nachttiefflug. Blind.	135
Risiken (rückwärts) lesen	138
Das Präventionsparadox	143
Alarm im Cockpit	145
Jede Krise braucht dein »Ja!«	147
Den Ernstfall planen	151
Üben, üben, üben	153
Katastrophentraining – nur im Kopf	154
Stand-up!	155

VII Kommunikation: Klartext unter Druck	159
Warum Piloten zwei Sprachen sprechen	160
»Fight's on!«	163
Erst anweisen. Später erklären.	167
Desaster auf Teneriffa	169
Eurofighter gegen Eurofighter	171
VIII Leadership: Smarter Führen	173
Aller Anfang ist ... müde	174
Führen ohne Zuckerbrot und Peitsche	176
Führen durch Vorbild	179
Führen von vorne	181
Einsatz im Baltikum	182
Mission Command: Führen mit Auftrag	186
Ein gutes Pferd springt nur so hoch, wie es muss.	188
<i>Top Gun</i> – Bescheiden, glaubwürdig, zugänglich?	190
Warum 10 Prozent formale Autorität reichen	193
Führen heißt auch: dienen	197
Führen ist anstrengend	198
Superwaffe Empathie	199
IX Debriefing: Projekterfolg zeigt sich im Rückspiegel	202
Plan – Brief – Execute – Debrief	203
Dumm sterben? Lieber nicht.	206
Debriefing macht unschlagbar	209
Ein neuer Blick auf Fehler	213
X Resilienz: Auf dem Weg zu den Sternen darf man auch mal stolpern	218
Stress ist Energie pur	220
Vorbereitung: Cool bleiben unter Druck	223

Fokus: Knöpfe drücken mit Epikur	225
Resilienz: Von der Kunst, 720 Chancen zu sehen	228
Wie gewonnen, so zerronnen	230
Dankbarkeit: Viele Wege führen zu meinen Sternen	232
Mit jedem Schock ein bisschen stärker	238
3, 2, 1 ... und ich fliege doch	241
 Dank	 245
Bildnachweis	247
Anmerkungen	248

Crash

Die meisten Menschen leben so, als gäbe es immer ein »Morgen«. Manchmal vergessen sie dabei, wirklich zu leben. Das war bei mir nicht anders. Aber ich hatte Glück – ich durfte dem Tod schon früh ins Auge blicken.

Es war im Oktober 2000, ich war 15 Jahre alt und trainierte unbeschwert mit meiner Segelmannschaft im Trainingslager am Gardasee, als eines Abends meine Mutter anrief: »Der Jobst ist abgestürzt. Wir waren zusammen fliegen und er ist abgestürzt.« Jobst war mein Stiefvater, erst zwei Jahre war er mit meiner Mutter verheiratet. Jetzt war er tot.

Eine Todesnachricht am Telefon zu bekommen, ist ein völlig surreales Gefühl. Ich weiß noch, wie ich mit dem kantigen Mobiltelefon am Ohr in diesem winzigen Badezimmer stand, das zu unserem Zimmer in der Trainingslager-Pension gehörte. Direkt neben mir föhnte sich meine Trainingspartnerin lautstark die Haare. Ich verstand kaum, was meine Mutter sagte, und selbst das, was ich verstand, kam nicht wirklich bei mir an. Nur das Gefühl, das dieser Anruf bei mir hinterlassen hat – daran erinnere ich mich bis heute genau: In meiner Magenrube öffnete sich ein Loch. Schwarz, groß, es sank tiefer und tiefer in mich hinein. Dieses Loch werde ich nie vergessen. Der Tod ist endgültig und absolut. Er lässt nicht mit sich verhandeln: Tot ist tot.

Für mich war nichts mehr wie zuvor, für alle anderen ging das Trainingslager munter weiter. Ich fuhr allein mit dem Zug von Italien nach Hause: Heraus aus einer lustigen, spannenden

den Zeit mit meinen Jugendfreunden, hinein in die tieftraurige Realität meiner Familie – und in mein eigenes, neues Leben als Erwachsene.

Jobst Baeumer, mein Stiefvater, war einer der besten Drachenflieger seiner Generation und amtierender Deutscher Meister. Als studierter Luftfahrtingenieur war er Technikchef des Deutschen Ultraleichtverbandes und zuständig für die technische Prüfung aller neu zuzulassenden »Ultraleichts« – das sind kleine, sehr leichte motorgetriebene Luftfahrzeuge für maximal zwei Personen. Jobst war ein typischer Hippie der 1990er Jahre: Er liebte seinen langen, zotteligen Bart, Grünkernpfannkuchen und genoss es, ungebunden von Startplatz zu Startplatz zu ziehen.

Jobst flog und testete die verrücktesten Konstruktionen und ließ auch in der Wettkampffliegerei kaum eine Gelegenheit aus, zu starten und zu gewinnen. Einer seiner Lieblingssprüche war: »Ich will nur 40 Jahre alt werden, danach ist sowieso Schluss mit dem richtigen Leben.« – Bis er mit Mitte 30 meine Mutter kennenlernte. Die beiden wurden ein Paar, kauften ein Haus, und Jobst stellte fest, dass das Leben ja auch jenseits der 40 noch lebenswert sein konnte.

Am 28. Oktober 2000, einem schönen Herbstsamstag, beschlossen Jobst und meine Mutter, einen einfachen, kleinen Rundflug mit ihren motorisierten Ultraleicht-Trikes zu unternehmen. Sie in ihrem, er in seinem. Jobst kam an diesem Tag nur wenige Kilometer weit, dann passierte es: Plötzlich schnalzten seine Tragflächen jäh nach oben weg. Freier Fall. Eine Sekunde, zwei, drei, vier ... vorbei. Es ging so schnell, dass es ihm nicht mehr gelang, seinen Rettungsschirm auszulösen. Er war sofort tot – im Alter von genau 40 Jahren.

Es folgten Wochen voller Trauer, Schmerz und Unsicherheit: Wie begleitet man die eigene Mutter in einer solchen Phase – mit 15? Ich habe mir damals sehr viel Verantwor-

tung auf die Schultern geladen, aus heutiger Sicht hat das wohl kaum einen Unterschied gemacht. Und ich habe viel über den Tod nachgedacht. Wie er uns jederzeit einfach so aus heiterem Himmel erwischen kann, wie kurz das Leben unter Umständen sein kann und was es bedeutet, bis dahin wirklich gelebt zu haben.

Ich habe dieses Gespräch nie mit ihm geführt, aber ich habe mir oft vorgestellt, Jobst zu fragen, ob es sich gelohnt hat, sein Leben so zu leben, wie er es getan hat. Ob er es wieder genauso tun würde, ob er diese Risiken wieder genauso eingehen würde? Und ich weiß, seine Antwort wäre immer: »Ja!« Natürlich hätte er gerne länger gelebt, mehr erlebt. Aber niemals um den Preis eines langweiligeren Lebens. »Weil nicht die Quantität zählt, sondern die Qualität«, hätte er gesagt. »Selbstverständlich ist ein langes, spannendes Leben das schönste Ergebnis. Aber wenn beides nicht geht? Dann ist erfüllend besser als einfach nur lang.«

Damals saß ich nachts oft und lange wach, schaute aus dem Fenster und fragte mich: »Wenn du jetzt sterben würdest, wärst du zufrieden mit deinem Leben, so wie du es bisher gelebt hast? Hast du das Beste aus deiner Zeit gemacht?« Natürlich nicht, könnte man lapidar antworten: »Mit 15 Jahren *kann* man noch nicht das Beste aus seinem Leben gemacht haben.« Doch stimmt das? Natürlich ist es möglich, auch aus fünf, fünfzehn oder fünfundzwanzig Jahren das Bestmögliche herauszuholen. Warum auch nicht? Nur: Hatte ich das?

Damals wurde mir klar, dass ich gerade *nicht* dabei war, mein Leben voll zu leben. Stattdessen dachte ich in Warteschleifen: »Wenn die Schule vorbei ist, fängt das Leben an ...«, »Wenn ich mit dem Studium fertig bin, fängt das Leben an ...«, »Wenn ich endlich von zu Hause ausziehen kann und mein erstes eigenes Geld verdiene, fängt das Leben an ...« Im Herbst 2000 wurde mir endlich bewusst, dass mein Spiel schon vor

fünfzehn Jahren angepöfien wurde und ich besser endlich von der Ersatzbank aufstand und anfang mitzuspielen.

Seit dieser Zeit ist der Tod mein bester Freund, mein ständiger Wegbegleiter, und ich frage mich gerne und oft: »Wenn es hier und jetzt vorbei ist, bist du dann zufrieden mit dem, was du daraus gemacht hast? Könntest du hier und jetzt ›Sie hat wirklich gelebt!‹ auf deinen Grabstein schreiben?« Seit nun mehr als zwanzig Jahren ist meine Antwort jeden Tag: »Ja.«

Weil ich gegen alle Widerstände dann das getan habe, was ich tun wollte: Fliegen.

Das heißt natürlich noch lange nicht, dass ich fertig bin. Ich habe mich bereits zwei Mal als Astronautin für eine Mission im Weltall qualifiziert – und ich würde das auch gerne noch umsetzen.

Doch seit meinem – für jeden überraschenden – Senkrechstart in die Kampffliegerei ist mehr passiert, und ich habe mehr gelernt, als ich mir je hätte träumen lassen. Ich durfte Einsätze über Estland fliegen und große Übungen in ganz Europa erleben, junge Kampfpiloten in der texanischen Wüste ausbilden und daran arbeiten, Cockpits intelligenter und sicherer zu machen. Und jetzt – zu meiner großen Freude – ein Buch schreiben mit meinen zehn wichtigsten Learnings. Diese sind:

1. Begabung: Talent ist Training

Du kannst fast alles lernen, wenn du bereit bist, die nötige Zeit und Energie zu investieren. Es ist deine Entscheidung.

2. Disziplin: Willen muss man lernen wollen

Disziplin bedeutet nicht mehr Druck, sondern dass du deine Kräfte und Ressourcen klug einteilst.

3. Gelassenheit: Mit Seneca in der Zentrifuge

Konzentriere dich auf das, was du kontrollieren kannst, und akzeptiere das, was du nicht ändern kannst.

4. Entscheidungsfindung: Unter Druck richtig handeln

Reagiere nicht in der Schrecksekunde, sondern behalte die Kontrolle über dich und die Situation. Analysiere die Situation einmal strukturiert und triff eine Entscheidung.

5. Teambuilding: Flügel an Flügel fliegen lernen

Hochleistungsteams brauchen die richtigen Leute am richtigen Platz, ein gemeinsames Verständnis von Sinn und Zweck des Teams und den gemeinsamen Willen, füreinander Leistung zu erbringen.

6. Risiko: Ja zur Krise

Gutes Risikomanagement berücksichtigt deine Prioritäten, findet strukturiert Risiken, bestimmt faktenbasiert ihre Wahrscheinlichkeiten – und mündet in Prävention.

7. Kommunikation: Klartext unter Druck

Alltagskommunikation und Krisenkommunikation unterscheiden sich radikal. Schalte bewusst um und bereite dein Team empathisch auf beide Kommunikationsformen vor.

8. Leadership: Smarter Führen

Kenne die Herausforderungen, die dein Team bewegen. Führe mit Auftrag: Klar, prägnant, flexibel – das Ziel vor Augen mit Freiraum in der Umsetzung. Sei Menschenführer, nicht nur Manager.

9. Debriefing: Projekterfolg zeigt sich im Rückspiegel

Projekterfolg zeigt sich im Rückspiegel: Intensive Nachbesprechungen ersparen dir die quälende Wiederholung der immer gleichen Fehler. Jede Beobachtung ist ein Symptom für ein Problem – nicht immer für das offensichtlichste.

10. Resilienz: Auf dem Weg zu den Sternen darf man auch mal stolpern

Persönliche Resilienz und wie man erfolgreich scheitert – auf dem Weg ins All und zum Erfolg.

Vielleicht ist nicht jeder einzelne Punkt für jeden Leser und jede Leserin gleich relevant– meine Hoffnung ist, dass jeder mindestens drei Themen finden kann, die wirklich erhellen, amüsieren und eine echte positive Veränderung bewirken können.

Die Fliegerei, die Luftfahrt insgesamt und die Raumfahrt sind außerdem wunderbare visuelle Themen. Sie lassen sich in einem Buch gut beschreiben – sie machen aber auch in Ton und Bild Freude. Deswegen gibt es zu jedem Kapitel einen QR-Code, hinter welchem sich Bonusmaterialien, weiterführende Erklärungen, Fotos und Videos befinden.

Viel Freude beim Lesen und ganz im Sinne eines guten Debriefings freue ich mich über jedes Feedback!

Eure Nicola Winter

*»Ich habe keine
besondere Begabung,
sondern bin nur
leidenschaftlich neugierig.«*

Albert Einstein

I BEGABUNG: Talent ist Training

»Was willst du werden, wenn du groß bist?« Eine typische Tantenfrage, die wir alle kennen und die mich als Jugendliche sehr nervt. Aus zwei Gründen: Erstens weiß ich, seit ich denken kann, ganz genau, was ich machen will: Ich will Lufthansa-Pilotin werden.

Ich liebe das Fliegen und habe – wie meine Mutter, mein Vater und sogar meine Großmutter – schon als Jugendliche eine eigene Drachenfluglizenz. Ich liebe Flugzeuge und Flughäfen und verschlinge alle Geschichten über die Flugpioniere der 1920er Jahre: Wie Elly Beinhorn um die Welt flog oder wie Beate Uhse (ja, »diese«) als eine der besten Testpilotinnen Deutschlands mit den schönsten Maschinen aufstieg. Wunderbar!

Ich verfolge den Plan, Pilotin zu werden, bis ich mit 15 oder 16 Jahren zu meinem Entsetzen feststellen muss, dass ich über eine Körpergröße von 1,60 m nicht hinauskommen werde. Das ist in meiner Welt der Super-GAU und damit auch der zweite Grund, warum mich die Tantenfrage so endlos nervt: Die prestigeträchtige Lufthansa stellt Piloten erst ab einem Mindest-

gardemaß von 1,65 m ein. Und selbst mit viel Geschick, so viel ist mir klar, kann ich in der Untersuchung nicht 5 Zentimeter dazu schummeln. Kurz: Ich weiß zwar genau, was ich tun will, aber der Weg in diese Zukunft ist für mich versperrt.

Was tun? Als Erstes versuche ich, an meinen 160 Zentimetern zu schrauben. Ich überrede meinen Vater, mich zu einem Orthopäden zu bringen, um über die Möglichkeiten einer Beinverlängerung zu sprechen. Hier stellt sich zu meinem großen Frust heraus, dass bei gesunden, sportlichen Jugendlichen eine operative Beinverlängerung rundweg abgelehnt wird.

Zweitens recherchiere ich bei allen Fluggesellschaften nach ihren Einstellungsvoraussetzungen – und siehe da: Die Lufthansa ist die einzige Airline, die auf einer Körpergröße von 1,65 m besteht. Warum, weiß ich bis heute nicht. Alle anderen Airlines akzeptieren auch deutlich kleinere Piloten. Aber, und jetzt kommt das große Aber, die Lufthansa war und ist auch die einzige Airline, die die Ausbildungskosten komplett vorfinanziert und eine Jobgarantie gibt. Für alle anderen Optionen muss man den Flugschein bei einer kommerziellen Flugschule absolvieren und selbst finanzieren.

Die erste 70 000-Euro-Frage meines Lebens lautet also: Traue ich mir zu, einen riesigen Kredit aufzunehmen, die Ausbildung erfolgreich zu absolvieren und dann einen Job zu finden, um diese horrende Summe zurückzuzahlen?! Die Antwort ist ganz einfach: »Nein!« Ich traue es mir nicht zu. Ich habe keinerlei Anhaltspunkte für mein fliegerisches Talent. Ich habe zwar einen Drachenflugschein, aber in einem richtigen Flugzeug kam ich nie über den Passagierstatus hinaus. Was, wenn ich talentfrei bin?

»Mach das!«

Ich suche also weiter – und stolpere zufällig über ein episches Video, das mir tief unter die Haut geht. (Zur Erinnerung: Wir befinden uns im Jahr 2003, also noch vor der YouTube-Ära.) Als ich im Zuge der Recherchen für dieses Buch das Video jetzt noch mal gesucht, gefunden und die Kommentare auf YouTube gelesen habe, wurde mir klar: Ich war nicht die Einzige, um die es nach diesem Video geschehen war. Mindestens zwei anderen Jetpiloten ging es genauso.

Zu den Synthie-Pianoklängen und der Gänsehautstimme von Evanescence steigen Schweizer Kampffjets in den Himmel, zu wummernden Beats stürzen sie sich in Schluchten, steigen gefährlich nah auf an Felswänden, schießen in Formation in den Nachthimmel, drehen Kreise, ziehen kopfüber über Meere, über Wälder hinweg, bis sie elegant wieder am Boden aufsetzen. Episch! Und das ganze vier Minuten lang!

Der Film katapultiert mein jugendlich-tagträumerisches Ich mit einem Schlag in das nächste Lebenskapitel: einen Jet fliegen! Das ist die rettende Idee! Mein Puls rast. Meine Augen werden größer und größer, ich sehe mich schon selbst mit Pilotenhelm im Cockpit, bis das Video plötzlich zu Ende ist ... und ich in der Realität aufschlage. Autsch.

Als Spross einer Fliegerfamilie kenne ich zwar viele Piloten, aber keinen einzigen Jetpiloten. Ich habe zwar einen Drachenflugschein, auch einen Segelschein, ich habe sogar als Leistungssportlerin viele Skirennen bestritten – ein bisschen sportlich, ein bisschen »tough« bin ich wahrscheinlich schon. Aber ich habe keinen echten Motorflugschein und keine Ahnung. Was, wenn die Fliegerstaffeln nicht wirklich auf eine ziemlich kleine, ziemlich zierliche, ziemlich extrovertierte Abiturientin aus dem hintersten Oberbayern warten? Wo stehen diese Jets überhaupt? Wie geht's zur ... Bundeswehr?

Herbst 2003, Arbeitsamt München II, ein trister roter Backsteinbau, drinnen eine »Karrieremesse« mit Ständen von Arbeitgebern, die sich bemühen, für potenzielle Azubis »hip« auszusehen. Nun ja. Ich weiß, dass auch die Bundeswehr hier präsent sein wird – und bin mit einer Freundin extra vom Land nach München gefahren. Und dann stehe ich da: Vor einem großen Stand mit vielen Respekt einflößenden Soldaten in akkuraten Uniformen. Dazwischen sogar ein echter, junger Jetpilot in seiner lässigen, grauen Fliegerkombi. Die Coolness der Anwesenden ist riesig, noch größer aber ist der Kloß in meinem Hals. Denn in meinem Kopf spukt dieses Szenario: »Guten Tag, ich möchte gerne Jetpilotin werden!« »Hahaha! Du!? Vergiss es!«

Ganze 45 Minuten lang schleiche ich um den Stand herum, dann raffe ich sämtlichen Mut zusammen, den mein 18-jähriges Ich aufbringen kann, und spreche den Jetpiloten an. *Räusper*. »Hallo? Ich möchte, also äh, Jetpilotin werden.« Dieser schaut mich an ... und meint dann freudestrahlend: »Ja, das wäre doch klasse! Mach das!«

Wooooaaahhh.

Die tiefe Dankbarkeit, die ich diesem namenlosen Piloten seitdem entgegenbringe, prägt mein Handeln im Umgang mit Menschen bis heute. Ein einfacher, kurzer Satz. Eine simple Interaktion, und ein ganzes Leben wird auf eine unglaubliche Bahn gesetzt. Durch seine Worte fand ich den Mut, mich zu bewerben. Ich fand die Motivation, mich auf die Auswahltests sehr gut vorzubereiten, ich fand den Willen, bestehen zu wollen und die Verpflichtungserklärung (den »Arbeitsvertrag« mit der Bundeswehr) dann auch wirklich zu unterzeichnen.

Nach der Karrieremesse und der so positiven Reaktion des Jetpiloten am Stand bin ich euphorisch. Einen kurzen Moment lang hätte ich die ganze Welt umarmen können und in meinen kühnsten Träumen sehe ich mich im Jet durch tiefe Alpentäler

düsen. Doch so groß die Freude ist, endlich mein Ziel zu kennen, meine Vision und den einen realistischen Weg dorthin gefunden zu haben, so groß ist auch mein Respekt vor dem ersten Schritt in diese Realität. Dieser Schritt ist groß. Stichwort: Auswahlverfahren. Um die Auswahltests für Jetpiloten ranken sich unendlich viele Mythen. »Du musst perfekte Augen haben.« »Du musst superfit sein.« »Das schaffen sowieso nur Superhelden.« Normale Menschen wie ich schaffen das also eh nicht?

Logisch gesehen kann man in einem Auswahlverfahren nicht verlieren: Im schlimmsten Fall hat man den Job weder vorher noch nachher. Aber emotional steht viel auf dem Spiel: Das eigene Ego, das eigene Selbstwertgefühl. Solange ich mich nicht bewerbe, muss ich den harten Fakten nicht ins Auge sehen, solange kann ich träumen. Aber da die Bundeswehr, wie viele staatliche Organisationen, eine lange Vorlaufzeit bis zum Einstellungstermin hat und ich nach der Schule nicht ein ganzes Jahr verlieren will, muss ich das bequeme Nest verlassen und flüge werden. Schnell.

Am gleichen Abend schleiche ich schweren Herzens zu meinem Vater: »Papa, ich muss dir was sagen. Setz dich mal.« Mein Vater wird blass um die Nase. Er setzt sich auf den nächsten Stuhl. Er schaut mir prüfend in die Augen. Runzelt die Stirn. Rechnet offenbar mit dem Schlimmsten. Ich auch. Ich zögere. Dann platzt es aus mir heraus: »Ich will zur Bundeswehr und Kampfjets fliegen!«

Die Welle der Erleichterung, die über das Gesicht meines Vaters huscht, irritiert mich. Warum grinst er so? Ich hatte Sorge, vielleicht Ablehnung oder auch nur Verwunderung erwartet. Nicht Erleichterung. Rückblickend muss ich schmunzeln. Es gibt bei einer 18-jährigen Tochter nun wirklich einige Szenarien, die sich ein Vater deutlich weniger wünscht als den Berufswunsch »Jets fliegen«. Er sieht mich eine Weile an. Ich