

Interview mit Ron Teichmann, CEO Horizon Swiss Flight Academy

«Wer jetzt die Ausbildung startet, hat gute Chancen»

Seit gut einem Jahr ist Ron Teichmann CEO der Horizon Swiss Flight Academy. Das modulare Ausbildungskonzept von Horizon bewährt sich auch in Pandemiezeiten. Weshalb es sich trotz der aktuellen Krise lohnt, jetzt eine Pilotenausbildung zu starten, erläutert er im Interview mit SkyNews.ch.

Die Fragen stellte Hansjörg Bürgi

I Seit April 2020, also seit Beginn der grössten Krise der Zivilluftfahrt, sind Sie CEO der Horizon Swiss Flight Academy. Wie haben Sie diese Zeit bislang erlebt?

Seit April 2020 sind wir ein neu aufgestelltes Team bei Horizon. Nicht nur meine Rolle als CEO ist für mich neu, neu ist auch unser Head of Training, Hanspeter Leemann, der seit über 20 Jahren Fluglehrer bei uns ist. Auch unser CFI Martin Baumann, unser Sales Manager Juan Becerra Cabas und Natasha Hubert als Marketing- und Kommunikationsmanagerin sind neu dabei, oder zumindest neu in der Funktion. Das Team hat sich jedoch in kurzer Zeit gut eingespielt.

I Und welche Auswirkungen hat die Krise?

Covid-19 hat bisher glücklicherweise operativ nur geringe Auswirkungen auf uns gehabt. Eine kurze Stagnation hat sich zwischen April und Anfang Juni 2020 ergeben. Wir haben ein gut durchdachtes und funktionierendes Hygienekonzept, welches es uns erlaubt, auch weiterhin Theorie- und Praxisschulungen mit geringen Anpassungen durchzuführen. Wir haben derzeit viel zu tun! Eine der Stärken von Horizon war schon immer unsere Theorie im Distant Learning, welche wir nun voll ausspielen können. Wir haben auch gelernt und festgestellt, dass wir im Administrationsteam sehr gut über Home-Office funktionieren, ohne dass dabei die Dienstleistung für die Studenten leiden würde.

I Wie sieht derzeit die Auslastung der Horizon-Flugschule aus? Gab es Studenten, die aufgrund der Pandemie ihre Ausbildung abgebrochen haben?

Wir haben 2020 unser Soll, neue Studenten für eine Ausbildung zum «Frozen ATPL» unter Vertrag zu nehmen, mehr als erreicht. Das signalisiert, dass die potenziellen Studenten an eine langfristige Investition in ihre Zukunft denken und sich nicht von einer kurzfristigen Krise von ihrem Ziel abbringen lassen. Es gab zwar den einen oder anderen entmutigten Studenten, der eine andere Karriere eingeschlagen hat. In diesen Fällen kamen jedoch noch andere Faktoren dazu, etwa eine Beförderung oder eine gute Chance im aktuellen Berufsfeld des jeweiligen Studenten, denn die meisten unserer Studenten sind ja teilzeitberufstätig.

ZUR PERSON

Ron Teichmann

Der gebürtige Hamburger mit amerikanischen Wurzeln aus Boston ist nach wie vor US-Staatsbürger und wohnt heute in Uster und in der Nähe von Frankfurt. Ron Teichmann (Jahrgang 1965) ist mit einer deutschen Frau verheiratet und Vater von drei Kindern, die 15, 19 und 22 Jahre alt sind. Der älteste Sohn studiert in Boston und lässt sich zum Offizier bei der US Air Force ausbilden. Die 19-jährige Tochter studiert in Friedrichshafen und der jüngste Sohn ist noch zu Hause.

Ron Teichmann selbst hat in den USA Aviatik studiert und ein Bachelor in Aviation Management an der Florida Tech in Melbourne und ein MBA an der University of Miami erlangt. Daneben liess er sich fliegerisch ausbilden: FAA CPL/IR/MEP-Lizenzen, Fluglehrer-Ausbildung, Dispatch-Ausbildung auf Boeing 727. Dann war er in den USA für Lufthansa tätig, zuerst in Miami, dann in New York in der Cargo-Division. 1998 übersiedelte er nach Deutschland zur damaligen neu gegründeten Lufthansa Flight Training. Von 1999 bis 2003 leitete er ein Simulatorenzentrum für Boeing 737 als Joint Venture von LFT und Lan Chile in Santiago de Chile. Nach dessen Verkauf an CAE kehrte Ron Teichmann zu LFT zurück. Von 2006 bis 2017 wirkte er bei Swiss Aviation Training. Seit 2017 arbeitet er bei Horizon Swiss Flight Academy, zuerst als Accountable Manager und seit April 2020 als Geschäftsführer. Er hat nach wie vor eine FAA-Lizenz und will diesen Sommer wieder «current» werden. Zu seinen Hobbys gehört auch das Karatetraining.

«Ich rechne damit, dass die Airlines im Frühjahr 2022 sukzessive wieder rekrutieren werden.»

I Gibt es gute Gründe dafür, nächstens eine Pilotenausbildung in Angriff zu nehmen?

Ja, ganz klar. Mit der laufenden Impfstrategie haben wir eine optimistische Aussicht auf die Zukunft. Die Perspektiven sind da. Dank dieser Entwicklung wird die Nachfrage an Piloten wieder steigen und Flugbetriebe werden nach qualifizierten Nachwuchspiloten suchen. Ich rechne damit, dass die Airlines im Frühjahr 2022 sukzessive wieder rekrutieren werden. Unsere berufs begleitende Ausbildung dauert durchschnittlich, vom «Fussgänger bis zum Frozen ATPL», 36 Monate. Das bedeutet für Kandidaten und auch Kandidatinnen, die jetzt

mit der Ausbildung beginnen, nach deren Abschluss gute Chancen zu haben, zeitnah einen Job im Cockpit zu erlangen.

I Viele ältere Piloten werden derzeit früher als geplant pensioniert. Andere wechseln den Job. Sind die Airlines beim nächsten Aufschwung an neuen, aber auch «günstigeren» Piloten interessiert?

Wenn die Fluggesellschaften heute schon auf 100 Prozent hochfahren müssten, hätten sie nicht genügend Personal, um alle Flugzeuge zu betreiben. Bis wir 100 Prozent erreichen, wird es noch eine Weile dauern. Die Erneuerung mit jungen Piloten und Pilotinnen findet aber immer statt, wird aber durch die Corona-Krise wohl beschleunigt. Wenn die Nachfrage nach Flugreisen wieder steigt, werden die Airlines sehr schnell merken, dass sie auf guten Nachwuchs angewiesen sind.

I Blickt man etwas in die Vergangenheit, war es meistens so, dass die Airlines einer Wellenbewegung ausgesetzt waren, wobei die Nachfrage nach neuen Piloten kaum mit dem Angebot übereinstimmte.

Ja, es war bereits mehrmals so. Deshalb erwarte ich, dass auch nach der Corona-Krise der Bedarf an qualifiziertem Flugpersonal wieder gross ist. Das zeigen auch die Statistiken von Airbus oder Eurocontrol, wonach in den vergangenen Jahrzehnten, auch aufgrund des Wachstums, immer zu wenig Cockpitpersonal verfügbar war – ausser eben in Krisenzeiten.

I In Deutschland hat Lufthansa Aviation Training im Frühling 2020 die Ausbildung von rund 700 Pilotenschülern abgebrochen. Hat das einen Einfluss auf die Schweiz?

Der Abbruch dieser integrierten Ausbildungen stellt eine ganz schwierige Situation dar. Wir führen dagegen eine modulare Ausbildung durch, bei welcher die notwendigen Lizenzen Schritt für Schritt erreicht werden. Erfolgt ein Abbruch, dann kann der Student immerhin auf seine erlangten Lizenzen zurückgreifen. Nicht so bei der integrierten Pilotenausbildung. Bei einem Abbruch verfügen diese Studenten über keine Lizenz. Sie bekommen aktuell auch keinen Job im Cockpit und sind damit arbeitslos. Kandidaten von integrierten Programmen, die ihr Programm abbrechen, oder im Fall der Lufthansa, wenn es für sie abgebrochen wird, durchleben besonders jetzt aus den genannten Gründen eine schwierige Zeit. Wir sind derzeit mit dem BAZL im Gespräch, um zu klären, welche Leistungen wir aus einem integrierten Programm anerkennen dürfen, da sich bereits einige Kandidaten aus dem Lufthansa-Programm an uns gewandt haben.



Horizon-CEO Ron Teichmann: «Wir haben 2020 unser Soll, neue Studenten für eine Ausbildung zum 'Frozen ATPL' unter Vertrag zu nehmen, mehr als erreicht.»

Fotos hjb

« Der AF447-Unfall ereignete sich im Juni 2009. Erst zehn Jahre später wurden konkrete Massnahmen dazu eingeführt.

I Gibt es Ereignisse in den letzten Jahren, die einen Einfluss auf die Pilotenausbildung hatten, wie etwa das Upset Recovery Training nach dem AF447-Unfall?

Ja, es gibt mehrere. Der AF447-Unfall hat eine direkte Konsequenz auf die Einführung des Upset Recovery Training UPRT als verpflichtenden Bestandteil der Ausbildung zum Berufspiloten. Dieses Modul führen wir mit unserer Partnerflugschule Alpaviation in Bern durch. Dabei sehen wir, dass, obwohl wir es in der Luftfahrt mit einem Level an hoher Technologie zu tun haben, dies mit Vorsicht zu geniessen ist, da die Sicherheit weiterhin an erster Stelle ist. Somit brauchen neue Methoden und Technologien etwas länger bis zur Einführung. Der AF447-Unfall ereignete sich im Juni 2009. Erst zehn Jahre später wurden konkrete Massnahmen dazu eingeführt.

I Wie hat sich die Ausbildung verändert?

Wir haben ein Modul direkt nach dem PPL(A) Skill Test eingeführt. Die «ACP Standardisierung» besteht aus etwas Theorie und fünf Stunden in der DA42. Dort bekommen unsere Studenten die Horizon-Standardisierung. Sie lernen, wie in einem professionellen Flugbe-

trieb geflogen wird. Egal auf welchem Muster: Was bedeuten SoPs (Standard Operating Procedures)? Wie funktionieren die Operation Manuals? Was wird vom Horizon-Studenten erwartet? Dieses Handwerkszeug wird dort erlernt, um in den nächsten 100 Stunden als PIC (Pilot in Command) zu fliegen. Es hat sich gezeigt, dass dieses Modul die gesamte Ausbildung klar verbessert. Die Einführung einer modernen Trainingsflotte mit der DA42-NG-VI mit ihrem Garmin 1000NXi ist ein Beispiel dafür. Aber auch die Anpassungen unserer Trainingssyllabi. So ist beispielsweise unser neuer CPL/IR-Syllabus so gestaltet, dass wir nun fünf Stunden «Complex» in der Single Engine Phase einsparen, und diese im Rahmen des MEP-Class Rating auf der DA42 fliegen. Bisher wurde fünf Stunden auf einem anderen Muster trainiert, nur um zu lernen, wie man auf einem etwas komplexeren einmotorigen Flugzeug fliegt (etwa der PA28R-201 Arrow), um kurz danach in ein wirklich komplexes Multi-Engine Flugzeug zu steigen. Das ist jetzt effizienter.

I Sehen Sie Unterschiede bei den Studenten, welche von den verschiedenen Partner-Flugschulen zu Horizon kommen?

Alle sind mehr oder weniger auf dem gleichen Niveau, wenn sie durchkommen. Sie profitieren aber von unterschiedlichen Erfahrungen. Das hängt davon ab, wo sie gestartet sind: Der eine hat etwa Fliegen in St.Gallen-Altenrhein erlernt, der andere in Fricktal. Einer auf einer Asphaltpiste mit Tower-Service, der andere auf der Graspiste mit Blind Calls. Einer kommt von



Blick ins Cockpit der Diamond DA42-NG-VI HB-LVC von Horizon mit ihrem Garmin 1000NXi.

der analogen Cessna, die andere von einem digitalen Breezer. Die Ausbildung ist standardisiert, doch jeder Fluglehrer hat einen anderen Stil. Unsere Studenten wählen selbst, wo sie die Grundausbildung durchlaufen, hauptsächlich spielt die geographische Nähe eines Flugplatzes die entscheidende Rolle.

«*Unsere Erfahrungen zeigen, dass Sphair-Kandidaten in der Ausbildung ausgezeichnete fliegerische Leistungen erbringen.*»

I Wie beurteilen Sie Sphair als Einstieg in die Luftfahrt?

Sphair ist eine geniale Erfindung der Schweizer Luftwaffe. Es ermöglicht jungen flugbegeisterten Kandidaten den Fuss in die Tür der Fliegerei zu bekommen und ihre ersten fliegerischen Skills zu entdecken. Unsere Erfahrungen zeigen, dass Sphair-Kandidaten in der Ausbildung ausgezeichnete fliegerische Leistungen erbringen. Daher wird bei Horizon für Kandidaten mit einer uneingeschränkten Sphair-Empfehlung zum Berufspilot diese als bestandene Standortbestimmung (Eignungsuntersuchung nach EASA.FCL) anerkannt.

I Viel zu reden gab die Wiedereinführung finanzieller Unterstützungen für Pilotenausbildungen durch den Bund. Sind Sie mit der aktuellen Ausgestaltung zufrieden?

Ja und nein. Ich bin zufrieden, weil es mehr ist, als es je zuvor gegeben hat. Es werden immerhin bis zu 60'000 Franken an Fördergeldern für jeden Studenten ermöglicht. Es kann sich auch

jeder Kandidat qualifizieren, da eine Förderung nicht mehr von einer Beschäftigungsgarantie eines Schweizer Flugbetriebes abhängig ist. Unzufrieden bin ich, da diese Fördergelder für die meisten zu spät kommen, nämlich erst nach Abschluss der Ausbildung und nur bei einer Festanstellung bei einem Schweizer Flugbetrieb. Für viele potenzielle Studenten löst das nicht das Problem des Cash-Flows. Das heisst, dass viele Kandidaten sich gegen eine Ausbildung zum Berufspiloten entscheiden, obwohl sie qualifiziert wären.

I Bietet Horizon da eine Lösung?

Unser Alleinstellungsmerkmal ist die modulare, berufsbegleitende Ausbildung zum «Frozen ATPL», welche ein ebenso hohes Niveau hat wie eine integrierte Ausbildung anderer Anbieter. Das ist für viele Studenten aus Cash-Flow-Gründen die beste Option. In Krisenzeiten wie heute sieht man, dass wir nach wie vor ausbilden und unsere Studenten trotzdem einen Lebensunterhalt verdienen. Über 90 Prozent unserer Studenten durchlaufen diese Ausbildung berufsbegleitend. Auch deshalb stehen unsere Absolventen heute mit einem guten Fundament da. Selbst wenn sie aktuell keinen Job im Cockpit bekommen, stehen die meisten nach wie vor in Lohn und Brot bei ihrem aktuellen Arbeitgeber. Darüber hinaus haben wir noch unseren Zahlungsplan, welcher es den Studenten ermöglicht, zinsfrei die Ausbildungskosten monatlich gleichbleibend über die Dauer der Ausbildung zu verteilen und damit ihren Cash-Flow besser zu managen.

I Doch gegenüber früher ist die Bundesunterstützung doch ein Fortschritt?

Ja, aber ich muss noch einen letzten Punkt für

die Politik machen: Es ist schade, dass in den Augen der Öffentlichkeit der Beruf Pilot immer noch als elitär betrachtet wird, und die Ausbildung daher nicht so unterstützt wird wie jene von Juristen, Ärzten, Betriebswirtschaftlern und vielen anderen. Die Öffentlichkeit muss sich bewusst werden, wenn diese Ausbildung nicht gefördert wird, dann wird es weniger Piloten in der Schweiz geben, und die Flugbetriebe werden gezwungen sein, Piloten aus anderen Ländern zu rekrutieren, wo vielleicht auch die Ausbildung billiger ist. Ist das gewollt?

«*Es ist schade, dass in den Augen der Öffentlichkeit der Beruf Pilot immer noch als elitär betrachtet wird.*»

I Ist der Simulator als Ausbildungsmittel ausgereizt oder erwarten Sie in diesem Bereich noch weitere Entwicklungen?

Luftrechtlich gesehen schöpfen wir heute schon das maximal Mögliche aus, das sind rund ein Drittel der gesamten 200 Stunden, welche für eine Linienpilotenlizenz notwendig sind. Durch immer neuere Innovationen könnten wir mit Simulatoren und anderen Trainingsgeräten einen viel grösseren Teil der Grundausbildung abdecken, als wir es heute tun, die Technik wäre vorhanden. Ich denke dabei nur an die Möglichkeiten, welche die Gaming-Industrie nutzt. Langfristig werden wir dahin kommen, dass nur noch ein Minimum wirklich auf dem Flugzeug geschult wird. Das ist auch kostengünstiger und umweltschonender.

I Vielfach wird darüber gesprochen, dass die Luftfahrt nach dieser Krise nicht mehr dieselbe sein wird wie zuvor. Welche Veränderungen erwarten Sie?

Das ist nicht die erste Krise, in der ich diese Prophezeiung höre. Natürlich wird es Veränderungen geben. Aber wir werden uns anpassen. Unsere Erfahrung mit dieser Krise hat bewirkt, und ich meine die Erfahrung der gesamten Gesellschaft, dass wir uns mit anderen Kommunikationsmitteln vertraut gemacht haben. Man sieht, dass man sich auch per Zoom, Teams, oder welchem Medium auch immer, gut austauschen kann. Das haben wir auch bei Horizon gemerkt. Ich nehme auch an, dass sich das Segment Geschäftsreisen etwas reduzieren wird, da man ja festgestellt hat, dass auch viel über die neuen Medien abgewickelt werden kann. Ich glaube, dass es jedoch nur ein geringer Rückgang sein wird, da bestimmte Geschäfte, und auch in bestimmten Kulturkreisen, immer noch persönlich getätigt werden.

Im Leisure-Segment bin ich davon überzeugt, dass die Nachfrage wieder steigen wird. Jeder wartet jetzt schon darauf, wieder auf Reisen zu gehen – auch ich! Daher werden auch kleinere Flugzeuge im Markt attraktiver: regional etwa die Embraer E2, interkontinental die Boeing 787 oder der Airbus A350 anstelle des A380 oder der B747.

I Und die Flugpreise sind derzeit auch attraktiv...

... ja, sobald es wieder geht, werden sehr viele Menschen reisen. Ich glaube aber, dass wir mittelfristig mit höheren Ticketkosten konfrontiert werden. Das wäre auch für die Airlinebranche sehr gesund. Und eine gesunde Aviatik ist auch eine sichere Aviatik.

« Ich weiss jedoch nicht, inwieweit eine CO₂-Abgabe auf Flugtickets zielführend sein soll, vor allem, wenn so eine Abgabe nicht weltweit flächendeckend eingeführt wird.

I Was halten Sie vom CO₂-Gesetz, über welches wir Mitte Juni abstimmen. Es ist ja eine Verteuerung der Fliegerei, aber ist es auch der richtige Weg?

Wie immer in der Politik wird auch hier stark polarisiert. Ich glaube, es ist extrem wichtig, dass alle Verantwortung für den Klimaschutz übernehmen. Ich weiss jedoch nicht, inwieweit eine CO₂-Abgabe auf Flugtickets zielführend sein soll, vor allem, wenn so eine Abgabe nicht weltweit flächendeckend eingeführt wird. Die Frage, die sich mir stellt: Was soll damit bewirkt werden? Soll weniger geflogen werden, oder soll die Entwicklung zu nachhaltiger Technologie gefördert werden? Wenn es das erste ist, bin ich gegen so eine Abgabe. Im zweiten Fall ist eine Abgabe nur sinnvoll, wenn sie, wie gesagt, weltweit besteht, und die daraus gesammelten Gelder direkt in die Entwicklung von Technologie fliessen.

I Was tut Horizon zur CO₂-Reduzierung?

Für uns kann ich behaupten, dass wir den Umweltschutz im Blick haben. Mit unserer neuen DA42-Flotte ist der Treibstoffverbrauch im Vergleich zu anderen, älteren Mustern um etwa die Hälfte gesenkt worden. Auch Airlines in Europa sind bemüht, mit innovativen Massnahmen ihren CO₂-Ausstoss zu senken. Das geschieht durch neue Fluggeräte mit deutlich treibstoffsparenderen Triebwerken und den Umstieg auf Bio-Fuels. Ein anderes Beispiel

ist unsere Schwestergesellschaft Helvetic Airways mit ihren neuen Embraer E2, welche zu den treibstoffeffizientesten Verkehrsflugzeugen im heutigen Markt zählen. In der General Aviation wird schon stark mit Elektromotorisierung experimentiert. Ich glaube, dass wir hier nicht mehr weit weg von tagestauglichen Lösungen sind. Ich war letzten August in Sion bei H55, wo mir André Borschberg und sein Team ihren beeindruckenden Prototypen auf der Basis einer Bristell B23 mit Elektromotor präsentiert haben. In der General Aviation glaube ich, ist das die Zukunft.

I Welche Rolle spielt Technical Training für die Horizon Flight Academy?

Horizon ist im Gegensatz zur Pilotenausbildung nicht in die Basisausbildung der Techniker involviert. Wir bieten die Typenqualifikation (also B1 und B2) auf Embraer 170/190 (E1) sowie Embraer E2, Embraer ERJ135/145 an. Unsere Kunden sind in den meisten Fällen Wartungsbetriebe, die einen ganzen Lehrgang kaufen. Die Corona-Krise hat uns hier speziell herausgefordert, da diese Lehrgänge auf Präsenzunterricht beim Kunden – oft im Ausland – ausgelegt waren. Das war aufgrund der Reisebeschränkungen nicht möglich. Darüber hinaus wurden viele Flottenbestellungen annulliert oder verschoben, was die notwendige Qualifizierung der Techniker ebenfalls obsolet machte. Zwischenzeitlich waren wir gezwungen, einen virtuellen Kurs zu entwickeln, was eine neue Erfahrung für uns ist. Wir durften uns somit vermehrt mit dem digitalen Trend und deren Kommunikationstechnologie auseinandersetzen. Der Präsenzunterricht wird nach

wie vor von Teilnehmern und Lehrern bevorzugt, da er effektiver ist.

I Wird die nächste Generation von Flugzeugen aus anderen Cockpits oder nur noch von einem Piloten gesteuert?

Das Thema Einmann-Cockpit ist nichts Neues. Die Technologie besteht schon. Die Frage ist, wie lange es dauert, bis sich das Regelwerk dahin verändern wird. Ich denke, dass wir langfristig dahin kommen werden. Neues ins Gesetz zu bringen, bedeutet in der Luftfahrt viel Zeit und Geduld. Es gibt auch viele Gründe, die gegen ein Einmann-Cockpit in kommerziellen Betrieben sprechen. Es gilt nun diese Risiken, auch technisch, zu mässigen und dann umzusetzen. Ich denke, bis wir da sind, wird es noch 15 Jahre dauern. Dann müssen auch erst die Flugzeuge auf den Markt kommen, die das anbieten. Man muss auch bedenken, dass die neuesten Flugzeuge (Embraer E2, Airbus A220, A350, B787) alle noch Multi-Cockpits haben, und diese fliegen noch 20 Jahre.

I Gibt es Flüge, die Sie nie vergessen?

Oh, da gibt es mehrere Erlebnisse. Diese reichen von meinem ersten Solo-Flight natürlich und dem Gefühl, wie leicht das Flugzeug auf einmal ohne Fluglehrer ist, über Erlebnisse auf meinen Erfahrungsstunden (ich bin mehrmals auf den Bahamas unterwegs gewesen), Landungen auf Eis mit Cessna 152 auf Island, Akrobatik in einer Beech T-34 in den Anden und ein Jump-Seat-Flug auf einer B767 der Lan Chile, nachts von Miami nach Santiago mit Sonnenaufgang über den Anden – und noch viele mehr. www.horizon-sfa.ch 

STICHWORTE

Flugzeug, das mich am meisten begeistert

Ich bin ein Warbird-Fan: also die B-25 Mitchell und die P-51 Mustang. Leider bin ich beide noch nie geflogen, aber so müssen Flugzeuge klingen.

Am liebsten esse und trinke ich

Ein gutes Steak und eine Flasche argentinischen Malbec dazu.

Musik

Blues aus jedem Jahrzehnt: Eric Clapton, Joe Bonamasa, Taj Mahal, Stevie Ray Vaughn, Tinsley Ellis, Robert Cray... Ich spiele selbst ein bisschen Gitarre, aber nur ein bisschen.

Lieblingsaufenthaltsort oder Lieblingsdestination

Damariscotta, Maine: Dort haben meine Grosseltern 1952 eine Hütte am See gekauft. Diese gehört immer noch zur Familie. Dieser Ort ist mein Paradies auf Erden, wo ich jeden Sommer verbringe.

Grösster Ärger

Ich ärgere mich oft über Dinge, die ich unüberlegt mache. Ich bin kein sehr geduldiger Mensch und das wird mir oft zum Verhängnis. Würde ich etwas überlegter handeln, würde ich mir viel Ärger ersparen.