

Respekt

Warum wir beim Fliegen immer wieder in die Versuchung kommen, die Grenzen zu überschreiten. Und was uns davor schützt, dabei nicht auf der Strecke zu bleiben. Eine philosophische Auslegung der Unfallstatistik.

Text Michael Nesler

Prolog

Stubai Cup 2014: Am späteren Nachmittag fahren wir mit der Seilbahn für den letzten Flug des Tages aufs Kreuzjoch. Schon bei der Auffahrt wird klar, dass inzwischen an der Bergstation richtig starker Nordwind eingesetzt hat. Überzeugt, dass Starten am Südstartplatz völlig unmöglich ist, wollten wir in der Gondel bleiben und ohne auszusteigen, wieder runter fahren. Da startet ein Pilot mit einem Anfängerschirm raus und fliegt gemütlich ins Tal. Ein paar andere hatten schon ausgelegt. „Anfänger? Wenn der das kann, warum wir nicht? Na gut, sehen wir uns das zumindest an!“

Oben angekommen, sehe ich mich nach einer Möglichkeit um, nach Norden zu starten. Es gäbe auch einen kleinen Platz, der relativ gut geeignet wäre, aber der Nordwind ist so stark, dass das Risiko, ausgehebelt und ins Lee geblasen zu werden, definitiv zu groß ist.

In der Zwischenzeit startet der Nächste mit einem Einsteigerschirm unbeschadet ins Lee. Es ist nicht so, dass der Leerotor am Startplatz nicht eindeutig zu erkennen wäre: Der Windsack 20 Meter oberhalb zeigt stramm von hinten an, die kleinen Windspione wechseln andauernd die Richtung. Hin und wieder werden die ausgelegten Schirme von hinten aufgerollt. Das stört die Piloten aber nicht weiter. Sie warten geduldig den Moment ab, in dem der Rotor besonders ausgeprägt ist und der Wind anscheinend von vorne kommt.

Beim Dritten, mit einem EN-C Schirm, wird es spannend: Klapper, freifalltaugliches Absaufen, dann schießt er wie mit einem Katapult nach oben und rettet sich in die Talmitte. Das nimmt uns den Druck,

doch starten zu müssen, denn nun war es offensichtlich: Es ist sehr riskant. Vorher überlegten wir uns: „Wenn Anfänger, oder zumindest Nichtprofis unbeschadet im Leerotor starten können, müssten wir das auch schaffen. Fürs Ego, für die Zuschauer, für was auch immer!“

Unbeeindruckt davon startete noch ein Akropilot hinterher, der allerdings weniger Glück hat: Er hebt ab, bekommt einen Klapper, berührt erneut den Boden, wird wieder hochgerissen, die Kappe schießt auf fast neunzig Grad vor und er wird in den Steilhang gezogen. Nach einem weiteren Bodenkontakt, etlichen Klappern und viel Glück wird er mehr oder weniger unkontrolliert in den freien Luftraum geschleudert. Auch etwas entfernter vom Hang ist es inzwischen extrem turbulent, er hat große Mühe, seinen Akroschirm offen zu halten.

Die verbliebenen Piloten zeigen sich immer noch wenig beeindruckt, sie warten offensichtlich auf die nächste gute (!) Phase.

Wir sind mit der Bahn runter gefahren. Zeit genug, um zu diskutieren, ab wann ein erhöhtes Risiko eingehen als Grenzen verschieben, als echte Pionierleistung gilt, oder einfach nur Dummheit ist.

Im Stubai haben uns zwar einige Piloten gezeigt, dass man sehr wohl im Aufwindbereich eines ausgeprägten Leerotors starten kann und dass dabei der Schirmtyp durchaus eine Rolle spielt.

Doch wir hatten nicht einmal ansatzweise das Gefühl, dass auch nur einer von ihnen überhaupt wusste, was er tut und auf welche Risiken er sich einlässt.

Wir hätten es auch positiv sehen können: Sie haben ein Dogma zerstört: „Man kann nicht in einem voll ausgeprägten Lee-

rotor mit dem Gleitschirm starten!“

Gäbe es keine Menschen, die Grenzen unbewusst oder auch bewusst überschreiten, würden wir sie gar nicht als solche, als Gefahr erkennen. Denn erst wenn jemand etwas ausprobiert, was nicht so gut oder überhaupt nicht funktioniert, wissen wir, oder im Extremfall die Hinterbliebenen, wo die Grenze wirklich ist.

Oder sehr negativ: Würden sich nicht immer wieder Piloten Extremsituationen aussetzen und dabei zu Schaden kommen, würde unser Sport in einem besseren Licht erscheinen. Dann würden den Zuschauern unschöne Abstürze und uns selbst die ewige Rechtfertigung, einen Risikosport auszuüben, erspart bleiben.

Andererseits darf man an dieser Stelle nicht vergessen: Es waren risikobereite Menschen, die das Fliegen erfunden haben. Viele sind dabei auf der Strecke geblieben, damit wir uns heute mit Minimalaufwand einigermaßen sicher und entspannt im Reich der Vögel tummeln können. Und damit wir die Grenzen kennen.

Um auf der sicheren Seite zu sein, muss man manchmal Grenzen überschreiten

(KarlHeinz Karius)

Ich möchte behaupten, dass es in dieser Diskussion nicht darum geht, ob man Grenzen überschreiten sollte. Darauf kann man nur mit Ja antworten, denn, wie gesagt, ohne die Grenzüberschreiter würden wir heute gar nicht fliegen, sondern vermutlich noch mit Faustkeilen in der Hand durch den Urwald schleichen.

Landen vor einer Gewitterfront: ein Grenzgang! Manche bewundern den Piloten für seinen Mut und seine Fähigkeit, die Bedingungen richtig und zeitnah einzuschätzen, andere schütteln nur noch den Kopf. Leider ist es unter Piloten üblich, Grenzgänger sofort zu verurteilen, ohne dessen Überlegungen und Hintergründe zu erfragen. In diesem Fall war es eine im Sommer sehr häufig auftretende Wittersituation, die in den letzten 25 Jahren noch nie zu starken Winden am Landeplatz geführt hat.

Die Frage nach der Verhältnismäßigkeit

Die Frage ist vielmehr, wie kann man Grenzen überschreiten, ohne dabei ein unverhältnismäßig großes Risiko einzugehen?

Hier kommt das Lieblingskind aller noch lebenden Extremsportler ins Spiel: die Kunst der Risikoeinschätzung.

Risikoeinschätzung hört sich gut an! Einfach eine Checkliste abhaken und los geht's. In Wahrheit ist das jedoch eine Entscheidung, die vor allem Intelligenz, eine sehr flexible Denkweise, die Fähigkeit, mehr als nur drei Variablen zu kombinieren, eine allumfassende Informationsbeschaffung und viel Fantasie braucht.

Die Informationsbeschaffung ist ein wichtiger Punkt: Bereits von anderen gemachte Fehler und extreme Erfahrungen zu wiederholen sowie sinnvolle Grenzen zu überschreiten, ist nicht sehr intelligent und schon gar nicht mit dem Anspruch einer akkuraten Risikoeinschätzung zu vereinbaren. Im obigen Fall wäre es allerspätestens Zeit gewesen, die Schirme einzupacken, nachdem der dritte Pilot nur mit viel Glück (noch) unbeschadet gestartet ist.

Beispielsweise gibt es genug Informationen darüber, wie viel Höhe man in Falle einer Kappenstörung mindestens benötigt. Wie extrem Winde in Kaltfronten, Gewittern und Föhn werden können.

Respekt

Und Respekt. Respekt vor dem, was man damit auslöst, egal ob es funktioniert oder nicht.

Ich versuche, das anhand der vorherigen Erzählung zu erklären:

Leerotor am Start. Der Pilot stellt sich vor, wie der Windverlauf aussehen könnte. Wo



FOTO MICHAEL NESLER



FOTO ANDREAS BUSSLINGER

Die hohe Kunst der Risikoeinschätzung schließt alles ein: Tagesform, Erfahrung, Flugbedingungen, Fluggerät, aber vor allem die Selbstbeobachtung: "Fliege ich gerade für mich, oder um mich zu beweisen?"

der Rotor beginnt, wo er aufhört. Er geht den Hang ein Stück hinunter, studiert den Wind, wirft Grashalme in die Luft. Er überlegt sich, was passieren könnte, wenn er es versucht. Wie und wohin er ausweichen kann, wie er im Notfall fallen könnte. Vielleicht opfert er gar eine Rauchpatrone, um sich den Verlauf den Windes optisch anzeigen zu lassen.

Was ihm schlimmstenfalls passieren könnte. Dann muss er entscheiden: Ist das Risiko die zu erwartende neue Erfahrung, die Gefühle, die neuen Erkenntnisse wert?

Die meisten Extremsportler würden jetzt starten, um sich und der Welt zu zeigen, wie gut sie sind.

Einige wenige würden jedoch überlegen, welche Folgen ihr Handeln, egal wie es ausgeht, haben könnte. Denn andere, weniger intelligente Piloten könnten einfach hinterher starten, könnten sich herausgefordert fühlen. Unbeteiligte Passanten könnten sich unversehens als Lebensretter wieder finden.

Noch einmal stellt sich die Frage: Ist es das wert?

*An meine Grenzen kommen,
heißt mich sehen*

(Manfred Hinrich)

Er könnte mit den anderen Piloten am Startplatz über das Risiko reden. Ihnen erklären, auf was er sich da einlässt, dass das Glück dabei auch eine Rolle spielt, dass er sich sehr wohl der Gefahr bewusst ist, es aber trotzdem probieren muss.

Wahrscheinlich würden etliche seiner Gegenüber ihn aus verletztem Stolz mit Vorwürfen überschütten, ihn für fahrlässig und verrückt erklären. Denn andere als Idioten abzustempeln, schützt oder erhöht sogar den sozialen Eigenwert.

Wenn er Pech hat, werden sie gemeinsam versuchen, ihn davon abzuhalten. Sie werden die Gelegenheit nutzen, um ihn zu retten, um sich dabei bestätigt und als Held zu sehen.

Was für den angehenden Grenzgänger Respekt vor seinem Handeln bedeutet, bedeutet für die Begleiter, Zuschauer und Mit-

bewerber ebenfalls Respekt vor seiner Entscheidung - sofern sie gut durchdacht ist und von ihm glaubhaft vorgebracht wird.

Letztlich zeugt es von Respekt für seine Mitmenschen, wenn man zu seinem Handeln steht, ohne jenen, die es nicht gewagt haben, das Gefühl zu vermitteln, dass sie die Verlierer, die Dummen waren.

Wie oft kommt es vor, dass man eine Situation gerade so noch bewältigen kann und sie danach verharmlost, um seine Fehlentscheidung zu rechtfertigen?

Genau das aber könnte andere dazu verleiten, dass sie dieselbe Fehlentscheidung treffen, denn es hat doch funktioniert, es war ganz leicht!

*Sie wollen wissen, was typisch
menschlich ist? „Gib mir eine
Grenze“, sagte der Mensch, „und
ich werde sie überschreiten!“*

(Wolfgang J. Reus)

Wann aber wird das Überschreiten der Grenze zur bloßen Dummheit?

- Mit Sicherheit dann, wenn man sich nicht bewusst ist, in unbekannte Bereiche einzudringen. Das passiert nur selten, weil man sich nicht vorstellen kann, was kommt, sondern fast immer, weil man es bewusst verdrängt. Aus Angst vor der gedanklichen und emotionalen Konfrontation, vor sozialem Statusverlust oder auch nur, weil man sich danach als Loser, als Feigling fühlen könnte. Man will sich das mögliche Misslingen nicht erst vorstellen, um seine Unsicherheit und Zweifel nicht zusätzlich zu verstärken.

- Wenn alle möglichen Informationen nicht eingeholt und analysiert werden. Sei es, weil man den Aufwand scheut, sich nicht die Zeit nimmt, es zu anstrengend ist.

Ein Klassiker: Unterhalb eines Gipfels starten, ohne am Gipfel den wahren Wind zu kontrollieren. Oder weil die Zeit drängt, weil eine Kamera läuft, weil die Zuschauer auf die große Show warten.

- Mangelnde Erfahrung? Erfahrung bekommt man ausschließlich durch die Praxis. Durch Ausprobieren, vorsichtiges Verschieben seiner Grenzen, durch ständiges Lernen.

Denn wir alle gehen Fliegen, um eine der letzten Freiheiten zu erleben, die unsere kontrollierte, versicherte und vorhersehbare Lebensweise noch zu bieten hat. Mangelnde Erfahrung kann man deshalb nicht einfach als Ausrede hernehmen, wenn etwas schief gelaufen ist. Es geht eher darum, ob die bisherige Erfahrung für den geplanten Schritt eine solide Basis war. Ob man sich mit weniger Risiko und kleineren Schritten hätte besser vorbereiten können.

- Dann gibt es da noch einen Punkt, der meiner Meinung nach beim Gleitschirmfliegen sehr häufig zutrifft: Der Pilot ist schlicht und einfach zu einfältig, zu sehr von seiner Unsterblichkeit überzeugt.

Nach dem Motto: Wenn der das kann, dann kann ich das auch!

Ungünstigerweise sind die Fluggeräte inzwischen so sicher, dass sie einen großen Teil der fehlenden Fähigkeiten ihres Besitzers kompensieren. Da kann bei selbstreflexionsfreien Piloten schnell der Eindruck entstehen, man hätte alles im Griff.

Es sind die anscheinend logischen Ketten, die so manch eine Fehlentscheidung verursacht haben: „Ich habe den sichereren Schirm, ich fliege öfter als der, ich fliege schon viel länger, ich bin Akro-, Teampilot ...“.

- Hier noch ein weiterer Punkt, der uns ohne viel Nachdenken über unsere Grenzen treibt: Wird schon gehen, Augen zu und durch! Wer kennt es nicht, das Warten am Startplatz, dass der Wind abnimmt? Auf dass die Turbulenzen nachlassen? Dass es einem mit zunehmendem Warten so gut wie immer vorkommt, als ob eine Besserung eingetroffen ist, auch wenn sich in Wirklichkeit nichts verändert hat? Dass uns eine kleine, oft nur kurzzeitige Verbesserung der Bedingungen zum Starten verleitet?

Unbefangen zu bleiben ist beim Fliegen eine Kunst. Man muss schon die Schwächen der menschlichen Psyche genau kennen, um nicht auf simple psychologische Stolpersteine wie den eben erwähnten hereinzufallen.

Ich wollte (und sollte) ursprünglich einen Beitrag schreiben über Respekt. Da fällt einem sofort ein: Respekt vor den Flugbedingungen, vor anspruchsvollen Schirmen, vor den Gefühlen der Zuschauer, für unseren heißgeliebten Sport.

Daraus ist durch die Selbstreflexion beim Schreiben ein Plädoyer für jene geworden, die Grenzen verschieben. Für all die, die das Fliegen erfunden haben, die das Streckenfliegen zur Normalität, die Akrobatik zum Magneten der fliegenden Jugend gemacht haben.

Aber auch Respekt für jene, die all das nicht wollen und müssen. Die nur zum Spaß Fliegen gehen und auf Grenzgänge bewusst verzichten wollen.

Und ein Aufruf, sich seinen Gefühlen, seinen Zweifel mit Respekt zu stellen. Sie helfen uns, Grenzen zu übertreten, ohne dabei Schaden zu nehmen.

Ich möchte dem abschließenden Zitat von Lena Meichsner

„Eine Vision wird dann zur Realität, wenn ich den Mut habe, meine Grenzen zu überschreiten“

deshalb noch Folgendes hinzufügen: „und alles getan habe, um dabei zu überleben.“ ◀



XC
EN-C

MAVERICK