

Persönliche Grenzen überschreiten

Inspiziert vom Schweizer Verband (SHV), der sich mit dem Thema „Human Factors“ beim Fliegen beschäftigt, stellen wir Fragen an Top-Piloten, Fluglehrer, Experten und Fluganfänger. Sportpsychologin Yvonne Dathe wird dann auf die psychologischen Mechanismen hinter den Entscheidungen hinweisen. Beginnen werden wir mit einem Bericht von Chrigel Maurer, dem 7-maligen Red Bull X-Alps Gewinner.

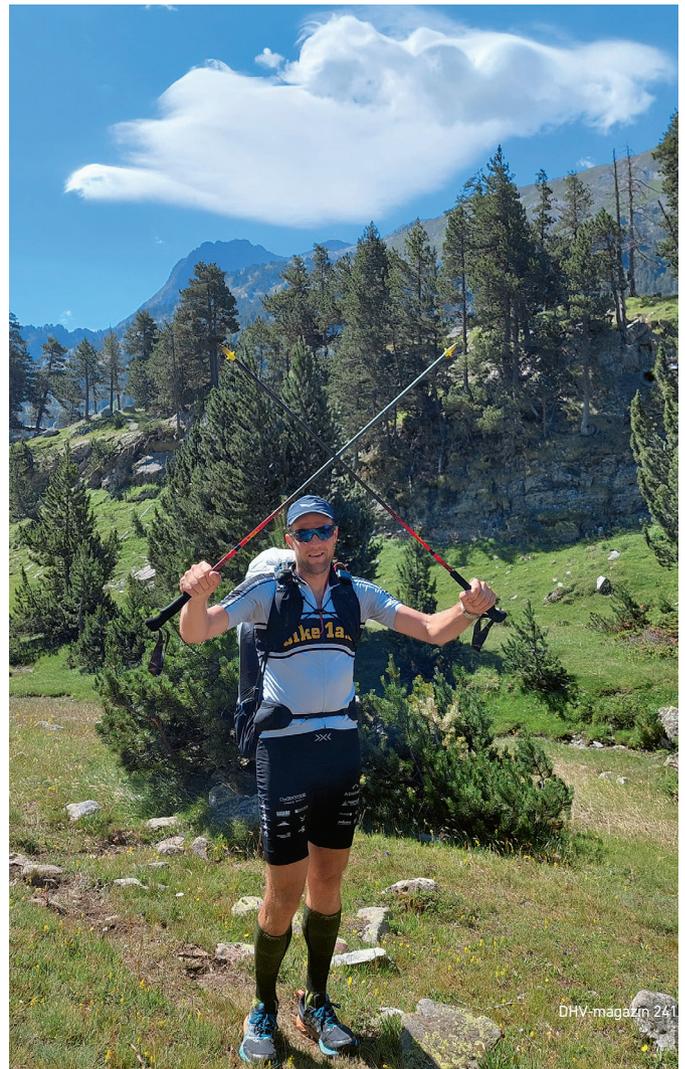
TEXT: YVONNE DATHE | FOTOS: CHRIGEL MAURER

■ Gibt es auch für einen erfahrenen Piloten wie dich noch Situationen in der Luft, die für Respekt oder gar Angst sorgen und wenn ja, wie gehst du damit um?

Ja, ein gutes Beispiel sind die X-Pyr, da war viel Wind im Spiel. Ich marschierte den ganzen Tag, bin keine Minute geflogen, weil es für mich grenzwertig war. Der große Rest ist auch marschiert, aber trotzdem haben einige auch Flüge machen können. Maxime konnte aufholen, weil er auch geflogen ist. Da dachte ich: „Oh shit, wärs du doch lieber auch geflogen!“. Das ist halt die Reaktion, aber im Moment war es für mich einfach nicht passend. Der Wind war zu stark und zu böig. Das darf ich dann auch akzeptieren und das hält mich auch „aktuell“. Das heißt, ich kann mich jederzeit an jede Situation anpassen.

Ein anderes Beispiel war beim Dolomiti Superfly, als wir im Pustertal bei Sterzing bei Nordföhn geflogen sind. Aaron Durogati ging landen, weil er dachte, es hat zu viel Wind. Mit Simon Oberrauer, Sepp Inniger und Thomas Friedrich bin ich dann weitergeflogen. Wir hatten mehr Höhe machen können, sodass wir über dem Wind waren. Doch die Bedingungen waren grenzwertig. Ich kann mich erinnern, dass ich im Vollgas kaum noch vorwärts kam. Simon hat es ins Lee geblasen. In solchen Momenten habe ich großen Respekt, denn ich weiß, dass ich mich auf ganz, ganz dünnem Eis bewege, ich muss mich ganz, ganz vorsichtig bewegen, denn ansonsten wird es fatal. Allerdings nützt es dann nichts mehr sich darüber zu ärgern, dort hineingeraten zu sein, du musst dir dann überlegen, wie kommst du da wieder raus. Du weißt auch „einfach Landen gehen“ ist keine Lösung. Wenn du mitten auf dem Eis bist und das Eis bricht um dich herum, kannst du auch nicht einfach ans Ufer. Du musst den Flug dann fertig schaukeln. Die Lösung an diesem Tag war, einfach ruhig zu bleiben, hoch aufdrehen und weiterfliegen. Doch wir waren uns im Ziel einig, dass die Situation am Limit war, sie war noch ok, aber am Limit und wir wissen nicht genau, wie es gewesen wäre, wenn wir über dem Limit gewesen wären. Durch das Schritt für Schritt

vorangehen und sehen „ah, der andere fliegt noch, also fliege ich auch“, wird es plötzlich zu extrem und man ist über dem Limit. Das frühe Erkennen und Handeln, um safe am Boden zu stehen, ist ein Schritt und zugleich eine zusätzliche Hürde. Die größte Herausforderung ist, auch mal Nein sagen zu können.



→ Hike statt Fly. Zuviel Wind in den Pyrenäen



↑ Chrigel Maurer entspannt in der Luft (Dolomiten).

■ **Bei den X-Pyr bliebst du am Boden, während Maxime Pinot noch flog. Hast du für dich Kriterien festgelegt, die dir helfen, hier eine gute Entscheidung zu treffen?**

Das ist superschwierig. Ich habe für mich einen Chrigel-Maurer-Reminder gemacht. Die Idee ist, dass ich für mich Themen notiere und die wesentlichen Punkte schreibe ich mir auf die Handschuhe. Ein wesentlicher Punkt ist dabei mein Gefühl und was empfinde ich JETZT. - Habe ich Lust oder nicht? Im Stress, mit Ablenkung funktioniert das Denken als letztes. Man kann nicht mehr gut denken, bekommt keine guten Infos, alles muss sehr schnell gehen. Wenn ich das auf meinem Handschuh lese, dann spüre ich in mich hinein und achte auf mein Gefühl. Wenn ich dann merke, dass ich noch Lust habe, mache ich weiter. Aber wenn ich Bedenken habe, dann muss ich es einfach sein lassen und es akzeptieren.

■ **Akzeptieren „das war gut, dass ich am Boden stehe“, fällt vielen Piloten schwer. Wie gelingt dir das?**

Das ist dann der nächste Schritt, dass ich mich nicht ärgere, sondern das war mein Gefühl und ich habe die Entscheidung getroffen, das muss ich akzeptieren und kann es nicht ändern. Ich denke, dann zu sagen, das war ein Fehler, ist einfach. Beim nächsten Mal mache ich den Fehler nicht noch mal. Wenn ich aber spüre, dass es nicht gut ist und dann weiter mache, dann ist es ein verhängnisvoller Fehler. Lieber mache ich einen Fehler, bei dem nichts passiert, als einen Fehler, bei dem was passiert ist.

■ **Welche Rolle spielt für dich die Ausrüstung, um gut und gelassen fliegen zu können?**

Die Flugausrüstung ist entscheidend und sollte eine ausreichende Sicherheitsreserve bieten. Für mich gilt die Faustregel, dass ich mich an einem Thermiktag mit starken Bedingungen zu 90 % der Flugzeit unterfordert fühlen sollte. 9 % dürfen mich fordern, aber so, dass ich die volle Kontrolle habe, falls eine größere Störung am Schirm erfolgt. Überfordert sollte ich mich während des Fluges weniger als 1 % der Flugzeit fühlen. Daher fliege ich bei Hike+Fly Bewerben keine Hochleister, obwohl sie im beschleunigten Flug Vorteile im Gleiten hätten. Mein Hike+Fly Schirm ist gutmütiger und ich bin trotz geringerer Leistung besser unterwegs. Insbesondere dann, wenn ich nach einem langen Tag müde bin.

Psychologische Mechanismen beim Fliegen

Chrigel Maurer hat beschrieben, dass im Wettbewerb gerne Schritt für Schritt die Grenzen verschoben werden: „ah, der andere fliegt noch, also fliege ich auch“. Dies ist ein klassisches Beispiel von Konformität in Gruppen. Konformität ist die Tendenz, das eigene Verhalten an das Verhalten der Gruppe anzupassen. Grundlage für Gruppenkonformität sind die Bedürfnisse nach guten und richtigen Entscheidungen und das Bedürfnis von anderen gemocht, akzeptiert und geschätzt zu werden. Im Zusammenhang mit Fliegen und Wettbewerb klingt das vielleicht etwas komisch, doch auch hier gibt es be-



↑ Flugentscheidungen unabhängig von anderen treffen

stimmte Normen/Regeln, die gelebt werden und wenn sich Piloten an diese Normen halten, gehören sie zur Gruppe der „Piloten“.

Es gibt in der Psychologie eine Vielzahl von Experimenten, die zeigen, dass wir uns am Verhalten anderer orientieren und konform mit der Gruppe handeln, selbst wenn das gezeigte Verhalten offensichtlich riskant bzw. falsch ist. Ein berühmtes Experiment aus der Psychologie zum Einfluss von Normen ist das Asch-Experiment. Solomon Asch schuf eine Situation, in der die Teilnehmenden Urteile unter Bedingungen abgaben, in denen die objektive Realität absolut klar war - der Rest der Gruppe allerdings so tat, als sei die Realität anders. So wurde den Teilnehmenden Karten gezeigt, auf denen drei unterschiedlich lange Linien zu sehen waren und sie sollten angeben, welche der drei Linien genauso lang war wie eine Standardlinie. Die Linien waren so unterschiedlich lang, dass eindeutig ersichtlich war, welches die korrekte Linie ist. Dennoch entschieden sich die meisten Teilnehmenden für eine offensichtlich falsche Aussage, die durch die Gruppe vorgegeben wurde. Besonders stark war dieser Konformitätseffekt, wenn die Gruppe ihr Urteil einstimmig abgab. Obwohl die Teilnehmenden von Zweifeln geplagt waren, schlossen sie sich der Mehrheit an. Hatten die Teilnehmenden allerdings mindestens einen Verbündeten zur Seite, reduzierte sich die Konformität merklich. Mit einem Verbündeten waren die Teilnehmenden in der Lage, dem Druck der Übereinstimmung mit der Mehrheit zu widerstehen.

Was bedeutet das für das Fliegen?

Beim Fliegen unterliegen wir sowohl im Wettbewerb als auch im alltäglichen Fliegen im Heimatfluggebiet solch einem Konformitätsdruck. Wenn wir beispielsweise bei schwierigen Wetterbedingungen entscheiden müssen, ob wir starten oder doch lieber am Boden bleiben. Sobald sich einer konsequent für oder dagegen entschieden hat, folgen andere Piloten. Das gleiche gilt beim Fliegen im Pulk, einer trifft konsequent eine Entscheidung, die anderen folgen. Wenn sich das Wetter während des Fluges ändert, dann achten wir auch auf andere Piloten und wenn diese weiterfliegen, haben wir den Eindruck,

alles sei in Ordnung und es ist noch sicher, also wird weitergeflogen, so wie im Beispiel von Chrigel Maurer. Schneller als uns lieb ist, können wir uns dann allerdings in schwierigen bis gefährlichen Flugbedingungen wiederfinden.

Was hilft gegen Gruppenkonformität?

1. Mach dir bewusst, dass Gruppenkonformität gefährlich sein kann.
2. Steh zu deiner Entscheidung. Wenn dir dein Bauchgefühl sagt, die Bedingungen sind nicht mehr sicher, dann überprüfe kritisch, ob das stimmt, unabhängig davon, wie sich die Mehrheit verhält. Falls sich die Flugbedingungen tatsächlich verschlechtert haben, triff deine Entscheidung und stehe dazu. Damit erleichterst du es anderen Piloten, sich ebenfalls für die sichere Variante zu entscheiden.
3. Im Wettbewerb sei selbstbewusst und melde dem Wettbewerbsleiter, wenn die Flugbedingungen sich ändern. Der Wettbewerbsleiter steht am Boden und ist froh, wenn er aktuelle Situationsberichte aus der Luft bekommt. Nur dann kann auch er eine gute Entscheidung im Sinne der Piloten treffen.
4. Kritische Überprüfung der eigenen Entscheidungen. Reflektiere nach dem Flug, ob du deine Flugentscheidungen selbst getroffen hast oder ob du vielleicht der Gruppendynamik unterlegen bist. Falls ja, was kann dazu beitragen, dass du unabhängiger deine Entscheidungen triffst? ▽



DIE AUTORIN

Yvonne Dathe ist Sportpsychologin, Fluglehrerin und Wettbewerbspilotin. Sie liebt es, andere Piloten bei ihrer Weiterentwicklung zu unterstützen, damit sie mit Lebensfreude ihre eigenen Grenzen überfliegen. Sie hält regelmäßig Vorträge und hat einen Podcast unter www.winmental.de