

Umgang mit der Angst

Die Rolle von Human Factors wird oft unterschätzt. In der Fliegerei haben sie jedoch großen Einfluss. Deshalb stellen wir Fragen an Top-Piloten, Fluglehrer, Experten und Fluganfänger. Sportpsychologin Yvonne Dathe weist auf die psychologischen Mechanismen hinter den Entscheidungen hin. Hier berichtet Ferdinand Vogel, erfolgreicher Wettbewerbs- und Testpilot, über seinen Umgang mit Angst und Risiko.

TEXT: YVONNE DATHE

■ Du bezeichnest dich selbst manchmal als Angsthase, in welchen Flugsituationen kommt bei dir Angst hoch?

Das merke ich beim Testen. Wenn wir einen Schirm haben, der beim Vollgasseitenklapper nicht sauber funktioniert, dann brauche ich viel Zeit und viele Klapper, bis ich mich wieder daran gewöhnt habe und wirklich sagen kann: „Ok, jetzt traue ich mich wieder, mehrere Vollgas-Seitenklappen, hintereinander zu ziehen“. Erst dann kann ich wirklich beurteilen, welche Änderungen wie was bewirkt haben. Ich brauche immer einen Moment, um wieder reinzukommen, und dann traue ich mich auch. Aber wenn ich viel unterwegs war und eine längere Zeit keine Klapper mehr geflogen habe, dann habe ich einfach ein bisschen Schiss. Ich weiß, dass ich die Skills habe, aber ich mache es zu selten.

Mir fehlt da, glaube ich, ein bisschen die Phase des Acro-Fliegens. Denn die ist bei mir etwas zu kurz ausgefallen. Je mehr ich teste, desto eher weiß ich, wie extrem auch ein A-Schirm sein kann. Und wenn ich dann wieder unter meinem Wettbewerbsschirm hänge, denke ich: „Uh“. Aber was ich dabei immer wieder vergesse - wenn ich unter dem Wettbewerbs-Gleitschirm hänge und normal fliege, dann darf ich sofort reagieren, also sofort eingreifen. Und dann erinnere ich mich wieder, dass dadurch die Schirmreaktionen viel, viel harmloser sind. Beim Testen muss ich einfach nur „Wupp“ reinreißen und darf danach gar nichts mehr machen und muss abwarten, bis ich quasi dem Schirm hinterherköpfe.

Manchmal, wenn ich zu viel Zeit habe und im Wettbewerb nicht so fokussiert bin, kommen mir Gedanken wie: „Was passiert, wenn ich jetzt hier den Retter ziehen muss und dann da unten lande? Dann lande ich vielleicht im Bach oder krache in eine Felswand oder was auch immer.“ In dem Fall versuche ich sehr schnell, diese Gedanken wieder zu verdrängen.

Früher habe ich immer gesagt: „Das muss ich zu lassen, das gehört beim Gleitschirmfliegen dazu.“ Inzwischen habe ich gelernt, man muss sich damit aus-

einandersetzen, das auch tief verinnerlichen und durchgehen, wie man in solchen Situationen handelt. Aber vor dem Fliegen! Im Flug darf man sich nicht fangen lassen von solchen Gedankengängen, das ist wie eine Abwärtsspirale und man bekommt immer mehr Angst.

Zum Beispiel bei gefährlichen Situationen während den Wettbewerbs-Tasks: Das hatten wir beim letzten Superfinale des Öfteren, viel zu viel Gegenwind. Wir waren richtig hoch in Mexiko. In der Konvergenz 40 km/h Gegenwind. Eigentlich hatten wir nur noch Vorwärtsfahrt, weil wir mit viel Gas geflogen sind. Und dann sieht man die Kollegen, die links und rechts immer mal wieder riesige Klapper einfingen und auch stallen mussten, um die Schirme wieder zu öffnen. Da habe ich mir nur gedacht: „Hä, was ist hier los? Das macht doch alles keinen Sinn mehr und keinen Spaß.“

Aber dann ist mir aufgefallen: „Hey, ich habe keine Klapper, weil ich im richtigen Moment rausgehe.“ Ich habe mir das irgendwie sinnvoll beigebracht und bin nicht so draufgängerisch und sage: „Ich muss jetzt im Gas bleiben, damit ich wieder Distanz gutmache.“ Und ja, ich habe in meinen zehn Jahren, in denen ich jetzt Zweieiner fliege, bisher 7 oder 8 große Klapper gehabt. Andere Wettkampfkollegen erzählen mir, dass sie das pro Saison haben. Und dann merke ich, okay, nee, ich glaube, ich mache was richtig mit meinem Risikomanagement. Vielleicht bin ich sogar ein bisschen zu defensiv, um die besten Ergebnisse zu bekommen, aber wie sagt man so schön: „Es gibt die motivierten/schnellen Piloten und es gibt die Piloten, die alt werden.“ Ich mag definitiv jemand sein, der so wie Andreas Malecki auch im Alter immer noch mega die Leidenschaft fürs Wettbewerbsfliegen hat.



↑ Ferdinand Vogel
Mitglied der GS-Nationalmannschaft, Red Bull X-Alps
Race-Director

■ Kannst du nochmal erklären, wie du genau mit deiner Angst umgehst?

Gefährlich wird es, wenn ich denke, unsterblich zu sein. Wenn ich mir zwar der Angst und des Risikos bewusst bin, aber wenn ich mir sage: „Ich bin besser, mir passiert das schon nicht.“ In dem Moment wird das Fliegen saugefährlich. Das habe ich mit 18 erlebt, als ich gedacht habe, jetzt habe ich das Gleitschirmfliegen verstanden. Ich weiß, was wirklich ak-

tives Fliegen bedeutet und prompt hatte ich eine extrem harte Landung am Hang mit Verhänger. Ich bin in den Hang geknallt und habe mir den Rücken gebrochen. Da mag ich auf keinen Fall wieder hin. Und ich denke, das größte Risiko ist, dass man denkt, man kriegt es noch hin, man kriegt es noch hin, und man braucht das Rettungsgerät nicht. Also da bin ich vorsichtig.

Ich versuche den Fokus in solchen gefährlichen Situationen bewusst auf etwas anderes zu lenken. Wenn ich mich zu sehr auf „was könnte alles passieren“ fokussiere, dann kann das in die falsche Richtung gehen. Wenn ich nicht unter dem Gleitschirm hänge, dann macht es ja Sinn, sich damit auseinanderzusetzen. Aber wenn ich wirklich in der Situation und plötzlich nicht im Hier & Jetzt bin, sondern wieder darüber nachdenke, was könnte alles auf mich zukommen, dann muss ich den Fokus wieder für das Hier & Jetzt finden. Ich denke: „Okay gut, Konzentration. Wo ist die nächste Thermik, wie schaut's da aus, was sind die Risiken, funktioniert die Thermik, wie gut ist sie? Okay, nächste Thermik, Plan B, wenn die erste Thermik nicht funktioniert.“ Dann versuche ich meine Plan-Kette an Thermikquellen, die ich mir setze, einfach extrem lang werden zu lassen. Das braucht viel Kapazität, weil man sich ja merken muss, wo ist jetzt gerade Schatten drin, wo sind andere Piloten, die eben noch gestiegen sind, was macht der Wind, hinten ist ein Rauch, den ich noch sehe oder, oder, oder. Je weiter die Plan-Kette in Routenrichtung ist, desto aufwendiger wird es und desto mehr Fokus habe ich wieder auf das Hier & Jetzt. Dann bin ich anderweitig konzentriert und vergesse die negativen Gedanken.

Wirst du manchmal vor dem Flug noch nervös, falls ja, was machst du dann?

Vor Wettbewerben werde ich nicht nervös. Auch wenn ich mir selbst etwas zu viel Druck mache, denn ich möchte gerne in den Top 10 der Weltrangliste bleiben. Was ich manchmal noch habe, ist, dass ich mich von anderen anstecken lasse, die noch nicht so lange fliegen. Wenn man gerade im Auto zum Fluggebiet sitzt und dann dieses „jetzt dürfen wir gleich fliegen - jetzt gleich geht's los!“-Gefühl entwickelt. Da lasse ich mich gerne noch anstecken. Wenn ich ganz allein fliege, habe ich das eher selten. Außer ich weiß, es geht zum Streckenfliegen. Da hatte ich das letztens auch wieder, weil ich so selten selbst zum Streckenfliegen gehe. Das ist dann eher eine positive Nervosität. Ich versuche, dann zu entspannen und zur Ruhe zu kommen. Einmal tief durchatmen, Muskeln lösen und jetzt wieder in die Situation rein. Das habe ich früher auch immer beim Startcheck gemacht, den fünf Punkte Check und dann noch mal Augen zu, Kopf senken, einatmen, ausatmen, den Druck wegnehmen und dann vor dem Aufziehen noch mal den Wind checken, den Luftraum und raus.

Psychologische Mechanismen beim Fliegen

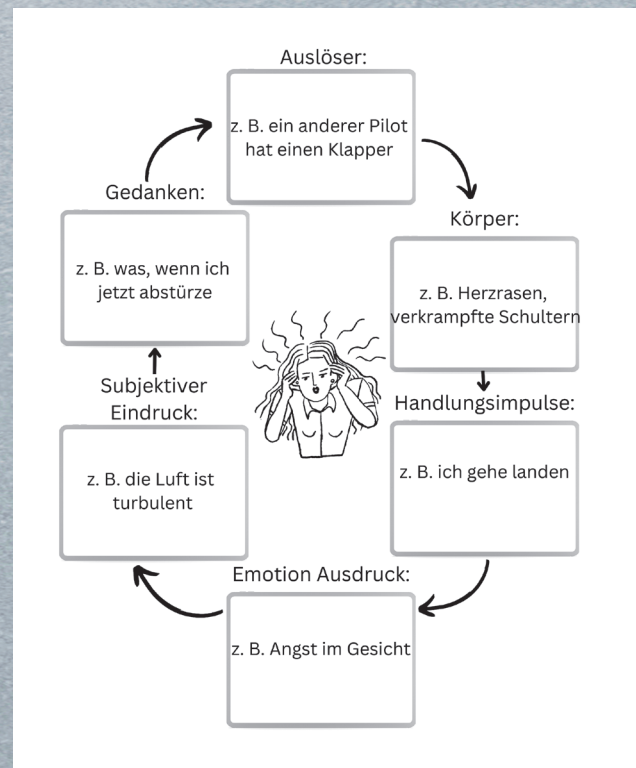
Ferdinand Vogel hat beschrieben, dass in ihm manchmal Gedanken auftauchen, wie „Was passiert, wenn ich jetzt hier den Retter ziehen muss und dann da unten lande? Dann lande ich vielleicht im Bach oder krache in eine Felswand oder was auch immer.“

Wir können nicht verhindern, dass solche Gedanken immer mal wieder auftauchen. Manche versuchen, solche Gedanken wegzuschieben oder in etwas Positives zu verwandeln. Das Verdrängen

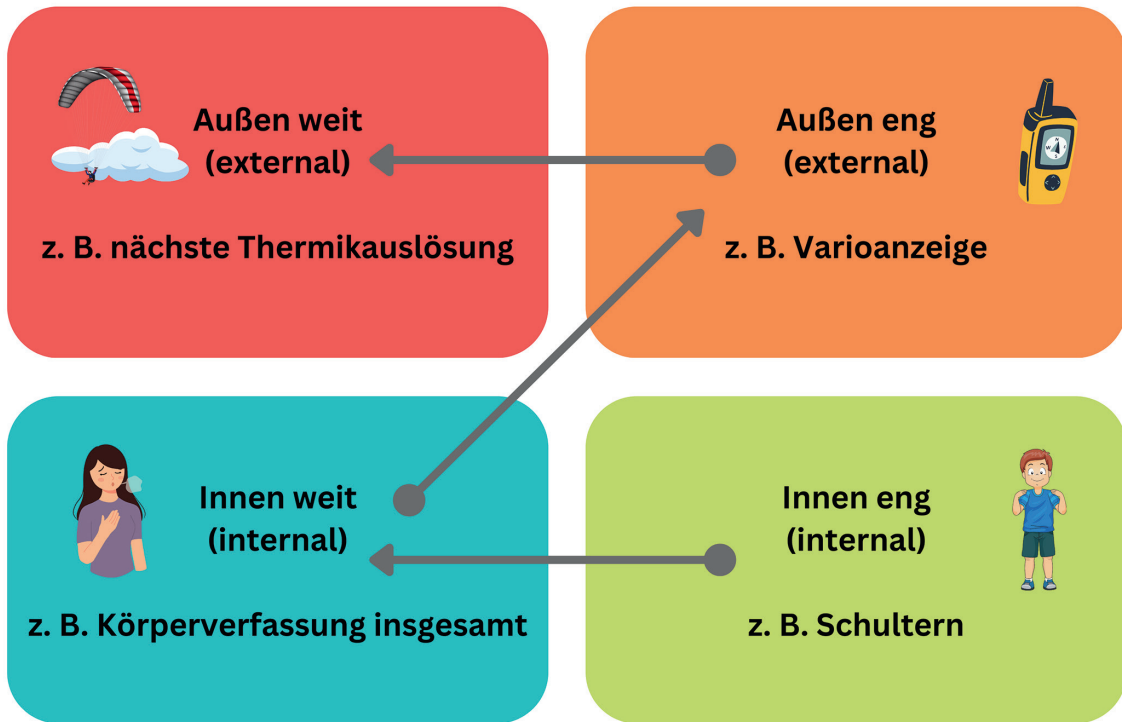
oder die innere Diskussion mit den negativen Gedanken kostet extrem viel Energie und Kraft. Der Fokus liegt dann voll auf den Gedanken, anstatt das zu tun, was in der Situation sinnvoll und wichtig wäre.

Vielleicht macht es Sinn, hier den Unterschied zwischen Furcht und Angst zu erläutern. Furcht ist, wenn wir uns in einer realen Gefahr befinden und unser inneres Notfallprogramm aktiviert wird. Angst hingegen ist in die Zukunft gerichtet. Aktuell besteht keine reale Gefahr, sie ist lediglich in unserem Kopf.

Ängstliche Gedanken sind dabei nicht das Problem, wir alle haben gelegentlich ängstliche Gedanken, die keinen realen Bezug haben. Auch wenn wir gerne einen Ein-Aus-Knopf für unsere Gedanken hätten, solch einen Knopf gibt es nicht. Mit den Gedanken, die aufzeigen, was alles passieren könnte, sind meist auch die gleichen körperliche Reaktionen verbunden wie, wenn tatsächlich eine reale Gefahr vorhanden ist. Wir bekommen Herzrasen, zittrige Knie, schwitzen oder verspannen uns. Es ist also durchaus verständlich, dass viele versuchen, Situationen zu vermeiden, in denen solche unangenehmen Gedanken und körperlichen Reaktionen auftreten. Doch das Problem dabei ist, je mehr wir versuchen, solche Situationen zu vermeiden, desto häufiger und stärker treten Situationen auf, in denen ängstliche Gedanken und die damit verbunden körperlichen Reaktionen auftauchen. Solch ein Emotionskreislauf kann schnell zum Teufelskreis werden:



Die körperlichen Reaktionen und Gedanken können ihrerseits zum Auslöser von weiteren körperlichen Reaktionen und Gedanken werden, so dass sich das stetig aufschaukelt.



Es gibt Studien, die zeigen, dass wenn wir versuchen, Angst nicht haben zu wollen, wir sie dann erst recht haben. Vielleicht auch deswegen, weil wir uns zu sehr darauf fokussieren.

Aus der Sicht der Akzeptanz und Commitment Therapie (ACT) werden Ängste dann zum Problem, wenn

- Menschen die Tatsache nicht akzeptieren, dass sie bestimmte Emotionen, Gedanken, Erinnerungen oder physische Empfindungen erfahren werden, die sie nicht mögen.
- Menschen nicht willens sind, Emotionen, Gedanken oder körperliche Empfindungen zu erfahren, ganz so, wie sie sind.
- Menschen Schritte unternehmen, um die Form, Häufigkeit oder die Umstände, die diese Erfahrungen bewirken, zu verändern und dabei starr und unflexibel vorgehen.

Was bedeutet das für das Fliegen?

Beim Fliegen können wir nicht verhindern, dass wir immer mal wieder unangenehmen Situationen ausgesetzt sind. Entweder weil sich die Flugbedingungen tatsächlich zum negativen verändert haben oder weil unser Kopf Bilder/Wörter produziert, die ängstliche Gedanken und Reaktionen auslösen. Wichtig ist, in solchen Situationen

handlungsfähig zu bleiben und sich nicht zu sehr in den Gedanken oder Emotionen zu verfangen. Ferdinand Vogel hat das genauso ausgedrückt: „Man darf sich halt nicht fangen lassen von solchen Gedankengängen, das ist dann wie eine Abwärtsspirale und man kriegt dann Angst“. In der ACT wird das genau so gesehen. Wenn wir uns von den Gedanken einfangen lassen, dann sind wir in ihnen gefangen und sehen bildlich gesprochen den Wald vor lauter Bäumen nicht mehr.

Wenn du merkst, dass du von deinen Gedanken eingefangen wurdest, versuche dich, von den Gedanken zu lösen. Dazu kannst du z. B. einen Cross-Check durchführen. Dabei konzentrierst du dich zunächst auf etwas in deinem Inneren eng (z. B. deine Schultern), dann auf innen weit (z. B. deinen entspannten Körper), dann auf außen eng (z. B. dein Cockpit) und anschließend außen weit (z. B. ein Blick um dich herum).

Mit der Fokusalenkung hast du dich im Hier & Jetzt „geerdet“. Du kannst nun entscheiden, was JETZT wichtig ist.

Wenn die Bedingungen sich so verändert haben, dass sie die eigenen fliegerischen Fähigkeiten übersteigen, dann ist es durchaus sinnvoll, sich einen geeigneten Landeplatz zu suchen, doch auch dafür - solltest du fokussiert auf die jetzige Handlung sein. Mach dir bewusst, was die nächsten Schritte sind. Ferdinand Vogel nannte das die Plan-Kette.



Zusammenfassung: Was sind die Schritte, um mit ängstlichen Gedanken umzugehen?

1. Nimm deine ängstlichen Gedanken, Emotionen, Erinnerungen und körperlichen Reaktionen neugierig wahr. Sei wie ein Wissenschaftler, der gerade sein Forschungsobjekt unter die Lupe nimmt.
2. Akzeptiere alles, was im Moment da ist.
3. Führe einen Cross-Check durch oder erde dich anderweitig. Manchmal hilft auch einfach mal tief ein- und auszuatmen und wahrzunehmen, was du im Moment alles sehen, hören, spüren und riechen kannst. Sobald du dich bewusst von deinen Gedanken und Emotionen distanziert hast, deinen Körper spürst oder wahrnimmst, was um dich herum ist, bist du im Hier & Jetzt.
4. Entscheide, ob die Gedanken hilfreich sind oder nicht. Wenn nicht, dann betrachte sie wie eine nervige Radiosendung, die sich nicht abschalten lässt und fokussiere dich auf die nächsten Handlungen. Mache deine eigene Plan-Kette.
5. Wenn du auf deinen Plan fokussiert bist, dann handle engagiert danach, tue was JETZT notwendig ist, um den Flug sicher zu beenden oder weiter zu führen.



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

ANZEIGE

NG Next Generation rescue systems

independence paragliding
The world's leading rescue systems

Die Fakten der NG Serie im Überblick:

- Erhältlich in 3 Größen als NG und in der Leichtversion NG light, zertifiziert nach EN12491
- Neues, innovatives X-Flare Konzept für hohe Effizienz
- Hervorragende Sinkraten, jeweils nur knapp über 5 m/s, entspricht einem Sprung aus etwa 1,3m Höhe
- Hohe Öffnungssicherheit und extreme Pendelstabilität
- Intelligenter Leichtbau für schnelle Öffnungen bei langsamen Geschwindigkeiten
- Verwendung hochwertiger Leichtbaumaterialien

	Anhängelast max. (kg)	Fläche (m ²)	NG Gewicht (kg)	NG light Gewicht (kg)
NG 100 Serie	100	25	1,45	1,18
NG 120 Serie	120	29	1,6	1,3
NG 140 Serie	140	33	1,85	1,49

Geringe Kappenhöhe für schnelle Öffnung

X-Flares für homogene Lastverteilung bei hoher projizierter Fläche

Exakt definierte Luftauslässe für Pendelstabilität

Fast ungekrümmte Oberseite dank innovativem X-Flare Konzept

www.independence.aero

Adobe Stock: Manikray