

Mentales Training im Segelkunstflug

Manfred Echter, September 2018

Vorrede

Alle reden von Mentalem Training. Jeder Tennisspieler, der in der ersten Runde eines Turniers ausscheidet, erzählt hinterher den Reportern, dass er "mental nicht gut drauf" war. Aber was ist wirklich dran am Mentalen Training und warum gilt es als Geheimtipp in nahezu allen Sportarten?

Bücher über Mentales Training gibt es inzwischen wie Sand am Meer. Auch über Mentales Training für Piloten¹ gibt es mindestens eines. Der Autor kommt aus der Gleitschirmszene und behandelt das Thema verständlicherweise primär aus dem Blickwinkel der Gleitschirmpiloten und Drachenflieger. Über Kunstflug steht nicht viel Konkretes drin, ausser einem lesenswerten Beitrag von meinem Freund Michael Zistler, einem ehemaligen Mitglied der deutschen Segelkunstflug-Nationalmannschaft.

Ich spare mir hochgestochene wissenschaftliche Theorien und langatmige Eklärungen, warum das Mentale Training wichtig ist. Stattdessen will ich versuchen, konkrete Anleitungen zu geben für mentale Techniken, die ich selbst schon angewandt habe und als hilfreich für unseren Sport beurteile.

1. Selbstcoaching

Wenn wir in unserem Sport voran kommen wollen, brauchen wir irgend eine Form von Coaching. Da die Wenigsten von uns einen professionellen Trainer haben, der uns praktisch und mental coachen könnte, müssen wir wohl oder übel damit anfangen, uns selbst zu coachen.

Die grundsätzlichen Schritte des Selbstcoaching sind:

- Bewusstsein wecken
- Verantwortung übernehmen
- Motivation erzeugen.

1.1. Bewusstsein

Zu Beginn des Selbstcoachings sollten wir uns bewusst zu machen, was wir überhaupt wollen; realistisch bestimmen, was wir wirklich erreichen wollen und was unsere Möglichkeiten sind hinsichtlich verfügbarer Zeit, beruflicher Belastung und vor allem auch finanziell und was wir einsetzen wollen (und können), um unser Ziel in der Kunstfliegerei zu erreichen.

Um realistische Antworten auf diese Fragen zu bekommen, bietet sich das aus der Literatur bekannte **GROW** Schema an:

G = Goal (Ziel)

Was will ich wirklich erreichen?

Ist das für mich realistisch erreichbar?

In welchem Zeitrahmen will ich das erreichen?

Ist das Ziel wirklich verlockend und den Aufwand wert?

R = Reality (meine reale Situation)

Wie sieht meine derzeitige Situation in Bezug auf das Ziel aus?

Was habe ich bislang unternommen um das Ziel zu erreichen?

Was ist dabei herausgekommen?

Welche Fähigkeiten fehlen noch um das Ziel zu erreichen?

Welche Faktoren hindern mich derzeit das Ziel zu erreichen?

¹ Rainer Krumm; Mentales Training für Piloten; Motorbuch Verlag; Stuttgart; 2007
ISBN: 978-3-613-02786-2

O = Options (Möglichkeiten/Massnahmen um das Ziel zu erreichen)

Welche Möglichkeiten habe ich in meiner jetzigen Lage?

Reichen diese Möglichkeiten aus, um das Ziel zu erreichen?

Welche Möglichkeiten habe ich noch nicht versucht?

Was könnte ich sonst noch tun?

W = What, When, Who, Will (Was, Wann, Wer, Wille)

Was werde ich unternehmen?

Wann werde ich das tun?

Welche Hindernisse muss ich überwinden?

Wer kann mir dabei helfen?

Will ich das Ziel wirklich erreichen, oder ist mir der Aufwand doch zu gross?

Beim Bewusst-Machen der eigenen Situation gibt es aber ein Problem:

Wir nehmen unsere Umwelt und alle Eindrücke, die auf uns einströmen, stets subjektiv wahr. Alle diese Informationen werden durch das Ego gefiltert. Die Folge ist, dass man meistens nur das wahrnimmt, was man wahrnehmen möchte und Unangenehmes ausblendet. Um aber an unseren Zielen und unserem Leistungsvermögen arbeiten zu können, ist es entscheidend, dass wir uns stets der Wirkung dieses Ego-Filters bewusst sind und versuchen, möglichst alle Informationen, auch die Unangenehmen, an uns heran zu lassen und rational zu verarbeiten.

In der Fliegerei allgemein und besonders im Kunstflug ist es unerlässlich, dass ich in allen Phasen, vom Start bis zum Ausrollen nach der Landung möglichst alle Umwelteindrücke bewusst wahrnehme und registriere. Nur wenn ich es gelernt habe, die Eindrücke während eines bestimmten Manövers oder einer bestimmten Flugphase im Gedächtnis zu speichern und später wieder abzurufen, kann ich die gespeicherten Informationen nutzen, um dieses Manöver oder diesen Ablauf mental zu trainieren.

Das ständige Bewusst-Sein der eigenen Situation (situational awareness) ist aber auch eine der Voraussetzungen für sicheres Fliegen. Nur wenn ich mir bewusst bin, dass unerwartete Ereignisse oder Notfälle jederzeit und ohne Vorwarnung eintreten können, bin ich motiviert, Notverfahren und Verhaltensregeln für Notfälle zu lernen und zu üben. Dann bin ich mental vorbereitet und kann, wenn eine solche Situation eintritt, richtig reagieren ohne lang nachdenken zu müssen.

1.2. Verantwortung

Der zweite tragende Pfeiler des Erfolgs ist die Bereitschaft, Verantwortung für das eigene Handeln zu übernehmen. Jeder Pilot, sobald er zum ersten Mal allein fliegt, ist selbst verantwortlich für sein Tun. Selbst wenn ein Fluglehrer oder Trainer am Boden den Flug überwacht, sind seine Einflussmöglichkeiten begrenzt und er kann bestenfalls Hilfestellung geben. Wenn der Flugschüler oder der trainierende Pilot den Anweisungen nicht folgt, ist der Fluglehrer oder Trainer machtlos.

Aber auch wenn es darum geht, Verantwortung zu übernehmen, spielt das bereits angesprochene Ego-Filter eine höchst unerwünschte Rolle:

Wenn mal etwas nicht so gelaufen ist, wie ich mir das vorgestellt habe, ist es ist eine natürliche Reaktion, die Verantwortung für das Scheitern von mir weg zu schieben. Es ist leicht, den äusseren Umständen, dem Wetter, dem Flugbetrieb, der Wettbewerbsleitung oder den Punktrichtern die Schuld daran zu geben. Aber in Wirklichkeit waren es immer meine Entscheidungen, Reaktionen und Handlungen, welche den Ablauf bestimmten und letztlich zu dem jeweiligen Resultat führten.

Aussenfaktoren kann ich nicht beeinflussen. Im Wettbewerbskunstflug spielen aber Aussenfaktoren allzu oft eine entscheidende Rolle. Wind, Turbulenz, Thermik, tiefstehende Sonne, eingeschränkte Sicht etc. können mir erheblich zu schaffen machen und den Unterschied zwischen einem erfolgreichen Flug und einem Flop ausmachen. Aber dennoch darf ich nicht der Versuchung erliegen, das Scheitern einfach den Aussenfaktoren zuzuschreiben.

Zum Einen mussten auch meine direkten Konkurrenten mit den gleichen widrigen Gegebenheiten fertig werden. Zum Anderen gab es bereits vor dem Start genug Hinweise, dass z.B. der Seitenwind in der Box grenzwertig ist. Es liegt an mir, eine Strategie bereit zu haben, wie ich in solchen Situationen verfahren muss. Bei starkem Seitenwind etwa, muss ich alle verfügbaren Möglichkeiten nutzen, den Seitenwind zu kompensieren. Nur wenn ich nach dem Flug sicher bin, alles im Rahmen meiner Mög-

lichkeiten getan zu haben, kann ich den negativen Einfluss der Aussenfaktoren auf meine Leistung realistisch beurteilen. Und nur wenn ich mir immer wieder bewusst mache, dass die Verantwortung für Erfolg oder Niederlage ausschliesslich bei mir liegt, bin ich motiviert, Strategien für alle möglichen widrigen Bedingungen zu entwickeln und einzuüben. Mit diesem Bewusstsein bemühe ich mich, alle Aussenfaktoren vor dem Flug und während des Fluges zu erfassen und bereite mich mental darauf vor, widrigen Bedingungen mit der richtigen Taktik zu begegnen.

1.3 Selbstmotivation

Ich habe ausreichend trainiert, ich beherrsche die geforderten Programme, alle Voraussetzungen für den Wettbewerbserfolg sind erfüllt, was fehlt noch?

Der mentale Schlüssel zum Erfolg ist die Motivation!

Im Kunstflug ist die Frage der Motivation eigentlich recht einfach zu beantworten. Die Meisten von uns betreiben Kunstflug um uns mit Anderen im Wettkampf zu messen.

Entschliesst sich ein Pilot erstmals an einem Kunstflugwettbewerb teilzunehmen, muss er zumindest die Anforderungen für die Einsteigerkategorie erfüllen. Das heisst, er muss die dort geforderten Figuren beherrschen und in einem Programm fliegen können. Damit ist das Ziel und der Weg dahin eindeutig beschrieben. Das ist einfach gesagt, aber auch als Wettbewerbseinsteiger will ich ja Erfolg haben, sonst wende ich mich sehr wahrscheinlich wieder enttäuscht vom Kunstflug ab, wenn der erste Wettkampf nicht so gelaufen ist, wie ich mir das vorgestellt habe. Deshalb muss ich auch als Einsteiger motiviert sein, besser als die Konkurrenz zu fliegen. Mit diesem Willen muss ich mein Training angehen und bestmöglich trainieren. Das ist aber kaum möglich ohne die Hilfe erfahrener Kollegen oder eines qualifizierten Trainers. Wer versucht, auf sich allein gestellt den Einstieg in den Wettkampfkunstflug zu schaffen, zahlt viel Lehrgeld und muss schon eine sehr starke Motivation mitbringen um nicht vor dem Ziel aufzugeben. Hier spreche ich aus eigener Erfahrung!

Wenn ich mich als fortgeschrittener Kunstflieger für einen Wettbewerb anmelde, habe ich normalerweise klare Vorstellungen von meinem eigenen Leistungsvermögen und den Fähigkeiten meiner Konkurrenten. Ich kann mich demnach ziemlich sicher in das Teilnehmerfeld einordnen und mir einen Erwartungshorizont setzen, wo ich mich realistisch platziere könnte. Aber die Konkurrenz lehnt sich ja nicht entspannt zurück, sondern tut auch alles, um möglichst gut abzuschneiden. Deshalb muss ich mich motivieren, den für meine Verhältnisse bestmöglichen Trainingsaufwand zu treiben und mich optimal auf den Wettkampf vorzubereiten.

In einer Sportart, bei der es auf Kraft und/oder Ausdauer ankommt, ist eine starke Motivation die Voraussetzung, um im entscheidenden Moment die letzten physischen Reserven zu mobilisieren. Darauf kommt es aber im Kunstflug nicht an. Im Gegenteil, die Fixierung darauf, um jeden Preis zum Erfolg zu kommen, führt hier in aller Regel zur Verkrampfung, zum Verlust an feinmotorischer Koordination und, was am schlimmsten ist, die Fähigkeit, auch unter Stress überlegt und zielgerichtet zu handeln geht weitgehend verloren. Diese Übermotivation ist nach meiner Einschätzung einer der Hauptgründe, warum selbst Spitzenpiloten im Wettkampf manchmal eklatant versagen.

Aber wie setze ich als Kunstflieger meine Motivation richtig ein?

Vorausgesetzt ich habe richtig und ausreichend trainiert, dann brauche ich eigentlich nur mein Können im richtigen Moment bestmöglich zur Geltung zu bringen, um erfolgreich zu sein. In einer mental geprägten Sportart wie dem Kunstflug besteht demnach die Motivationssteuerung primär darin, auch unter dem unvermeidlichen Wettbewerbsdruck das Vertrauen auf das eigene Können nicht zu verlieren. Für mich ist das wichtigste Element des Wettkampferfolgs das Bewusstsein, dass ich in jeder Lage auf mein Können und meine Erfahrung bauen kann. Dieses Selbstbewusstsein gibt mir die innere Ruhe und Gelassenheit um auch unter Druck überlegt und rational zu handeln, mich auf das Wesentliche zu konzentrieren und mein Können im richtigen Moment abzurufen.

In einem späteren Abschnitt werden wir uns ausführlich mit mentalen Techniken gegen Wettkampfdruck und Übermotivation befassen.

2. Psychologische Grundlagen

2.1 Voraussetzungen für das Mentale Training

Die sportpsychologische Theorie² nennt vier Voraussetzungen oder Kriterien für effizientes Mentales Training:

- Der eigene Entspannungszustand
- Die eigene Erfahrung
- Die Eigenperspektive
- Die Fähigkeit zum Vergegenwärtigen

Im Grunde sind das Selbstverständlichkeiten!

Ohne körperlich und geistig entspannt zu sein, können wir nicht mental trainieren. Wenn wir durch andere Tätigkeiten oder Störfaktoren abgelenkt sind, ist es unmöglich, uns auf den Gegenstand unseres Trainings zu konzentrieren. Wenn ich etwa während einer langweiligen Autobahnfahrt nur mal so ans Fliegen denke, ist das selbstverständlich kein Mentales Training.

Für ein wirkungsvolles Mentales Training müssen wir lernen uns richtig zu entspannen. Dazu können wir uns bewährter Entspannungstechniken bedienen, wofür es spezielle Literatur und auch gute Anleitungen auf CD gibt. Oder wir versuchen eine möglichst entspannte Situation herbeizuführen, indem wir uns allein in ein Zimmer zurückziehen, beruhigende Musik hören und alle stressproduzierenden Gedanken an den Beruf, persönliche Probleme oder auch den bevorstehenden Wettkampf soweit wie möglich von uns wegschieben. Dann sind die Voraussetzungen gegeben, um uns wirkungsvoll auf den Gegenstand unseres Trainings zu konzentrieren.

Ohne eigene Erfahrung können wir uns nicht vorstellen, was wir trainieren wollen. Ein Kunstflugschüler, der noch nie eine Rolle geflogen hat, kann sich natürlich nicht vorstellen, wie man eine solche fliegt. Das bedeutet, dass wir nur Abläufe wirkungsvoll mental trainieren können, mit denen wir vertraut sind und die wir in allen Einzelheiten kennen.

Handlungsabläufe, die wir mental trainieren wollen, können wir nur aus unserer eigenen Sicht und auf der Basis unseres derzeitigen Könnens trainieren. Mit mentalem Training können wir nur unser vorhandenes Leistungspotenzial steigern. Um Meister zu werden, muss ich fliegerisch, physisch und erfahrungsmässig das nötige Potenzial mitbringen, bevor ich beginnen kann, mit Mentalem Training mein Können für den Kampf um die Meisterschaft zu optimieren. Kurzum: Mentales Training ist keine Zauberformel, mit der ich jedes Ziel erreichen kann, aber es ist unverzichtbarer Bestandteil eines leistungsorientierten und effizienten Trainings.

Die Fähigkeit zum Vergegenwärtigen nennen wir im Kunstflug Visualisierung. Das ist die Fähigkeit, komplexe fliegerische Abläufe in allen Einzelheiten sowohl nach dem Flug aus dem Gedächtnis abzurufen als auch sich solche Abläufe vor der praktischen Ausführung visuell vorzustellen. Diese Fähigkeit müssen wir vor allem üben und schärfen. Sie ist der wirkliche Schlüssel zum erfolgreichen Mentalen Training für den Kunstflug.

2.2. Mentales Training von Handlungsabläufen

Um Kunstflug mental zu trainieren, müssen wir unsere fliegerischen Tätigkeiten als diskrete Handlungsabläufe betrachten. Diese müssen wir uns dann in allen Einzelheiten vorstellen und im Gedächtnis abspeichern, damit wir sie jederzeit abrufen und automatisch ablaufen lassen können.

Die Fachliteratur³ kennt dazu drei grundsätzliche Techniken, die sich gegenseitig ergänzen:

- Training durch Selbstgespräche
- Einsatz des "geistigen Auges"
- Hineinversetzen in die Bewegung

² Krumm; a.a.O.; S. 68

³ Krumm; a.a.O.; S. 66 ff

Diese Techniken, welche im Prinzip für nahezu alle Sportarten einsetzbar sind, werde ich im folgenden Abschnitt speziell auf unseren Sport angewandt diskutieren. Hier einige allgemeine Erläuterungen dazu:

Das Training durch Selbstgespräche (subvokales Training) ist eine Form der Eigeninstruktion. Im Kunstflug sage ich mir den Programmablauf vom Ausklinken bis zum Abwackeln in allen Einzelheiten vor. Wenn ich das alles fehlerfrei und ohne Nachdenken auswendig hersagen kann, ist jedes noch so kleine Detail verbal im Gedächtnis abgespeichert und es gibt im Prinzip nichts mehr, was ich vergessen könnte.

Den Einsatz des geistigen Auges nutzen wir bei der bereits erwähnten Visualisierung. Diese Technik ist das Kernstück des mentalen Trainings für den Kunstflug. Im folgenden Abschnitt werden wir uns ausführlich damit auseinandersetzen.

Das Hineinversetzen in die Bewegung ist ein weiterer Schritt zur Vergegenwärtigung aller Einzelheiten eines Fluges. Für uns bedeutet das, dass ich nicht nur mental "sehe", was um mich vorgeht und was ich tue, sondern mir auch vorstelle, dass ich die Vorgänge in meinem Körper sowohl passiv als auch aktiv wahrnehme. Passiv, wie die g-Kräfte wirken oder wie es sich anfühlt, in negativen Manövern mit dem Kopf nach unten zu fliegen. Aktiv fühle ich, wie z.B. der Steuerdruck sich mit der Fahrt verändert und wie das Flugzeug auf meine Ruderausschläge reagiert.

3. Automatisieren von Handlungsabläufen

Im Gegensatz zum Streckensegelflug muss im Kunstflug die geforderte Leistung in sehr kurzer Zeit, aber dafür mit höchster Konzentration erbracht werden.

Die optimale Ausführung der Figuren erfordert weitestgehende Automatisierung der feinmotorischen Abläufe. Das geforderte Programm muss nach einem präzise ausgearbeiteten und bis ins kleinste Detail eingeübten Drehbuch geflogen werden.

Während der Ausführung des Programms bleibt mir keine Zeit für komplexe taktische Überlegungen. Reaktionen auf Aussenfaktoren (Wind, Sichtverhältnisse, Richtungspunkte etc.) müssen längst vor dem Start geplant und in das mentale Drehbuch für diesen Flug eingearbeitet sein.

3.1 Handlungssteuernde Programme

Beim Menschen gibt es, ähnlich wie Computerprogramme, innere Programme, die bestimmte motorische Abläufe steuern. Neben genetisch vorgegebenen Programmen gibt es eine Vielzahl von erlernten Programmen, wie etwa das Laufen oder das Radfahren. Bei solchen Handlungsabläufen haben wir keine Zeit nachzudenken, was wir als nächstes tun müssen, um nicht hinzufallen oder von Rad zu stürzen.

Jeder Flugschüler muss eine Reihe automatisierter Handlungsabläufe erlernen, bevor er das Flugzeug sicher beherrscht. Jeder wird sich an seine ersten Starts im Flugzeugschlepp erinnern. Zuerst schien es uns völlig unmöglich, hinter dem Schleppflugzeug zu bleiben, ohne dass der Fluglehrer alle paar Sekunden eingreifen musste. Und plötzlich ging alles wie von selbst. Wir hatten die nötigen Reflexe automatisiert! Und dito bei einer Vielzahl von fliegerischen Routinen wie Geradeaus- oder Kurvenfliegen, Thermikkurbeln, Anfliegen und Landen.

Im Kunstflug nutzen wir diese mentale Programmierung um die verschiedenen Figuren zu erlernen. Während der Ausführung einer Figur habe ich keine Zeit, mir den nächsten Schritt zu überlegen. Jeder Steuerinput muss automatisch kommen, damit die Figur gelingt.

Bei der mentalen Programmierung unterscheiden wir in "starre" und "flexible" Programme. Manche Abläufe sind unabhängig von Aussenfaktoren und laufen immer nach einem festgelegten Schema ab. Dies sind z.B. die Handgriffe für die Fahrwerksbetätigung oder den Notausstieg. Also relativ einfache, begrenzte Abläufe, die aber bedingungslos sicher und in allen Situationen gleich ausgeführt werden müssen.

Die überwiegende Mehrheit der automatisierten Handlungsabläufe in der Fliegerei beinhalten aber flexible Programme. Bei nahezu jeder Handlung im Flug muss der Pilot Aussenfaktoren berücksichtigen und den Handlungsablauf entsprechend anpassen. Folglich muss die ständige Beobachtung und

Berücksichtigung von Aussenfaktoren unabdingbar zur mentalen Programmierung solcher Handlungsabläufe gehören.

Wenn ich z.B. eine gesteuerte Rolle fliege, beobachte ich ständig Längsneigung und Flugrichtung und setze das Höhensteuer so ein, dass die Flugbahn in der gewünschten Ebene und Richtung bleibt. Mein Höhensteuereinsatz ist das Resultat einer teils bewusst, teils im Unterbewussten ablaufenden Analyse der beobachteten Fluglage und der daraus abgeleiteten Korrekturen, wobei die Grösse des notwendigen Steuerausschlags unbewusst durch die erlernte mentale Programmierung bestimmt wird. Ein Kunstfluganfänger führt beim Fliegen einer Figur die Mehrzahl der Steuerinputs und Korrekturen bewusst aus. Der erfahrene Kunstflieger dagegen hat den Grossteil der Manipulationen im Unterbewussten abgespeichert und beherrscht die mechanische Ausführung der Figur ohne viel dabei nachzudenken. Er hat den Kopf frei für die Beobachtung der Aussenfaktoren, er nimmt veränderte Bedingungen wahr und reagiert darauf indem er die Steuerinputs nötigenfalls variiert, um die Figur trotz den äusseren Einflüssen bestmöglich auszuführen. Jeder, der schon mal Rückenkurven geübt hat, kennt diesen Sachverhalt: Der Anfänger ist erst mal desorientiert und muss sich vor jedem Steuerausschlag mühsam überlegen, was zu tun ist. Ein versierter Kunstflieger fliegt die Rückenkurve genau so automatisch wie eine Kurve in Normallage. Das Kunstflugtraining, praktisch und mental, muss also darauf gerichtet sein, so viele Abläufe wie möglich zu automatisieren, um auch in schwierigen Situationen oder Manövern den Überblick zu behalten und auf Aussenfaktoren zielgerichtet reagieren zu können.

3.2 Drehbücher

Was ist ein Drehbuch? Ganz allgemein ist es eine detaillierte Handlungsanweisung, die schriftlich oder in einer anderen geeigneten Weise festgehalten ist.

In der Fliegerei gibt es unendlich viele Möglichkeiten, Drehbücher einzusetzen. Wenn z.B. ein Linienpilot einen Flug vorbereitet, erarbeitet er eine Flugvorbereitung, die alle für diesen spezifischen Flug relevanten Faktoren erfasst und die somit sein flugplanerisches Drehbuch für die Flugdurchführung darstellt.

Ein Streckensegelflieger fliegt nicht einfach drauflos und überlässt den Ablauf seines Fluges dem Zufall. Vielmehr plant er seinen Flug unter Berücksichtigung von Gelände, Wetter, Luftraumstruktur etc. und versucht, den Zufall so weit wie möglich auszuschliessen. Erfolgreiche Streckensegelflieger verbringen viel Zeit damit, ihre Flugvorhaben zu planen und sich detaillierte Drehbücher für die verschiedenen Strecken auszuarbeiten.

Im Kunstflug ist ein gutes Drehbuch das A und O des Erfolgs, aber wir haben es auch vergleichsweise leicht: Wir fliegen Programme, die nur wenige Minuten dauern. Die Programme und deren Ausführung sind in allen Einzelheiten vorgeschrieben und je genauer wir diesem festgelegten Ablauf folgen, desto besser wird das Programm bewertet. Weiterhin haben wir mit dem Aresti-System eine ideale grafische Notation, die uns auf einen Blick (fast) alles Wissenswerte über ein Programm sagt.

Wenn mir ein Programm zum Fliegen vorgegeben wird, arbeite ich mir ein Drehbuch aus, in dem ich alle fliegerischen Handlungsabläufe während des Programms en detail festhalte. Nehmen wir an, ich habe es mit einer Unbekannten Pflicht zu tun, die ich selbstverständlich noch nie gesehen habe, geschweige geflogen bin.

Anhand der Eigenschaften und Leistungsdaten meines Flugzeugs analysiere ich das Programm und plane den optimalen fliegerischen Ablauf. Dazu gehe ich nach folgendem Schema vor:

Zuerst verschaffe ich mir eine Vorstellung vom voraussichtlichen Höhenverbrauch und Raumbedarf. Ich kenne die Faustformeln für den Höhenverbrauch in den einzelnen Figuren und verschaffe mir so eine grobe Vorstellung, wieviel Höhenreserve mir bleibt. Wird es knapp mit der Höhe, darf ich in den einzelnen Figuren nicht "bolzen", sondern muss meine Geschwindigkeiten genau unter Kontrolle halten. Dann suche ich mir die längste Passage und überlege, wie diese Figurensequenz in die Box passt. Ich weiss dann, wo ich diese kritische Sequenz beginnen muss und kann mich in den Figuren davor so positionieren, dass ich zu Beginn dieser Passage genau an der richtigen Stelle in der Box sein müsste.

Als Nächstes analysiere ich die Einzelfiguren, wobei es entscheidend ist, ob mir die jeweilige Figur bekannt ist oder ob ich sie noch nie geflogen habe. Figuren, mit denen ich vertraut bin, sollten kein

Problem sein. Ich kenne die optimalen Eingangsgeschwindigkeiten, die Steuerführung habe ich trainiert und die feinmotorischen Abläufe sind programmiert.

Viel schwieriger wird es, wenn in einem Programm Figuren zu fliegen sind, die ich noch nie geübt habe. Bei einer Bekannten Pflicht hatte ich genug Zeit zum Ausprobieren und konnte alle Abläufe in Ruhe einüben. Aber was mache ich mit einer Unbekannten, die ich am nächsten Tag fliegen muss und die Figuren enthält, die ich nicht kenne, oder bei denen ich möglicherweise nicht einmal sicher bin, ob sie mit meinem Flugzeug überhaupt fliegbar sind?

Hier ist es ein enormer Vorteil, wenn mir die Erfahrung eines Trainers oder eines erfahrenen Kollegen zur Seite steht. Er kann mich beraten und mir die entscheidenden Tipps geben. Aber es gibt auch Situationen, wo ich auf mich und meine eigene Erfahrung gestellt bin. Dann muss ich die fragliche Figur in Bezug zu den Eigenschaften und Leistungen meines Flugzeugs analysieren und versuchen, mir den fliegerischen Ablauf mental in allen Einzelheiten vorzustellen. Dazu zerlege ich die Figur in ihre Elemente und treffe Rückschlüsse auf mir vertraute Figuren, die gleiche oder ähnliche Elemente enthalten. Wenn ich eine Vorstellung habe, wie die Einzelelemente der Figur zu fliegen sind, weiss ich auch, wieviel Energie ich für diese Elemente brauche und kann daraus die Eingangsgeschwindigkeiten ableiten. Schritt für Schritt entsteht so ein mentales Bild vom Gesamtablauf der Figur. Dabei ist es eine grosse Hilfe, wenn ich ein Flugzeugmodell zur Hand habe, mit dem ich mir die Fluglagen und Abläufe veranschaulichen kann.

Wenn ich weiss, wie die Einzelfiguren zu fliegen sind, ist der letzte Schritt die Planung des Programmablaufs in die ich alle Einflussfaktoren einzubeziehen versuche. Selbstverständlich wird das so entstehende Drehbuch nicht auf Anhieb "rund" und schlüssig sein. Vielmehr muss ich damit eine Reihe von Iterationsschritten durchlaufen, in denen ich alle möglichen Fehler und Diskrepanzen erkenne und korrigiere, bis ich das Gefühl habe, dass das Programm so fliegbar sein müsste.

Kann ich einen Trainer oder Teamkollegen fragen, wäre es töricht, die gegenseitige Beratung und Kontrolle nicht zu nutzen. So erfahre ich, ob ich evtl. wichtigen Faktoren übersehen habe oder ob ich mit meiner Planung auf dem richtigen Weg bin.

Dann geht es daran, das Drehbuch zu fixieren. Viele Kunstflieger machen sich alle Arten Notizen auf ihren Aresti-Programmzettel. Nur, während des Fluges ist es unmöglich, diese Notizen auch wirklich zu lesen. Wir haben aber hier den jedem aus der Schule vertrauten "Spickzettel-Effekt". Will heissen, wenn ich mir einen "Spick" anfertigen will, muss ich mich so intensiv mit der Materie befassen, dass wenn ich damit fertig bin, ich alle wichtigen Punkte des Prüfungsstoffes gelernt habe und den Spick überhaupt nicht mehr brauche.

Gleichgültig wie ich mir mein Drehbuch festgehalten habe, ich muss es auf jeden Fall in ein mentales Programm umsetzen, das in der Praxis beim Fliegen sämtliche Abläufe steuern kann. Diese Umsetzung in ein nutzbares mentales Programm nenne ich "Visualisierung", das bedeutet, ich fertige mir ein "geistiges Video" des Programms an, das ich jederzeit in meinem Kopf abspielen kann.

3.3 Visualisierung

Wie muss ich mir eine solches "geistiges Video" vorstellen? Ich möchte hier mal berichten, wie ich darauf gekommen bin:

Einige Jahre, nachdem ich mit dem Wettbewerbskunstflug angefangen hatte, fragte ich mich, warum mich immer wieder der "Programmvogel pickte" obwohl ich doch genug trainiert hatte und genau wusste, worauf es bei den Programmen ankam. Will heissen, ich machte immer wieder dumme Fehler, wie z.B. eine Figur zu vergessen oder "falsch abzubiegen".

Ich hatte natürlich keinen Trainer und die damaligen Spitzenpiloten waren zwar alles nette Kameraden, aber entweder wussten sie selbst nicht genau, warum sie gut flogen, oder sie behielten die wirklichen Geheimnisse ihres Erfolgs für sich. Kurzum, ich war auf mich gestellt. Der Begriff "Mentales Training" war damals höchstens einigen Sportpsychologen vertraut, ich hatte jedenfalls noch nie davon gehört.

Nachdem ich mal wieder ziemlichen Mist zusammengefliegen hatte, es war bei der Deutschen Meisterschaft 1987 in Paderborn, setzte ich mich hin und versuchte den gerade hinter mir liegenden Flug in allen Einzelheiten in Erinnerung zu rufen. Ich war erstaunt, wie genau ich mich an alle Phasen des Programms erinnern konnte und ging den im Gedächtnis gespeicherten Ablauf immer wieder durch.

Bei jedem neuen "Durchlauf" fielen mir weitere Einzelheiten ein und ich konnte zu meiner eigenen Verblüffung genau erkennen, was ich richtig und was ich falsch gemacht hatte. Nicht allein die Tatsache, dass ich einen Fehler begangen hatte, sondern auch alle Sinneseindrücke und die daraus resultierenden Gedanken, Überlegungen und Entscheidungen, die zu dem Fehler führten. Ich war mehr oder weniger zufällig auf das Geheimnis der Visualisierung gestossen!

Warum erzähle ich diese Geschichte?

Ganz einfach um zu erklären, warum es darauf ankommt, zum Einen die durchgeführten Flüge mental in allen Details zu analysieren und zum Anderen, sich jeden geplanten Flug vorher in allen Einzelheiten so realistisch wie möglich vorzustellen, sich diese Vorstellung als mentalen Flugplan einzuprägen und jederzeit abrufbar zu haben.

Nehmen wir das Drehbuch für ein bestimmtes Programm, das ich mir, wie im vorigen Kapitel beschrieben, erarbeitet habe. Jetzt "verfilme" ich dieses Drehbuch in meinem Kopf, indem ich mir vorstelle, was ich in jedem Moment des Fluges sehen muss, um die jeweilige Phase des Programms optimal zu bewältigen. Das bedeutet, dass ich mir für jeden Flugplatz, an dem ich fliegen will, ein eigenes Drehbuch und ein eigenes "Video" erstellen muss. Noch mehr, ich brauche ein spezielles Video für jede mögliche Box-Richtung an dem betreffenden Flugplatz. Klar?! Natürlich, denn jedesmal habe ich andere Richtungspunkte an denen ich mich orientieren muss, anderen Sonnenstand (die Sonne ist übrigens eine ausgezeichnete Orientierungshilfe!), andere Windverhältnisse, die Box-Markierungen sehen anders aus etc, etc.

Praktisch gehe ich so vor:

Zuerst präge ich mir die "nackte" Figurenfolge ein und wie ich die ohne Einwirkung von Aussenfaktoren fliegen würde. Dazu gehört selbstverständlich die detaillierte Planung der Geschwindigkeiten in den verschiedenen Phasen und auch der Blickpunkte wie z.B. Horizont voraus, Flügelspitze oder Drehpunkt am Boden. Dann stelle ich mir Schritt für Schritt vor, was ich an diesem Flugplatz und bei dieser Box-Richtung in jeder Phase des Programms vom Ausklinken bis zum Abwackeln sehen sollte, wenn ich in die vorher festgelegten Richtungen schaue. Ich überlagere also das vorher erstellte Schema meiner Blickpunkte mit den realen Hintergründen an diesem Flugplatz und bei dieser Box-Richtung. Hier zeigt sich auch, wie wichtig es ist, sich die Box und die Flugplatzumgebung bei den Trainingsstarts vor dem Wettkampf genau anzuschauen und einzuprägen. Das ist jedenfalls viel wichtiger, als schnell nochmal die Bekannte oder meine Kür zu üben. Dabei suche ich mir Richtungsmarken in der Flugplatzumgebung alle 45° rund um die Box. Diese acht Richtungsmarken brauche ich unbedingt, wenn ich z.B. Rollenkurven fliegen soll. Aber nicht nur die Richtungsmarken sind wichtig. Ich muss mir auch ein Bild machen, wie der Horizont in den verschiedenen Flughöhen aussieht. Wir alle kennen den "Schweizer Horizont", die berühmte imaginäre Linie vor einem Berghang, aber auch im topfebenen Flachland kann die Orientierung problematisch werden, wenn es nach allen Richtungen gleich aussieht. Aber ich schaue ja nicht die ganze Zeit nach draussen. Ich muss mir genauso einprogrammieren, wann ich auf den Fahrtmesser oder die Höhe schauen muss und was ich dann sehen sollte. Ich habe also jetzt ein exaktes mentales Bild vom "Sollzustand" in jedem Moment des Programms. Als letzten Schritt überlege ich mir, welche Korrekturen ich vornehmen muss, wenn das was ich sehe, sowohl im Aussenbild als auch auf den Instrumenten, vom geplanten Soll abweicht. Auch diese Korrekturen muss ich in mein mentales Video einprogrammieren.

Was ich hier versucht habe zu beschreiben, mag auf den ersten Blick wahnsinnig kompliziert und anspruchsvoll erscheinen. Aber machen wir uns mal bewusst, wie wir uns im täglichen Leben auf eine komplexe und schwierige Aufgabe vorbereiten. Wenn wir versuchen, die mentalen Schritte bewusst zu analysieren, werden wir feststellen, dass wir im Prinzip ein ähnliches Verfahren anwenden, aber eben ohne die einzelnen Schritte wirklich bewusst durchzuziehen. Genauso können wir das oben beschriebene Verfahren ohne viel Nachdenken anwenden, sobald wir genügend Übung und Praxis damit haben.

Wenn ich mir mein mentales Video erstellt habe, lasse ich es immer wieder im Kopf ablaufen. Zuerst in Situationen, wo ich nicht durch äussere Eindrücke abgelenkt werde. Dann in Umgebungen mit immer mehr störenden äusseren Eindrücken. Ein englischer Motorkunstflieger erzählte mir mal, er sei sich erst sicher, dass er sein Programm hundertprozentig verinnerlicht habe, wenn er es sich in allen

Einzelheiten vorstellen kann, während in einer rappendvollen Bar drei Leute gleichzeitig auf ihn einreden. "In meinem Flugzeug ist es ja auch laut..."

Diese Visualisierung wende ich grundsätzlich immer an, gleichgültig ob ich Wettbewerb fliege oder "nur" trainiere. Trainingsstarts ohne detaillierte Visualisierung sind weitgehend nutzlos. Um effizient zu trainieren, muss ich in der Lage sein, jede Phase des Flugs in allen Einzelheiten zu analysieren und die geeigneten Schlüsse daraus zu ziehen. Und das ist nur über die Visualisierung zu erreichen. Meine visuelle Erinnerung vom Flugablauf vergleiche ich mit der Kritik meines Trainers und den Anmerkungen, die er aufgezeichnet hat. So kann ich nach jedem Flug, Training oder Wettkampf, für jeden Moment prüfen, inwieweit das was ich subjektiv gesehen habe, von den im Kopf gespeicherten Sollwerten und den Sollvorstellungen meines Trainers abweicht oder nicht. Jede Abweichung ist dann Ansatzpunkt für Korrekturen und Verbesserungen an meiner Steuertechnik und meinem Flugstil.

Um meine eingangs erwähnte Geschichte zu Ende zu bringen: Nachdem ich begonnen hatte die Visualisierung in meinem Training und bei Wettbewerben gezielt einzusetzen, verbesserten sich meine Leistungen zusehends. 1990 qualifizierte ich mich für die Segelkunstflug-Weltmeisterschaft des darauffolgenden Jahres und belegte dort mit kaum ausreichendem Training und einem leistungsmässig weit unterlegenen Flugzeug immerhin noch Rang 16 von 32 Teilnehmern.

4. Umgang mit Emotionen

Jeder Pilot hat schon erlebt, wie bei einem Flug alles perfekt läuft und alle Probleme wie weggeblasen scheinen. Im Streckenflug, wenn das Steigen genau an den erwarteten Stellen kommt und das Vario in den höchsten Tönen trillert, die Durchschnittsgeschwindigkeit auf dem Schenkel alle unsere Erwartungen übertrifft, dann überkommt uns manchmal ein Glücksgefühl, dass wir uns eins fühlen mit dem Flugzeug, dem Wetter, der Landschaft unter uns und der gestellten Aufgabe. Dann scheint plötzlich alles ganz einfach zu sein.

Die Sportpsychologen bezeichnen dieses Gefühl als "Flow", "einen Zustand des reflexionsfreien, gänzlichen Aufgehens in einer glatt verlaufenden Tätigkeit, die als angenehm erlebt wird und zu Zufriedenheit und freudvollem Erleben führt"⁴.

Generell kann dieser Zustand dann erlebt werden, wenn die Anforderungen der Aufgabe und das Können des Sportlers sich im Gleichgewicht befinden. Für uns im Kunstflug bedeutet das, die äusseren Bedingungen stimmen; die Schwierigkeit der Figuren und des zu fliegenden Programms liegen im Rahmen dessen, was ich trainiert habe und sicher beherrsche. Aber das alles reicht längst nicht um zwangsläufig einen Flow zu erleben!

Die meisten von uns haben schon das genaue Gegenteil erlebt: Die Aufgabenstellung "liegt uns", die äusseren Bedingungen sind gut und alles scheint zu passen. Und trotzdem wird es am Ende nicht der perfekte Flug, den wir uns erhofft haben. Was haben wir falsch gemacht?

Die Antwort darauf ist nicht einfach. Aber erinnern wir uns an unsere erlernte Fähigkeit, den zurückliegenden Flug genau zu analysieren. Und zwar nicht nur nach rationalen Kriterien: Wie habe ich die einzelnen Figuren geflogen? Was habe ich dabei nicht optimal gemacht? Sondern auch emotional: Was habe ich dabei empfunden? Wie habe ich mich dabei gefühlt? Warum habe ich mich nicht wirklich gut gefühlt? Was hat mich belastet?

Das oben erwähnte Flow-Erlebnis ist eben nicht verstandesmässig planbar und gezielt reproduzierbar. Es ist Emotion und nichts Anderes! Das geht ganz klar aus der oben zitierten Definition hervor: Reflexionsfreies Aufgehen in der Tätigkeit und freudvolles Erleben spielen sich auf der emotionalen Ebene ab. Wir müssen lernen zu verstehen, dass viele, vielleicht sogar der Grossteil unserer Handlungen eben nicht aus sorgfältiger rationaler Überlegung heraus sondern intuitiv erfolgen und somit hochgradig durch Emotionen gesteuert sind.

In der Fliegerei, wo viele Entscheidungen in Sekundenbruchteilen getroffen werden müssen, spielt die Intuition eine viel grössere Rolle als uns eigentlich lieb sein kann. Gewiss kann ich die Reaktionen auf eine Vielzahl von möglichen Situationen in der Fliegerei nach rationalen Gesichtspunkten einüben. Deshalb betreiben wir letztlich unser Flugtraining, aber trotzdem besteht ein nicht zu vernachlässigen-

⁴ Vahlenkamp, J.; Motivation im Extremsport; Münster; 2003

des Risiko, dass wir im entscheidenden Moment falsch handeln, weil wir emotional "falsch gepolt" sind. Wer kennt nicht die Standardfrage des Flugunfall-Untersuchers: "Warum hat der Pilot in dieser Situation einen derart eklatanten Fehler gemacht, obwohl er doch genau wissen musste, dass...?" Wenn eben all' unser Handeln rational erklärbar wäre, sollte die Flugsicherheit kein Thema sein!

Will ich also wirklich optimal fliegen, muss ich nicht nur auf der rationalen Ebene bestmöglich vorbereitet sein, auch meine emotionale Verfassung muss stimmen.

Was müssen wir also tun, um uns emotional auf eine bestimmte Aufgabe optimal einzustellen?

1. Die eigenen Emotionen (er)kennen
2. Mit Emotionen umgehen lernen
3. Emotionen in Handlungen umsetzen

4.1 Die eigenen Emotionen erkennen

Eingangs befassten wir uns mit dem Bewusst-Machen der eigenen Situation. Dazu gehört aber auch das Bewusst-Machen der eigenen Emotionen. Es gibt eine Vielzahl von Emotionen, die unser Befinden und unsere Handlungen beeinflussen. Versuchen wir die zu finden, die sich am ehesten auf unsere Fliegerei auswirken.

Da gibt es negative Emotionen, wie Ärger, Zorn, Enttäuschung, Furcht oder Mutlosigkeit, aber auch Leichtsinns und Selbstüberschätzung. Und positive, wie Freude, Zufriedenheit, Tatendrang, Ehrgeiz, sowie Ruhe und Gelassenheit.

Es liegt auf der Hand, dass ich nicht in der richtigen Verfassung bin, eine schwierige fliegerische Aufgabe zu bewältigen, wenn mich negative Emotionen belasten. Ich muss also lernen, meine gegenwärtigen Emotionen möglichst objektiv zu erkennen und zu analysieren. Dazu gehört vor allem auch das Erkennen der Gründe und Auslöser dieser Emotionen. Erst dann kann ich daran gehen, meine emotionale Situation positiv zu beeinflussen.

4.2 Mit Emotionen umgehen

Habe ich die Auslöser von negativen Emotionen erkannt, muss ich versuchen, die auslösenden Umstände entweder zu beseitigen, oder die Gedanken an diese Umstände für die Dauer meines Fluges auszublenden. Wenn ich mich an meine Zeit als Militärpilot erinnere, da gab es keine Möglichkeit zu sagen: "Heute fliege ich nicht, ich bin emotional nicht gut drauf". Vielmehr musste ich lernen, private und berufliche Probleme vorübergehend total auszublenden, um mich unbelastet auf meine fliegerische Aufgabe konzentrieren zu können. Zugegeben, das ist nicht einfach. Es erfordert ständige bewusste Anstrengung, Gedanken an die belastenden Umstände zurückzudrängen und den Kopf für die aktuellen Aufgaben frei zu halten. So grundverschieden von der Situation eines Militärpiloten, der ein einsitziges Hochleistungsflugzeug beherrschen muss, ist unsere Ausgangslage als Kunstflieger nicht. Auch wir brauchen maximale Konzentration, um eine hochkomplexe fliegerische Aufgabe optimal zu bewältigen.

Was die Profis können müssen, sollten auch wir als Sportler uns zunutze machen, um besser und sicherer zu fliegen. Wir müssen es uns zur Gewohnheit machen, vor dem Flug Ruhe zu finden, um unsere Emotionen unter Kontrolle zu bekommen. In diesem Moment der Ruhe, fragen wir in uns hinein, wie wir uns fühlen. Ist das Resultat nicht zufriedenstellend, fragen wir weiter, was uns belastet. Haben wir die belastenden Umstände identifiziert, müssen wir lernen, die Gedanken daran zumindest für die Dauer unseres Fluges zurückzudrängen. Das Bewusst-Machen der belastenden Umstände ist die Voraussetzung, dass ich die Gedanken daran und die von diesen Gedanken ausgelösten negativen Emotionen ausblenden kann.

Aber auch Emotionen wie Übermut und Leichtsinns müssen wir lernen zu kontrollieren. Gerade wenn alles toll läuft, sticht so manchen der Hafer. Vergessen wir nicht, dass im Kunstflug Unfälle fast nie im streng reglementierten Wettkampf geschehen, sondern viel häufiger bei improvisierten "Airshows". Wohl jeder von uns, der lange genug Kunstflug betreibt, hat solche Situationen erlebt. Plötzlich überkommt uns die Versuchung, doch noch eine Figur anzuhängen, auch wenn die Höhe schon knapp wird. Oder wir wollen zeigen, was wir doch für unerschrockene Piloten sind und versuchen eine Figur in Bodennähe ohne zu bedenken, dass man dabei ja auch Höhe verliert. Gegen diese brandgefährli-

chen Emotionen hilft nur eine altmodische Tugend genannt "Disziplin". Sie ist erlernbar und wenn wir sie verinnerlicht haben, erzeugt sie positive Emotionen: Vorsicht und Besonnenheit.

Eine für uns bedeutsame mentale Technik ist das "Umwandeln" von negativen Emotionen wie Ärger, Wut oder Enttäuschung in positive Energie. Diese Emotionen können Energien frei setzen die, wenn wir sie nicht kontrollieren, meist destruktiv sind. Wenn ich vor Wut und Enttäuschung etwas in die Ecke schmeisse, so ist das natürlich eine destruktive Handlungsweise. Aber wie können wir diese Energien bewusst kanalisieren und in nützliche Energie umwandeln? Eine probate Technik dazu ist das "positive Selbstgespräch". Wenn ich mich vor oder während des Flugs über etwas ärgere, das ich momentan nicht beeinflussen kann, so nehme ich das als Herausforderung und sage zu mir z.B.: "Wäre doch gelacht, wenn ich mit dieser Schwierigkeit nicht fertig würde!" Mehr darüber im Abschnitt über Wettkampfdruck und Wettbewerbsstress.

4.3 Emotionen in Handlungen umsetzen

In dem Bewusstsein, dass viele unserer Handlungen weniger durch rationale Überlegung als durch Emotionen ausgelöst und gesteuert werden, können wir positive Emotionen gezielt nutzen, um unsere sportlichen Leistungen und unser Verhalten im Wettkampf zu optimieren.

Den weiter oben erwähnten "Flow" können wir nicht gezielt herbeiführen, aber wir können uns positive Emotionen gezielt ins Bewusstsein rufen, um diesem Flow-Gefühl möglichst nahe zu kommen. Wenn wir gut vorbereitet sind, das Programm und die Figuren uns liegen, Wetter und Wind keine Probleme bereiten, dann sagen wir zu uns: "Wow! Was für tolle Bedingungen! Jetzt nur noch an der richtigen Stelle in der Box anwackeln und auf geht's!" Wir suggerieren uns sozusagen in das Flow-Gefühl hinein. Letztlich betreiben wir doch Kunstflug, weil es uns Spass macht, und das sollten wir nie vergessen.

5. Stressmanagement

Der Begriff "Stress" gehört heute zur Umgangssprache. Im Alltag bezeichnen wir Belastungen, welche uns irgendwie lästig sind, einfach als "Stress". Biologisch bedeutet Stress eine Belastung des Organismus durch äussere Einflüsse, die eine messbare physiologische Reaktion auslöst.

Entwicklungsbiologisch sind Stressreaktionen ein Schutzmechanismus gegen äussere Bedrohungen und Gefahren, durch die der Körper in erhöhte Leistungs- und Abwehrbereitschaft versetzt wird. Das Fluchtverhalten von Tieren ist eine typische Stressreaktion.

Diese genetisch programmierten Reaktionen haben wir von unseren Ahnen aus Urzeiten geerbt. In unserer Zivilisation können wir aber in aller Regel nicht mehr einfach vor einer realen oder auch eingebildeten Bedrohung wegrennen wie unsere Vorfahren in der afrikanischen Savanne. Ein Tier, das extremen Stress erleidet, gerät meistens in Panik. Auch zivilisierte Menschen zeigen dieses Verhalten. Sie reagieren oft panisch, wenn sie aus einer extremen Bedrohungssituation keinen raschen Ausweg sehen. Panisches Verhalten äussert sich entweder in kopfloser Flucht oder "sich tot stellen". Beides ist in der Fliegerei fatal.

5.1 Stress und Angst

Stress wird durch Emotionen ausgelöst. Häufigster Auslöser ist die Angst!

Angst ist eine uralte Emotion, die bei allen höher organisierten Lebewesen auftritt. Das Gefühl der Angst löst eine Reihe von physiologischen Vorgängen aus, die den Organismus in erhöhte Alarmbereitschaft versetzen und bereit machen, notfalls höchste physische Leistungen zu erbringen. Der betreffende Organismus erfährt also Stress.

Jeder von uns hat sicherlich irgendwann in seiner Fliegerei akute Angst erlebt. Das heisst, wir waren uns bewusst, dass wir in Gefahr sind und nahmen unsere Angst bewusst wahr. Ich nenne das die bewusste Angst. Sie entsteht durch eine Situation, die uns und unser Können in höchstem Masse fordert. Obwohl wir uns der Bedrohung bewusst sind, wissen wir nicht was im nächsten Moment geschehen wird und ob wir imstande sein werden, diese Bedrohung abzuwenden oder zu überstehen. Entscheidend ist in jedem Fall, dass wir in einer solchen extremen Stresssituation fähig bleiben, rational zu reagieren und nicht in Panik zu verfallen.

Aber es gibt auch die "unbewusste" Angst:

Obwohl wir genau wissen, dass die Höhe für eine bestimmte Figur problemlos ausreicht, haben wir ungewollt zu früh abgefangen. Die Fahrt reicht jetzt nicht mehr für die nächste Figur und binnen Sekunden ist ein bis dahin guter Flug total verkorkst. Was ist passiert? Unser Unterbewusstsein hat uns einen Streich gespielt: Wir hatten plötzlich das Gefühl "tief" zu sein und dieses Signal löste die ungewollte Angstreaktion "Ziehen" aus.

Es hilft nichts, wenn wir uns vor dem nächsten Flug vornehmen, die verfügbare Höhe für unser Programm konsequent auszunutzen. Der Angstreflex wegen vermeintlich zu geringer Höhe sitzt tiefer. Wir müssen erforschen, welches der wirkliche Auslöser dieser Reflexes ist. In vielen Fällen ist es das eigene Erlebnis einer gefährlichen Situation, wo die Höhenreserve plötzlich kritisch wurde. Oder wir haben gesehen, wie ein anderer Pilot wegen zu geringer Höhe in Schwierigkeiten geriet. Haben wir den mutmasslichen Auslöser des Angstreflexes gefunden, müssen wir die auslösende Situation analysieren und uns rational vergegenwärtigen, wie eine solche Situation im konkreten Fall zu vermeiden oder notfalls zu bewältigen wäre. Die bewusste Beschäftigung mit der Gefahrensituation und den dafür bekannten und eingeübten Notverfahren sollte uns in die Lage versetzen, die unbewusste Angst vor dieser Situation zu bannen.

Mehr dazu im nächsten Abschnitt:

5.2 Stress in der Fliegerei

Aus offensichtlichen Gründen müssen wir als Piloten lernen, mit vielfältigem Stress umzugehen und auch in extremen Situationen rational und umsichtig zu handeln. Profipiloten verbringen endlose Stunden im Simulator, um immer wieder die selben Emergency Procedures zu üben. Dabei sind heutige Simulatoren derart realistisch, dass einer Cockpit Crew bei komplexen Emergencies der Stress buchstäblich ins Gesicht geschrieben steht.

Was hat das mit unserer Kunstfliegerei zu tun?

Ganz einfach: Kunstflug ist ständiges Fliegen am Limit. Jeder von uns erinnert sich an seine ersten Rückenflüge, als plötzlich alles auf dem Kopf stand und alle bislang eingeübten Reaktionen verkehrt waren. Oder wer von uns hatte nicht das Gefühl "was mache ich eigentlich hier oben", wenn er eine Unbekannte anwackelte und für die erste Figur in die Senkrechte drückte, um nach einer halben Gestossenen einen negativen dreiviertel-Loop dranzusetzen? Fazit: Kunstflug produziert Stress wie kaum eine andere Art Fliegerei und wir dürfen niemals zulassen, dass Stress in Panik und möglicherweise Katastrophe mündet.

Wie sollen wir Kunstflieger mit Stress umgehen?

Zuerst ist es wichtig zu wissen, dass die Psychologen in positiven und negativen Stress unterscheiden. Positiver Stress, "Eustress" genannt, wirkt anregend, bringt einen "Kick" und macht nicht zuletzt den Reiz des Kunstflugs aus.

Auf der anderen Seite gibt es den negativen Stress, "Distress" genannt, der uns belastet, unsere Konzentrationsfähigkeit hemmt, uns verkrampfen lässt und schlimmstenfalls Panikreaktionen auslösen kann. Diesen Stress müssen wir lernen zu beherrschen.

Je nach der Stresssituation unterscheiden wir in unerwarteten und erwarteten Stress. Davon ist der unerwartete Stress, der uns auf dem falschen Fuss erwischt, zweifellos der gefährlichere. Wohl jeder Kunstflugflieger hat schon mal erlebt, wie eine Figur in die Hose ging und sich innerhalb weniger Sekunden daraus eine kritische Situation entwickelte. Selbstverständlich versuchen wir unsere Programme so zu planen, dass z.B. Figuren, die zum Verlust der Kontrolle führen können, in sicherer Höhe geflogen werden und so potenziell gefährliche Situationen von vornherein vermieden werden. Aber was tun wir, wenn unser Flugzeug partout nicht aufhören will zu trudeln? Oder wenn uns in einer Rückenkurve die Fahrt davonläuft und die Schräglage immer grösser wird? Offensichtlich ist es lebenswichtig, auf solche Ereignisse überlegt und rational zu reagieren. Aber wie kann man sich darauf vorbereiten?

Erinnern wir uns an die Profis: Sie üben die richtige Reaktion auf alle erdenklichen Emergencies im Simulator bis sie die entsprechenden Notverfahren "im Schlaf" beherrschen. Auch wir können das in ähnlicher Weise üben: Wir kennen unser Flugzeug. Wir haben unsere Emergency Procedures mit dem Fluglehrer geübt. Wir wissen, wie unser Flugzeug aus den Trudeln heraus zu bringen ist. Wir wissen, wie wir aus einer verunglückten Rückenkurve mit dem geringsten Höhenverlust und der

geringsten Belastung herauskommen. Wir kennen das Verhalten unseres Flugzeugs beim Überziehen und wissen, wie wir in geringer Höhe mit dem Höhensteuer umgehen müssen, um einen möglicherweise fatalen Strömungsabriss zu vermeiden. Genau wie die Profis üben wir solche Procedures in unserem "Simulator". Der hat den grossen Vorteil, dass wir ihn nicht kaufen oder mieten müssen. Es ist nämlich unser Kopf. Im Kopf spielen wir immer wieder diese und ähnliche Notsituationen durch, bis die richtigen Reaktionen zur zweiten Natur geworden sind. Mit dem Bewusstsein, dass wir die richtigen Reaktionen auf alle erdenklichen Notfälle absolut sicher beherrschen, sind wir gerüstet gegen die tiefsitzende Angst vor unerwarteten und potenziell gefährlichen Situationen. Auch in extrem kritischen Lagen sind wir so imstande, (relativ) ruhig zu bleiben und überlegt zu reagieren.

5.3 Umgang mit Wettbewerbsdruck

Dann gibt es da noch den "erwarteten Stress": Wer schon Wettbewerbe geflogen hat, kennt den zur Genüge. Das sind Ereignisse, welche sich unvermeidlich aus der Wettkampf- oder auch Trainingssituation ergeben. Alles was den erwünschten reibungslosen Ablauf stört, kann unter dem ohnehin erhöhten emotionalen Druck eines Wettbewerbs als Stress empfunden werden und unerwünschte mentale (und auch körperliche) Reaktionen auslösen. Laienhaft ausgedrückt, wir werden nervös. Auch im Training können wir Stress empfinden, wenn es nicht so läuft, wie wir uns das vorgestellt haben. Oder wenn der Trainer oder die zuschauenden Kollegen Kritik äussern, die wir als unberechtigt empfinden. Alle diese Einflüsse sind uns wohl vertraut, aber obwohl wir auf diesen Stress eigentlich vorbereitet sein sollten, erwischt er uns trotzdem immer wieder.

Der Wettbewerbsdruck gehört unvermeidlich zum Wettkampf und wer den nicht standhalten kann, hat von vornherein schlechte Karten. Wir warten scheinbar endlos auf unseren Start. Währenddessen sehen wir, wie unsere Konkurrenten scheinbar fehlerfreie Flüge hinlegen. Wir beginnen an unserem Können zu zweifeln. Mit jeder weiteren Viertelstunde, die wir warten müssen, steigt unsere Nervosität und wenn wir endlich selbst dran sind, ist unser Nervenkostüm in Fetzen. Diesem erwarteten Stress sind wir alle ausgesetzt. Aber nur diejenigen, welche damit umgehen können, haben Chancen auf den Sieg.

Wie wappnen wir uns gegen den unvermeidlichen Wettbewerbsstress?

Erinnern wir uns an das vorige Kapitel über den Umgang mit Emotionen. Alles was mit dem Wettkampfdruck zusammenhängt spielt sich auf der emotionalen Ebene ab und die negativen Emotionen verursachen zwangsläufig Stress. Wir müssen uns diese negativen Emotionen bewusst machen und ihnen gezielt entgegenwirken. Dazu gibt es eine Reihe von bewährten Techniken:

Zu allererst gibt es die Möglichkeit, sich der stressauslösenden Situation zu entziehen. Anstatt stundenlang am Start zu warten, bis ich endlich dran bin, ziehe ich mich bis kurz vor meinem Start an einen ruhigen Ort zurück. Das funktioniert natürlich nur, wenn man Teamkollegen hat, die in der Zwischenzeit das Flugzeug versorgen und mir rechtzeitig Bescheid geben, wann ich am Start zu erscheinen habe. Wenn ich mich so zurückziehen kann, darf ich aber nicht den Fehler machen, ständig nur an meinen bevorstehenden Flug zu denken. Ich muss versuchen mich abzulenken und zu entspannen. Dazu kann man Musik hören, etwas Unterhaltsames lesen, kurzum sich irgendwie ablenken und dabei innere Ruhe gewinnen.

Nehmen wir uns ein Beispiel an Rekordweltmeister Jurek Makula. Er kommt in aller Regel erst an den Startplatz kurz bevor er wirklich an der Reihe ist. Normalerweise sind das etwa zwanzig Minuten vorher. Während er sich auf sein Programm einstimmt, scheint er von der Hektik um ihn herum nichts wahrzunehmen. Dann steigt er ein, lässt sich beim Anschnallen helfen, macht seine Checks, lässt das Seil einklinken und startet.

Was können wir noch von siebenfachen Weltmeister lernen, ausser dass wir uns soweit wie möglich vom Trubel am Startplatz fernhalten sollten?

Er spielt bewusst ein Ritual durch. Ein Ritual ist eine festgefügte Abfolge von Handlungen, welche wir immer wieder strikt in der selben Weise und selben Reihenfolge, gleichgültig in welcher Umgebung, ausführen. In diesem Fall ist es die Vorbereitung auf den Start.

Wie läuft das ab? Unmittelbar bevor ich einsteige - und keinesfalls früher - gehe ich nochmal mein eingepprägtes "inneres Video" durch. Dabei gehe ich die Richtungen ab, welche ich nachher in der Box fliegen werde. Die Amerikaner nennen das "walking your sequence", also das Programm abschreiten. Ich schaue nach den Richtungspunkten, an denen ich mich orientieren werde und versuche mit dem

Körper bestmöglich die Bewegungen des Flugzeugs mitzugehen. Zuschauer, die nichts vom Kunstflug verstehen, amüsieren sich immer wieder über diese "Tänze", aber für mich ist dieses Ritual unerlässlicher Bestandteil meiner Vorbereitung. Habe ich mein Programm "trocken" durchgeflogen, lege ich den Fallschirm an, wobei ich mich bewusst auf die tausendfach geübten Handgriffe konzentriere, steige ein und lasse mir beim Anschnallen helfen. Auch die Kontrolle, ob ich wirklich fest genug angeschnallt bin, gehört dazu. Dann kommt das rituelle, vor jedem Start obligatorische Departure Briefing. Danach Haube zu, Cockpitcheck, einklinken und ich bin startbereit.

Dieses Ritual durchlaufe ich jedes Mal vor dem Start, gleichgültig ob im Wettkampf oder im Training. Es muss mir zur zweiten Natur werden. Während meiner Startvorbereitung sind Stress auslösende Gedanken und Emotionen weit weg. Nichts kann mich ablenken. Das Einzige, worauf ich konzentriert bin, ist ein sicherer Start und das zu fliegende Programm.

Aber halt! Noch sind wir nicht soweit, dass wir mit unserem Programm beginnen könnten. Zuerst müssen wir uns auf die Ausgangshöhe schleppen lassen. Und das ist beileibe nicht immer so, dass ich entspannt und voll auf die Aufgabe konzentriert oben ankomme. Ich habe Schleppts erlebt, die waren im Grunde Stress pur: Der Schlepmpilot versteht offenbar kein Englisch und denkt nicht daran, schneller zu schleppen, obwohl ich ihn X-mal im Funk darum gebeten habe. Oder die Schlepmmaschine ist so schwach, dass wir kaum steigen und ich das zweifelhafte Vergnügen eines halbstündigen Sightseeingflugs erdulden muss. Oder mein Schlepper glaubt, er müsse mir zeigen, wie gut er mit dem Schlepptzug Thermik kurbeln kann und pfeift mit 45° Schräglage um die Ecken, nur um ein paar Zentimeter mehr Steigen herauszuholen. Kurzum, es gibt Schleppts, da bin ich bereits "weichgekocht", bevor ich überhaupt dran denken kann, mein Programm endlich anzuwackeln. Was können wir dagegen tun?

Gegen einen besch... Schleppt können wir natürlich nichts tun, ausser uns hinterher zu beschweren. Aber wir sollten imstande sein, uns mental und emotional gegen den damit einher gehenden Stress zu wappnen. Ich verwende dazu die Technik des "positiven Selbstgesprächs".

Anstatt mich ständig über den Blödmann in der Kiste vor mir zu ärgern, spreche ich mit mir und versuche meine Emotionen Wut und Enttäuschung in positive Energie umzusetzen: "Wenn der da vorne glaubt, ich komme mit seiner Sch...Schleppterei nicht zurecht, hat er sich gewaltig geirrt!" "Wenn die mir so eine müde Kiste zum Schleppen geben, ist das bestimmt Absicht. Die wollen mich damit fertig machen. Aber denkste! Ich schau' mir einfach die Gegend an; irgendwann werden wir ja wohl oben ankommen."

Jetzt bin ich endlich oben. Aber die Schwierigkeiten sind noch lange nicht vorbei! Ich habe nämlich einen Höhenpiepser, offiziell HMD = Height Measuring Device genannt, dabei und darf mein Programm erst beginnen, wenn das Ding wieder schweigt. Der Schlepper hat mich in eine alles andere als optimale Position geschleppt und ich muss jetzt nicht nur die überflüssige Höhe abbauen, sondern auch so manövrieren, dass ich möglichst genau an der geplanten Position für den Programmbeginn bin, wenn der Höhenpiepser endlich still ist. Aber nicht nur die Position muss stimmen, wenn ich mein Programm beginnen will, sondern auch die Fahrt muss für die erste Figur passen. Also auch hier wieder eine Situation, die mich unter Druck setzt und schnelle Entscheidungen verlangt, wenn ich nicht unnötig Höhe verlieren oder mein Programm an einer ungünstigen Position beginnen will. Was tun, um den Programmstart möglichst gut und ohne weiteren Stress hinzubekommen?

Alte Wettbewerbsfuchse lassen sich durch solche Probleme nicht aus der Ruhe bringen. Sie haben das Manövrieren zum Programmbeginn sowohl praktisch viele Male geübt als auch mental genau vorbereitet. Beim Training sollte ich, wenn immer möglich, mit einem Höhenpiepser fliegen. So gewöhne ich mich daran, so zu manövrieren, dass ich sowohl in der richtigen Position als auch in der vorgeschriebenen Höhe und mit der richtigen Speed ankomme, wenn ich mein Programm beginnen soll.

Mental bereite ich mich vor, indem ich mir die verschiedensten Situationen vorstelle, die ich beim Ausklinken antreffen kann. Ich stelle mir unterschiedliche Ausklinkpositionen vor und überlege, wie ich bei verschiedenen Windrichtungen an die für den Programmbeginn richtige Stelle in der Box komme. Ich weiss, dass ich normalerweise zwischen dreissig und hundert Meter Höhe "vernichten" muss, um von der Ausklinkhöhe auf die Box-Obergrenze zu kommen. Weiterhin bedenke ich, wie ich die für ver-

schiedene Figuren richtige Eingangsgeschwindigkeit erreiche, ohne unnötig Höhe zu verlieren oder, was schlimmer ist, wieder über die Obergrenze zu steigen. Musterbeispiel ist das Programm, das mit einem Trudler beginnt, und bei dem ich nach dem Anwackeln weder zu lange geradeausfliegen darf, bis die richtige Fahrt anliegt, noch über die Box-Obergrenze steigen darf. Darauf bereite ich mich vor, indem ich mir genau überlege, wie ich von den verschiedenen Ausklinkpositionen und –höhen an den gewünschten Punkt für den Programmstart komme und wie ich dabei Fahrt und Höhe kontrollieren muss. Das liest sich wieder viel komplizierter als es ist. Auch für diese Aufgabe können wir unser bewährtes Werkzeug "Visualisierung" einsetzen: Ich stelle mir visuell vor, wie ich im Schlepp oben ankomme, wo ich voraussichtlich klinken werde und wie dann die Box unter mir aussieht. Ich stelle mir verschiedene Höhen vor und plane, wie ich kurven oder kreisen muss und nötigenfalls die Bremsen einsetze.

Gewiss, all das setzt einiges an praktischer Erfahrung voraus, aber auch als Kunstflugeinsteiger sollte ich mich im Training von Anfang an daran gewöhnen, dass alle Wettbewerbe in einer Box geflogen werden und die Höhen überwacht werden. Unser Training ist kostspielig genug, da sollten wir alle Möglichkeiten nutzen, uns an die Wettkampfrealität zu gewöhnen.

Fassen wir zusammen: Was kann ich tun, um dem Wettbewerbsdruck möglichst gut zu widerstehen?

- Wir gehen stressauslösenden Situationen bestmöglich aus dem Weg und halten uns von der Hektik am Startplatz möglichst fern.
- Wir nutzen hilfreiche Rituale, um uns möglichst ungestört auf die bevorstehende Aufgabe vorzubereiten.
- Wir wandeln negative Emotionen und störende Einflüsse in positive Energie um, indem wir die Situation als Herausforderung annehmen und uns ermuntern, jetzt erst recht zu zeigen, was in uns steckt.
- Wir bereiten uns mental auf die unterschiedlichsten Faktoren vor, die unseren Flug beeinflussen können und versuchen, alle erdenklichen Situationen im Voraus möglichst realistisch zu "simulieren".

6. Erfolgreich als Team fliegen

Kunstflug ist zwar kein Mannschaftssport, aber trotzdem ist es sehr wohl möglich, das Zusammenwirken im Team zu nutzen, um die Leistungen der Einzelnen zu steigern und zwar effizienter als durch individuelle Vorbereitung auf den Wettkampf und Einsatz als Einzelkämpfer.

Ein Team kann nur Erfolg haben, wenn es ein gemeinsames Ziel hat. Bei einer internationalen Kunstflugmeisterschaft muss es das bestmögliche Abschneiden der einzelnen Teammitglieder sein. Für den Erfolg in der Teamwertung müssen drei Teammitglieder möglichst gute Punktzahlen erreichen.

Voraussetzung für ein funktionierendes Team ist eine emotionale Situation, welche die Teammitglieder motiviert, zusammen und miteinander Fortschritte zu machen, anstatt sich gegenseitig als Konkurrenten zu sehen. Dazu muss die "Chemie" zwischen den Teammitgliedern stimmen; das heisst, wir akzeptieren unsere Kollegen als Individuen und tolerieren ihre Besonderheiten. Das heisst auch, wir gönnen den Kollegen ihre Erfolge und anerkennen deren Leistung. Das bedeutet aber nicht, dass es im Team keine Konkurrenz geben darf. Im Gegenteil, bei jedem Wertungsflug sind wir voll motiviert, unser Bestes zu geben und besser zu fliegen als alle Anderen, einschliesslich der Teamkollegen. Im Kunstflug fliegt man ja ohnehin nie "gegen" einen Anderen. Wir sehen im Flug ja keinen Konkurrenten vor uns wie im Streckenflug. Als Kunstflieger fliegen wir immer nur gegen unsere eigene Unzulänglichkeit.

Bevor es aber ans Fliegen im Team geht, müssen wir uns mit den zu fliegenden Programmen befassen. Inzwischen gibt es nur noch ein Programm, welches von den Teilnehmern selbständig erstellt wird und vor dem Wettkampf ausgiebig trainiert werden kann: Die "Bekannte Kür" oder Free Known. Bei der Planung dieses Programms kann ein Pilot im Team enorm viel von der Hilfe seiner erfahrenen Kollegen profitieren. Die Integration der fünf Pflichtfiguren mit den fünf Kürfiguren muss auf das Können und den Erfahrungsstand des jeweiligen Piloten abgestimmt werden. Im Laufe des gemeinsamen

Trainings erfolgt dann die Feinabstimmung, wobei der Coach oder, wenn es keinen gibt, die Kollegen den Piloten beobachten und nötigenfalls Verbesserungen vorschlagen.

Ach ja, beinahe hätte ich es übersehen: Training "nur mal so" ohne sachkundigen Beobachter am Boden, der seine Anmerkungen auf ein Diktiergerät spricht und nach dem Flug ein eingehendes Debriefing mit dem Piloten macht, ist prinzipiell rausgeworfenes Geld. Im Kunstflug zählt nur das, was die Punktrichter am Boden gesehen haben. Die Eigenperspektive aus dem Cockpit ist immer subjektiv gefärbt und führt schlimmstenfalls zum Einüben gravierender Fehler, die sich nachher nur schwer wieder eliminieren lassen. Optimal wäre es, wenn der Beobachter oder Coach das Programm aus der Perspektive der Punktrichter, also von seitwärts ausserhalb der Box betrachten könnte. Zugegeben, das erfordert einiges an "Logistik" ist aber allemal die Mühe wert.

Beim Training kommt es primär darauf an, durch offene Weitergabe von Erfahrungen, Tipps und Tricks den Lernfortschritt zu beschleunigen. Wenn nicht jeder die gleichen Erfahrungen erst selbst zu machen braucht, sondern auf den Kenntnissen der erfahreneren Kollegen aufbauen kann, werden verglichen mit dem Einzeltraining Kosten und Zeit eingespart.

Gegenseitige Kritik im Training kann sehr hilfreich sein, aber auch ausgesprochen destruktiv, je nach dem, wie sie geäußert und aufgenommen wird. Hier müssen wir Erfolg und Leistung neidlos anerkennen, Fehler gemeinsam mit dem Kollegen analysieren und bei der Suche nach Abhilfe mit eigenen Erfahrungen helfen.

Haben wir einen Trainer, ist es aus verständlichen Gründen seine Sache, die Flüge der Teammitglieder zu beurteilen. Die Kollegen halten sich mit Lob oder Kritik zurück, solange der Trainer nicht zu einer allgemeinen Diskussion über die Leistungen des Teams aufruft. Und auch dann sollten sich die Teammitglieder zurückhalten, damit der Kritisierte sich nicht von den Kollegen "niedergemacht" fühlt.

Der Trainer oder Coach muss stets bemüht sein, den Zusammenhalt zu fördern und das gemeinsame Ziel in den Mittelpunkt zu stellen. Ebenso wichtig ist es aber auch, dass alle Teammitglieder die Kompetenz und Autorität der Trainers anerkennen und sich ihm gegenüber wirklich loyal verhalten.

In einer Gruppe von Menschen ist es unvermeidbar, dass es einmal Anlass für persönliche Kritik an einem der Teammitglieder oder auch am Trainer gibt. Gerade in dieser Situation kann destruktive und gehässige Kritik aus einem vergleichsweise nichtigen Anlass heraus die Aufbauarbeit vieler Wochen zunichte machen und das Team sprengen. Keinesfalls darf eine angespannte Situation durch die Kritik zusätzlich aufgeheizt werden. Je nach dem, ob die Kritik ein einzelnes Teammitglied betrifft, oder sich auf das Team als Ganzes bezieht, ist zu entscheiden, ob das klärende Gespräch unter vier Augen oder gemeinsam im Team geführt werden soll. Oberstes Ziel dabei muss es sein, Vertrauen und Kollegialität nicht zu verletzen, sondern sie möglichst zu stärken.

Selbstverständlich helfen die Mitglieder eines erfolgreichen Teams sich gegenseitig bei allen nötigen Handhabungen während des Trainings vom Ausräumen oder Aufrüsten der Flugzeuge, über die Startvorbereitung, das Zurückholen nach der Landung bis zum Hangarieren oder Abrüsten nach Flugbetriebsende.

Im Wettkampf hat das Team die Möglichkeit, gemeinsam Massnahmen gegen den Wettbewerbsstress anzuwenden, um z.B. dem Einzelnen die Hektik am Startplatz zu ersparen damit der sich in Ruhe auf seinen Flug vorbereiten kann. Wer noch nicht geflogen ist, soll sich nicht um sein Flugzeug kümmern müssen. Diejenigen, welche erst später dran sind oder bereits geflogen sind, versorgen das Flugzeug und rufen den nächsten Piloten rechtzeitig herbei, damit er sich startbereit machen kann.

Das seit 2012 eingeführten Verfahren für die Erstellung der Unbekannten Programme wertet die Bedeutung der Teamleistung enorm auf. Es sind bekanntlich jetzt die Teams, welche nicht nur die Figuren auswählen, sondern auch die Programme ausarbeiten. Die richtige Figurenauswahl kann bereits Weichen stellen für das Abschneiden in den alles entscheidenden Unbekannten Programmen. Jedes Team wird versuchen, Figuren einzubringen, welche die eigenen Stärken zum Tragen bringen und der Konkurrenz das Leben möglichst schwer machen. Unter diesem Gesichtspunkt ist es unerlässlich, im Team eine umfassende Analyse sowohl der eigenen Stärken als auch Schwächen anzustellen und die Figurenvorschläge exakt darauf abzustimmen. Da aufgrund der Auswahlregeln bei Weitem nicht jeder Vorschlag zum Tragen kommt, muss eine ausreichend grosse Figurenauswahl vorbereitet werden. Die Ausarbeitung der Programmanschläge für die Unbekannten Pflichten und auch der Programme

für die Unbekannte Kür sind eine typische Teamaufgabe. Hier zeigt sich, wie gut die Teammitglieder untereinander ihre jeweiligen Stärken und Schwächen kennen. Die ausgearbeiteten Programmvorschläge müssen nicht nur gut fliegbar sein, sondern sollten auch möglichst jedem Piloten im Team "liegen". Es ist offensichtlich, dass die Ausarbeitung von Programmvorschlägen vor allem Erfahrungssache ist. Die Teammitglieder mit dem entsprechenden fachlichen Hintergrund müssen ihr Können vorbehaltlos in den Dienst des Teams stellen. Nur gemeinsam können Lösungen gefunden werden, mit denen möglichst alle Teammitglieder gut zurecht kommen können.

Liegt dann eine Unbekannte vor uns auf dem Tisch, werden wir selbstverständlich das Programm gemeinsam analysieren und die für uns und unsere Flugzeuge bestmögliche Flugtaktik entwickeln. Alle die vorher im Kapitel über Drehbücher beschriebenen Vorbereitungsschritte können wir jetzt als Team abarbeiten und haben den enormen Vorteil, dass uns Können, Wissen und Erfahrung aller Teammitglieder als Pool zur Verfügung stehen.

Fassen wir zusammen, welche Faktoren den Erfolg des Teams im Wettkampf bestimmen:

– Respekt

Respekt und gegenseitige Rücksichtnahme sind wie immer erste Voraussetzung für den erfolgreichen Auftritt als Team. Im Wettkampf liegen die Nerven blank, viel mehr als in der Trainingssituation und ein falsches Wort kann eine Kettenreaktion mit ungeahnten Folgen auslösen. Jeder im Team hat ein Recht auf Privatsphäre und Ruhe. Wenn sich unsere Kollegen auf ihren Flug konzentrieren wollen, schirmen wir sie ab, verschaffen ihnen Ruhe und halten Störungen von ihnen fern.

– Offenheit

Wenn wir als Team wirklich zusammenstehen, darf jeder im Team hören, was wir über die Anderen zu sagen haben. Dies ist eng verknüpft mit der Forderung nach gegenseitigem Respekt. Wir sprechen offen über alles, was mit dem Wettkampf zusammenhängt, aber mit der nötigen Rücksichtnahme auf die Gefühle der Kollegen, wenn es um persönliche Dinge geht.

– Hilfsbereitschaft

Wozu ist ein Team da, wenn nicht um einander zu helfen? Das fängt an bei praktischen Handreichungen wie Flugzeuge aufbauen bis zu aufmunternden Worten, wenn mal nicht alles so gelaufen ist, wie gewünscht. Selbstverständlich helfen wir einander bei der Vorbereitung auf die Unbekannten Programme und erarbeiten gemeinsam die geeignete Taktik.

– Zusammengehörigkeit

Das Bewusstsein, dass man ein Team ist und sich auf die Kollegen verlassen kann, macht stark. Die Unterstützung und das Vertauen der Kollegen schafft die so wertvolle positive emotionale Situation, die den Einzelnen über sich hinaus wachsen lässt. Aber auch die Art und Weise, wie das Team mit Misserfolgen und Rückschlägen umgeht, kann der Schlüssel sein zur Abwendung der Niederlage. Dann kommt es darauf an, zusammen zu stehen, die Teammitglieder emotional wieder aufzubauen und neu zu motivieren. Kurzum, das Team ist allemal stärker als der Einzelne, wenn es im Erfolg wie im Misserfolg zusammen steht!

Für uns, d.h. das Schweizer Advanced-Team bei der Weltmeisterschaft 2015 hat das gut funktioniert. Es reichte für die Gesamt-Bronzemedaille in der Einzelwertung und für Bronze in der Teamwertung.