

Urlaub ist kein Grund sich umzubringen

An den Urlaub stellt jeder hohe Erwartungen. Endlich frei, möchte man natürlich auch in die Luft. Doch nicht um jeden Preis. Mentale Stärke am Startplatz ist wichtig.

TEXT UND FOTOS: RAINER KRUMM



Gerade im Gleitschirmsport erlebt man in viel frequentierten Fluggebieten am Startplatz häufig Pilotinnen und Piloten, die sich wie Lemminge verhalten und der Masse der Piloten folgen. Starten alle – starten sie auch. Warten noch alle, warten sie auch. Fahren alle runter, fahren sie auch runter. In vielen Fällen ist das nicht die schlechteste Aktion, aber leider geschieht sie oft unreflektiert oder auch ohne den Dialog mit den anderen Piloten, um deren Entscheidungsprozess nachvollziehen zu können. Nur dadurch kann aber ein Lernprozess entstehen. Warum machen die anderen dies und nicht das? Warum warten sie noch, warum fahren sie runter? Worauf basiert diese Entscheidung. Aber es ist eben auch ganz wichtig, dass die Verantwortung, was man selbst tut, nicht delegierbar ist – die bleibt beim Piloten selbst.

Im August wurde ich am Startplatz der Gerlitzten am Ossiacher See Zeuge von zwei speziellen Situationen, bei denen mehr Re-

flexion und Selbstverantwortung sicher hilfreich gewesen wäre. Gott sei Dank ist an den beiden Tagen nichts passiert.

Der eine Tag war recht bewölkt und die Wolkenbasis war sehr tief, so dass der Startplatz quasi immer in Wolken war und es definitiv keine Bodensicht in Richtung Landeplatz gab. Es gab wenig Hoffnung, dass die Basis ansteigt oder es Wolkenlücken gibt, durch die man sicher durchstarten könnte. Ich selbst wartete (etwas genervt) 2 Stunden und danach war es fliegbar und vor allem mit Sicht fliegbar. Aber was in diesen 2 Stunden zu erleben und zu sehen war, war unverantwortlich und mehr als grenzwertig. Professionelle Tandempiloten mit Fußgängern und Hobbypiloten hauten sich in die Wolken rein, legten unmittelbar nach dem Start die Ohren an, um nicht gänzlich in die Wolke gesaugt zu werden. Die Masse der Piloten wartete oder fuhr mit der Bahn nach unten.

Der andere Tag war mit blauem Himmel beglückt, aber mit starkem und böigem Wind versehen,

„Lieber feig als tot!“ sollte ein Merksatz sein, den man sich zur Hilfe nehmen kann, um eine Entscheidung herbeizuführen. Etliche Piloten warteten, andere nutzen den großen Startplatz zum Groundhandling. Aber ein paar wenige versuchten mit Ach und Krach zu starten. Keiner der Starts sah auch nur halbwegs souverän und kontrolliert aus – Tandempiloten eingeschlossen. Man merkte immer wieder, wie die wartende Masse bei jedem Piloten, der dann „irgendwie“ doch in die Luft kam, anfang zu überlegen, ob es nicht doch ginge.

Die Verantwortung, was jeder Pilotin und jeder Pilot macht, ist zu 100 % bei ihr oder ihm. Ob man startet oder nicht, muss jeder Pilot selbst entscheiden.

Verantwortung übernehmen

Wenn es um die eigene Weiterentwicklung geht, ist es für Piloten unerlässlich, sich im Rahmen des Self-Coachings mit dem Thema VERANTWORTUNG auseinanderzusetzen.

Neben den Bereichen Bewusstsein und

„DIE VERANTWORTUNG, WAS JEDE PILOTIN UND JEDER PILOT MACHT, IST ZU 100 % BEI IHR ODER IHM. OB MAN STARTET ODER NICHT, MUSS JEDER PILOT SELBST ENTSCHEIDEN.“

Selbstmotivation kommt der Verantwortung eine tragende Rolle im mentalen Training im Flugsport zu. Nur wenn man akzeptiert, die volle Verantwortung zu tragen, wird man sich weiterentwickeln und fliegerische Ziele und Erfolge erreichen können. Dies gilt sowohl für Hobbyflieger als auch für Wettkampfpiloten und Berufspiloten.

Die Ziele können dabei ganz unterschiedlicher Natur sein, egal ob Startplatzüberhöhung, Vereinsmeister oder schöner Flug am Übungshang. Wichtig für die Erreichung des Zieles ist die Übernahme der persönlichen Verantwortung für dieses Ziel und die Akzeptanz dieser Verantwortung.

Verantwortung übernehmen und akzeptieren

SUCCESS IS A MIND GAME. Wenn ein Pilot im Kopf allein die externen Faktoren für seinen Erfolg oder Misserfolg verantwortlich macht, wird er sein Ziel nicht erreichen. Es gilt diese externen Faktoren, die man nicht bzw. nur schwer beeinflussen kann, zu akzeptieren. Externe Faktoren sind bspw. Wetersituation, Geländeformation, Frequenz im Luftraum, usw. Die Verantwortung, was man aus den gegebenen Rahmenbedingungen macht, liegt an jedem Piloten selbst. Man macht es sich zu leicht, wenn man die Verfehlung des Zieles auf externe Faktoren schiebt.

Wenn das Ziel ein Streckenflug war, kann man sich nicht damit herausreden, dass „es plötzlich abgeschattet hatte“. Jeder Pilot trägt selbst die Verantwortung, d.h. hier war das Ziel für den heutigen Tag falsch oder zu groß gewählt. Vielleicht hat er nicht genügend Informationen aus den Wetterdiensten gesammelt, oder auch nur die falsche Route gewählt.

Frisch brevetierte Piloten

Speziell in den ersten Flügen nach der Prüfung ist es für Piloten wichtig, die Verantwortung aktiv zu übernehmen. Bisher wurde diese Verantwortung aus Bequemlichkeit beim Fluglehrer geparkt. Dieser teilt dem Flugschüler über Funk mit, was zu tun ist. Je unabhängiger und selbständiger der Pilot am Ende der Schulung ist, desto leichter fällt dieser Schritt der Verantwortungsakzeptanz. Beim ersten Flug nach der Prüfung steht der Pilot allein am Start und entscheidet selbst über die Wahl des Gerätes, ob das Wetter einen Flug erlaubt und ob das Gelände ihm und seinem Können entspricht. Zwar kann man jede Menge Informationen einholen, viele Einheimische fragen - die Verantwortung für sein Vorhaben aber trägt der Pilot selbst. Nur so kann man sich selbst weiterentwickeln.

Dieser Schritt zur eigenen „fliegerischen Verantwortung“ sollte ein wichtiger Be-

standteil der Flugschulung sein. In den meisten Flugschulen ist dies auch gängige Praxis.

Fluglehrer berichteten mir, dass sie bei geführten Flugreisen oft Piloten haben, die die Startverantwortung gerne an den Fluglehrer abgeben wollen, so aber immer unmündiger (im fliegerischen Sinne) werden.

Die Verantwortung für sein eigenes Handeln kann einem keiner abnehmen - und sie ist auch nicht delegierbar.



DER AUTOR

Rainer Krumm ist Unternehmensberater und Managementtrainer, er hat das Buch „Mentales Training für Piloten“ geschrieben, das im Oktober 2020 neu erschienen ist. Er ist selbst aktiver Gleitschirmflieger und Motorschirmflieger und trainierte bereits die Deutschen Drachen- und Gleitschirmnationalmannschaften im Bereich „Erfolg durch zielorientiertes Denken und Handeln“.
www.mentalpilot.de



Buch erhältlich im DHV-Shop

ANZEIGEN

Feelink
Isidora Romanj
T-shirts and more
for original pilots
SCAN ME
<https://shopsreadshirt.de/feelink/all>

Gleitschirm Werkstatt
Checks - Reparaturen - Retter packen - Verkauf - Tandemflüge

2-Jahres Check Gleitschirm	139,- Euro
Retter packen ab	39,- Euro
Check inkl Retter packen	159,- Euro
alle Preise inkl. Rückversand (DE/AT)	

Weitere Angebote und Details, sowie unsere **deutsche Versandadresse** findet Ihr auf unserer Internetseite

Schamagl & Müller GbR - Kaltenbach 9 - A-6345 Kössen - www.gleitschirmwerkstatt.at
Andrea +43 650 8089364 - Viktor +43 676 6075721