



Kevin Philipp beim twisted dynamic stall

Stärke und Leidenschaft: Kevin Philipps Weg zurück in die Luft

Ein aufschlussreiches Interview mit Kevin Philipp über seinen Weg nach einem Unfall, der ihn lähmte, und seine Wiederentdeckung der Freiheit und Freude beim Gleitschirmfliegen.

TEXT: YVONNE DATHE | FOTOS: KEVIN PHILIPP

■ Seit wann fliegst du?

Im Jahr 2011 begann ich gemeinsam mit einem Freund, der einen alten Schirm von seinem Vater gefunden hatte, mit dem Groundhandling am Übungshang. Wir zogen den Schirm auf und rannten den Hang hinunter.

■ Hast du versucht, dir das Fliegen irgendwie selbst beizubringen?

Damals hatte ich noch keine richtigen Flüge gemacht; wir spielten einfach ein wenig am Hang herum. Zwei Jahre später reiste ich nach Kolumbien, ursprünglich um ein bisschen zu reisen. Dort absolvierte ich eine Gleitschirmausbildung. Von da an begann ich zu fliegen. So lernte ich den Sport langsam kennen, denn zuvor war es sehr chaotisch, ohne das nötige Wissen und gutes Equipment.

■ Es ist sehr außergewöhnlich für einen Schweizer eine Gleitschirmausbildung in Kolumbien zu machen.

Ja, ich war länger dort und habe ziemlich schnell gemerkt, dass mir der Sport sehr gut gefällt. Dort hatte ich die Möglichkeit, relativ günstig fliegen zu lernen, in der Schweiz ist alles ein bisschen teurer. In der Schweiz durfte ich allerdings nicht fliegen. Das war nicht ganz optimal.

■ Du musstest dann in der Schweiz den Schein umschreiben lassen?

Genau. Nach einer Weile habe ich den Schein umschreiben lassen. Dann durfte ich auch legal in der Schweiz fliegen. Im Ausland war es eh kein Problem, aber weil ich in der Schweiz wohnhaft war und bin, war das Fliegen für mich in der Schweiz mit einem kolumbianischen Schein nicht erlaubt.

■ Du bist ein sehr guter Akrobatik- und Streckenflug-Pilot, mit was hast du als erstes angefangen?

In Kolumbien begann ich mit dem Streckenfliegen. Relativ früh geriet ich in eine brenzlige Situation und musste den Retter werfen. Dabei wurde mir bewusst, dass ich mich bisher noch gar nicht mit solchen Szenarien auseinandergesetzt hatte. Hätte ich gewusst, was

zu tun ist, wäre der Einsatz des Retters vermeidbar gewesen. Deshalb begann ich, Akrobatik zu fliegen und machte Spiralen und Spins. Meine damalige Freundin, eine sehr erfahrene Akrobatikpilotin, zeigte mir, wie das funktioniert.

■ Vor einigen Jahren hattest du einen richtig schweren Unfall. Du bist gesoart und warst dann zu nah am Hang und bist in den Hang geknallt. Was ist damals genau passiert?

Das war im Jahr 2017. Ich hatte bereits viel Erfahrung und galt im Grunde als guter Pilot. Zu dieser Zeit flog ich jedoch häufig in Spanien, wo es viele dynamisch-thermische Aufwinde gibt. Ich war es gewohnt, überall Steigen zu finden. Als ich dann an der Gerlitzten für ein Fliegerevent, ein Boogie, ankam, fuhr ich am ersten Tag hoch und startete. Alles war gut und die Bedingungen waren optimal. Es waren viele Leute in der Luft und ich wollte einfach in eine hangnahe Thermik eindrehen. In diesem Moment war mir die Gefahr jedoch nicht bewusst.

Ich fiel sehr schnell aus der Thermik. Ich konnte den Turn noch zu Ende fliegen, aber der Hang war so flach, dass ich in einem flachen Winkel hangabwärts hineinflug. Das Problem war, dass dort ein kleiner Weg war und ich zu tief und abrupt zum Stehen kam. Grundsätzlich war das nichts Spektakuläres. Erstaunlich war, dass ich in diesem Jahr viele Risiken eingegangen war, sei es mit Bodenspiralen oder beim Akrobatikfliegen im Allgemeinen. Und dann passierte dieser Unfall ausgerechnet bei einer „Normalsituation“, die eigentlich gar nicht gefährlich sein sollte.

■ Du warst danach gelähmt.

Ja, eine Zeit lang. Direkt nach dem Aufprall spürte ich meine Beine nicht mehr. Zwei Wochen lang konnte ich sie nicht bewegen. Danach machte ich ganz langsam Fortschritte. Zu diesem Zeitpunkt war unklar, ob ich jemals wieder laufen könnte und wie es weitergehen würde. Ich hatte großes Glück, dass es schließlich wieder bergauf ging. Zwar hatte ich das Pech, dass ich extreme Schmerzen bekam, was aber auch mein Glück war. Denn die Schmerzen führten dazu, dass beschlossen wurde, nach drei Monaten erneut zu operieren und das Ganze zu rekonstruieren. Dadurch schien sich ein Knoten zu lösen.



Nach dreieinhalb bis vier Monaten konnte ich wieder auf meinen Beinen stehen, zunächst ganz wackelig. Nach sechs Monaten konnte ich auf den Rollstuhl verzichten. Ich verbrachte sechs Monate in stationärer Physiotherapie, in der ich extreme Fortschritte machte. Und ja, ich hatte einfach Glück.

■ **In einem Interview hast du berichtet, dass dir eine Physiotherapeutin riet, zu visualisieren. Wie hast du das genau gemacht?**

Ja, genau. Meine erste Physiotherapeutin in Klagenfurt riet mir, alles anzusteuern, auch das, was ich nicht bewegen konnte. Das hat mir, glaube ich, sehr viel gebracht. Aufgrund der starken Schmerzen gönnte ich mir Ruhezeiten und war nicht den ganzen Tag aktiv. Während ich im Bett lag, versuchte ich einfach, meine Beine anzusteuern. Es passierte nicht viel, aber ich begann bei den Zehen und versuchte dann, jeden Muskel anzusteuern. Bei vielen erhielt ich ein gewisses Feedback in Form von Kribbeln in den Muskeln oder in den Zehen. Allerdings war das nicht bei allen der Fall und das war zu Beginn schwierig. Doch mit der Zeit kam immer mehr zurück.

■ **Wie ist es dir gelungen, optimistisch zu bleiben?**

Ehrlich gesagt war ich nicht immer optimistisch. Es gab Zeiten, in denen ich wenig Hoffnung hatte und mental stark angeschlagen war. Doch ich wusste: „Ich habe nur diese eine Chance und warum soll ich jetzt aufgeben?“ Ich dachte: „Ich kann aufgeben, wenn ich einen Kampf verloren habe, aber ich bin mitten im Kampf.“ Mir wurde gesagt, dass die Zeit, in der ich Fortschritte machen kann, be-

grenzt ist. In den ersten sechs Monaten sind extrem viele Fortschritte möglich und das war mir sehr bewusst. Deshalb arbeitete ich mit aller Kraft auf mein Ziel hin.

Eine große Motivation waren meine Familie und Freunde, aber auch der Sport, der mich zwar in diese Situation gebracht hat, mich jedoch auch motivierte, wieder diese Freiheit zu erleben und das Gefühl des Fliegens zurückzugewinnen.

■ **War für dich von Anfang an klar, dass, wenn du wieder laufen kannst, du auf jeden Fall wieder fliegen willst?**

Ja, das war ein sehr wichtiges Ziel für mich. Ich wollte wieder Zeit mit den Menschen verbringen, die ich durch das Fliegen kennengelernt habe und die mir so viel bedeuten. Das hat mich extrem motiviert. Die Unterstützung all dieser Menschen, die mich besuchten, war für mich von großem Wert.

■ **Wie denkst du heute über diesen Unfall und die Zeit?**

Physisch würde ich mir die Erfahrung nicht noch einmal wünschen. Ich leide auch heute noch unter den Folgen. Den Umständen entsprechend geht es mir gut, aber ich habe nach wie vor kleinere Beschwerden. Mein linkes Bein ist schwächer als das rechte und ich habe Schmerzen im Rücken. Vom mentalen Aspekt her hat mir der Unfall jedoch viel gegeben. Mir wurde viel Freiheit und Lebensqualität genommen, was ich in dem Moment extrem zu schätzen lernte. Zu bestimmten Zeiten war mir bewusst, dass ich einige Dinge wahrscheinlich nie mehr tun kann, wie zum Beispiel den Berg bei uns hochzulaufen. Ich habe gesehen, dass ich lange Zeit nur geringe

Fortschritte machte. Prognosen deuteten darauf hin, dass ich vielleicht nie wieder richtig laufen oder weit gehen könnte. So betrachtet, hatte ich viele Dinge in meinem Leben abgeschrieben. Diese Dinge nach und nach zurückzubekommen, obwohl ich dachte, sie wären verloren, war sehr wertvoll für mich. Es ist wirklich schön, das zu erleben. Ein ähnliches Gefühl hatte ich zum Beispiel in Kolumbien, als ich dort zum ersten Mal hinreiste. Die Menschen waren damals noch vom Krieg traumatisiert, aber sie erlebten einen emotionalen Frühling. Auch ich konnte sehen, wie alles aufblühte. Das war beeindruckend.

■ **Dann wirst du wahrscheinlich viel mehr Dankbarkeit empfinden für die Dinge, die für jemanden, der sowas nicht erlebt hat, selbstverständlich sind.**

Ja, absolut.

■ **Du konntest ein halbes Jahr nach dem Unfall, den Rollstuhl wieder hinter dir lassen. Wie lange hat es dann noch gedauert, bis du wieder geflogen bist?**

Am Anfang erhielt ich ein Verbot von den Ärzten und Versicherungen. Was auch sinnvoll war, denn ich hätte mich vermutlich vom Berg gestürzt. Neun Monate nach der zweiten Operation, also etwa ein Jahr nach dem Unfall im August 2018, bekam ich endlich das Okay von den Ärzten. Ich musste jedoch feststellen, dass viele Bewegungen mir physisch noch weh taten oder unangenehm waren. Daher fand ich sehr langsam wieder zurück in den Sport. Psychologisch war ich noch etwas entfernt, da ich nicht von Null auf Hundert gehen konnte. Die Angst begleitete mich lange Zeit und ich war unsicher, insbesondere bei härteren Landungen oder dem Gedanken an einen Retterabgang. Ich war ziemlich nervös.

■ **Wie hast du dich gefühlt, als du das erste Mal wieder geflogen bist?**

Es war eine große Herausforderung. Ich bin nach Kolumbien zurückgekehrt, weil es meine zweite Heimat ist und dort das Fliegen sehr angenehm ist. Es fliegt sich dort wirklich entspannt, im Gegensatz zu den Alpen. Ich nahm an einem Wettbewerb teil und dachte: „Ja, das ist alles sicher und cool.“ Doch dann stellte ich fest, dass viel über Hochspannungsleitungen geflogen wurde und es nur wenige Landeoptionen gab. Das war im Norden des Valle de Cauca. Diese Bedingungen waren für mich nicht optimal und nach ein oder zwei Tagen musste ich erkennen, dass ich das nicht wollte und nicht konnte. Es war ein Rückschlag, aber nach und nach habe ich mein Vertrauen zurückgewonnen. Ich habe auch gelernt, dass ich wieder fallen kann. Alles musste neu gelernt werden. Besonders das Vertrauen, wenn ich falle, liege ich nicht hilflos am Boden wie damals in der Zeit meiner Reha, musste ich wieder aufbauen. Jetzt kann ich das Leben wieder in vollen Zügen genießen.

■ **Hast du irgendwas unternommen, damit das Vertrauen wieder kommt oder hast du dir einfach Stück für Stück immer mehr zutraut?**

Ich musste mich ein wenig motivieren und habe mich sehr vielseitig

sportlich betätigt. Ich war nicht nur beim Fliegen aktiv, sondern bin auch Skateboard gefahren und habe andere Aktivitäten ausprobiert, die vielleicht nicht optimal waren, falls ich stürze. Dennoch haben mir diese Sportarten viel gegeben. Ich bin auch gefallen und habe festgestellt, dass ich es kann. Ich habe gelernt, wo meine aktuellen Grenzen liegen. Ich denke, ich habe wirklich mein Vertrauen zurückgewonnen, indem ich viele Dinge ausprobiert habe und mich ins kalte Wasser geworfen habe. Oft habe ich auch stark gelitten, aber am Ende habe ich daraus wichtige Lektionen gelernt.

■ **Du hast dann auch relativ schnell wieder mit dem Akrobatik-Fliegen angefangen.**

Ich glaube, es hat etwa zweieinhalb Jahre gedauert, bis ich wieder in der Lage war, Akrobatik zu fliegen. Lange Zeit war ich unsicher, ob ich die Belastungen beim Gehen aushalte. Auch heute noch, wenn ich meinen Kopf nach unten neige, bekomme ich Schmerzen in den Beinen. Das fühlt sich etwas seltsam an, da mein Hauptnervenstrang im Rücken offenbar etwas eingeklemmt ist. Solche Dinge haben mich mental stark limitiert. Doch irgendwann merkte ich, dass es eigentlich gut funktioniert und dass es gar kein Problem ist. Das war wirklich schön.

■ **Dann wurdest du Schweizer Meister im Akrobatik-Fliegen.**

Genau, beim zweiten Anlauf. Beim ersten Mal wurde ich Zweiter und ein Jahr später habe ich es geschafft. Das war ein großes Ziel für mich. Ich setze meine Ziele **meistens** hoch, und überraschenderweise konnte ich den Schweizer Titel gewinnen. Damit hätte ich nicht gerechnet, als ich aus der Reha kam oder wieder mit dem Fliegen begann. Es war ein wunderschönes Gefühl und ein unvergessliches Erlebnis, auch den Menschen in der Community und denjenigen aus der Reha zu zeigen, dass es möglich ist und man die Hoffnung nicht aufgeben sollte.

Es gab Zeiten, da dachte ich ernsthaft: „Am besten springe ich irgendwo vom Haus und mache einfach Schluss“, weil ich mental fest davon überzeugt war, dass es nicht mehr besser werden würde. Aber ich fühlte mich meiner Familie und meiner Mutter gegenüber verpflichtet, diesen Weg zu gehen und alles Mögliche zu versuchen.

■ **Am Ende hat dir dein Umfeld die Kraft gegeben weiterzumachen?**

Ja, genau. Es war wirklich heftig, wie ich von zwei Wochen nach dem Unfall bis etwa drei Monate später immer mehr Schmerzen hatte. Irgendwann wurde es unerträglich und ich hinterfragte viele Dinge. Ich betrachte mich als einen sehr rationalen und logischen Menschen, der die Situation nüchtern analysiert hat. Ich habe mir gesagt: „Hey, das geht jetzt nicht, da musst du durch.“ Obwohl ich psychisch die Hoffnung fast verloren hatte, wusste ich tief in mir, dass noch nicht alles verloren war.

■ **Etwas später gab es in Organyá einen weiteren Vorfall, von dem es auch ein Video gibt. Was ist genau passiert, wie kam es dazu, und wie hast du diese Erfahrung für dich verarbeitet?**

Ja, das war ein ganz besonderer Tag, denn meine Mutter war in der

Nähe. Sie besuchte eine Freundin in Frankreich und kam dann nach Organyá, um mir beim Fliegen zuzusehen. Es war das erste Mal, dass sie mich live beim Fliegen erlebte. Ich habe einen Twisty-Misty geflogen, bei dem man dynamisch an Höhe gewinnt, eine 360-Grad-Drehung macht und den Schirm wieder fliegen lässt, während man von einer Seite zur anderen twistet. In diesem Moment blieb meine Hand am Gummizug der Bremse hängen, als ich den Schirm bremsen musste. Ich wollte sie schnell herausziehen, da sie nur leicht am Handgelenk eingehängt war. In dem Moment schnellte der Schirm abrupt nach vorne und drehte mich aus dem Twist heraus. Das hatte ich so nicht erwartet. Ich versuchte noch, den Schirm zu bremsen, war mir aber ziemlich sicher, dass er einfach nach vorne schießen würde – vielleicht ein Frontklapper, aber nicht so stark absacken sollte. Der Schirm schoss jedoch so weit nach vorne, dass er vor mir blieb, vermutlich wegen der Thermik oder der Turbulenzen, die gerade herrschten. Es war Hochsommer in Spanien, und die Luftbedingungen waren entsprechend turbulent. Jedenfalls prallte der Schirm direkt gegen mich oder ich gegen den Schirm.

Das war unerwartet. Klar, solche Situationen können in unserem Sport passieren – ein Schirm kann vorschießen oder einen Frontklapper machen. Aufgrund meiner Erfahrung dachte ich jedoch nicht, dass es so weit kommen würde. Als der Schirm zusammenfiel, wurde mir bewusst, dass ich den Retter werfen und schnell reagieren musste. Ich war relativ zuversichtlich, da ich genug Höhe hatte, was das Akrobatikfliegen relativ sicher macht und mir Zeit gibt, das Problem zu lösen. Allerdings stellte ich schnell fest, dass sowohl der erste als auch der zweite Retter in den Leinen des Schirms hängen geblieben waren. Dadurch konnte sich der Retter nicht weit genug von mir entfernen und das Paket öffnete sich nicht. Als ich den zweiten Retter im Augenwinkel sah, wurde mir klar, dass ich ihn aus dem Packsack herausnehmen musste. Zuerst hielt ich den Retter in der Hand und zog am Handel. Natürlich öffnete sich das nicht so einfach, also zog ich den Packsack und das Handel zu mir heran. Dann wurde mir schnell klar, was das Problem war, und ich zog die Leinen aus dem Packsack. Der Retter öffnete sich rasch und gut, aber es war wirklich in letzter Sekunde und viel Glück im Spiel – also Glück im Unglück.

Nach all diesen Erlebnissen, hätte so manch einer gesagt, „okay, das Fliegen ist gefährlich, es kann einiges passieren, ich lass es einfach“. Was hat dich dazu ermutigt zu sagen „Nein, ich mach weiter, ich flieg weiter, das ist einfach so genial, dass ich weiter dabei bleib“? Was fasziniert dich so sehr am Fliegen?

Es ist so, dass wenn ich etwas anderes machen würde, wahrscheinlich nicht weniger gefährliche Aktivitäten wählen würde als das Gleitschirmfliegen. Das Coole daran ist, dass ich hier der Einzige bin, der wirklich in Gefahr ist. Wenn ich nicht mehr Gleitschirm fliegen würde, würde ich mir wahrscheinlich ein Motorrad kaufen oder mit dem Downhillbike den ganzen Tag einen Berg hinunterbrettern. Solche Aktivitäten können, je nachdem wie man sie angeht, auch sehr gefährlich sein. Ich versuche beim Gleitschirmfliegen und in meinem Sport stets, so sicher wie möglich zu agieren. Ich trainiere viel und fliege über Wasser, nutze zwei Retter plus eine Base, um die

Sicherheit zu maximieren. Tatsächlich achte ich noch mehr auf Sicherheit als vor dem Unfall und arbeite kontinuierlich daran, noch sicherer zu fliegen. Rückblickend sehe ich, dass ich heute weniger risikobereit bin als früher.

Natürlich ist das Fliegen gefährlich, aber es bringt mir so viel Freude. Ich habe wirklich Spaß daran, nicht nur beim Fliegen selbst, sondern auch an all den Erlebnissen drumherum. Das ist für mich von großem Wert und darauf möchte ich, auch wenn es riskant ist, nicht verzichten.

Das Video von dem Vorfall in Organyá führte zu sehr vielen Followern sowohl auf YouTube als auch Instagram. Hat sich dadurch für dich etwas verändert?

Nein, nicht extrem. Ich sollte vielleicht etwas forciert an die Sache herangehen. Aber es ist eine großartige Plattform, die ich jetzt habe, um mehr Menschen zu erreichen, was wirklich cool ist. Besonders meine Geschichte mit dem Rücken könnte viele Menschen inspirieren und ihnen helfen. Für mich als Sportler ist das auch ein gewisses Marketinginstrument. Ich bin für Sponsoren attraktiver geworden und das ist definitiv ein Vorteil als Athlet.

Es war beeindruckend, wie viele Leute mir in diesem Moment plötzlich gefolgt sind oder meine Videos angeschaut haben. Es ist schön, eine gewisse Wertschätzung zu erhalten. Mittlerweile hat sich bestätigt, dass ich viele Menschen gewinnen konnte, die die Art und Weise, wie ich fliege sowie die veröffentlichten Videos schätzen. Etwa 95 % meiner Inhalte zeigen eher schöne und weniger riskante oder spektakuläre Dinge.

Was für Sicherheitsvorkehrungen unternimmst du, damit das Fliegen für dich sicherer ist als noch vor 10 Jahren?

Heute trainiere ich alles, was ich neu lerne, über Wasser. Früher habe ich auch über dem Boden, einfach mit genügend Höhe, neue Techniken ausprobiert. Ich überprüfe regelmäßiger meine Retter und achte besser auf mein Equipment. Darauf, dass mein Retter nicht zu klein und alles in einwandfreiem Zustand ist. Diesbezüglich lege ich großen Wert auf Sicherheit. In Regionen wie Spanien oder El Hierro, wo die Bedingungen manchmal grenzwertig sind, bin ich vorsichtiger als früher. Ich versuche nicht mehr, immer das Extremste oder Coolste zu machen, um irgendwie der Größte zu sein. Mein Ego ist mittlerweile nicht mehr so ausgeprägt wie in meiner jüngeren Vergangenheit.

Du bist vielleicht im Laufe der Zeit klüger geworden.

Ja genau. Es ist immer eine Frage, was man möchte. Was ist dir mehr wert. Mittlerweile ist es mir wichtiger, am nächsten Tag wieder gesund aufzustehen als jetzt irgendwie abgefeiert zu werden.

Wie bereitest du dich auf ein neues Flugmanöver vor?

Ich habe klare Ideen, was ich machen möchte, und analysiere, was sicher ist und welche Probleme auftreten könnten. Ich gehe theoretischer an die Sache heran als früher, aber ich muss mich mental vor dem Flug eigentlich nicht vorbereiten. Ich fliege so viel Akrobatik, dass ich in der Regel gut vorbereitet bin. Es gibt jedoch Momente, in



Red Bull Dose im Flug eingefangen. Kevin macht gerne besondere Clips.

denen ich etwas nervös bin, besonders wenn ich etwas mache, bei dem ich noch unsicher bin. Aber ich habe mich so intensiv mit den Techniken auseinandergesetzt, dass ich das normalerweise bewältigen kann – ich will nicht sagen, dass ich entspannt bin, aber ich kann es gut durchführen. Die größten Herausforderungen waren für mich zu Beginn die ersten Spiralen. Da war viel Stress und psychischer Druck involviert. Mittlerweile ist es recht entspannt. Ich kenne die Lösungen für verschiedene Situationen. Extreme Anspannung oder Stress entstehen für mich während des Fluges, wenn etwas richtig schiefeht. Vor dem Flug bin ich jedoch immer recht gelassen.

■ Wenn was schiefeht, ist Stress auch berechtigt. Das vom Organismus ausgelöste Notfallprogramm hilft dir in schwierigen Situationen. Es wäre schlecht, wenn du super relaxed bist, obwohl du schnell reagieren müsstest.

Ja, ich erlebe am meisten Stress beim Akro-Fliegen am Start, da hier viel schiefehen kann. Wir sind recht schnell unterwegs und es

kann auch Rückenwind geben. Auch das Landen beim Cross-Country-Fliegen ist stressig, weil du manchmal in entlegene Täler fliegst und nicht sicher weißt, ob du noch über den Grat kommst. Das verursacht schon viel Stress für mich. Beim Akro-Fliegen hingegen habe ich mittlerweile ein so sicheres Gefühl, dass ich in der Luft nicht mehr so gestresst bin.

■ Wie gehst du mit deinem Stress um?

Ich achte immer darauf, wie die anderen Leute starten und beobachte die aktuellen Bedingungen, um sie zu evaluieren. Wenn ich zu viel Stress empfinde oder die Situation grenzwertig erscheint, ziehe ich es vor, lieber abzubrechen oder mir die Zeit zu nehmen, die ich brauche. Ich muss nicht jeden Flug erzwingen. Früher war ich bei den Starts weniger empfindlich und habe weniger auf die Bedingungen geachtet.

■ Wie gehst du mit Unsicherheiten beim Landen um?

Mir ist es eigentlich egal, wo ich lande, solange ich heil ankomme. Normalerweise versuche ich, so weit wie möglich zu fliegen. An besonders guten Tagen kann es passieren, dass ich bestraft werde, weil ich zu viel Risiko eingegangen bin. In solchen Fällen nehme ich das Abenteuer gerne auf mich und finde es manchmal sogar cool, ein paar Stunden zurückzulaufen. Das erinnert mich an die Anfangszeit, als ich oft irgendwo geflogen bin und dann wieder zurückgewandert bin, besonders im Ausland. Damals war ich mehrere Stunden unterwegs. Heute ist das weniger der Fall, weil ich besser fliege und meistens wieder zurückkomme. Wenn es jedoch mal passiert, kann ich das eigentlich genießen. Natürlich ist das nicht immer möglich, vor allem wenn ich am nächsten Tag arbeiten muss oder Stress habe. Aber ich habe gelernt, solche Situationen zu schätzen, weil es eine Zeit gab, in der ich dachte, dass ich vielleicht nie wieder nach einer Außenlandung nach Hause laufen könnte. Ich habe sogar mal gedacht: „Vielleicht fliege ich irgendwann im Rollstuhl.“ Heute geht es mir jedoch hervorragend und auch wenn ich verschwitzt bin und die Situation unangenehm ist, genieße ich es, weil ich weiß, dass es auch ganz anders sein könnte.

Auch die Begegnungen mit Menschen auf einer Außenlandung sind mega cool. Viele sind neugierig, offen und man kommt schnell ins Gespräch. Das ist schon was ganz Besonderes, was unser Sport mit sich bringt. Diese barrierefreie Begegnung mit den Menschen vor Ort.

■ Was ist für dich faszinierender Akrobatik- oder Streckenflug?

Ich bin der Meinung, dass jemand, der ein wirklich guter Pilot sein möchte, sich auch mit Akrobatik auskennen sollte. Beide Disziplinen haben ihre Vorzüge und Herausforderungen. Beim Akrofliegen empfinde ich das Wettbewerbsfliegen als wenig interessant, da man oft weit reisen muss, um dann nur kurz zu fliegen und drei Tage Stress erlebt. Beim Streckenfliegen ist das anders. Nach dem Task kann man entspannen, ein Bier trinken und sich mit Freunden austauschen – das hat einen ganz anderen Charakter.

Beim Akrofliegen bleibe ich gerne über längere Zeit am selben

Ort, um mich weiterzuentwickeln und intensiv zu fliegen. Wenn ich viel Cross-Country fliege, empfinde ich es mit der Zeit als etwas eintönig. Die Abwechslung zwischen den beiden Disziplinen ist für mich sehr wichtig und macht das Fliegen spannend und angenehm.

■ Welche Akrobatik-Manöver sollte jeder Pilot deiner Meinung nach beherrschen?

Es ist meiner Meinung nach wichtig, dass man seinen Schirm gut beherrscht, insbesondere in Bezug auf Backfly und Spins. Das hat einen hohen Wert, da man beim Erlernen dieser Fähigkeiten mit vielen Situationen konfrontiert wird, die auch beim Streckenfliegen auftreten können. Es ist nicht erforderlich, perfekt einen Heli zu fliegen oder komplizierte Manöver zu beherrschen, aber es wäre von Vorteil, grundlegende Figuren wie einen Sat oder eine Steilspirale ausführen zu können. Dadurch gewinnt man ein besseres Verständ-

nis dafür, was passieren kann und wie man in verschiedenen Situationen reagieren sollte.

■ Viele Piloten sind vor dem ersten Stall ziemlich nervös. Was würdest du Piloten empfehlen, die das lernen möchten?

Es ist wichtig, sicher über Wasser zu fliegen und ein Boot in der Nähe zu haben. Man könnte zum Beispiel in die Türkei oder an den Gardasee fahren, um dort mit ein paar Freunden, die aufeinander achten, die ersten Stalls zu üben. Ich empfehle dringend, dies über Wasser zu machen, da man nie weiß, was passieren kann. Es ist auch ratsam, zwei Retter dabei zu haben – sei es in einem Akrogurtzeug mit Platz für zwei Retter oder zusätzlich einen Frontretter für den Notfall.

Es gibt außerdem viele Tutorials auf YouTube, die zeigen, wie man bei der Technik vorgeht. Insgesamt ist das Üben nicht so gefährlich, wie es vielleicht scheint. Zu Beginn fühlt es sich oft unnatürlich oder unkontrolliert an, aber das legt sich mit der Zeit.

■ Fällt dir ein ganz besonders schönes Flugerlebnis ein?

Mein schönstes Flugerlebnis war die Reise, die ich 2016 mit zwei, drei Kumpels in Quixadá gemacht habe. Wir sind weite Strecken geflogen, damals noch vom Berg aus, während die meisten heutzutage mit der Winde starten. Es war eine sehr interessante und schöne Erfahrung, besonders weil wir den Schweizer Rekord gebrochen haben.

Die Reise war herausfordernd; wir mussten morgens um 5 Uhr aufstehen und waren oft den ganzen Tag unterwegs, manchmal flogen wir bis zu 12 Stunden. Diese Zeit hat uns als Freunde extrem zusammengeschweißt und die Erinnerungen daran sind unvergesslich.

■ Wie viele Flüge hast du gebraucht, um dem Schweizer Rekord zu brechen?

Ich schätze, dass ich etwa 14 bis 15 Flüge gemacht habe. Insgesamt war ich, glaube ich, drei Wochen oder sogar etwas länger am Fliegen. Am Ende habe ich es dann doch geschafft. Dabei habe ich festgestellt, dass viel vom Willen abhängt. Die mentale Verfassung spielt eine entscheidende Rolle. Dranbleiben und nicht Aufgeben ist wichtig. Manchmal habe ich das Problem, dass ich zu entspannt bin oder es mir an der nötigen Entschlossenheit fehlt.

■ Wie schaffst du es, diesen Willen zu entwickeln?

Es ist schwierig, das genau zu sagen, da es stark von der Situation abhängt. Oft spielt dabei eine gewisse Wut eine Rolle, als ob man sagen möchte: „Zeigen wir es ihnen.“ Es ist nicht unbedingt Wut, aber manchmal wird man durch Kommentare wie „Hey Kevin, hast du gesehen, jemand hat deinen Rekord gebrochen?“ ein wenig provoziert. Aus diesen Emotionen schöpfe ich viel Energie. Man braucht ein gewisses „Öl im Feuer“, um wirklich an die Grenze gehen zu können.

■ Der Wettbewerbsgedanke bzw. Vergleich mit anderen ist dir wichtig?



Jeder Muskel zählt - Kevin beim Sport



Bereits als Kind ist Kevin ein Akrobat.

Genau, das ist auch eine coole Strategie. Ich habe es schon so gemacht, dass ich sage: „Hey, das geht, das mache ich morgen.“ Wenn ich das laut vor meinen Kumpels ausspreche, fühle ich mich verpflichtet, es auch wirklich zu tun. Ich könnte es auch einfach still für mich denken, aber dann setze ich es oft nicht um. Auf diese Weise kann ich mich selbst motivieren.

■ Es gibt ja gerade beim Fliegen, ich glaube da dürfen wir auch ganz realistisch sein, Bedingungen, die unsere Pläne durchkreuzen.

Man kann beim Gleitschirmfliegen das Glück teilweise erzwingen, wenn man wirklich fokussiert ist und es Tag für Tag probiert. Wenn sich die Gelegenheit bietet, ist das durchaus möglich. Man muss einfach jeden Tag wieder hochgehen, auch wenn man denkt, dass es vielleicht nicht der beste Tag ist oder die Bedingungen nicht ideal erscheinen. Letztendlich macht es die Hartnäckigkeit aus, die entscheidend ist.

■ Sich nicht auf Glück zu verlassen, sondern es trotzdem probieren, auch wenn die Zeichen vielleicht nicht so gut stehen?

Genau, ich habe beim Fliegen oft gedacht, dass heute nichts zum Fliegen ist und eine halbe Stunde später war es doch super. Es gab Momente, in denen ich fast am Boden geblieben wäre, weil ich so frustriert war, doch dann hatte ich einen tollen Flug. Das zeigt, wie schnell sich die Bedingungen ändern können.

Aus psychologischer Sicht

Visualisierungstraining in der Rehapphase

Kevin hat berichtet, dass er nach seinem Unfall seine Füße, Zehen und Beine visuell angesteuert hat. Visualisierung kann bei der körperlichen Heilung, insbesondere im Zusammenhang mit Muskelabbau und der Ansteuerung von Nerven und Gelenken, die noch nicht bewegt werden können, eine wichtige Rolle spielen.

Muskelabbau verhindern und Muskeln aktivieren

Studien haben gezeigt, dass mentales Training durch Visualisierung helfen kann, Muskelabbau zu verhindern. Athleten und Patienten stellen sich vor, wie sie Übungen ausführen oder bestimmte Muskeln anspannen. Diese mentale Aktivität kann die neuronale Verbindung zu den Muskeln stärken und den Abbau verlangsamen. Indem man sich vorstellt, wie bestimmte Muskeln aktiviert und genutzt werden, kann man die motorischen Nervenbahnen stimulieren. So bleiben die Muskeln auf einem gewissen Niveau erhalten, selbst wenn sie nicht physisch beansprucht werden.

Visualisierung hilft also den Heilungsprozess zu beschleunigen. Es werden dabei die Durchblutung und der Stoffwechsel im betroffenen Bereich angeregt.

Praktische Tipps zur Visualisierung

- **Tägliche Übungseinheiten:** 10-15 Minuten können bereits signifikante Effekte haben.
- **Konzentration und Entspannung:** Es ist wichtig, sich in einem ruhigen Umfeld zu befinden und sich vollständig auf die Visualisierung zu konzentrieren.

Detaillierte Vorstellungen: Je detaillierter und realistischer die mentalen Bilder sind, desto effektiver ist die Visualisierung. Patienten sollten sich nicht nur die Bewegung vorstellen, sondern auch das Gefühl und die Muskelanspannung während der Bewegung.

Wenn du spezifische Übungen oder detaillierte Anleitungen benötigst, lass es mich wissen.

Den Optimismus behalten

Den Optimismus zu bewahren, ist wahrscheinlich das Schwierigste in der Rehapphase, besonders wenn am Anfang scheinbar keine Fortschritte erkennbar sind. Es ist wichtig, ein Ziel vor Augen zu haben. Für Kevin war klar, dass er wieder fliegen möchte, egal ob mit oder ohne Rollstuhl. Er hat sich immer wieder bewusst gemacht, dass er das Gefühl des Fliegens wieder erleben möchte, was ihm Kraft gab.

Die Besuche von Familie und Freunden haben ihn ebenfalls motiviert und geholfen, seinen Optimismus zu bewahren. Kevin berichtete, dass er während der Reha manchmal an Aufgeben gedacht hat, doch seiner Familie, seinen Freunden und seiner Mutter konnte er das nicht antun. Die regelmäßigen Besuche gaben ihm Kraft.

Seine Mitmenschen haben ihm emotionale und motivationale Unterstützung geboten und dazu beigetragen, dass er weiter macht,



Kevin gewinnt Gold bei der Schweizer Meisterschaft im Acro-Gleitschirmfliegen 2022.

obwohl der Weg zur Genesung schwierig war. Diese soziale Unterstützung darf nicht unterschätzt werden. Wenn ein Bekannter einen Unfall hat, besuche ihn und leiste ihm einfach Gesellschaft. Das allein hilft bereits, dass sich die Betroffenen integriert fühlen.

Ein Tagebuch, in dem die Fortschritte festgehalten werden, kann ebenfalls sehr hilfreich sein. So kann das Notieren von Schmerzen oder Fortschritten verdeutlichen, dass es tatsächlich aufwärts geht, auch wenn man selbst das Gefühl hat, auf der Stelle zu treten.

Dankbarkeit spielt eine unglaublich wichtige Rolle. In das Tagebuch könnte zusätzlich aufgenommen werden, wofür man heute dankbar ist – 3 bis 5 Dinge genügen oft. Studien zeigen, dass dies erhebliche Auswirkungen auf das Wohlbefinden hat und dabei hilft, den Fokus auf das zu lenken, was im Moment gut ist.

Das Ego nicht so wichtig nehmen

Kevin hat beschrieben, dass er früher vieles getan hat, um sein Ego zu befriedigen. Heute überlegt er eher, was ihm wirklich wichtig ist. Viele Piloten gehen unnötige Risiken ein, um ein paar Punkte zu ergattern, ein paar Kilometer weiter zu kommen oder in den Augen anderer cool zu wirken. Sie handeln nicht aus eigenem Antrieb, sondern um ihren gefühlten Selbstwert zu steigern.

Die Frage ist: Was kosten dich diese Bemühungen? Je mehr wir das Ego füttern, desto größer wird das Bedürfnis nach Anerkennung und es wird immer schwieriger, es zu befriedigen. Eine zentrale Frage könnte sein: Was ist mir wirklich wichtig? Dies kann ein erster Schritt aus der Ego Falle sein.

Erlaube dir, der Mensch und Pilot zu sein, der du bist, auch wenn

dein Verstand gerade mehr negative als positive Selbstbewertungen hervorbringt. Stell dir vor, was möglich ist, wenn du aufhörst, dein Ego zu füttern und einfach das tust, was für dich wichtig ist – und handle danach!

Handlungspläne geben Sicherheit

Kevin hat beschrieben, wie er sich auf neue Flugmanöver vorbereitet. Er hat eine klare Idee, überlegt sich, was an dem Manöver sicher ist und was für Probleme auftauchen könnten. Damit erstellt er sich einen Handlungsplan.

Ein klar definierter Handlungsplan hilft dabei, den Ablauf festzulegen und den Überblick zu behalten. Er gliedert komplexe Aufgaben in kleinere, überschaubare Schritte. Das reduziert das Gefühl der Überforderung. Wenn wir wissen, was der nächste Schritt ist, fühlen wir uns sicherer und motivierter.

Darüber hinaus fördern Handlungspläne die Entscheidungsfindung. In Situationen, in denen wir uns unsicher fühlen oder viele Optionen zur Auswahl haben, können sie helfen, eine adäquate Entscheidung zu treffen. Daher sollten wir uns mit all den Situationen beschäftigen, die auf uns zukommen könnten und dafür einen Plan machen (wenn X eintritt, dann mache ich Y). Trifft später eine dieser Situationen ein, haben wir einen Handlungsplan in der Tasche, der genau auf diese Situation passt. Dies gibt uns das Vertrauen, dass wir in der Lage sind, die Herausforderung zu bewältigen.

Handlungspläne geben uns die Möglichkeit zur Reflexion und Anpassung. Wenn wir einen Plan verfolgen, können wir überprüfen, ob wir auf dem richtigen Weg sind. Eventuell muss ein Plan angepasst werden, sollte sich herausstellen, dass er nicht so funktioniert, wie wir uns das gedacht haben.

Indem wir aktiv Handlungspläne erstellen und verfolgen, schaffen wir eine solide Grundlage für unsere fliegerische Entwicklung und Sicherheit. Handlungspläne geben uns Sicherheit in herausfordernden Situationen. Sie dienen als Leitfaden, helfen unsere Gedanken, körperlichen und mentalen Ressourcen auf das zu lenken, was im Augenblick zu tun ist.

Dennoch ist es absolut normal vor Manövern, die wir noch nicht beherrschen, nervös zu sein. Genau das hat Kevin auch beschrieben. Er sagte, dass er oft nervös sei, wenn er etwas macht, bei dem er noch unsicher ist. Selbstvertrauen und Sicherheit kommen erst, wenn wir Dinge mehrmals real ausgeführt und funktioniert haben. Mit der Zeit werden wir dann immer sicherer. Das bedeutet, am Anfang dürfen wir akzeptieren, dass wir nervös sind. Wir sollten uns mental gut vorbereiten und dann unter sicheren Bedingungen handeln. ▽



DIE AUTORIN

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