

## Die Angst vor dem Fliegen oder vor dem Versagen in bestimmten Flugsituationen

Von Frank-Dieter Lemke (auf der Grundlage von „Rainer Krumm - Mentales Training – stressfrei und sicher fliegen“)

**Flugangst** ist ein wichtiger, aber oft verschwiegener Aspekt des Luftsports, mit dem sich jeder sicherheitsbewusste Pilot auseinandersetzen sollte.

### Wovor haben Piloten Angst?

Vor körperlichen Verletzungen (schlimmstenfalls Todesangst), vor falscher Einschätzung des Wetters, vor den Gefahren beim Starten oder Landen, vor einem Zusammenstoß in der Luft, vor der Höhe, vor Kontrollverlust (des Flugzeuges, der Situation, bei der Navigation, also Orientierungsverlust), vor unlandbarem Gelände beim Streckenflug, vor dem „Absaufen“, vor anderen zu versagen (das Gesicht zu verlieren), vor dem offenen Zeigen von Angst.

Angst und Gedanken, die auf Besorgnissen beruhen, sind wichtig, denn sie haben eine **Alarm- und Warnfunktion**.

Anfangs, im Bereich der normalen Adrenalinausschüttung, ist Angst noch aufputschend und eher erregend und erhöht die **Wachheit der Sinne** und die **volle Aufmerksamkeit**. Erregung aufgrund von Ängsten kann jedoch irgendwann auch recht gefährlich werden, wenn zu starke Adrenalinausschüttung in eine Angststarre, eine Lähmung oder gar in einen Blackout münden. Dann ist klares, vernünftiges Denken kaum mehr möglich. Aber wer hat so etwas wirklich schon erlebt!

Angst macht uns also zunächst **aufmerksam und extrem leistungsfähig**. Der Körper läuft zur Höchstform auf und wächst über sich hinaus (manchmal auch, um das eigene Leben zu retten).

Durch ein bedrohliches Signal wird unser Stresshormonsystem aktiviert. Es folgt:

1. die sekundenschnelle Reaktion, um eine gefährliche Situation zu meistern
2. und wenige Minuten danach das längerfristige Stressreaktionssystem.

### Angst entsteht auch mangels Wissen und Erfahrung

Angst entsteht auch aus Unsicherheit. Mangels Wissen und Erfahrung erscheinen manche Dinge als so komplex und gefährlich, dass man es nicht wagt, sie in Angriff zu nehmen. Unsicherheit in normalem Maße ist wichtig und lebensrettend, sie schützt uns vor Leichtsinn und groben Fehlern. Zu einem darf es jedoch nicht kommen – zum Verharren in einer Angst-Starre!

Angst entsteht immer dann, wenn der Mensch sich in einer Situation befindet oder sich zu befinden glaubt, die er nicht kennt oder für die er keine positive Lösung hat.

Die rationale Einschätzung der wirklichen Gefahr, der man beim Fliegen ausgesetzt ist, ist wichtig für den Verlauf des Angstzustandes:

1. Die Vernunft wird aktiviert.
2. Die Gefahr wird analysiert, mit Erfahrungen verglichen und ergebnisorientiert bewertet.
3. Ist die Gefahr gebannt, normalisiert sich der Hormonspiegel wieder.

Flugsport ist zu jeder Zeit (auch wenn es immer wieder geleugnet wird) mit Risiken verbunden. Genau dieses Risiko lässt aber auch die Faszination am Flugsport so intensiv werden. Man kann zwar etliche Risiken minimieren oder bis zu einem gewissen Bereich managen, aber eben nicht ganz.

Angst löst Stressreaktionen aus – aber auch Stressreaktionen lösen Angst aus. Und genau an diesem Hebel können Piloten ansetzen, um ihre Angst in den Griff zu bekommen. Stressreaktionen werden unter anderem von folgenden Auslösern verursacht:

- Hypoglycaemia (niedriger Blutzucker, verursacht durch zu süße Lebensmittel, oder weil gar nichts gegessen wurde)
- Koffein

- Nikotin
- Ermüdung
- Schlafstörungen
- Infektionen
- Krankheiten
- Hitze
- Dehydratationen.

**Als vernünftiger Pilot wird man sich also entsprechend auf den Flugbetrieb vorbereiten und auf diese Weise die Stressreaktionen und die Angst nicht unnötig fördern.**

Übrigens können auch private Sorgen, finanzielle Engpässe oder Ärger im Beruf die Angst beim Fliegen beeinflussen.

## Wie gehen wir am besten mit der Angst um?

Das vernunftmäßige **Abrufen von Reaktions- und Bewegungsmustern** ist wichtig, um die Angst zu bewältigen. Die Basis dafür ist eine fundierte Ausbildung, aus der wir über Erfahrungen und Fähigkeiten verfügen bzw. sie uns in der Ausbildung aneignen.

Darüber hinaus sollten wir das mentale Training nutzen, das genau hier ansetzt: beim vernunftmäßigen Abrufen von Reaktions- und Bewegungsmustern.

**Das Gehirn sucht in Stresssituationen nach ähnlichen erlebten Situationen oder Erfahrungen. Deshalb ist es wichtig, sich mit verschiedensten Situationen zu beschäftigen:**

- mit eigenen Erfahrungen (nach kritischer Selbstanalyse oder Analyse durch andere)
- Erfahrungen aus der Literatur
- Erfahrungen von anderen Piloten (durch Beobachten oder Befragen).

Die eigene Vernunft bietet also viele Möglichkeiten bei der Suche nach Lösungsvorschlägen. Je größer dieser Fundus von Erfahrungen, desto größer die Wahrscheinlichkeit, dass etwas Passendes dabei ist.

Die Erfahrungen verändern die Angst schließlich in kognitive Sicherheit, mit schwierigen Situationen umgehen zu können und dabei sogar Freude zu verspüren. Angst und Lust können also nahe beieinander liegen.

**Durch den Erwerb von Fähigkeiten, die ein Kontrollieren der Gefahr oder der Situation ermöglichen, verliert die Angst ihren Schrecken.**

Ein simples Grundrezept ist übrigens die Regelmäßigkeit des Fliegens, um die Angst zu überwinden.

### Die höhere Stufe nennt Michael Zistler:

Aufgabe der mentalen Flugvorbereitung ist es primär, erst gar nicht in Flugsituationen zu geraten, in denen man „neben sich sitzt“ und „geflogen wird“ anstatt selbst zu fliegen. Es ist erstaunlich, **wie man dieses „Fliegen vor dem geistigen Auge“ trainieren kann.**

Auch Walt Disney hat sich hierzu geäußert:

**If you can dream it, you can do it! – Wenn Du es Dir vorstellen kannst, kannst Du es auch machen!**

**Dazu bietet es sich unter anderem an, Handlungs- und Bewegungsabläufe von Situationen, insbesondere Notsituationen, gedanklich am Boden (in einer Mußestunde, im Bett vor dem Einschlafen) zu trainieren.** Dabei sind natürlich alle nur möglichen Wirkungsfaktoren zu berücksichtigen. Im Einzelnen können es folgende Situationen sein:

#### 1) Der sauber geflogene Start mit der ASK 21 (hier ein Beispiel)

Anrollen – Bugrad frei – Richtung halten und Querlage - Abheben auf dem Hauptrad - nicht mit dem Spornrad „auftitschen“ – vorgeschriebener Anstellwinkel bis 50 m und darüber (Blick in die Fläche) –

vorgeschriebene Geschwindigkeit – Flügel hängen lassen bei Seitenwind - gefühlvolles Nachlassen im letzten Schleppdrittel vor dem Auskuppeln (Bug nicht unter Horizont) – dreimal nachkuppeln – Fahrtkontrolle und austrimmen.

2) Der Startabbruch und die möglichen Reaktionen darauf bis zur sicheren Landung

3) Die taktisch kluge Platzrunde bei allen erdenklichen Wind- sowie Auf- und Abwindbedingungen

4) Die sichere Landung (ebenfalls bei allen erdenklichen Wind- sowie Auf- und Abwindbedingungen):

Grundlage hierfür sind unsere berühmten 5 „A“s:

**Anschweben** - Geschwindigkeit - Richtung – wenn erforderlich vorhalten – Gleitwinkel mit Bremsklappen regulieren – Abfangpunkt anvisieren, aber auch Beobachtung des Luft- und Landaumes, Reagieren auf starkes meteorologisches Sinken oder etwaige Windscherungen (bei starkem Wind)!

**Abfangen** - in 2 bis 0,5 m Höhe. Wie reagiert man am besten nach zu hohem Abfangen? Bremsklappe halb oder fast einfahren (nicht verriegeln), Höhenruder etwas nachlassen und Abfangvorgang ganz sanft neu begonnen (Bremsklappen nicht ruckartig ausfahren)! Die Landebahn ist lang genug!

**Ausschweben** - ab 0,5 m Höhe. Wie reagiert man, wenn das Flugzeug noch einmal aufschwebt? Bremsklappe halb einfahren, Höhenruder etwas nachlassen und halten, halten, halten!

**Aufsetzen** – weich auf dem Haupt- und Spornrad, nicht mit angebremsstem Rad oder dem Bugrad aufsetzen! Wie reagiert man, wenn die Geschwindigkeit zu hoch war und das Flugzeug noch einmal hochspringt? Höhenruder halten und Bug nicht über Horizont steigen oder unter Horizont sinken lassen! Am besten auch Bremsklappen wieder halb einfahren, um die Sinkrate zu reduzieren!

**Ausrollen** bis zum Stillstand – mit voll gezogenem Höhenruder und ausgefahrenen Bremsklappen, Wie reagiert man beim Auftauchen von Hindernissen? Richtungsänderung mit Quer- und Seitenruder, dabei Flugzeug auf dem Hauptrad halten. Erforderlichenfalls eine Fläche auf den Boden drücken, dabei Spornrad entlasten!

Das sind hier schon einmal Beispiele für sehr detaillierte gedankliche Darstellungen, die sich bei gründlichem Überlegen und zunehmender Erfahrung durchaus noch erweitern lassen.

Die mental trainierbaren gedanklichen Verfahrensabläufe lassen sich sogar auf den Streckenflug erweitern und beim Kunstflug ist diese Art Vorbereitung heute sowieso gang und gäbe. Aber auch den Notabsprung kann man so trainieren.

Das Ziel ist, niemals das Gefühl der Hilflosigkeit aufkommen zu lassen. Sollte dies jedoch aufgrund einer neuen, bisher ungekannten Situation doch einmal geschehen sein, dann ist es wichtig, danach selbstkritisch die Fehler zu analysieren und **damit den Fundus der eigenen Erfahrungen zu erweitern**.

Wir gewinnen damit zunehmend an Selbstsicherheit und reduzieren die Unsicherheiten und damit Ängste.