



Flo Orley ist in Innsbruck aufgewachsen und hat schnell seine Liebe zum Snowboarden entdeckt. Bald tauchte er in die Welt der Freeride Competitions ein, im Jahr 2000 gewann er den Riders Award beim Verbier Xtreme contest. Seitdem bestritt er seinen Lebensunterhalt als Snowboard-Profi auf der Freeride World-Tour, zweimal errang er den Vizeweltmeistertitel, dreimal schloss er die Tour auf Platz drei ab. Bei dieser Form des Freeride sind steilste Hänge und für den Laien unfahrbar erscheinende Felsabbrüche spezielle Abfahrtsvarianten, die der Fahrer als Spielen mit und am Berg empfindet. Die Wettbewerbe sind ausschließlich Einladungsrennen. Die Teilnahme der Freeride World Tour ist Fahrern vorbehalten, die sich über ein mehrjähriges Training in Qualifikationswettkämpfen bewiesen haben, damit gewährleistet ist, dass die Athleten über außergewöhnliches Können verfügen und Selbstüberschätzung sowie zu hohe Risikobereitschaft ausgeschlossen sind. Das Spiel mit den Elementen, das Messen mit den Naturkräften findet sich auch im Drachen- und Gleitschirmfliegen. Deshalb verwundert es nicht, dass Flo Orley auch Drachen- und Gleitschirm fliegt. Er hat eine Diplomarbeit über die Motive für die Ausübung von Risikosport geschrieben und stellt hier seinen persönlichen Umgang mit Angst vor.

Umgang mit der

Text: Flo Orley

Happy Birthday

Ich feiere zweimal im Jahr Geburtstag. Wahrscheinlich könnte ich inzwischen ein paarmal mehr feiern, aber neben dem Tag, an dem ich das Licht der Welt erblickte, gibt es da vor allem noch den 3.3.2003.

Beim alpinen Spazierengehen im marokkanischen Atlas brach der große Felsbrocken, an dem ich mich gerade hochziehen

wollte aus, ich stürzte 15 Meter senkrecht ab, prallte auf ebenen Steinplatten auf und kam wie durch ein Wunder nur mit offenen Brüchen an beiden Beinen davon. Ich war damals 28 Jahre alt, topfit, als Freerideprofi auf meinem Snowboard erfolgreich und fühlte mich unzerstörbar. Doch genau das hatte sich mit diesem Unfall schlagartig verändert.

Als ich nach über einem halben Jahr Reha

mit 18 Schrauben und 2 Metallplatten in den Beinen wieder aufs Board stieg, mich wieder unter meinen Drachen schnallte und wieder mein Basejump-Rig anlegte, war sie auf einmal da: die schleichende Unsicherheit, auch Angst genannt. Das Gefühl der Selbstverständlichkeit, mit jeder Situation in meinen nicht ungefährlichen Lieblingssportarten leicht fertig werden zu können, war verschwunden. Ich war völlig vor den Kopf ge-



FOTO: STUART KNOWLES

Angst

stoßen und todunglücklich, um schließlich einen pragmatischen Lösungsansatz zu finden: Da gerade meine Magisterarbeit zum Abschluss meiner Universitätskarriere anstand, wälzte ich Literatur und schrieb über hundert Seiten zum Thema „Motive im Risikosport“, vermischt mit einer gehörigen Portion Selbstanalyse. Und so langsam begann sich auf dem Nährboden dieser rationalen Herangehensweise ein Risikomanage-

ment zu entwickeln, das mir mit der Zeit mein Selbstvertrauen wieder zurückgab und dass ich auf andere Sportarten übertragen konnte. Auch im Flugsport, denn eines muss uns allen klar sein: Gleitschirmfliegen wie auch Drachenfliegen IST Sport mit Risiken, und wenn alle Piloten das so sehen und sich entsprechend verhalten würden, dann gäbe es weniger Unfälle.

Angst versus Sicherheit

Bei Untersuchungen zu den Motiven im Sport mit Risiken gilt die Angst als ein wichtiges Thema – und zwar in Form der empfundenen Lust an der Angst, auf gut Deutsch der Thrill, den wir in unserem Fall beim Fliegen empfinden. Seien wir ehrlich – so schön ein ruhiger herbstlicher Abgleiter inklusive Flightseeing auch sein kann, wer nicht auf der Suche nach etwas Nervenkitzel ►

ist, der kann sich auch beim Curling austoben und muss nicht in die Luft gehen. Der bekannte Gesellschafts- und Zukunftsforscher Horst Opaschowski hat dazu formuliert, dass bei allen Sportarten mit Risiken

- ein gewisser Beitrag an bewusster Angst oder das Bewusstsein einer wirklichen äußeren Gefahr vorhanden ist
- sich der Sportler willentlich und absichtlich dieser äußeren Gefahr und der durch sie ausgelösten Furcht aussetzt
- die Tatsache vorherrscht, dass der Sportler in der mehr oder weniger zuversichtlichen Hoffnung, die Furcht werde durchgestanden und beherrscht werden können und die Gefahr werde vorübergehen, darauf vertraut, dass er bald wieder unverletzt zur sicheren Geborgenheit werde zurückkehren dürfen.

Für uns Flugsportler heißt das nichts anderes, als dass wir Angst als einen elementaren Bestandteil unseres Mindsets akzeptieren dürfen – eine wichtige Voraussetzung für die nächsten Schritte.

Diametral der Angst gegenüber steht naturgemäß die Sicherheit. Wer am Boden bleibt, kann nicht aus allen Wolken fallen und wer nicht startet, der muss auch nicht landen. Doch gerade in unserer geregelten westlichen Gesellschaft, in der beinahe jeder überversichert ist und in der die Suche nach einem erlebnisintensiven Ausgleich zum Alltagsleben für viele Menschen ganz wichtig ist, wird das Verlassen der Komfortzone zum zentralen Bestandteil der Motivation für Sport mit Risiken. Mit anderen Worten: Hundertprozentige Sicherheit wird es beim Fliegen nie geben, die Lösung muss darin liegen, das Risiko zu beherrschen.

Nachdem wir der Angst den Schrecken genommen haben, können wir den nächsten Schritt wagen: Nämlich zugeben, dass jeder von uns auch mal Angst HAT. Ganz ohne Lust daran. Das Unwohlsein. Ein Zögern. Unsicherheit. Egal ob Hobbyflieger oder Profi, egal ob vor dem spektakulären Klippenstart oder der nahenden Talwindturbulenz beim schlecht gewählten Außenlandeplatz. Das Problem ist nur, dass wir diese Angst kaum

psychologisch auflösen können. Habe ich klassische Flugangst, dann lege ich mich auf die Couch und lasse mich vor dem Einsteigen in die Chartermaschine auf dem Weg in den Pauschalurlaub therapieren. Doch als Pilot muss ich einen anderen Weg wählen.

Ich habe meinen Umgang mit der Angst darin gefunden, sie zu instrumentalisieren. Sie zum Werkzeug werden zu lassen, das mir hilft, alles was schiefgehen könnte aufzuzeigen und damit brenzlige Situationen zu verhindern, schon bevor sie eintreten - und um im Ernstfall bestmöglich darauf vorbereitet zu sein. Dieser Umgang mit unserer Angst ist die Grundlage für das aktive Risikomanagement, das ich euch auf den folgenden Seiten vorstellen möchte. Ich selbst wende es seit über 15 Jahren bei jedem Drachen-, Schirm- und auch Tandemflug genauso an, wie bei der Erstbefahrung einer 55 Grad Steilwand mit meinem Snowboard in Alaska oder beim Basejumpen von den Felswänden der Alpen. Es gibt mir als Familienvater und meiner Frau Vertrauen in das was ich tue, lässt mich meine Aktion planen & reflektieren und macht es einfach, ja oder nein zu sagen in Situationen, die eine klare Entscheidung fordern. Damit das Ganze wirklich funktioniert, müssen wir uns zuerst einige Kompetenzen erarbeiten.

Die vier Säulen des aktiven Risikomanagements

a | Fliegerisches Knowhow & FLUG-KOMPETENZ

Nur zum absoluten Beginn einer Karriere kann der Fluglehrer dem Piloten die Einschätzung aller externen Faktoren abnehmen, dann beginnt die lebenslange Lernkurve.

Pilotenkönnen

Eines ist klar: Je mehr Starts und Landungen, Flugstunden, Sicherheitstrainings etc., desto mehr Erfahrung hat der Pilot.

Geht er dadurch automatisch ein höheres Risiko ein? Kann sein... aber dazu mehr unten.

Wetter

Einer der wichtigsten Faktoren beim Fliegen. Die Großwetterlage ist dabei genauso wichtig, wie die regionale Situation und die



Wenn der Drachen Kopf steht, muss der Kopf klar sein.

lokalen Begebenheiten direkt am Startplatz sowie im Bereich des geplanten Landeplatzes. Wie sieht es mit möglichen Veränderungen im Tagesverlauf aus? Wie passt das Wetter zu meinem Tagesplan? Und ganz wichtig: Was sagen die Locals?

Mein Ziel als Pilot muss es sein, mir aus der Summe meiner Erfahrungen eine möglichst hohe FLUG-KOMPETENZ zu erarbeiten, auf die ich mich bei meinen weiteren Entscheidungen verlassen kann.

b | Material & MATERIAL-KOMPETENZ

Beim Gleitschirm wird die Leistung und damit die Schirmklasse oft zur Religion erhoben. Das ist für mich nicht nachvollziehbar! Die Unfälle bei Wettkämpfen der Besten der Welt sprechen eine deutliche Sprache. Warum setze ich zunehmende Erfahrung nicht in mehr Sicherheit um, anstatt sofort auf eine höhere Schirmklasse umzusteigen?

Auch beim Drachen wird meist zu früh umgestiegen vom Anfänger- oder Intermediategerät direkt zum Hochleister (ich war selbst keine Ausnahme).

Weiters gibt es abgesehen von der Klasse einige Gerätemerkmale, die zumindest bei Turmlosen, aber besser bei allen Flügeln Standard sein sollten, es aber leider nicht sind. Ein Hoch auf die Hersteller, die diese Merkmale bei ihren Geräten einsetzen:

- Stahlkabel in der Basis
- Verstärkte Trapezstangen
- Dickere und/oder regelmäßig getauschte Unterverspannungen
- Stahlkabel im Kielrohr (Kielrohr bricht bei Tuck & Pilot wird vom Gerät getrennt)
- Zweiter Retter im Gurtzeug
- Schnittschutz um die Aufhängung (scharfe Alukanten bei Kielbruch)

Warum diese Einbauten und Schutzmechanismen? Zu JEDER einzelnen der oben genannten Verbesserungen am Drachen kenne ich persönlich zumindest einen Unfall (tlw. mit tödlichem Ausgang), der mit einem entsprechend ausgerüsteten Gerät nicht passiert wäre. Ich denke, das erübrigt jede weitere Diskussion, ob diese Verbesse-

rungen sinnvoll sind - und das gilt nicht nur für Akropiloten.

Gerätekontrolle

Hand aufs Herz – welcher Gelegenheitspilot kann den Abnutzungsgrad seiner Leinen, seines Tuchs oder seiner Unterverspannung selbst beurteilen? Gerade bei carbonschwangeren Drachen nach harten Landungen ist das Urteil schwierig, ob das Teil noch uneingeschränkt flugtauglich ist. Auch beim Retter oder den Rettern bitte nicht nur beim Ablaufdatum nach zehn Jahren nachsehen, ob das Ding im Ernstfall funktioniert hätte – jährliches Wurfraining und Neupacken sollten Standard sein!

An was man vielleicht nicht denkt

Sogar Flaschentauchen und Fliegen knapp hintereinander kann gefährlich sein.

Unterm Strich ist in keinem anderen Bereich das Risiko so leicht auszuschalten wie beim Material, doch leider wird das nicht von allen Piloten beachtet und die MATERIAL-KOMPETENZ hinkt oft hinter anderen Fähigkeiten des Piloten hinterher – damit fehlt jedoch eine wichtige Säule im Risikomanagement.

c | Der Faktor Mensch & SELBST-KOMPETENZ

Die dritte Säule im aktiven Risikomanagement wird am stärksten beeinflusst von der Fähigkeit des Piloten, seine Beobachtung, Emotionen und Gefühle von einer Außenansicht aus zu betrachten, um sie dann ganz rational bewerten zu können.

Individuelle Wahrnehmung

Die Ablösungen am Startplatz, die Wolkenbilder, die lokale Wetterlage - jeder verarbeitet die von der Natur bereitgestellten Informationen anders. Die Kunst dabei ist es, die Informationen nicht mit einem Wunschdenken zu verbinden und sie sich im Zweifelsfall schönzureden, sondern ganz wertefrei in das Gesamtbild der Umweltsituation einzubauen.

Tagesform

Nur weil ich mit dem linken Fuß aufgestanden bin, muss es noch kein schlechter Flugtag werden. Aber ich kann mich an Sonntage erinnern, an denen meine Kinder

mir schon vor der Fahrt ins Fluggebiet so viel Aufmerksamkeit und Energie abverlangt hatten, dass meine Energiereserven bereits am Startplatz am unteren Ende der Skala pendelten. Auch eine beruflich extrem stressige Woche steigert zwar den Wunsch nach einem fetten Flug am Wochenende, die Performacewahrscheinlichkeit in der Luft sinkt allerdings ebenso schnell.

Selbsteinschätzung

Nicht jedes Fluggebiet ist auch für jeden Piloten geeignet, ebenso wenig jeder Start- und Landeplatz und auch nicht jede Flugaufgabe. Ehrlichkeit sich selbst gegenüber sollte hier anfangen und nicht erst später, wenn es schwer wird, nein zu sagen.

Gruppendynamik

Die gibt es nicht nur bei Teenagern, sondern auch unter Fliegern. Einen Schritt zurücktreten bzw. noch einen Kreis fliegen, tief durchschnaufen und sich überlegen, ob man gerade dabei ist etwas zu tun, was man alleine gar nie tun würde, kann nie schaden.

Feedback

Ich kann mich noch gut an die manchmal langen Autofahrten zu Beginn und am Ende eines jeden Flugtages erinnern, bei denen ich als Drachenflug-Rookie auf der Rückbank saß und bei denen der ganze Flugtag, im speziellen aber die Starts und Landungen eines jeden an diesem Tag, genau und schonungslos besprochen wurden. Wieviel habe ich da gelernt!

Flugpausen

Wer von uns fliegt schon den Winter durch? Wohl nur ein einstelliger Prozentbereich.... und der große Rest steht dann im April beim ersten Hammertag übermotiviert am Startplatz und ist eigentlich mit ALLEM überfordert. Warum also nicht erstmal einen ruhigen Tag aussuchen, viel Zeit für einen Materialcheck nehmen, Start und Landung in den Mittelpunkt rücken und sich mit zwei oder drei kurzen Flügen genussvoll der neuen Flugsaison annähern?

Alleine fliegen

Ist alleine fliegen so dumm wie alleine tauchen? Objektiv betrachtet – ja. Vor allem, wenn niemand weiß, WO ich gerade an mei- ▶

Start und Landung gehören auch beim Freeriden zum Wichtigsten.

nem Retter runtergekommen bin und mit gebrochenem Haxen im Wald liege. Aber unter keinen anderen Umständen sind wir gezwungen, unseren Entscheidungen so bedingungslos zu vertrauen und lernen uns damit viel besser kennen. Rückblickend bin ich mir sicher, dass ich mich selbst nie zu dem Piloten entwickelt hätte, der ich heute bin, wenn ich nicht sehr früh ganz bewusst angefangen hätte, zwischendurch auch alleine unterwegs zu sein – allerdings nicht ohne ein Ortungsgerät.

Risikobereitschaft

Wie sollen wir die definieren? Vielleicht über die Höhe des gewählten Restrisikos: Wieviel Hangabstand lasse ich beim Soaren? Starte ich noch, obwohl die Bedingungen am Limit sind für mich? Was für ein Gerät fliege ich überhaupt? Es gibt sicher risikoaffinere Personen und vorsichtigeren – das einzig Wichtige ist aber nur, dass ich mir meiner persönlichen Risikobereitschaft in ihrer von mir selbst gewählten Höhe voll bewusst bin und sie als solche in die Bewertung einer neuen Situation einfließen lasse.

d | Worst Case Szenarien & LÖSUNGS-KOMPETENZ

Nachdem wir unser flugsportliches Können, unser Material und vor allem auch uns selbst nun einschätzen können, dürfen wir unserer

Angst endlich freien Lauf lassen. Ja, wir brauchen sie jetzt sogar! Denn die nächste Frage, die wir uns stellen, ist ganz einfach:

Wovor habe ich Angst??

Diese Frage muss ich mir in aller Ehrlichkeit beantworten, mehr noch, ich muss mir ausmalen, was denn alles im schlimmsten Fall passieren kann! Nicht den Teufel an die Wand malen, ist gefragt, sondern ganz nüchtern überlegen, am besten aussprechen und bis zu Ende denken, wovor ich mich fürchte. Oder fürchten sollte. Dass ich beim Start von einer Seitenwindböe erwischt werde? Dass mein Drachen sich in der Luft überschlägt? Dass ich statt am Landeplatz in der Stromleitung lande? Egal was meine persönlichen Schreckensszenarien sind, sie führen mich ganz automatisch zur nächsten Frage an uns selbst:

Wie kann ich diesen worst case vermeiden?

Jetzt habe ich aus dem Problem schon einen Lösungsansatz gemacht und kann es in aller Ruhe aufarbeiten. Das beginnt mit einem Blick zurück: Wenn ich Angst vor einer Seitenwindböe habe, bin ich eventuell zur falschen Zeit am falschen Startplatz? Wenn ja, super: Kein Start, Problem gelöst. Wenn ich Angst vor dem Überschlag habe, hänge ich überhaupt am richtigen Fluggerät? Wenn die Stromleitung mir Kopfzerbrechen bereitet, fehlt mir etwa die Flugpraxis? Egal,

wo genau der Wurm drin ist, ich muss und werde ihn finden und bloßstellen. Dann kann ich das Problem genau an der Wurzel behandeln, ein paar Parameter ändern und schon sieht die Sache ganz anders aus – inklusive der Beseitigung der Angst. Es bleibt nur noch ein Schritt zu tun – nämlich uns die dritte und letzte Frage zu stellen:

Was tun, wenn der worst case eintritt?

Jede unerwünschte Situation, die ich mir schon einmal ausgemalt habe und mit der ich mich ausreichend beschäftigt habe, sollte mich nur mehr bedingt überraschen können. Sollte. Der Klapper beim Sicherheitstraining überm See ist ein anschauliches Beispiel für ein sinnvolles Training, aber der gleiche Klapper kurz vor der Landung 70 Meter über hartem Grund lässt die Sache schon anders aussehen. Nur wenn ich mental darauf vorbereitet bin, dass jederzeit etwas passieren kann, dann bin ich auch jederzeit bereit, richtig zu reagieren, und erst, wenn ich soweit bin, besitze ich auch die LÖSUNGS-KOMPETENZ für alle objektiven und / oder meine subjektiven worst case Szenarien.

e | Richtiges Handeln durch INTUITIONS-KOMPETENZ

Intuition ist nicht mit Instinkt zu verwechseln, denn sie ist nicht angeboren, sondern

bedeutet das Verstehen einer Situation und das darauffolgende oder sogar annähernd zeitgleiche Handeln ohne den diskursiven Gebrauch des Verstandes. Der geniale Pass des Fußballers an seinen Mitspieler, der zum Tor führt, passiert genauso intuitiv, wie die richtige Reaktion auf ein unvorhergesehenes Ereignis in der Luft beim Fliegen. Doch erst ab einem relativ hohen Eigenkönnen sind Körper und Geist soweit, auf diesem Niveau zu harmonieren, erst dann ist die Bauchentscheidung mit unklaren zugrundeliegenden Fakten der rationalen, langsameren Entscheidung überlegen.

Michael Kobler von der Schweizer Flugschule Aerocenter formuliert das richtig gut:

„Nicht etwa das hochentwickelte Material, sondern der Mensch ist der wesentlichste Faktor, der zur erfolgreichen, langfristig unfallfreien Piloten-

karriere beiträgt. (...) Emotionale, soziale und kognitive Fähigkeiten sind Eckpfeiler für Wahrnehmung, Informationsverarbeitung, Entscheidungsfindung und schließlich deren Umsetzung.

(...) Schlüssiges Denken aufgrund verarbeiteter Erfahrung führt schlussendlich zur intuitiven, der Situation angepassten Reaktion.“

Sobald ich es also geschafft habe, meine Flug-, Material- und Selbstkompetenz als Pilot durch laufendes Lernen und ständiges Hinterfragen auf ein gewisses Niveau zu bringen, sobald ich mir durch das Durchspielen von worst case Szenarien die Angst vor ebendiesen genommen habe, kann ich mich mit einem ganz neuen, aber überheblichkeitsfreien Selbstvertrauen auf den Weg zum nächsten Startplatz machen – denn genau dieses zeichnet einen Piloten mit hoher INTUITIONS-KOMPETENZ aus.

Fazit

Fliegen ist ein Sport mit Risiken und deshalb immer mit Angst verbunden. Dieser Angst müssen wir das Tabu nehmen, damit wir uns mehr mit uns selbst und unseren Emotionen auseinandersetzen. Unsicherheit vor und während dem Start darf nicht nach Vogel-Strauß-Taktik mit „Augen zu und ab in die Luft“ kaschiert werden! Sobald wir die Angst als Instrument in ein aktives Risikomanagement einbauen, öffnen wir uns und können uns zu kompletteren Flugsportlern entwickeln. Auch der Hike-and-Fly Boom gibt mir Hoffnung, dass hier eine neue Pilotengeneration heranwächst, die sich abseits der Massen und der klassischen Fluggebiete ständig mit neuen Situationen auseinandersetzt. An dieser Stelle möchte ich noch meinen Dank aussprechen für den Input von Oli Barthelmes, Christian Zehetmair und Michael Kobler. Ich wünsche allen einen worst case – freien Sommer (-: ▽

Anzeige

WELTREKORD
MIT EN B SCHIRM



LTF/EN B

The **NEW** Benchmark of its category!



Am 1.11.2016 flog Konrad Görg - Chef von AirCross - mit dem U Cruise 446km XC in Brasilien:

“... Die Stabilität der Kappe und das gute Gleiten, aber vor allem die hohe Geschwindigkeit, die mich auch manche Thermik gegen den Wind hat einfliegen lassen, halfen mir bei dem Rekordflug. Ein unbeschreibliches Gefühl nach fast 11 Stunden Flug!”

www.aircross.eu

4-Jahre Vollkasko*
WWW.AIRCROSS.EU
Bei Kauf eines AirCross Schirmes inklusiv!
* Bedingungen auf unserer Homepage

AIR CROSS