

Das Flow Prinzip

von Patrick Jung / Flugschule OpenAir

Sei im Selbst

Fly Safe - der immer wieder gut gemeinte Ratschlag an Schüler und ausgebildete Piloten, ist gerade für den Einsteiger schwer zu fassen und noch schwieriger in die Realität umzusetzen.

Auf der Basis welcher Informationen können wir denn überhaupt entscheiden ob der Flug sicher sein wird und wir Spaß dabei haben? Sind es bereits andere Piloten in der Luft die wir beobachten? Oder sind es nett gemeinte Ratschläge fremder Piloten vor Ort, die gerne mit Sprüchen wie "das passt schon" oder "besser wird's nicht" um die Ecke kommen, die aber in Wirklichkeit keine echte Hilfe sind.

Ich möchte euch mit diesem Artikel eine kleine Hilfestellung geben, bessere Entscheidungen zu treffen und euch damit gleichzeitig für kommende Flugvorhaben sensibilisieren.

Entscheidend für einen sicheren und gleichzeitig genussvollen Flug ist es primär, dass der Flug euch nicht überfordert.

Die Frage die es zu beantworten gilt ist nun, wie kann ich mich überhaupt individuell vorbereiten bzw. auf welcher Basis treffe ich künftig meine Startentscheidung.

Sei im Selbst bedeutet sich frei zu machen von jeglichem Druck. Sowohl von dem Inneren der uns oft sagt - jetzt bist du schon mal da also flieg auch, wie dem äußeren, weil man nicht als Angsthase vor seinen Fliegerfreunden da stehen will oder vielleicht auch weil gerade die letzte Bahn ins Tal gefahren ist.

Aber jetzt von Anfang an...

Flow Definition

Der Flow wird als Zustand beschrieben, in dem Aufmerksamkeit, Motivation und die Umgebung in einer Art produktiven Harmonie zusammentreffen.

Hört sich fast philosophisch an, ist aber im Idealfall so ;-)

Und grundsätzlich wird verstanden: Flow ist anders als "fun" und "kick", es scheint mehr zu sein, vielleicht in diesem Sinne auch "wertvoller".

Zum besseren Verständniss habe ich nachfolgend die Einflüsse (Außen und Innen) versucht aufzuzeigen, die unsere Fliegerei und damit auch das Flow Erlebniss beeinflussen.

Negative Stressoren (Distress)

Negativ sind diejenigen Reize, die als unangenehm, bedrohlich oder überfordernd gewertet werden. Dies sind die meisten Stressoren. Stress wird jedoch erst dann negativ, wenn er häufig auftritt und kein körperlicher Ausgleich erfolgt.

Distress führt zu einer stark erhöhten Anspannung des Körpers und damit zu einer Abnahme der Aufmerksamkeit und Leistungsfähigkeit. Im Extremfall kann Distress zu Panik und damit im schlimmsten Fall zum Zusammenbruch der kompletten Handlungskompetenz führen.

Ausdauersport hilft hier ungemein bereits angestautes Adrenalin abzubauen. Dies führt neben der besseren Kondition auch dazu, den vorhandenen Stress zu reduzieren und neuem Stress vorzubeugen.

Wer also z.B. einfach mal auf den Startplatz hochläuft anstatt die Bahn oder den Shuttlebus zu nehmen macht nicht nur Sport, sondern baut im Vorfeld schon mal eine Menge Adrenalin ab.

Positive Stressoren (Eustress)

Es können auch die positiven Reize zum Stressor werden, die zu plötzlich oder zu zahlreich oder zu intensiv auftauchen, und mit denen man momentan nicht umzugehen weiß. Der Stressor ist zwar belastend, befähigt den Körper jedoch zu einer Adaptionreaktion (Anpassung an die Situation). Das bedeutet, wir behalten unsere Handlungskompetenz.

Es ist gesichertes Wissen, dass der Körper Eustress benötigt, um gut zu funktionieren.

Eustress führt im Normalfall also dazu, dass die Anspannung des Körpers soweit ansteigt, bis die maximale Aufmerksamkeit erreicht wird.

Aufpassen muss man bei Flügen in großen Höhen, da hier Eustress durch Hypoxie ausgelöst werden kann, die Handlungskompetenz aber durch Sauerstoffmangelerscheinungen teilweise massiv reduziert ist.

Ist unser Stressniveau ausgeglichen und die gestellte Aufgabe, unter- und überfordert uns nicht, können wir im Idealfall den Flow erleben.

Unterforderung kann zu Langeweile, Überforderung zu Angst und Kontrollverlust führen!

Die Chance auf ein Flowerlebnis haben wir also dann, wenn wir die Balance zwischen den Anforderungen die der Flug an uns stellt und unseren Fähigkeiten halten.

Auch wenn ihr anfänglich nicht unbedingt sagen könnt, warum ihr euch in der einen Situation gelangweilt und in der anderen überfordert widerfindet und der nächsten Situation genau den Spaß und die Kontrolle hattet, den ihr euch gewünscht habt, spürt ihr genau in welchen Situationen die jeweiligen Emotionen überwiegen. Genau an dieser Stelle setzt das Debriefing an!

Psychologische Definition

Der Psychologe Mihaly Csikszentmihalyi definiert den Flow wie folgt:



- Wir sind der Aktivität gewachsen.
- Wir sind fähig, uns auf unser Tun zu konzentrieren.
- Die Aktivität hat deutliche Ziele.
- Die Aktivität hat unmittelbare Rückmeldung.
- Wir haben das Gefühl von Kontrolle über unsere Aktivität.
- Unsere Sorgen um uns selbst verschwinden.
- Unser Gefühl für Zeitabläufe ist verändert.
- Die Tätigkeit hat ihre Zielsetzung bei sich selbst.

Nicht alle Bestandteile müssen gemeinsam vorhanden sein.

Von der Theorie zur Praxis

Um überhaupt die Chance zu bekommen den Flow zu erleben, ist es sehr von Vorteil sich zwar zu fordern, jedoch nicht zu überfordern.

Natürlich sind die Bedingungen zur Unter- wie auch zur Überforderung sehr individuell, weshalb wir keine ehrlichen Rückschlüsse durch Beobachtung anderer Piloten auf uns selbst ziehen können.

Der Schüler, der seinen ersten Höhenflug macht, wird sicherlich nicht gelangweilt sein, während der erfahrene Vielflieger sehr wahrscheinlich von einem Abgleiter in ruhiger Luft eher gelangweilt, auf keinen Fall aber gestresst sein wird.

Die Chance auf das Flowerlebnis haben wir also dann, wenn die Anforderungen des Fluges und unsere Fähigkeiten gleich oder nahezu gleich groß sind.

Praxistipps:

- Geht nach der Ausbildung so viel wie möglich zum Fliegen in euch bekannte Gelände.
- Fliegt bei Bedingungen die euch vertraut sind und zwar so lange, bis euch langeilig wird, weil es zur Routine geworden ist.
- Steigert die Bedingungen langsam. Soll heißen, beginnt mit dem Thermikfliegen in ruhigerer Abendthermik.
- Geht häufig zum Groundhandeln. Wer am Boden die Kontrolle hat, verliert sie in der Luft nicht so schnell.
- Wenn ihr nicht weiterkommt bzw. eine Lernblockade eintritt, nehmt euch Trainerstunden. Die meisten Blockaden lassen sich hier effizient lösen.

Riskomanagement

Systemrelevant sind Einflussfaktoren, die aufgrund des Gefährdungspotentials zu Einbußen in der Vitalität des Betroffenen führen können.

Heißt auf Altdeutsch, du tust dir Weh wenn du nicht aufpasst!

Ein guter Bekannter und sehr guter Streckenflieger (Peter Achmüller) hat das Risikomanagement mal als die Akteure im Risikoballett beschrieben:

Die Balance der drei Faktoren Mensch, Technik und Natur sind entscheidend für einen sicheren Flug ohne Überforderung. Natürlich schließt dies den Start und die Landung mit ein! ;-)

- Der Mensch: Die fliegerischen Fähigkeiten (realistische Selbsteinschätzung) sowie die mentale und körperliche Verfassung.
- Die Technik: Der Anspruch unseres Materials (Tipp: Bleibe unter deinen Möglichkeiten)
- Die Natur: Das Gelände und das Wetter lesen zu lernen.

Wer es schafft, diese drei Bausteine kritisch zu betrachten ohne sich dabei selbst zu belügen und ohne sich von anderen ablenken zu lassen, ist auf dem Weg ein selbstbewusster Pilot mit einem guten Risikomanagement zu werden.

Natürlich kann man die drei Akteure in noch kleinere Teilstücke aufschlüsseln. Zu viele Einzelbausteine werden jedoch die Entscheidungsfindung eventuell sogar erschweren.

Fliegerische Fähigkeiten

Sicherlich eines der wichtigsten und gleichzeitig eines der schwierigsten Themen ist es die eigenen Fähigkeiten realistisch und damit individuell einschätzen zu lernen.

Da jeder zumindest mental in seiner individuellen Realität lebt, empfindet auch jeder sich selbst und die Situation anders, weshalb uns ein Vergleich mit anderen Piloten hier auch nicht weiter hilft! Die realen Wetterbedingungen sind zwar für alle gleich, allerdings mit dem Unterschied, dass ein trainierter Pilot der regelmäßig und souverän fliegt, mit Wetterbedingungen umgehen kann, (aktives Fliegen) bei welchen ein Einsteiger bereits viel früher maßlos überfordert wäre.

Es ist also wichtig sich seiner fliegerischen Entwicklung bewusst zu werden und den Weg zum eigenständigen Piloten zu akzeptieren und diesen auch zu gehen. Wir müssen also motorisch und mental trainieren um besser zu werden.

Während dieser Entwicklung spüren wir selbst oft am besten in welchem Bereich wir uns noch wohl fühlen und bei welchen Bedingungen wir uns unwohl fühlen oder uns sogar dem Kontrollverlust nähern.

Wenn dem so ist, würde dies bedeuten, dass der Distress überwiegt und damit eine Lernblockade eintritt!

Motorisches Lernen einer Tätigkeit (praktisches Training) ist für den Lernerfolg gerade am Anfang entscheidend. Unterstützend kann sehr früh mit dem mentalen Training begonnen bzw. dieses in das allgemeine Training integriert werden.

Eigene Beobachtungen zeigen uns häufig, dass viele Piloten gerne und gut fliegen möchten, leider jedoch nicht bereit sind den erforderlichen Lernaufwand dafür zu leisten.

Wäre es nicht genial ein Tool, am besten sogar eine App zu besitzen, die uns zeigt, ob wir einen sicheren und an unseren Ausbildungsstand und unsere Ziele angepassten schönen Flug haben werden? Zumindest

in absehbarer Zukunft wird es so etwas nicht geben, aber... wir können uns ein individuelles Tool bauen, das uns hilft, zu lernen, in Zukunft bessere Entscheidungen zu treffen.

Aufbauend auf dem Flow-Prinzip und den drei Akteuren im Risikoballett, können wir lernen in Selbstbriefings, vor und entsprechenden nach dem Flug mit Debriefings zu einer realistischen Selbsteinschätzung zu gelangen.

Deshalb heißt unser Rat, sei immer ehrlich zu dir selbst. akzeptiere und respektiere all deine Gefühle. Alles was Du in dir trägst, wird beim Fliegen verstärkt empfunden, Freude genauso wie Angst. Diese emotionalen Peaks nehmen ab, sobald du mehr Routine gewinnst.

Ausrüstung

Bei der Wahl der Ausrüstung überfordern sich leider ganz viele Piloten. Warum dies so ist, scheint so individuell zu sein, wie es unterschiedliche Charaktere auf der Welt gibt.

Zwei Gründe scheinen mir aber am häufigsten zuzutreffen:

1. Suche nach Anerkennung!

Laut Wikipedia definiert sich in der Psychologie Anerkennung wie folgt:

Die Psychologie betrachtet den engen Zusammenhang von Anerkennung (als Lob, Bestätigung oder Respekt) und der Entwicklung und Bewahrung des Selbstwertgefühls eines Menschen.

Dies trifft es meiner Meinung nach ziemlich gut!

2. Der Leistungsgedanke!

Viele Piloten glauben mit dem Wechsel in eine höhere, leistungsstärkere Schirmklasse würden die eigenen

Flugleistungen besser werden.
Oftmals ist genau das Gegenteil der Fall!

Gegen einen Wechsel ist prinzipiell nichts auszusetzen, wenn der eigene Trainingszustand dies erlaubt, ohne jedoch dabei an die eigene Leistungsgrenze oder darüber zu gehen.

Wenn wir nach dem Wechsel feststellen, dass wir uns beim Fliegen unwohl fühlen oder wir uns nicht mehr trauen bei Bedingungen zu fliegen, die mit dem Vorgängermodell als unproblematisch empfunden wurden, ist der Wechsel zu früh erfolgt. Ein Rückschritt und/oder gezieltes Training wäre dann mehr als sinnvoll.

Fliegen lernen können wir nur, wenn wir uns aufs Fliegen konzentrieren können und nicht ein Großteil unserer Konzentration auf den Schirm über uns verwenden müssen.

Die Natur

Unser Spielfeld ist die Natur. Sie kann unser Freund und unser Feind gleichermaßen sein. Um die Natur zumindest für unsere Flugvorhaben zu verstehen, müssen wir die Natur erst mal einfach in all ihren Facetten so akzeptieren wie sie ist. Das heißt, wir müssen uns der Natur anpassen, denn die Natur wird es nicht tun!

Gelände lesen zu lernen und das Wetter richtig einschätzen zu können, ist für uns als Piloten existenziell.

Einen oder zwei Tage Meteorologie in der Flugschule sind bei weitem nicht ausreichend genug, um Zusammenhänge in der Natur zu verstehen und diese auf unsere Fliegerei anzuwenden.

Die Grundlagen der Meteorologie bekommt jeder Pilot in der A-Lizenz und später noch mal in der B-Lizenz Ausbildung vermittelt. Dies ist jedoch nur eine Anleitung zum eigenständigen weiteren

Lernen.

Mit der Meteorologie können wir uns jeden Tag beschäftigen auch dann wenn wir nicht fliegen gehen.

Es liegt also an uns selbst, was wir aus dieser Erkenntnis für Taten folgen lassen! ;-)

Der Mensch

Prinzipiell ist es schwierig und sicher auch nicht sinnvoll Menschen in Schubladen zu stecken, dafür ist die menschliche Psyche viel zu komplex. Um jedoch herauszufinden was für ein Typ Pilot ich bin, hilft es sich beim Fliegen zu beobachten. Bin ich jemand der beim leisesten Zweifel landen geht, weil bspw. der Schirm thermisch bedingt auch mal in Bewegung gerät, dann gehöre ich eher zur Kategorie "Flüchter". Nehme ich jede Herausforderung an, auch wenn es noch so turbulent ist, gehöre ich eher zur Kategorie "Kämpfer"

Sinnvoll wäre es natürlich Herausforderungen anzunehmen wenn es keine gefährlichen Bedingungen hat und zu flüchten, wenn ich merke das ich nahe an der Überforderung bin bzw. mein Stresslevel immer weiter steigt!

Beide Charakterzüge haben natürlich Vor- und Nachteile:

Der Flüchter wird selten, wenn überhaupt in Bedingungen fliegen, die ihn überfordern könnten. Gleichzeitig neigt er dazu, sich mit Theorie zu beschäftigen was gut ist. In der Praxis, also am Berg schätzt er/sie die Bedingungen eher kritisch, manchmal eben auch zu kritisch ein.

Der Kämpfer beschäftigt sich eher weniger mit der Theorie, insbesondere mit dem Risikomanagement und fliegt bei jeder Gelegenheit. Leider eben auch manchmal bei Bedingungen, bei denen man besser den Bussarden zuschauen sollte.

Der Flüchtler braucht demnach etwas mehr Mut und Selbstvertrauen, der Kämpfer mehr Respekt und vielleicht etwas Demut vor der Natur.

Toll wäre es wenn wir das Fliegen genießen können, ohne dabei einen Vergleich zu anderen Piloten anzustreben.

Einfach fliegen des Fliegens willen.

Leider sind wir oft anders gestrickt. Als Fluglehrer erlebe ich schon oft beim Schnupper- oder Grundkurs, dass Schüler ihre Leistungen miteinander vergleichen. Wer die Bewegungsabläufe schnell versteht und umsetzen kann freut sich. Jemand der vielleicht einfach ein bisschen länger braucht, kommt schnell ins Zweifeln und verliert vielleicht sogar den Spaß.

So gesehen ist ein Personal Training natürlich die beste Trainingsform, da es hier keinen Vergleich zu anderen geben kann.

Unsere aller Aufgabe um das Fliegen wirklich genießen zu können und damit auch den Flow erleben zu können, ist es im Selbst zu bleiben.

Fliegen macht sau viel Spaß, umso mehr, wenn wir uns in dem Rahmen bewegen in dem wir relativ sicher unterwegs sind und damit aufhören den Vergleich zu anderen Piloten anzustreben.

Wenn wir uns vergleichen ist es wie im Leben, es wird immer einen geben der gerade besser ist!

Wenn ihr an eure schönsten Flüge zurückdenkt, so sind das in der Regel nicht die längsten, die höchsten oder weitesten Flüge sondern die, bei denen ihr ein tolles Naturerlebnis hattet. Vielleicht den einen Moment in dem ihr beim Kurbeln dem Steinadler ganz nahe kamt oder der irrsinnig schöne Flug in den Sonnenuntergang in ganz ruhiger Abendthermik.

Also, macht euch locker, genießt die Zeit am Berg, egal ob in der Luft oder bei einer schönen Wanderung.

Vielleicht hat sich der ein oder andere hier wieder erkannt und wenn, dann hoffe ich mit einem Lächeln!

Ich wünsche euch jedenfalls eine schöne Zeit, egal ob am Boden oder in der Luft.

Patrick Jung (Paddy)
Flugschule OpenAir

**Dieser Artikel ist geistiges Eigentum von Patrick Jung / Flugschule OpenAir
Verteilung, Änderungen, Streichungen- und-/oder Ergänzungen bedürfen ausdrücklich
der Zustimmung des Autors!**

Flugschule OpenAir