" Taktik und Risikobereitschaft im Wettbewerb " (Dr. Helmut Reichmann)

Vortrag vor der Nationalmannschaft der Segelflieger Österreichs in Niederöblarn am 10. Oktober 1980

Meistens werden Vorträge über Dinge gehalten die man real in Zahlen fassen und gegeneinander abwägen und vergleichen kann, wo man auch ganz sauber hinterher sagen kann, das ist richtig, das ist falsch oder das ist zwar richtig gerechnet, aber der Ansatz ist ungünstig, weil nicht alle Parameter im Ansatz gleich erfaßt worden sind. Ich meine damit solche Dinge, wie beispielsweise Verbesserungen an der Instrumentierung, Sollfahrtüberlegung etc. Das sind alles Dinge die ins Physikalische, Mathematische übergehen. Die wettbewerbstaktischen Fragen berühren zwar irgendwie das physikalisch - mathematische auch, sind aber von ihrer eigentlichen Substanz her nicht. physikalisch - mathematisch, sondern liegen im menschlichen Bereich. Wer mit Psychologen und mit Menschen zu tun hat der hat es immer schwierig, der schwimmt auf einem weichen Untergrund, und kann daher nie so ganz recht haben. Ich bin aber überzeugt, daß diese Fragen, die zwar schwer erfaßbar sind, im Wettbewerbssegelflug eine ganz entscheidende Bedeutung haben. Darauf kam ich auf verschiedene Art und Weise.

Zunächst haben mich die Schweizer eingeladen und haben mir gesagt, wir wollen einmal etwas über Risikofragen und ähnliches hören. Jeder, der Wettbewerbe fliegt, macht sich Gedanken über taktische Dinge, die jedoch meistens irgendwo im Ansatz stecken bleiben. Ich habe das langsam etwas ausgefeilt und überlegt, warum solche Zufälle eigentlich eintreffen können - beispielsweise auf mich selbst bezogen - daß ich dreimal die Weltmeisterschaften gewonnen habe. Wenn ich mich selbst fliegerisch vergleiche und. sehe, dann bin ich ziemlich sicher, daß es allein in Deutschland einige Segelflieger gibt, die bestimmt genauso gut fliegen wie ich möglicherweise besser. Dann kommt mir als nächste Frage, warum haben die dann nicht zum Beispiel vier - oder fünfmal die Weltmeisterschaften gewonnen? Ich versuchte daher zu analysieren wie diese fliegen und wie sie im Verlauf eines Wettbewerbes im Gegensatz zu mir zu ihren Ergebnissen gekommen sind. Möglicherweise war ich diesen Leuten hin und wieder deshalb überlegen, weil ich insgesamt konstanter geflogen bin, weil meine Leistung konstanter war. Diese Konstanz oder Nichtkonstanz in der Leistung hängt aber sehr eng mit Risiko- oder Nicht-Risiko im Wettbewerb und der wettbewerbstaktischen Einstellung zusammen.

Damit sind wir genau beim Thema. Ihr kennt sicherlich eine ganze Menge hervorragender Flieger, Rekordflieger und ähnliche Leute, die phantastisch fliegen können, denen man kaum nachfliegen kann, weil sie so gut fliegen, die jedoch im Wettbewerb versagen. Bei Wettbewerben in kleinerem Rahmen wie etwa im regionalen Wettbewerb, wo es auf nichts ankommt, fliegen sie hervorragend, bei der Staatsmeisterschaft oder im internationalen Wettbewerb versagen sie völlig. Diese Piloten haben doch von einem Flug zum anderen ihr Fliegen nicht verlernt! Da müssen sich doch Dinge abspielen, die in der menschlichen Psyche liegen, die mit Streß zusammenhängen und die ganz entscheidend das Ergebnis des Wettbewerbes beeinflussen. Über dieses breite Gebiet ist eigentlich bislang sehr, sehr wenig veröffentlicht und geschrieben worden, obwohl es meiner Meinung nach sehr wichtig ist.

Um sich dem Ganzen überhaupt vernünftig nähern zu können, setzen wir zunächst ein paar Voraussetzungen fest. Damit man diese taktischen Dinge überhaupt vergleichen kann, müssen andere Dinge, die nicht taktische Fragen betreffen, ausgeschaltet werden. Das heißt, in unserer Überlegung wollen wir jetzt voraussetzen, daß sämtliche Piloten, die wir betrachten, in einem Wettbewerb genau das gleiche Flugzeug und die gleiche Ausrüstung haben und genau gleich gut fliegen, d.h., sie wissen gleich viel von der Meteorologie und wir nehmen ruhig einen ziemlich

hohen Level an, also Piloten, die sich sehr gut auskennen. Dann nehmen wir an, daß sie in ihrer lnstrumentierung gleich gut eingeflogen sind, genau wissen, wie man nun einen Bart anschneidet, ihn zentriert und kurbelt, d.h. wenn sie am Platz fliegen und um die Wette kurbeln, steigen alle gleich gut. Wir nehmen an, daß sie genau gleich gut navigieren können und die gleichen Schwierigkeiten beim Sollfahrtfliegen haben.

Wir können auch annehmen, daß wir einen Mann einfach vervielfachen, aber seine Persönlichkeit, seine Psyche und seine Einstellung im Wettbewerb, eben seine Taktik, die wollen wir variieren. Über alles andere wollen wir im Moment nicht reden. Überlegen wir welche Grundeinstellung wir diesem Piloten, der jetzt zunächst noch gar keine Psyche hat, am besten ins Gehirn einpflanzen sollten, damit er hinterher im Wettbewerb gut abschneidet. Versuchen wir also einen Musterpiloten zusammenzubauen. Bei uns ist häufig gesagt worden, man muß den entsprechenden Ehrgeiz mitbringen, sonst kommt aus dem Wettbewerb nichts heraus. Wie ist das überhaupt mit dem Ehrgeiz? Worauf hat denn der Ehrgeiz Einfluß? Ist Ehrgeiz etwas Positives? Warum soll der Ehrgeiz das Abschneiden im Wettbewerb positiv beeinflussen?

Wir brauchen, jetzt wiederum mehr fliegerisch gesehen, einen Mann, der imstande ist, über eine Zeit von mehreren Stunden voll konzentriert, Aufgaben zu lösen - wobei ich nicht mathematische Aufgaben meine sondern ganz allgemein Entscheidungsaufgaben und die Lösungen hinterher fliegerisch umzusetzen. Wir brauchen also jemanden, der geistig dauerbelastbar ist. Die erste Voraussetzung ist also, daß der Mann körperlich so gesund sein muß, daß er dauerbelastbar ist. Er braucht daher, wenn er nicht gerade irrsinnige Flugzeuge fliegt, die ganz komische Klappenhebel haben, eigentlich kaum körperliche Kräfte. Um aber geistig eine längere Zeit voll konzentrationsfähig zu bleiben, braucht man eine gute körperliche Konstitution, ansonsten wird man müde und die Konzentration läßt nach.

Ich möchte zur Erläuterung einen Vergleich bringen: wenn man als Astronaut um die Erde oder auf den Mond geschickt wird, dann bedarf es bestimmt keiner großen körperlichen Kraftanstrengung, die Knöpfe zu bedienen. Schwerelos Essen zu schlürfen ist bestimmt auch keine große körperliche Anstrengung. Trotzdem werden diese Leute in extremen Maße körperlich getrimmt und geschult. Sie brauchen nämlich eine gute geistige Substanz und einen Körper, der den Geist nicht zwickt.

Wenn nun die Astronauten ein solches Trainingsprogramm machen, dann werden sie ihre guten Gründe dafür haben. Das ist bestimmt wissenschaftlich exakt erforscht, denn da werden Milliarden hineingepumpt. Also können auch wir schlicht davon ausgehen, wir brauchen es auch! In dieser Richtung muß man daher auch je nach der körperlichen Verfassung mehr oder weniger tun, wenn man es schleifen läßt, ist es sicherlich falsch. Daraus resultieren aber weitere Folgerungen vom Körperlichen her, wie man sich beispielsweise im Essen und Trinken usw. einstellt. Das möchte ich jetzt nicht weiter vertiefen. Wir müssen davon ausgehen, daß man sich also körperlich so fit hält, daß man zu dieser Dauerkonzentration fähig ist.

Es gibt in der Psychologie den Begriff der Aufmerksamkeitsweite und der Aufmerksamkeitsenge. Man kennt ja den Ausdruck, " es hat jemand Scheuklappen", der sieht nur gerade das, was im Moment vor ihm ist. Wenn etwas neben ihm passiert, kann er es nicht mehr wahrnehmen und registriert es daher nicht mehr. Dagegen bekommt ein anderer, der sich mit jemandem unterhält, während nebenan gleichzeitig eine andere Unterhaltung mit einem anderen Thema stattfindet, beide Unterhaltungen gleichzeitig mit.

Ein fliegerisches Beispiel dazu. Ich habe erlebt, daß einer, der ein Flugzeug mit einer sehr guten Instrumentierung hatte, das bei schwacher Thermik ausgezeichnet gestiegen ist, zwar seinen Bart

sehr sauber zentriert hat, aber nicht imstande war, zu sehen, daß 200 m weiter ein Zweiter, der schlechter flog mit einem schlechteren Flugzeug in einem viel besseren Bart war. Der Zweite stieg weg, der erste hat seinen Bart zwar optimal zentriert und war zum Schluß tiefer. Mit Aufmerksamkeitsenge ist also gemeint, daß man einfach andere Meldungen nicht mitbekommt, daß sich einer z.B. nur nach einer Wolke richtet und sagt, die Wolke will ich, die wird zwei Meter haben die Wolke tut es aber nicht - und die anderen Wolken überhaupt nicht beobachtet, oder daß einer nicht merkt, daß noch fünf andere Flugzeuge in der Luft sind und daher auch nicht beobachtet, was die anderen machen. Es ist also sinnvoll, daß man sich zwar stark konzentrieren kann, daß aber die Aufmerksamkeit nicht zu eng ist. Man muß also imstande sein gleichzeitig eine große Zahl von Informationen aufzunehmen und zu verarbeiten.

Übrigens, wenn man das weiter ins Extreme treibt, wenn diese Aufmerksamkeitsenge zu eng wird, dann hat man genau den Fall, der auf der Welt tausendfach zu Flugunfällen geführt hat, nämlich, daß sich jemand so auf die Ziellandung konzentriert, daß er wegen dieser Aufmerksamkeit nicht merkt, daß er zu Iangsam fliegt und dabei in der Landekurve abschmiert. Man muß daher über eine lange Dauer eine hohe und nicht zu enge Konzentrationsfähigkeit aufweisen. Was ist dem förderlich? Damit komme ich wieder dahin, wo ich schon eingangs war, zum Ehrgeiz. Ein, gewisser Ehrgeiz, oder besser gesagt, ein gewisser Erfolgswille, ist sicherlich sinnvoll und förderlich. Man hält dadurch wahrscheinlich eine höhere Konzentration und eine Konzentration auf längere Zeit aufrecht.

Wenn aber der Ehrgeiz stärker wird – wir können uns jetzt vorstellen wir bauen unseren Piloten psychisch weiter – und langsam immer stärker wird, führt das bestimmt dazu, daß der Ehrgeiz die Aufmerksamkeit einengt. Das kennen wir sicherlich auch alle. Wenn man etwas mit Gewalt hundertprozentig richtig machen und unbedingt schaffen will, kann es einem gelingen, meistens geht es aber schief, weil man sich auf irgendeine Sache konzentriert und andere Dinge außer acht läßt. Ich bin fest überzeugt davon – möglicherweise wird diese Überzeugung nicht überall geteilt, ich habe jedenfalls schon manche Leute mit meiner Meinung sehr überrascht – daß ein zu starker Ehrgeiz sehr schadet. Ich glaube, daß man sich mit zuviel Ehrgeiz aus dem Wettbewerbserfolg ganz flott rausfliegen kann. Ist jemand ganz extrem ehrgeizig und hat trotzdem Wettbewerbserfolge, dann muß das im Prinzip ein phantastischer Pilot sein. Solche Leute gibt es auch. Wenn diese ihren Ehrgeiz noch zurückschrauben könnten, wurden sie alle Wettbewerbe durchlaufend gewinnen. In Deutschland haben wir einige solche Leute, die mit Sicherheit besser als ich fliegen hätten können.

Etwas anderes, was auch wieder auf diese drei Dinge, auf die hohe Konzentration, auf die Aufmerksamkeitsweite oder -enge und auch auf die Dauer, über die man die Konzentration halten kann einen negativen Einfluß hat und ein bißchen mit Ehrgeiz zusammenhängt, ist der Erfolgszwang, unter den man sich gestellt fühlen kann. Wenn man auf einem internationalen Wettbewerb die Ehre hat, sein eigenes Land zu vertreten und das auch noch deutlich gesagt bekommt, "du bist jetzt unser Vertreter, du vertrittst Österreich im Ausland, mal sehen, was du da machst, wir drücken dir die Daumen mach mal ordentlich, gib dir Mühe, mach es besser als das letzte Mal ", dann ist so eine Verabschiedung das Schlimmste, was man einem mitgeben kann. Es ist vielleicht kein Zufall, daß die Leute, die auf Weltmeisterschaften Erfolge hatten, selten Leute waren, die eigentlich für ihr Land geflogen sind. Sie sind geflogen, weil ihnen das Fliegen Spaß gemacht hat, weil sie das Wettbewerbsfliegen schön fanden und versucht habe beim Wettbewerb gut zu fliegen. Bei Interviews mit Leuten aus den Oststaaten kommen da natürlich andere Antworten, aber wenn man die Leute ein bißchen persönlich kennt, weiß man genau, daß auch bei denen eigentlich niemand für sein schönes Reich oder ähnliches fliegt.

Es gäbe bestimmt genügend Piloten, die voll für ihr Land fliegen würden, aber diese Leute

würden wahrscheinlich keine besonderen Erfolge haben, weil sie dann unter einem Erfolgszwang stehen, der ihre Leistung einschränkt und dann kommt hinterher nicht mehr viel dabei heraus.

Es gibt zwei Sorten von Erfolgszwang. Das eine ist der Erfolgszwang der von außen ausgeübt wird. Ganz schlimm in dieser Richtung - noch schlimmer als manchmal die Leute aus dem eigenen Aeroclub - sind Schlachtenbummler und Journalisten, das ist übel, was da manchmal vorkommt. Interviews, wenn man schon im Flugzeug sitzt: "Na, schaffen sie's, kriegen sie die paar Punkte noch? Und heute wollen wir doch mal....". Dieser von außen herangetragene Erfolgszwang ist sicher schädlich!

Zum anderen gibt es auch einen Erfolgszwang, der eigentlich nur vom Piloten selbst empfunden wird und in Wirklichkeit gar nicht gegeben ist. Mancher Pilot setzt sich auf einem Wettbewerb selber unbewußt bewußt Ziele, z.B., daß er bei diesem Wettbewerb zumindest so und abschneidet und baut sich damit selber so viele Knüppel in den Weg daß er über seine eigenen Knüppel stolpert und den entsprechenden Erfolg mit nach Hause nimmt. Das gibt es auf allen Wettbewerbsebenen nicht nur bei internationalen großen Wettbewerben, sondern auch bei nationalen und bei regionalen Bewerben. Ich möchte behaupten, daß fast ein drittel der Piloten sich selbst unter einen Erfolgszwang bringt und auch unter dieser Sache leidet.

Die Konzentration, die Aufmerksamkeitsweite und die Dauer, über die man konzentriert ist, beeinflußt aber auch das Gegenteil vom Erfolgszwang und zwar die Langeweile oder Lustlosigkeit; Ich glaube, über die Langeweile im Wettbewerb brauchen wir nicht sehr viel zu reden, darunter leiden nicht sehr viele Wettbewerbspiloten. Langeweile während des Fliegens ist bestimmt nicht häufig, man sollte aber trachten, daß während einer Schlechtwetterperiode keine Langeweile aufkommt. Das Problem der Lustlosigkeit ist jedoch ein anderes. Man hört häufig Funkgespräche von den Piloten, daß man sich fragt, warum fliegt der eigentlich mit, macht das dem eigentlich Spaß? Einer, der öfters in das Mikrophon flucht, der wird doch wahrscheinlich in seiner Kabine dauernd fluchen. Solche Leute können doch während ihres Fliegens keinen Spaß am Fliegen haben. Wenn man analysiert, warum die denn überhaupt Wettbewerbe fliegen, dann kommt man auf andere, durchaus nicht immer positive und fördernde Motivationen.

Ich kann mir schon vorstellen, daß es irgendwann durchaus vorkommen kann, daß man sich mit einem Kraftausdruck Luft macht, wenn einem etwas danebengeht. Bei manchen Leuten beginnt aber bereits vor dem Start das Jammern, daß sie schlecht geschlafen haben, während dem Flug brüllen sie über Funk ihren Ärger in die Luft und nach dem Flug jammern sie über ihr großes Pech, das sie hatten. Dann schlafen sie die nächste Nacht natürlich wieder schlecht und so geht das den ganzen Wettbewerb hindurch. Am Ende des Wettbewerbes können sie dann nur mehr erzählen, was ihnen Schlimmes widerfahren ist und wie traurig ihr Abschneiden ist. Diesen Leuten kann man nur empfehlen, nicht mehr Wettbewerbe zu fliegen.

Das Gegenteil davon ist der eigentliche Spaß und die Freude am Fliegen. Diese Freude am Fliegen ist sicherlich sehr stark motivierend und der Konzentration förderlich. Ich glaube, daß jemand, der an der Fliegerei richtig Spaß hat, der das Fliegen richtig genießt, sehr wohl imstande ist, den Boden, die Wolken und seine Konkurrenten zu beobachten. Denn erleben heißt ja eigentlich, die Erlebnisse mit Freude und Spaß in sich aufnehmen. Wenn's Spaß macht, bekommt man einfach mehr an Informationen mit. Wenn man das Gehirn mit einem Computer vergleichen will, könnte man sagen, der Input ist größer, daher kann auch hinterher ein richtigeres Ergebnis ausgerechnet werden.
Es gibt natürlich auch bei einem Wettbewerb sehr harte Situationen, manchmal nehmen sie sogar überhand, aber ich glaube, ein richtiges Erleben können und Erleben wollen und dabei auch eine menschliche Freude haben, ist im Wettbewerb eine Grundnotwendigkeit, die jeder gute und

erfolgreiche Wettbewerbsflieger mitbringen muß. Der, dem es Spaß macht, der dürfte auch die größere Erfolgsaussicht haben. Bei einem großen Wettbewerb, beispielsweise bei den Weltmeisterschaften wo es darauf ankommt, wie man seine Leute einstimmt, muß man auch darauf achten daß auch dann, wenn solche Gründe vorliegen, daß die Stimmung mies sein könnte, eben die miese Stimmung nicht aufkommt.

Ich möchte dazu ein Beispiel bringen: Der 1. Tag der Weltmeisterschaft in Australien war für die deutsche Mannschaft ein ganz schwarzer Tag. Mein Teamkamerad Klaus Ahrens hat eine Strecke von ungefähr 2o-24 km geflogen, dann saß er am Boden und ich habe knapp die Silber-C geschafft. Die Franzosen sind auf etwa 25o km gekommen und dies bedeutete trotz Reduzierfaktor, der sehr hoch war, daß an diesem ersten Wettbewerbstag Klaus Ahrens 0 Punkte und ich, ich weiß nicht mehr genau wieviel es waren, etwa 10 bis 20 Punkte bekamen. Das war gegenüber den vorderen Leuten ein Verlust von weit über 100 Punkten. Jetzt muß man bedenken, daß diese Weltmeisterschaft sehr viel Geld gekostet hat, und dann erflogen wir gleich am ersten Tag so ein Ergebnis. Klaus Ahrens ist Gott sei Dank in dieser Richtung ganz prima veranlagt, wir haben uns in einer Kneipe getroffen, haben ein Bier getrunken und haben über unseren tollen Flug gelacht. Dann kam Manfred Reinhard, unser Teamchef, wunderte sich sehr, daß wir nicht sauer herumsaßen, trank auch ein Bier mit uns und damit war die Sache erledigt und abgeschlossen. Ich glaube, das ist ungeheuer wichtig.

Es gibt Piloten, die sich bereits durch die Wahl ihrer Mannschaft der Möglichkeit berauben, so einen Mißerfolg psychisch zu überleben, weil sie Ehrgeizlinge in die Mannschaft nehmen. Mancher Pilot ist selbst schon zu ehrgeizig, aber was so mancher in seiner eigenen Mannschaft hat, ist manchmal noch viel schlimmer. Das geht im Extremen bis zu Befehlen, daß man von unten über Funk hinauf gibt, wie der Herr Pilot zu fliegen hat und ähnliches mehr. Ich habe im Funk einmal gehört, wie ein Pilot gesagt hat, er wolle landen und von unten den Befehl bekam, er müsse oben bleiben. Damit sage ich natürlich nicht, daß man von unten nicht sinnvolle Informationen durchgeben sollte.

Ein weiteres Problem ist der Streß. Ein Wettbewerb streßt jeden, nicht nur den Piloten. Die Frage ist nur, wie man den Streß verarbeitet und welche Umstände den Streß weiter aufbauen oder abbauen. Wir sollten uns auch Überlegen, welche den Streß aufbauende Verhaltensweise wir uns selber Anlernen und welche besonders belastende Dinge zu vermeiden sind.

Es ist schon eine Sache, wenn man im Wettbewerb beim Absaufen war und nachdem man sich so ganz dünn hochgekämpft hat, soll man genau. so weiterfliegen, wie wenn nichts gewesen wäre. Wenn sich der Streß über längere Zeit hinzieht, dann wird er dazu führen, daß man schlecht schläft. Wenn man dann anfängt Schlaftabletten zu nehmen, dann schläft man zwar nachts gut, aber tagsüber vielleicht auch noch. Mit irgendwelchen pharmazeutischen Produkten seine Psyche zu beeinflussen ist eine Frage der Lebenseinstellung, ich selbst halte davon gar nichts. Es ist auch eine Frage der Gewohnheit. Wer so etwas im Alltag braucht, der braucht es dann auch im Wettbewerb, aber viel kann man damit bestimmt nicht anfangen.

Schlaflosigkeit ist etwas Schlimmes. Wenn man eine Nacht nicht schlafen kann und am nächsten Tag wieder 7 oder 8 Stunden fliegen soll und dann vielleicht wieder nicht schlafen kann, dann geht es einfach eines Tages nicht mehr, man reagiert nur noch mechanisch und nimmt nur noch die augenscheinlichsten und oftmals die blödesten Dinge auf.

Was den Streß beim Segelfliegen aufkommen läßt und so ungeheuer schlimm macht, das sind die Mißerfolgserlebnisse. Ein 100 m Läufer rennt 10 Sekunden, sieht wie seine Konkurrenten laufen. Wenn er als erster über die Ziellinie läuft, dann ist er der Sieger. Wenn er nicht gewinnt,

dann sind eben während der letzten Sekunden irgendwelche Leute an ihm vorbeigekommen. Der 100 m Läufer hat daher kaum eine Möglichkeit, den Mißerfolg psychisch zu verarbeiten und er wirkt sich daher auch ganz bestimmt nicht auf seinen Laufstil aus, das geht nicht mehr, weil die Zeit zu kurz ist.

Auf einen Segelflieger, der 14 Tage in einem Wettbewerb fliegt, wirken solche Dinge 14 Tage ein. Dazu kommt noch, daß ein Läufer, der gewinnt, hinterher die Meinung haben kann, er ist ja wirklich gelaufen. Ein Segelflieger, der eine Tagesaufgabe gewinnt, kann eigentlich nicht die Meinung haben, daß er toll geflogen ist: dies aus dem einfachen Grund, weil er mit seinem Sportgerät und der gegebenen Wetterlage versucht, an ein Optimum heranzukommen, das er sowieso nicht erreichen kann. Er hat höchstens weniger Fehler als die anderen gemacht. Fehlerlos fliegen kann man überhaupt nicht.

Während eines Fluges hat man dauernd Mißerfolgserlebnisse, wer das noch nicht gemerkt hat, der soll einmal doppelsitzig mit einem andern Piloten über Land fliegen und ihm jeweils genau sagen, was er vorhat. Dann hört sich das beispielsweise so an: "Ich fliege jetzt zu dieser Wolke, weil ich dort einen Bart von 1,5 m/s erwarte " Man fliegt nun hin und es steht fast überhaupt kein Bart da. Das ist das erste Mißerfolgserlebnis. Die zweite Wolke tut es auch nicht und bei der dritten sagt der Mensch „Na, vielleicht kriege ich da einen halben Meter „ Er fliegt die dritte Wolke an und findet zu seiner großen Überraschung drei Meter vor. Damit hat er im Grunde genommen nochmals ein Mißerfolgserlebnis, er hat sich ja wieder geirrt.

Wenn man die Sache nüchtern betrachtet, erkennt man immer wieder, daß man Fehlentscheidungen macht. Ein einziger Flug stellt eine Kette von Entscheidungen dar, wo sehr viele Fehlentscheidungen dabei sind. Die Zahl der Entscheidungen, die bei einem Flug getroffen werden, sind ungeheuer groß. Smith hat einmal gesagt, alle drei Sekunden muß eine Entscheidung fallen, sonst habe ich während meines Fluges geschlafen.

Es gibt eine Untersuchung eines französischen Sportpsychologen der das Entscheidungsverhalten der Piloten getestet hat, wobei er doppelsitzig mitgeflogen ist und sich alles sagen ließ, das die Piloten zu tun gedenken. Dabei hat er unter anderem einen französischen Meister der Standardklasse mit einem anderen der so zwischen Silber-C und Gold-C gestanden ist, verglichen. Er kam dabei auf ein Gesamtentscheidungsverhältnis - das ist die Zahl der Entscheidungen des Silber-C Piloten zu der Zahl der Entscheidung des französischen Meisters von über 1:15. Da wird einem erst klar, was der eine aufnimmt und entscheidet und was der andere nicht aufnimmt und nicht entscheidet.

Seit ich doppelsitzig Überlandflugtraining mit anderen Piloten mache und selber auch sage, wie ich fliegen und was ich tun werde, seit dem weiß ich ganz genau, wie oft ich Fehler mache. Wenn aber solche, Mißerfolgserlebnisse krasser werden, dann neigt man psychisch dazu, die Fehler verbessern zu wollen. Normalerweise geht das im Leben auch. Wenn mir etwas hinunter fällt, dann hebe ich es wieder auf und die Sache ist wieder in Ordnung. Wenn ich mit einem Auto gegen einen Baum fahre, ist das etwas schwieriger. Ich kann aber mein Auto reparieren lassen. Notfalls arbeite ich ein ,bißchen mehr und kaufe mir wieder ein neues Auto.

Natürlich gibt es auch Dinge im Leben, wo eine Verbesserung des Fehlers nicht möglich ist, beispielsweise beim Segelfliegen. Wenn man beim Segelfliegen einen Fehler gemacht hat, dann ist die Folge dieses Fehlers da, man hat Zeit verloren oder ist gar abgesoffen, auf jeden Fall ist der Fehler unreparierbar. Und das ist im Grunde genommen für die Psyche eines sensiblen Menschen - und Segelflieger sollen ja sensible Menschen sein - schwer zu verkraften. Wenn man irgendwann ein wirklich krasses Mißerfolgserlebnis gehabt hat, und sich zwar sagt, daß es nicht

mehr reparierbar ist, aber trotzdem versucht, den Fehler auszugleichen, dann kommt es zu einer Kompensationshandlung, die so gut wie immer falsch ist. Diese Kompensationshandlungen führen dann zum nächsten Mißerfolgserlebnis.

Ein krasses Beispiel dazu: Ich habe heute morgen zufällig in der Luftsportzeitung einen Bericht über die letzte österreichische Staatsmeisterschaft in der Standardklasse gelesen. Darin scheint etwas ganz Typisches auf. Ich kenne das auch von meinen Wettbewerben her. An einem Tag sind die Piloten am schnellsten gewesen, die spät abgeflogen sind, d.h., daß es ein Teil richtig gemacht hat und spät abgeflogen ist. Die anderen sind früher abgeflogen und haben hinterher gemerkt, daß es falsch war. Dann passiert etwas, das wirklich lächerlich ist, aber immer wieder bei jedem Wettbewerb passiert. Am nächsten Tag fliegen alle ganz spät ab. Das AbflugverhaIten aller Teilnehmer eines Wettbewerbes ist so sicher auf den vorherigen Tag programmierte, daß man, sich sogar taktisch darauf einstellen kann. Wenn an einem Tag der schnellste Pilot ganz früh abgeflogen ist, kann man absolut sicher sein, daß am nächsten Tag die meisten Piloten zu früh abfliegen.

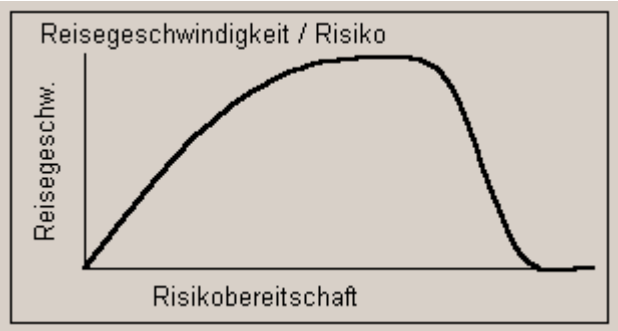
Einmal hat ein Pilot versucht, mir folgendes klar zu machen: Wenn er längere Zeit keinen Bart erreicht hat und tiefer gekommen ist, dann müsse er bezüglich seines Flugstiles entsprechend anders vorgehen, um diesen Fehler wieder auszugleichen. Der meinte, daß er dann auch weiterhin tiefer hinunter fliegen müsse, bis er einen stärkeren Bart erreicht, dann wäre der Fehler wieder ausgeglichen. Wenn er dann tatsächlich wieder einen stärkeren Bart bekommt, ist das dann natürlich richtig. Damit hat er aber eigentlich nicht den Fehler ausgeglichen, sondern er hat sein Risiko erheblich hochgeschraubt. Die andere Möglichkeit ist ja, daß er landen muß.

Solche Kompensationshandlungen macht man selber psychisch immer wieder. Sie müssen einem aber bewußt werden, damit man sie vermeiden kann. Man muß diese Mißerfolgserlebnisse verarbeiten, ohne daß es zu Kompensationshandlungen kommt. Das erfordert entweder einen unheimlich ausgeglichenen Charakter, dem so etwas einfach nichts ausmacht, oder es erfordert das Bewußtsein der ganzen Zusammenhänge.

Nehmen wir an, wir haben einen Mann, der sich selbst kontrolliert und auch seine Psyche im Griff hat und überlegen wir jetzt, wie dieser Mann eine hohe oder niedrige Geschwindigkeit erreicht. Wenn man ganz vorsichtig fliegt und die Aufgabe nicht zu groß ist, wird man diese mit fast 100%-iger Sicherheit mit einer sehr geringen Geschwindigkeit allerdings, erfüllen. Versucht man jetzt nicht alle sondern nur die stärkeren Aufwinde zu nehmen, dann wird man zwischen den einzelnen Aufwinden schon tiefer hinunter fliegen müssen, weil die stärkeren Aufwinde nicht ganz so dicht stehen. Damit steigt natürlich das Risiko, man erreicht aber auch eine höhere Geschwindigkeit.

Im Flachland kann man tiefer hinunter fliegen, es ist auch meist der gleiche Abstand zwischen der Wolke und dem Boden. Wenn ich das Risiko noch etwas mehr steigere und mir vornehme ich möchte nur noch die um 10 cm/sec. stärkeren Bärte, also nicht die 1,5 Meter, sondern nur die 1,6 Meter - Bärte nehmen und versuche die anderen auszulassen, dann ergibt das vielleicht noch eine etwas höhere Reisegeschwindigkeit. Wenn man dies aber noch weiter treibt, wird es dazukommen, daß man irgendwann den Aufwind, den man will, nicht mehr bekommt. Dann kommt man tiefer und tiefer und wird irgendwo einmal anfangen, die Notbremse zu ziehen und jeden Aufwind mitzunehmen. Man wird sich statt mit 1,6 m/sec auch mit o,5 m/sec hochkurbeln. Dadurch ist man zwar nicht abgesoffen, man ist aber schlagartig langsamer geworden. In einem einzigen Aufwind statt mit 1,5 m/sec mit o, 5 m/sec zu kurbeln kostet die dreifache Zeit. Wenn man überlegt, wie lange es dauert, von unten bis an die Basis zu steigern, wird sofort klar, daß dabei viele Punkte verloren gehen. Hat man sein Risiko noch etwas mehr gesteigert, dann sitzt

man unten im Acker. Ich habe versucht, eine Kurve zu zeichnen, wie man sich dies vom Prinzip her vorstellen kann.



Über den genauen Verlauf der Kurve läßt sich natürlich streiten und sie ist bei verschiedenen technischen Voraussetzungen und verschiedenen Situationen sicherlich verschieden. Die Kurve verläuft nicht immer gleich, hat aber immer einen plötzlichen Abfall. Interessant ist auf jeden Fall für den Verlauf der Kurve folgendes: Ein gewisses Anfangsrisiko führt sehr schnell zu einem größeren Erfolg. Wenn man dann das Risiko weiter steigert - wir nehmen einen ganz gleichmäßigen, normalen Flugtag an - läßt sich mit mehr Risiko nur wenig herausholen, dann kommt irgendwo der Punkt, wo dieses eingegangene Risiko zum Mißerfolg führt.

Man kann das Risiko natürlich noch weiter steigern, dann geht die Kurve unter die Nullinie, dann gibt es einen Bruch oder Schlimmeres. Das Risiko hat also irgendwo eine Grenze, wo es aufhört sportlich und vernünftig zu sein.

Zunächst möchte ich das Risiko genauer definieren. Das Risiko ist die Bereitschaft des Piloten Risiko einzugehen, also seine Risikobereitschaft. Man kann sich selber während eines Wettbewerbes sagen, ich gehe jetzt bewußt mehr Risiko ein, oder ich glaube, bei meinem jetzigen Stand des Wettbewerbes ist es sinnvoll, weniger Risiko einzugehen.

Nur sehr wenige Piloten sehen das Risiko bewußt und gehen das Risiko bewußt ein. Meistens fliegen die Piloten im Wettbewerb mit einer gewissen Lebens- und Wettbewerbseinstellung. Wenn man aber im Wettbewerb einen durchgehenden Erfolg haben möchte, muß man seine Risikobereitschaft bewußt steuern. Es ist sicherlich nicht richtig, wenn man über den ganzen Wettbewerb, allenfalls 14 Tage lang, ein hohes Risiko eingeht. Das vernünftigste wäre, die Risikobereitschaft über ganzen Wettbewerb hinweg auf ein Level zu halten. Das ist aber nicht ganz einfach. Außerdem gibt es auch andere Einflüsse, die möglicherweise dazu führen, daß man das gar nicht will.

Ein Beispiel dazu: Bei der Weltmeisterschaft 1973 in Vrsac, in Jugoslawien, bin ich ein paar Wertungstage ziemlich schlecht gelegen und habe gedacht, das muß schon hart zugehen, wenn ich noch gut abschneiden soll. In Vrsac haben sich täglich Gewitter aufgebaut aber der Wolkenflug .war erlaubt. Deshalb habe ich mir an einem Tag gesagt, jetzt gehst du das Risiko ein, so lange am Platz zu warten, bis sich der dicke Cumulunimbus in der Platznähe bildet, dann gehst du rein, möglichst auf 8ooom und machst die Sache erst mal von oben. Dies war manchen Leuten bereits gelungen und deshalb bin auch ich das Risiko eingegangen Das hat auch prima geklappt. Ich bin zwar nicht auf 8000 m, aber immerhin auf ungefähr 45oo m gestiegen, bin dann oben hinaus und flog über andere Cumuluswolken weg. Das war alles sehr schön, ich bin eine halbe Stunde später als das ganze übrige Feld weggeflogen. Dann passierte etwas ganz eigenartiges.

Ich bin über die anderen hinweg geflogen und sah sie als kleine Kreuzchen von oben. Es ist wunderschön, die Konkurrenten von oben so klein zu sehen. Mit einem Bart bin ich an die Spitze dieser Leute und sogar noch etwas vor die Spitze gekommen. Dies aber daran, daß vorne auf einmal keine weiteren Wolken waren. Daher war auch das Schlimmste, was mir passieren

konnte, daß ich die Spitze überflogen hatte. Nach diesem Gleitflug bin ich, ohne wieder Thermik zu bekommen, schlicht gelandet. Die anderen haben, breit gefächert, sich langsam vorgetastet. Das habe ich dann allerdings von unten gesehen. Nach diesem Flug, der also wieder schief ging, habe ich mir gedacht, jetzt ist eine gute Plazierung, nicht mehr zu erreichen. Ich bin wieder bewußt mit hohem Risiko geflogen, dies ging dann prompt wieder daneben, schließlich kam dann auch nur der 24. Platz heraus.

Wie die Weltmeisterschaft in Australien angefangen hat, habe ich bereits erzählt, es war ein äußerst schlechter Anfang. Die nächsten Tage waren nicht so schlecht und ich habe damit Platz für Platz aufholen können, aber es hat noch nicht gereicht, ganz nach vorne zu kommen. Ich mußte daher versuchen, das Risiko etwas höher zu schrauben, um die Möglichkeit, zu haben, am Schluß doch noch einen der vorderen Plätze zu schaffen. Ich habe das Risiko langsam höher geschraubt. Solche Flüge mit hohem Risiko verlaufen meist so, daß man immer wieder auf Teilstrecken der Konkurrenz weit davon segelt, dann klappt irgend etwas nicht und die ganze Meute holt einen wieder ein. Obwohl es mich einmal ganz knapp erwischt hat und ich fast draußen gesessen wäre, hat das am Schluß dann noch zum Gewinn der Meisterschaft gereicht.

Die Weltmeisterschaft in Chateauroux verlief wieder anders. Am ersten Tag und zweiten Tag war Blauthermik. Ich hatte die SB-11, ein etwas komisches Flugzeug mit Fowlerklappen, das langsamer als die anderen Flugzeuge fliegen konnte und bei schwacher Thermik oder enger Thermik definitiv Vorteile hatte. Die stieg in ganz. engen Bärten besser, hatte aber mehr Sinken. Wenn die Aufwinde großflächig waren, hatte ich nicht nur keine Vorteile sondern Nachteile, die ich auch sehr deutlich gespürt habe. Dann bin ich zwar in der Spitzengruppe gewesen, aber nicht besser gestiegen, da sind die anderen an mir vorbeigestiegen.

Ich habe die ersten beiden Wertungstage gewonnen. Am ersten Tag, der ganz normal geflogen wurde, bin ich auch relativ spät abgeflogen und habe mich an den Pulk vorgearbeitet. Am zweiten Tag habe ich noch ein Strohfeuer erwischt. Am dritten Tag habe ich zwar nicht gewonnen, aber es sind zwei Leute vor mir gelegen, die vorher schon viel schlechter geflogen waren, so daß ich auf einmal nach drei Tagen ein schönes Punktepolster hatte. Daher war es möglich, mir jetzt zu überlegen, daß es nicht nötig ist, mit dem gleichen Risiko, das man normalerweise braucht, um im Wettbewerb eine Chance zu haben, weiterzufliegen. Denn dann gehe ich jetzt ein Risiko ein, daß im Hinblick auf meine Führung unnötig hoch ist. Hingegen mußten alle anderen, die hinter mir lagen – ich hatte ca. 250 Punkte Vorsprung – ihrerseits ein sehr hohes Risiko eingehen. Dabei war zu erwarten, daß sie mit großer Wahrscheinlichkeit irgendwann einmal ihren Schleuderer nehmen. Und das haben sie auch alle, bis auf den Stridieck, prompt gemacht. Stridieck hat nach seinen Erzählungen bei seinen Flügen zwar ein paar mal unter 100 m gekurbelt, so daß diese Risikoabschätzung schon richtig war, nur kam er immer wieder heraus. Karl Stridieck ist daher auch folgerichtig Stück für Stück immer näher an mich herangekommen. Dann war noch ein Tag dazwischen, an dem ich sehr viel verloren habe, was auf schlechte Mannschaftsarbeit zurückzuführen war. Nach diesem Tag war Karl Stridieck fast punktegleich mit mir.

In diesem Moment war es sicher nötig, die Risikobereitschaft auf die neue Situation einzustellen. Karl Stridieck ist ein Mann, der das Risiko nicht scheut, daher mußte auch ich das Risiko wieder hoch hinaufschrauben. Am letzten Wertungstag bin ich daher auch mit recht hohem Risiko geflogen. Das fing damit an, daß es am Platz so aussah, als ob es immer schlechter wurde. Dennoch sind ein paar Leute mit dicken Nerven, Karl Stridieck und ich auch partout nicht abgeflogen. Ich wollte natürlich, daß der Karl möglichst vor mir abfliegt und er wollte natürlich, das ich zuerst abfliege. Das wurde langsam immer komischer und ich war der Überzeugung, wenn wir jetzt noch länger warten, sitzen wir beiden unten. Daher bin ich abgeflogen. Karl

Stridieck hat ein paar Minuten gewartet und ist dann nach mir abgeflogen, was taktisch genau richtig war. Er mußte mich nur einholen und mir vielleicht noch eine oder zwei Minuten abnehmen, dann hätte er die Weltmeisterschaften gewonnen. Er hat mich auch unterwegs, wie er mir nachher erzählt hat, öfters gesehen, aber es hat dann eben doch nicht gereicht.

Interessant war dabei die Umstellung der Risikobereitschaft. Ich habe auch erlebt, wie nicht nur ich, sondern auch andere Leute krasse Risikofehler machen, die psychisch bedingt sind. Ein ganz krasser Fall war 1978 in Marfa. Da hat gleich zu Anfang Georg Moffat, der hinterher die Weltmeisterschaft in der offenen Klasse gewonnen hat, einen ganz schlechten Flug gemacht. Damit war er eigentlich ohne Chance die Weltmeisterschaften zu gewinnen, wenn er den Rest entsprechend konstant geflogen wäre. Außerdem hatte Georg Moffat eines der beiden großen Flugzeuge, das war der Nimbus 1. Das zweite große Flugzeug hatte Walter Neubert aus Deutschland, der am ersten Tag verschollen und am zweiten erst später starten konnte, weil er so spät gefunden wurde. Damit war eigentlich auch er chancenlos. Daher hätte eigentlich ein normales Flugzeug gewinnen müssen und Hans Werner Grosse hatte große Chancen gehabt. Er war auch gut gelegen, fing jedoch an, etwas Spezielles machen zu wollen. Bei einem Cats-Craddle war ziemlich starker Wind. Es ist jedem und war auch ihm klar, daß man anfangs mit dem Wind wegfliegt, dann in der besten Thermikzeit gegen den Wind und zum Schluß wieder mit dem Wind fliegt und dann irgendwo landet. Ich weiß nicht, was mit Hans Werner los war, in der Luft muß ihm eine tolle Idee gekommen sein. Auf jedem Fall ist er dann in die andere Richtung geflogen. Das war natürlich falsch und es kam auch nichts dabei heraus.

Eine ähnliche Sache erlebte ich in Australien. Es gab ein 5oo km Dreieck. Die offene Klasse und die Standard Klasse flogen die gleiche Aufgabe. Ich bin früher losgeflogen und war vor dem Hans Werner an einer Wende. Dann waren zwei Wolkenstraßen und er fragte mich, welche ich nehme. Nach der Wende habe ich die linke Wolkenstraße genommen und bemerkte auch, während ich darunter entlang flog, daß es bestimmt richtig war. Die rechte sah nicht so toll aus und die meisten Piloten flogen auch auf der linken Wolkenstraße. Ich habe Hans Werner durchgegeben: "Ich habe die Linke genommen, die geht sehr gut und sieht besser aus. Im übrigen fliegen auch die meisten Piloten auf der linken Seite." Das letzte hätte ich besser nicht sagen sollen, das war nämlich für den Hans Werner Gift, denn Hans Werner wollte etwas Besonderes machen, um endlich den Moffat zu schlagen. Er nahm die rechte und das war wieder genau falsch. So laufen solche Dinge ab.

Das Risiko kann man aber unter Umständen verringern ohne Leistung einzubüßen. Wenn mehrere Piloten zusammen sind, läßt sich das Risiko verteilen. Wenn man zu zweit zusammen fliegt, hat man die doppelte Chance, einen Aufwind zu treffen. Deswegen ist es sehr sinnvoll, wen man andere Flugzeuge unterwegs trifft, mit diesen zusammen zu fliegen. Es ist alles andere als sinnvoll, die anderen Piloten, die man zufällig in der Luft sieht, als böse Konkurrenten zu betrachten. Ich halte viel davon, mit jedem den man in der Luft sieht, zu versuchen gemeinsam weiterzufliegen. Das ist zum Vorteil aller. Wenn an diesem Tag diese drei oder vier Piloten gemeinsam eine besondere Leistung herausfliegen und vielleicht auch der eine Abstauber, dann ist dies doch in Ordnung. Auch wenn die anderen und vielleicht auch der eine Abstauber, der immer nur nachfliegt davon mitprofitieren, ist das nicht schlimm, dafür hat man die anderen 40 distanziert.

Es gibt aber viele Leute, die einfach nicht verkraften, daß andere Leute von ihren segelfliegerischen Entscheidungen mitprofitieren. Ich verstehe nicht, warum diese auf ihre fliegerische Leistung so geizig sind. Man kann doch ein bißchen abgeben, weil man ja auch eine Menge von anderen profitiert. Auch wenn man jemanden nur nachfliegt, kann man ja bereits sehen, wo es hochgeht und wo nicht. Dies ist vor allem in der Blauthermik von Bedeutung. Die

Leistung bleibt auf dem Level oder bessert sich, das Risiko wird verringert.

Teamfliegen jedoch ist primär eine Sache der Bereitwilligkeit und außerdem eine Sache des Charakters. Deswegen ist es sehr, sehr schwer, Leute, die sich nicht zum Teamfliegen eignen, durch irgendwelche Absprachen zum Teamfliegen zu veranlassen. Es gibt da fürchterliche Enttäuschungen, die einem schon sehr unter die Haut gehen. Solche Dinge in dem allgemeinen Streß zu verarbeiten ist sicherlich sehr schwer.

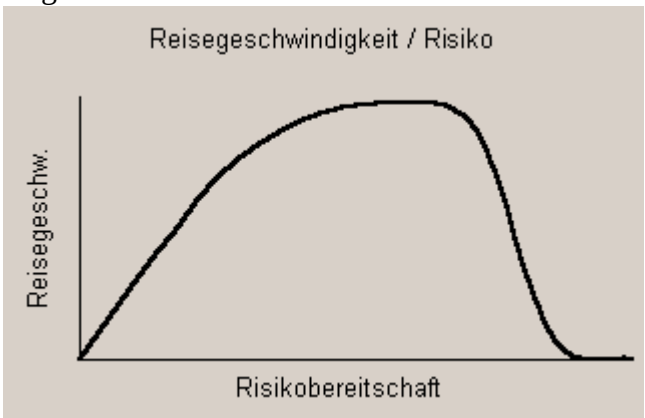
Gehen wir zum Schluß noch auf ein paar Einzelfälle bezüglich der Risikobereitschaft ein. Gleichmäßig schönes Wetter:

Bei einem gleichmäßigen Tag fliegt man am besten mit durchschnittlicher Risikobereitschaft und geht nicht unbedingt ein unnötiges Risiko ein. Das kann man sich sparen. Wenn man den Aufwind einmal nicht richtig bekommt dann ist man im Zweifelsfall eben etwas langsamer, das ist aber im Ergebnis an einem solchen Tag nicht so schlimm.

Äußerst interessant bezüglich der Risikoeinstellung ist die Umrundung von Wendepunkten bei Gegenwind. Wenn man gegen den Wind fliegt und eine Wende umrunden muß und dann wieder weg fliegt, ist die gesamte Flugzeit zur Wende hin ungünstig, weil sie im Gegenwindbereich liegt und die gesamte Flugzeit nach der Wende günstig, weil sie im Mitwindbereich liegt. Man kann das, wenn man das von der Sollfahrttheorie her sieht, folgendermaßen definieren. Ein Aufwind vor der Wende bei Gegenwind gekurbelt ist dann gleichwertig mit einem Aufwind nach der Wende bei Mitwind gekurbelt, wenn er zur gleiche Geschwindigkeit über Grund führt. Ich will das an einem Beispiel erläutern: Nehmen wir an, ich habe vor der Wende 20 km/h Gegenwind und beim Rückflug 20 km/h Mitwind, dann habe ich eine Differenz von 40 km/h. Wenn ich vor der Wende in einem Aufwind von 2 m/sec kurble, dann habe ich mit meinem Flugzeug, das normalerweise bei 2 m/sec Steigen eine Reisegeschwindigkeit von ca. 8o km/h erreicht, eine Reisegeschwindigkeit von 6o km/h. Wenn ich nach der Wende kurble, brauche ich, um die gleiche Reisegeschwindigkeit von 6o km/h zu erreichen, nur eine Geschwindigkeit von 4o km/h gegenüber der Luft einhalten. Diese erreiche ich bereits bei 0,5 m/sec Steigen. Das bedeutet, daß bei nur 20 km/h Gegenwind, ein Zwei - Meter - Bart vor der Wende mit einem Halben - Meter - Bart nach der Wende gleichwertig ist. Die Erkenntnis daraus ist natürlich, so tief wie irgend möglich zu umrunden. Bei Gegenwindwenden kann man nicht eine Sekunde sparen, da kann man 15 Minuten einholen.

Ein solch krasser Tag war der letzte Tag der Weltmeisterschaften in Australien. Da war ein Wind von ungefähr 60 km/h. Bei diesem starken Wind, hatte die Risikobereitschaftskurve folgende Form:

Gegenwindwende:



Wer das Risiko hochschraubt hat die Möglichkeit ungeheuer schnell zu sein, wer das Risiko ein bißchen kleiner wählt, der verliert gleich unheimlich viel. Das ist ein Tag, an dem von der Risikobereitschaft sehr viel abhängt.

Ich habe die Wende mit weniger als 300 m umrundet und nach der Wende ging es auch erst mit Null und einem halben Meter an. Aber das ist dann egal, der Wind schiebt

einen ja. Das hat sich ungeheuer gelohnt. Einer, der das noch genauer gemacht hat, war Göran Ax, der hat seine Risikobereitschaft zu hoch angesetzt und ist an der Wende gelandet.

Es war aber im Prinzip von ihm richtig, scharf an das Risiko heranzugehen, weil er noch den zweiten Platz erreichen hätte können. Das kann natürlich schief gehen, war aber taktisch richtig. Es liest sich allerdings in der Presse meist so, daß der Weltmeister geschlagen wurde und auf den soundsovielten Platz abgerutscht ist. Wir, die wir wissen, wie so etwas funktioniert, wissen auch, daß er genau richtig geflogen ist und daß so etwas dabei eben passieren kann.

Nun ist es sicherlich nicht schwierig, sich je nach dem Stand des Wettbewerbes für alle möglichen Fälle, beispielsweise das Herannahen einer Kaltfront eine solche Risikokurve zu, überlegen und abzuwägen, was es bringt, das Risiko zu variieren. Und nur danach sollte man seine Risikobereitschaft und seine Wettbewerbstaktik festlegen.