

Urs Isler

" Persönliche Leistungssteigerung im Segelflug " (Bericht eines Seminarteilnehmers)

Sensibilisierung der Aufmerksamkeit, Zielorientierung und Umsetzung der eigenen Fähigkeiten waren die Schlagworte eines Seminars für Segelflieger, das am 29. - 31. Januar 1999 von Edeltraud und Hermann Trimmel im Birrfeld veranstaltet wurde. Durch mentale Methoden lassen sich die Wahrnehmungen für sich und die Umwelt verfeinern. Auf den Segelflug angewendet ergibt das: Mehr Erfolg und weniger Risiko.

Ende der siebziger Jahre hieß es "psichosomatitscheskoje samoregulirovanije" und wurde von sowjetischen Wissenschaftlern für die Kosmonauten entwickelt. Die Rede ist von einer Methode bei der das vegetative Nervensystem mittels gedanklicher Simulation und Sensibilisierung gestärkt werden kann. Am erdgebundenen Fußgänger wurde sie das erste Mal beim Gewichtheber Charles Garfield angewendet, der danach innert Tagen, nach monatelanger Trainingsabstinenz, seine Bestleistung stemmte - es war die **Geburt des Mentaltrainings im Sport!**

Auf diesem Gebiet hat inzwischen die Wissenschaft Einzug gehalten und eine der Methoden heißt in Amerika **NLP**. Sie ist heute zum Schlagwort geworden und in den Führungsetagen von Finanz und Wirtschaft sehr verbreitet. Die Verwandtschaft zwischen Gewichtheben und Segelfliegen ist ja offensichtlich und da lag es auf der Hand, die Erkenntnisse von **NLP auch im Segelflugsport** anzuwenden! Umgesetzt hat es der Segelflieger, Meteorologe, NLP-Trainer und Segelflieger Dr. Hermann Trimmel. Beschäftigt hat ihn die Frage: "Warum bestehen an Segelflug-Wettbewerben, bei gleichen Wetterbedingungen und gleichem Material so große **Leistungsunterschiede** ?"

Es muß an der besseren **Wahrnehmung**, an der effizienteren Analyse in kritischen Situationen, an der größeren **Aufmerksamkeit** und an der **Offenheit** für unkonventionelle Lösungen liegen. Was aber läuft da ab zwischen den Ohren und wie können wir unsere mentalen Ressourcen optimal nutzen? Hermann Trimmel beschäftigt dieser Frage und die 13 Seminarteilnehmer im Birrfeld waren gespannt was da alles kommen würde.

Die gedanklichen Experimente und Ausschweifungen begannen in der Kneipe, beim *Heurigen*, wie es die Österreicher nennen. An diesem Ort der Begegnung und Geselligkeit entstehen, bei ausgefallenen Gedankenkapriolen, die **Visionen**. Man nehme dann drei Bierdeckel und lege sie so übereinander, daß in der Mitte ein Dreieck entsteht. In die Kreise verteile man die vier Buchstaben M. Sie stehen für Mission in der Mitte und an der Peripherie für Mensch, Maschine und Meteo. Zurück auf dem Boden der Realität entsteht aus der Vision die persönliche **Zielvorgabe** oder Mission. Wenn die drei M an der Peripherie optimal zusammenspielen, sind die Voraussetzungen gegeben um sich auf die Mission zu konzentrieren, was den Erfolg garantiert - so funktioniert Segelfliegen. Die einzelnen Faktoren wurden im Seminar, unter den Erkenntnissen von NLP, genau unter die Lupe genommen.

Mission oder Zielorientierung

Sie muß machbar, nicht zu einfach und den persönlichen Wertvorstellungen angepaßt sein. Die mentale Auseinandersetzung mit der Mission soll Freude bereiten und die **Sehnsucht** wecken. Man führe sich dabei die Situation und die freigesetzten Emotionen vor Augen, wenn die Mission erfüllt ist. Bei aller Begeisterung ist zu denken was für Folgen sie auf die Umwelt und die Mitmenschen hat, ob sie sozial verträglich ist. Wichtig ist auch die Vorstellung was nach dem Erreichen des Ziels sein wird. Mit der gedanklichen Beschäftigung gedeiht die Zuversicht

und die Mission wird zur Leidenschaft. Man frage Alois Bissig wie er mit seiner Zielvorgabe um den 1000er Rückkehrflug gerungen hat und es wird klar um was es hier geht: „Träume nicht Dein Leben, lebe Deinen Traum“.

Meteo

Insbesondere wer große Streckenflüge realisieren will (1000 km und mehr), muß über vertiefte Kenntnisse in der Meteo verfügen. Es ist wichtig die Möglichkeiten und die Grenzen zu kennen, um dann das **Maximum herauszuholen**. Erst mit einer klaren Vorstellung über den Ablauf des Wettersystems in Mitteleuropa ist man in der Lage ein großes Vorhaben auf der Karte zu planen. Als Meteorologe konnte Hermann Trimmel bei diesem Thema aus dem Vollen schöpfen. Er reduzierte die komplexe Materie auf das Wesentliche und verstand es, die wichtigsten Zusammenhänge auf einfachste Weise darzustellen. Der Meteovortrag war eine methodische und rhetorische Meisterleistung. Eine einzige durchsichtige Folie mit der **Synoptik** der allgemeinen mitteleuropäischen Großwetterlage verschob er auf einer Europakarte und konnte damit die häufigsten Wetterphänomene darstellen. Schieb das Hoch im Norden durch - es entstehen die Nord- und Ostlagen; Folie umdrehen und im Süden durchschieben - Föhnlage; schieb das Hoch nach Osten - ersichtlich wird die Südwestlage. So einfach ist es.

Viel zu reden gaben natürlich die **Süd- und Nordföhnlagen**, an denen in der Welle die längsten Streckenflüge realisierbar sind. Alle waren sich einig, daß die Nordföhnlagen in den Alpen die besten Voraussetzungen bieten. Erstaunt hat dann aber die Erkenntnis, daß der überragende Nordföhn-Spezialist Klaus Ohlmann in Serres (Südfrankreich) eigentlich nicht den besten Startplatz hat. Er beginnt im aufbauenden Hoch und fliegt nach Osten ins Tief hinein. Je weiter weg er von zu Hause ist, desto schlechter wird das Wetter und umso größer der Drang vorzeitig zu wenden. Die Österreicher haben es besser. Sie starten bei schlechtem Wetter, aber mit dem Wissen, daß mit zunehmender Distanz die Bedingungen besser werden. Sie fliegen dem Hoch entgegen und bei besten Bedingungen retour. Die allerbesten Voraussetzungen hätten aber die Schweizer auf der Alpensüdseite, mit einem Start in der Mitte der Route. Liegt der erste Wendepunkt im Westen, kann der Flug immer im besten Wetterfenster geflogen werden.

Das Szenarium läuft dann so ab:

In der Morgendämmerung startet Klaus Ohlmann (KO) in der Pic de Bure - Welle (super). Gleichzeitig wischen sich das Duo Wolfgang Janowitsch und Hermann Trimmel im Nimbus 4DM von Hans Andersen (HA) den Regen aus den Augen und polieren mit klammen Fingern die österreichischen Nordhänge, während die Schweizer locker in die Laura - Welle steigen und nach Westen abfliegen. Nach zwei Stunden begegnen sich KO und die Schweizer bei Hochstimmung in der Paradiso-Welle, derweil HA das erste Mal aus den Niederungen in die Welle steigt und W&H zur Sonnenbrille greifen. Nach zwei weiteren Stunden sind die Schweizer, bei abflauendem Nordwind, an der ersten Wende und KO/HA begegnen sich bei bester Laune im Veltlin. Sie fliegen weiter - Richtung Westen mit zunehmendem - Richtung Osten mit abnehmendem Stimmungsbarometer. In den nächsten vier Stunden laufen die Schweizer zur Höchstform auf und ziehen mit dem Hoch zusammen, im starken Nordwind, nach Osten. HA sucht unterdessen am Wendeort, im lauen Westwind die Bummerl (Cumuli) und bei Klaus gehen in Österreich die Scheibenwischer an. Nochmals vier Stunden später: Wolfgang und Hermann vergnügen sich im Veltlin in der Welle und fliegen, mit Wind und Sonne im Rücken, entspannt nach Hause. Ohlmann kämpft sich, gegen den Wind, bei flauer Abendthermik und mit der Sonne im Gesicht, über die Pässe Iseran und Etache nach Westen, während die Schweizer, nachdem sie die zweite Wende locker umrundet haben, immer noch im starken Nordwind, westwärts fliegen und mit genauem Kalkül am Passo del Jorio das Finale einleiten.

Ergebnis des Gedankenexperimentes:

Die Österreicher sind zu schlagen - wir haben die Meteo auf unserer Seite, denn Petrus spricht bei Nordwind italienisch! Wenn das nicht ein Ansatz ist. Ambri, San Vittore und Magadino sind die idealen Startorte für Nordwindflüge. Und falls Ohlmann, Trimmel und Co einmal mit gleichen Spießern kämpfen wollen; sie sind herzlich willkommen!

Auch über den **Südföhn** gab es aus der Wetterküche einiges zu erfahren. Man achte auf die Isobaren des Tiefdruckgebietes. Je weiter sie in den Süden reichen, desto länger tendiert der Südföhn anzuhalten. Die Windkomponente aus Westen ist dann minimal und die Front im Westen wird wirksam aufgehalten. Mit einer Windrichtung aus 180Grad könnte sogar das Wallis für einen ersten West-Schenkel berücksichtigt werden und es verbliebe viel Zeit für einen langen Abstecher nach Osten bevor die Front aus Westen die Rückkehr versperrt. Bei einer Windrichtung von mehr als 220Grad stehen die österreichischen Kreten nicht mehr optimal im Wind und für den Hangflug wird es dort extrem schwierig und turbulent.

Anschließend hörten wir noch interessante Details über die Physik der Wolkenbildung und den daraus ableitbaren Verhalten bei Cumuli-Bewölkung und Wolkenstrassen. Das vielleicht schönste Ergebnis aus der Meteo-Diskussion liegt aber in der Vision zur Abfassung eines neuen Meteobuches. Beim Referenten und zwei Seminarteilnehmern ist die Zielerkennung schon weit fortgeschritten.

Maschine

In der Runde wurde diskutiert wie das Flugzeug optimal auszurüsten und wo die Schwerpunkte zu setzen sind. Von größter Wichtigkeit ist der optimale Schwerpunkt, die perfekte Handhabung des Flugrechners mit GPS, dann aber auch Sitzkomfort, Kleidung, Verpflegung, Sauerstoff, etc. Zum Schluß kam die emotionelle Beziehung zum Flugzeug zur Sprache. Mach irgend eine sinnvolle Modifikation an der Aerodynamik und sei nachher der Überzeugung das beste Flugzeug zu haben. Die guten Piloten haben emotionelle Gefühle (auch) zu ihrem Sportgerät.

Mensch

Wir kommen zur wichtigsten Peripheriegröße auf der Bierdeckelgraphik. Erstes Thema war die **Sensibilisierung der Aufmerksamkeit** bei ungewöhnlichen Situationen. Eine Analyse mit der NLP-Methode bringt hier neue Aspekte und Denkanstöße. Der Einstieg gab eine Übung, bei der jeder seine Empfindungen und Gefühle bei positiven und negativen Situationen für sich auflistete. Die intensive gedankliche Auseinandersetzung sollte aufzeigen wo die **Blockaden**, Barrieren und Fixierungen sind und eine Analyse in der kleinen Gruppe gab Auskunft über die Sinne (sehen, hören, fühlen), die bei ungewöhnlichen Situationen vernachlässigt werden. Jeder hat an in einem anderen Bereich seine Schwachpunkte und es ist wertvoll zu wissen, welche Sinne besondere Aufmerksamkeit erfordern.

Ein kontroverses Thema ohne Ende ist die Problematik rund um den **Begriff Risiko**. Sie wurden im Seminar gründlich behandelt. Die anerkannte Regel sagt, daß Risiko und Erfolg linear ansteigen. Die Kurve hat ein Maximum, bei dem nachher der Erfolgswert einbricht. Bei zu hohem Risiko wird der Erfolg minimal, oder gar null. Die NLP-Theorie ist der Überzeugung, daß durch ein **Vorausdenken**, durch Infragestellen **eingefrorener Denkschemas** und durch höchste **Aufmerksamkeit aller Sinne**, die Kurve beeinflussbar, ja sogar umkehrbar ist.

Das würde heißen: „Kleines Risiko - großer Erfolg"? Ein außergewöhnlicher Flug von Ray Linskey an der WM 95 in Neuseeland diene als Beispiel: An einem Wellentag konnte er mit

einer ungewohnten Idee die Windsituation optimal nutzen. Er flog unglaublich weit gegen den Wind in der Welle vor um dann mit seiner ausgefallenen Routenwahl den Rückenwind optimal zu nutzen. Dadurch hat er die Konkurrenz in Grund und Boden gefahren. Interessant ist, daß seine Route eine längere Distanz ergab. Ein ausgefallener, intelligenter Denkansatz führte zum Erfolg, wobei das Risiko eine unbedeutende Rolle spielte und minimal war.

Auch zur Wahrnehmung und offenen Beurteilung der Umwelt gab es einiges zu erfahren. Informationen und Grundkenntnisse sollen nicht unvoreingenommen angewendet werden, denn es gibt keine unfehlbaren Rezepte. Man weiß, daß normalerweise auf der Luvseite der Cumuli das beste Steigen anzutreffen und bei einer Wolke an der dunkelsten Stellen der stärkste Aufwind zu finden ist. Man glaube nicht, daß es immer so ist. Die Theorie kann plötzlich grundfalsch sein. Eine **wache Wahrnehmung erkennt Ausnahmesituationen** und durch aufmerksames Beobachten und Analysieren gelangt man zu besseren Modellen und angepaßten Strategien.

Des Referenten Steckenpferd krönte der Schluß. Es heißt *Persiflexi*, ist eine eigene Wortschöpfung und steht als Kürzel für „Persönliche Flexibilität“. Ein Gegenstand, ein Spruch, ein Symbol oder sonst etwas Auffälliges soll gelegentlich eine Reflexion in unser Bewußtsein geben, das zur Besinnung mahnt, oder Fragen aufwirft: Was machst Du hier eigentlich, nimm es nicht so tierisch ernst, entspanne Dich, versuch es mal andersherum, etc. Wir wurden aufgefordert unser persönliches Persiflexi zu finden, was zu interessanten Ansätzen führte. Etwa ein Spruch am Instrumentenbrett : „Klappe negativ - think positiv!, ein großes W soll erinnern: „Wenn ich fliege, dann fliege ich“ (und denke an nichts anderes), oder ein Smiley-Aufkleber im negativen Bereich des Variometers, eine Blumenvase am Instrumentenbrett, ein Wecker, der alle Stunde erinnert in sich zu gehen, und schließlich ein Spiegel als visueller Stimmungsbarometer. Es war sehr vergnüglich sich damit auseinanderzusetzen und alle konnten sich deutlich vorstellen, welche mentale Energie davon ausgehen könnte.

Blenden wir nochmals zurück und stellen uns vor wie Charles Garfield damals die Gewichtsstange auf seinem Bauch plazierte, kurz die Gedanken ordnete und dann das Rekordgewicht in die Höhe wuchtete. Ähnliches wird beim **NLP-Segelflieger** ablaufen, wenn er wieder einmal das Gefühl hat, an der Schweizer Grenze höre die Thermik auf. Er schaut dann auf sein Persiflexi und die Sensoren schalten auf Empfang. Die Cumuli heißen dann plötzlich Bummerl, nehmen rundere Formen an und sprechen österreichischen Dialekt. Die Wälder duften nach Fichtennadeln und vor dem geistigen Auge erscheint ein kühles Puntigamer auf einem runden Bierdeckel. So gerüstet gleitet der Arlbergpaß unter dem schmalen Flügel vorbei, der Kompaß zeigt nach Osten und das Variometer nach oben.

Allein schon die Vortragsweise und die Ausstrahlung der Referenten machte das Seminar im Birrfeld zum Erlebnis - dazu kam, daß uns der österreichische Dialekt besonders gut gefallen und viel Atmosphäre vermittelt hat. Und nicht zuletzt war spürbar wie intensiv sich Edeltraud und Hermann Trimmel mit der Materie befaßt haben - sie sind Experten.

Feber 1999 Urs Isler