

Über gedachte und reale Luft-Welten

## Performance und Risikomanagement

Text, Grafik Harald E. Wolf; Gabi Leixner

**Beim Fliegen bewegen wir uns oft und unbewusst in einem circulus vitiosus: Ein System verschiedener Faktoren, die sich gegenseitig verstärken und dadurch einen Zustand X immer weiter verschlechtern. Man nennt dies deshalb einen Teufels (= V) Kreis (= C), also eine Abwärtsspirale, die irgendwann ihr statisches Ende erreicht. Viele Piloten sind sich dessen nicht bewusst. Und setzen sich nicht mit dieser Thematik auseinander. Im Gegenteil: Gruppendynamik, fremde und eigene sprich selbst gestaltete und zu hohe Ziele und zu anspruchsvolles Material überfordern viele Freizeitflieger und stören den eigentlichen Flugspass auf lange Sicht – oft bis zur Aufgabe dieses wundervollen Natursports. Wie man recht einfach diesem Teufelskreis entgehen kann, versuchen wir hier kurz zu skizzieren.**

Dem gesetzten Flugziel stehen immer eine Menge persönlicher, endogener und exogener Faktoren gegenüber. Per definitionem sind persönliche Faktoren solche wie das Alter, anthropometrische Daten (Grösse und Grössenverhältnisse, der sportanthropologische Somatotypus ektomorph/metromorph/pyknomorph), Gewicht, Kondition und Konstitution, affektive und kognitive Parameter, Motivation und Fokussierung. Endogen bezeichnet man vom Körperinneren gesteuerte Prozesse, die man nicht unbedingt wahrnehmen kann. Also z.B. die Tagesform oder Auswirkungen der Gruppendynamik. Exogen sind von aussen wirkende, situative Faktoren wie Gelände, Wind, Luftraum, Material. Zusammen bilden diese Bereiche ein hochkomplexes System, deren Verflechtungen schier undurchdringbar sind. Die gegenseitigen Beeinflussungen kann man in einer Streßsituation nicht mehr erkennen. Deshalb sollte jeder verantwortungsvolle Pilot lernen, in sich hineinzusehen und sein Weltbild hinterfragen. Das geht nicht ad hoc, sondern bedarf etwas Zeit und Mühe. Aber der Weg lohnt sich.

### Den Teufelskreis verlassen

Warum gibt es immer noch jede Menge Piloten, die diesem schleichenden Prozess nicht entgehen? Ganz einfach: Nicht jeder zeigt sich lernbereit, nicht jeder ist einsichtig, nicht jeder mag sein Tun in Frage stellen.

Nun, nach negativen Erlebnissen öffnen sich uns zwei Wege: a) Weitergehen, ohne zu reflektieren. Oder b) in einer selbstkritischen Reflexion das Erlebte genau analysieren und in der Folge korrigieren. Zu a) gibt es wenig zu sagen; wer nicht hinterfragt und alles als selbstverständlich hinnimmt, wird irgendwann am Ende der Spirale unten ankommen. Zu b) ist ein bewusstes Hineinfühlen beste Basis für eine sichere Weiterentwicklung. Training, Erfahrung(en) und ein theoretisches Durchspielen des Kommenden bringt uns weiter. Bewusstheit ist immer wichtiges Instrument für pro-aktives Tun. Seien wir uns klar darüber, dass alles Erlebte immer einen Grund in uns hat. Nichts geschieht ohne Auslöser.

Der Einstieg: Dazu gibt es in der Psychologie zwei Begriffe: Antizipation und Empathie. Via Antizipation machen wir uns ein klares physisches Weltbild darüber, wie sich bestimmte selbst gewählte Verhalten auswirken. Beispiel: Wer mit 80 km/h den Berg hinab radelt, muss immer wissen, dass er stets bremsen kann. Ist er sich seiner Technik sicher, kann's gut gehen. Empathie

bedeutet, sich in die eigene (und die anderer) emotionale Welt hineinzufühlen. Dazu ist unabdingbar spüren zu können, wie man in einer Grenz-Situation reagiert und wie sich die Reaktion auf das geistige Handeln auswirken kann. Sprich im schlimmsten Fall eine Überreaktion, ein Gefühl des gelähmt sein, keine Handlungsalternativen sehen oder nicht intuitiv abrufen können. Auf beiden Ebenen vorausdenken und -fühlen beendet die Spirale. Es ist wirklich so einfach.

Leider können manche Menschen nicht hineinfühlen; sie leider unter Alexithymie. D.h.: Nicht-Lesen-Können von Gefühlen (auch anderer). Ca 10% der Bevölkerung zeigen dieses Bild. Sie bewerten also Gefühlsregungen (Mimik etc.) völlig falsch, können diese nicht beschreiben und auch nicht zwischen körperlichen Empfindungen und Gefühlsregungen differenzieren. Und nehmen diese einzig als diffuse Spannungs- oder Erregungszustände wahr. Diese Menschen treiben oft in Situationen sich selbst und andere in ungute Situationen. Woher dies kommt, weiss man noch nicht ganz genau. Vielleicht ging etwas in den ersten drei Jahren in der Sozialisation und Institutionalisierung schief. Auch Probleme während der Initiation - besonders bei Jungs – mögen Auslöser für dieses Nichtsehen sein.

Zusammenfassung und Vorgehen: Nach jedem Flug setzen wir uns mit dem Erlebten auseinander (auch in der Gruppe oder mit Freunden), bewerten gute Leistungen und suchen nach weiteren Möglichkeiten der Optimierung. Negative Erlebnisse werden in ihrer Kausalkette hinterfragt: Wie kam es dazu (der Auslöser - wir selbst oder andere), was hätte man zwischenzeitlich tun können, um diese Situation sicher zu verlassen (z.B. vorzeitig landen, aber warum flog man dennoch weiter?). Wer diese Punkte seziert, wird schnell lernen, seine Tagesverfassung zu erspüren und situativ andere Verhalten entwickeln (z.B. einfach mit dem Lift wieder runter fahren oder später starten).

### **Drei Techniken zur Weiterentwicklung**

1) Mentales Training. Wie alle Spitzensportler sollte auch der Freizeitpilot regelmässig geistig an sich arbeiten. Nur so kann er eine evolutionäre, positive Entwicklung starten. Dabei werden die rechte und linke Gehirnhälften stärker miteinander verbunden und die Synapsen ausgebaut (Anm.: Frauen haben i.d.R. 15% mehr Synapsen und können meist besser ganzheitlich sehen und agieren und sind deshalb weniger risikogeneigt). Das Hirn teilt sich: Links sitzen Ratio, Regeln, Gesetze, Analytik und es steuert primär das physische Handeln. Die rechte Gehirnhälfte ist verantwortlich für Bildsprache, Intuition, Gefühl, Spontaneität, Risiko und steuert die Intuition, Kreativität und Gefühle. Wer es schafft, beide Teile (besser) zu verlinken, wird sich leichter tun, in Streßsituationen ruhig und folgerichtig zu handeln. Und somit sicherer fliegen.

2) Kognitives Training. Hiermit wird das Gefühl für folgerichtiges Handeln gefördert. In den Gedanken werden Wetterbedingungen und die Eigenheiten des Fluggerätes in Deckung gebracht. Je höher die sogenannte Kongruenz – also wie Bedingungen, Geräteeigenschaften und das Pilotenkönnen sich decken – umso besser und sicherer der Flug. Mit einem 1er Schirm bei Starkwind fliegen – kritisch. Oder mit einem offenen Flügel in die Hammerthermik? Ein ehrliches Abwägen der Bedingungen vs. Gerät und endogener Faktoren gebiert den handlungssicheren Piloten.

3) Soziales Training: Mit Freunden das Erlebte besprechen, Gruppendynamik erkennen, Fehler sehen und neue Lösungswege finden. Das ehrliche soziale Feedback ist unverzichtbarer Teil der persönlichen Weiterentwicklung und Garant für ein intrinsisches Weiterkommen. Auch hier gilt: Nur absolute Offenheit bringt weiter. Man spricht hier auch vom ABC-Modell:

A = inneres oder äusseres Ereignis

B = rationale und irrationale Überzeugungen

C = daraus resultierende emotionale und verhaltensmäßigen Reaktionen.

Schön dazu das Modell von Watzlawick (mal googlen). Aus der 'Anleitung zum Unglücklichsein'.

Weiteres Vorgehen: Am Vortag mittels Wettervorhersagen den folgenden Flug(-tag) durchdenken

und abwägen. Während der Anfahrt zum Berg die Zone genau beobachten, alle Wetter-Parameter sehen, andere Fluggeräte beobachten und daraus Schlüsse über die lokalen Bedingungen ziehen und diese gedachte Welt weiter verfeinern. Am Startplatz die endgültige Wettersituation für sich bewerten und eine definitive Entscheidung pro/contra fällen. Pro Flug: Wie positionieren, wie den Schirm (und auch Drachen) mit welcher Starttechnik führen, wie starten, was in der Luft tun, wann landen. Oder bei contra wieder runter fahren; das lässt den Weg frei für einen anderen, entspannten Flug und bremst die Negativspirale.

### **Unser Hirn**

Interessant ist in diesem Zusammenhang, wie unser Hirn arbeitet. Um zu verstehen, warum wir was wann wie machen, muss man die beteiligten Segmente kennen. Die Schaltzentralen sitzen im präfrontalen Kortex (Planung), im Mandelkern (Lust und Frust, Angstzentrum), im Hippocampus (explizites Gedächtnis). Das Problem ist nun, wie diese Teile miteinander/nacheinander tätig sind; Neurotransmitter beeinflussen unsere Stimmungen und steuern leider auch unser gesamtes Leben. Werden in gewissen Situationen diese Botenstoffe nicht hinreichend oder zu stark ausgeschüttet, kommt es mitunter zu Fehlleistungen sprich situativ nicht angemessenen Verhalten/Aktionen. Zudem bilden sie einen recht wilden Hormon-Cocktail, der unser Denken recht wirr werden lassen kann. Deshalb kann eine Substitution durch einen guten Endokrinologe hilfreich sein. Dieser kann die Noradrenalin-, GABA-, Opioid-, Oxytozin- und Serotonin-Werte evaluieren und gegebenenfalls ausgleichen. Sportler, die unter einer unangemessenen Zufuhr leiden, fallen schnell in einen chronischen Negativ-Stress. Da hilft manchmal nur noch eines als Interimlösung: Change it, love it or leave it.

### **Cognitive Psychologie**

Hier geht es um Emotionen, Vorhersehung, Abwägung, Erinnerungen und neue Lösungen finden. Das Erkennen dieser fundamentalen Aspekte lässt die emotionalen also tief von innen gesteuerten Verhalten präzise sehen und trennen. Jeder ist einzig, ergo bedarf es eines *nur für sich selbst bestimmten* Verhaltens. Jede Gruppendynamik muss eliminiert werden – Ziel ist ein selbst definiertes Tagesprogramm, in dem die negativen Erlebnisse weitgehend ausgeschlossen werden, um unabwägbare Kausalketten zu sprengen.

Vorgehen: Zuhause und am Startplatz in sich hineinschauen und die aktuelle innere Situation evaluieren. Bei Unsicherheit lieber auf einen Flug verzichten, gleich wie schön die Bedingungen anscheinend sind. Am LP kann man auch fliegen; Groundhandling ist ein äusserst wichtiges Tool, um seinen Schirm – also ein exogenes System – genau kennen zu lernen. Ausgeprägte Bewegungsvorstellungen, eine Vision der dynamischen Bewegungsstruktur, objektive Kontrollverfahren und das Lesen des (Bio-)Feedbacks unterstützen den Prozess enorm. Psychoregulative Techniken wie autogenes Training und Speed-Relaxation bringen weitere sofort spürbare Fortschritte.

### **Die sechs Typen des Lernen**

Mit Hilfe der Kognitionspsychologie lernt man, die kognitiven Leistungen zu beschreiben, zu unterscheiden und zu bewerten, um schneller und sicherer zu machbaren Problemlösungen zu gelangen. Dazu muss man aber lernen. Lernen heisst: Das Wissen und das Bewusstsein und das daraus resultierende situative Verhalten ändern (wollen). Jeder hat seine eigene Technik dafür. Aber immer sollte der eigentliche Lernprozess lange vor dem Flug stattfinden; während des Fluges bleibt keine Zeit für Experimente.

Die sechs Basis-Typen seien hier kurz vorgestellt.

a) **Habituation**. Die physische und psychische Reaktion folgt automatisiert (z.B. beim Radfahren)  
Gefährlich: Das haben wir doch schon immer so gemacht.

b) **Imitation**. Lernen durch Nachahmung.

Gefährlich: Das machen wir wie alle anderen auch.

c) **Klassische Konditionierung**. Bedingter Reflex (nach Iwan W. Pawlow). Lernen durch Belohnung oder Strafe.

Gefährlich: Das ging doch so immer wieder gut.

d) **Operante Konditionierung** (nach Burrhus Frederik Skinner – Teildeckung mit c). Im Nachhinein werden angenehme und unangenehme Erlebnisse gefiltert und bestimmen fortan das quasi-logische Verhalten.

Gefährlich: Das ging doch eigentlich ganz gut.

e) **Trial and error**. Lernen durch Versuch und Irrtum (nach Edward Lee Thorndike). Verschiedene Wege gehen und probieren zu ergründen, welcher (situativ) am schnellsten, sichersten, günstigsten zum Erfolg führt, bis die beste Variante gefunden und wiederholt wird.

Gefährlich: schau' mer mal.

f) **Kognitive Konditionierung** (nach Karl Bühler). Über die Antizipation werden machbare Funktionsmodelle gestaltet und neutral durchdacht. Diese Technik setzt ein hohes Mass an Denkfähigkeit voraus, erfordert viel Training, ist aber die beste Methode, um schnell zu Erfolgen zu kommen und spart viel Zeit, Geld und vor allem Schmerz.

Perfekt: Das wägen wir erst mal in aller Ruhe ab.

Auf die Überschneidungen gehen wir hier nicht explizit ein.

Zusammenfassung und weiteres Vorgehen: Man sollte herausfinden, mit welcher Lern-Art man unter Berücksichtigung der inneren und äusseren Faktoren die grössten Erfolge und Fortschritte machen kann bzw. ob man sich nicht eine andere Lerntechnik aneignen kann. Diese Technik wird fortan weiter verfeinert und für die Entscheidungsfindung immer wieder herangezogen.

## **Antizipation und Empathie**

Kommen wir nochmals auf die schon oben angesprochenen zwei Punkte: In der technischen Vorhersehung kann man sich einfach trainieren. Schwieriger ist da schon die soziale/emotionale Vorhersehung; nicht nur für uns selbst, sondern auch für andere ist die Empathie zwingend. Denn man muss auch immer der Verantwortung bewusst sein, wenn man andere indirekt zum Fliegen zwingt. Also Augen auf und genau hin fühlen, was uns Körper- und Verbalsprache und Mimik des Gegenübers sagen (wollen). Die sogenannte Emotionsregulation erlaubt uns dabei, einen sicheren Einblick in das Innere des Gegenübers zu erhalten. Unsere Spiegelneurone unterstützen uns dabei sehr gut.

Vorgehen: „Lass uns doch lieber 'nen Kaffee trinken statt jetzt zu starten. Habe momentan auch keine grosse Lust“ hat schon so manchen Unfall oder Situation vermieden. Und das Fenster für einen genussvollen, entspannten Flug zu einem späteren Zeitpunkt geöffnet. Ohne Druck geht's im gesamten Leben leichter!

## **Kausale Gedankenketten**

Denken per se heisst: Inneres Problemlösen. Hantieren im Vorstellungsraum oder Simulationsfähigkeit. Dieses elementare Prinzip setzt ein inneres Abbild der Realwelt voraus (z.B. Luftraum). Denken ist als vorrausgehender Vorgang nötige Basis für das tatsächliche Handeln. Wird Denken reflexiv, bildet sich die Basis für eine gesunde Selbstkritik. So ermöglicht dieser Prozess fortan, Empfindungen (was habe ich in der Flug-Situation X gemacht) und Wahrnehmungen (z.B.

Feedback der Kappe) zu hinterfragen und folgend Steuerbefehle und Flugtaktik besser zu korrigieren. Das in der nächsten Stufe verfeinerte kausale, also anlassbezogene Denken bringt höhere kognitive (erkennende) Denk-Leistungen. Und somit ausgesprochen mehr Sicherheit im Flugsport.

Physikalisch existiert beim Fliegen ja keine Kausalität; diese wird stets selbst generiert. Aber beim Fliegen muss man eben doch mit dieser zeitlichen Abfolge von Geschehnissen leben. Die Kausalketten werden jedoch nicht durch das Material initiiert (abgesehen von unverschuldetem Materialbruch), sondern stets durch den Piloten daselbst. Deshalb ist ein Vorwegdenken im Sinne der möglichen Folgen unverzichtbar.

Wie gesagt: Nun geschieht nichts im Leben ohne Grund. Und besonders in der Luft erkennt man schnell, wie aus einer anscheinenden Kleinigkeit ein furchtbares Erlebnis folgen kann, das mitunter nicht reversibel ist, weil die mentalen und körperlichen Verarbeitungs- und Reaktions-Werkzeuge fehlen oder nie trainiert wurden. Der Flugsport – wie auch viele andere dreidimensionale Sportarten – lässt keinen Raum für grosse Fehler, die sich ja auch gerne im Stress überproportional addieren. Folgend bedarf es der Sicherheit, alle Reaktionen quasi just-in-time abrufbereit zu haben. Top-Sportler greifen blitzschnell auf ein breites Sortiment von Alternativen zurück. Und entgehen dadurch dem worst-case. Der leider nicht immer vorausdenkende Freizeitsportler in seiner Freude über die Möglichkeit wieder fliegen zu können verfügt nicht über diese Optionen. Und lebt entsprechend gefährlich. Wer aber sein Inneres umfassend bewerten kann – hinsichtlich Tagesform und extrinsischer Faktoren – wird auch unter widrigen Bedingungen seinen Sport sicher ausüben können. Und dabei viel Freude haben. Bedeutet auch in der Konsequenz: Konzentration auf das sogenannte Dritte Auge. Es sieht weitaus mehr die beiden körperlichen Teilchen weiter oben; dem Dritten kann man immer trauen, weil es holistisch = ganzheitlich sieht und bewertet.

Vorgehen: Zunehmend mehr auf die innere Stimme hören, ungeachtet der eigenen Aussagen/Glaubenssätze der Gruppenmeinung. Weiter verschiedene Flug-Szenarien immer wieder durchdenken und fest im Mind manifestieren. In Extremsituationen können diese automatisierten Abläufe sekundenschnell abgerufen und umgesetzt werden.

## **Der Mesokosmos**

Die gedachte Welt – um das Thema abzuschliessen – präsentiert sich also nur als unsere eigene. Diese kognitive Nische nennt man Mesokosmos (der Bereich der realen Welt, den der Mensch mit seinen entwickelten Wahrnehmungs- und Erfahrungsstrukturen erkennend gerade noch verstehen und bewältigen kann). Es ist eine recht kleine Welt. Und sie ist ziemlich subjektiv – auch physikalisch. Diese virtuelle Welt nun müssen wir der Real-Welt anpassen, nicht umgekehrt! Die o.g. Modelle helfen sicher und schnell, in dieser Prozess-Neuorientierung und Neu-Findung des eigenen Ich. Wenn wir nur glauben statt zu wissen, leben wir gefährlich. Und ab in die Krise. Gefragt ist ein Makrokosmos, in dem die eigene kleine Welt mit der Realwelt in grösstmögliche Deckung gebracht werden kann. Das Ergebnis wird ein mental und somatisch wahres (Flug-)Weltbild sein. Das nennt man dann wahre Evolution, die zu einem selbstkritischen und somit sicheren Fliegen führt.

Und noch etwas wichtiges: die Sprache in unserem Mesokosmos. Viele unterschätzen die Bedeutung des Wortes. Jedes Wort bedingt ja eine Tat. Wer z.B. am Startplatz steht und sich sagt: „Ich versuch's mal“, wird schlechte Karten haben; das Präfix VER bedeutet weg, anders. SUCHEN heisst irren. Mit 'ver-suchen' ist die innere Einstellung zu einem sicheren Start gleich doppelt oder gar noch höher potenziert geschwächt. Besser: „Ich starte“. Das wirkt auf den gesamten Körper und seine Kybernetik (Steuerung des Muskelapparates) gezielt und sehr fördernd.

Tip: Mit der sogenannten NLP auseinandersetzen. Dieses komplexe und sehr wirkungsvolle Kommunikations- und Selbstmanagement-Modell der Linguistik und der Kognitions- bzw.

Verhaltenswissenschaften ist Ausgangspunkt für leicht erlernbare und schnell umsetzbare Veränderungs- und Kommunikationstechniken. Spätestens am Startplatz spürt man das.

## **Training, Training**

Zugegeben, die Piloten aus dem nördlichen Gefilden können nicht jedes Wochenende in alpinen Zonen fliegen. Da haben es die südlich lebenden schon leichter. Dennoch: Auch im Norden kann jeder engagierte Pilot regelmässig üben. Nämlich auf der Wiese, um sein Feeling für die Kappe auszubauen - jede Kappenirritation lässt sich auch am Boden ein- und ausleiten und beobachten. Wenn er dann im Urlaub in die Alpen fährt, reist er mit sensiblen Händchen und innerer Sicherheit an und wird sich in der Luft auf Antrieb wohlfühlen.

Die alpennahen Bewohner sollten jede Möglichkeit nutzen, um in die Luft zu kommen. Jeder Flug mehr bringt zunehmend Feeling für Schirm und Dynamik. Und nur das regelmässige Fliegen schärft den Blick für Wetter, das eigene Innere, das Gerät.

Laut DHV-Angaben bewegt sich im arithmetischen Mittel der Pilot 20-30 mal pro Jahr in der Luft. Diese Flüge kumulieren sich dann noch auf ein paar meist heftige Wochenenden. Die Trainings-Amplituden schwanken dann entsprechend, die Unsicherheit wächst.

Drachenflieger können leider kaum am Boden üben; für sie ist das Mental-Training um so bedeutsamer.

Tip: Während des Groundhandlings die Augen schliessen und nur über das Feedback via Bremsen und Gurt (re-)agieren. Wer erst hochschauen muss um zu sehen, was sein Schirm 'gemacht' hat (z.B. Verhänger, Klapper und weiter machen wird, z.B. wegdrehen), kann nur noch re-agieren. Wertvolle Zeit geht verloren. Das Erfühlen über die Leinen aber macht den versierten, sicheren Piloten aus. Und das kann man am Boden perfekt und sicher trainieren. Das Ziel: pro-aktives, also vorausdenkendes und -fühlendes Fliegen.

## **Conclusio**

Abschliessend sei noch angemerkt, dass der Text nur oberflächlich die Thematik und Problematik komplett beschreiben vermag; aus Platzgründen muss auf weitere Einfluss- und Cross-Over-Faktoren verzichtet werden. Auch auf technisch-koordinative Momente, Trainings-Periodisierung, Belastungsreize, Alter, Typus etc.. Alleine dies liesse eine ganze DHV-info-Ausgabe füllen. Aber vielleicht gibt es eine Fortsetzung mit weiterer, vertiefender Betrachtung.

Anmerkung des Autors: Die o.g. Punkte und deren Folgen (bei gezieltem Nicht-Hinsehen-Wollen) konnte ich in fast 40 Jahren mit diversen Outdoorsportarten immer wieder an mir selbst beobachten. In schwerstem Wildwasser, beim Klettern und Extrem-Skifahren rauschte ich mehrmals knapp am Tode vorbei. Weil ich a) einfach nicht sehen wollte, b) nicht sehen konnte (entwicklungsspezifisch nachvollziehbar) und c) meine Paradigmen (selbst von mir aufgestellte, oft unsinnige und gefährliche Glaubenssätze zu Bewegungsabläufen und situationsspezifisch) nicht ändern wollte. Durch mein Parallel-Studium Psychologie und mit Unterstützung von Profi-Trainern kam ich zu diesen mir neuen Methoden, die ich über Jahre verfeinerte und auf mich abstimme und heute weitergeben kann. Aber selbst beim Golfen half und hilft mir dieses Wissen noch heute; Leistung ist selbst im sicheren zweidimensionalen Sport nicht immer abrufbar. Das Lust-Prinzip hat seine Grenzen. Nur schmerzt es mit der weissen Kugel weniger. Der nachhaltige Frust ist aber gleich hoch und baut sich von Spiel zu Spiel weiter aus. Bis hin zur wahnsinnigen, völlig lähmenden Angst vor diesem albernen kleinen Ball. Die Wiese schaut danach aus wie ein Acker. Auch daraus konnte ich lernen und die Erfahrungen auf den Flugsport übertragen: Angst wirkt neuro-muscular und stört jeden weichen Bewegungsablauf – bis zur totalen Blockade. Grund: Eine dauerhafte

Einlagerung der negativen Informationen im Skelettmuskelsystem ist dafür verantwortlich. Back to flight: Wann immer der Körper wieder in eine ähnliche Stresssituation kommt (z.B. heftige Thermik mit grossen Klappern), erinnern sich die ehemals aktivierten 'Flieger-Muskeln' und reagieren „na, das hatten wir doch schon mal!“ und verkrampfen. Die Adduktoren, jene, die die Arme sonst schnell aber auch weich zum zeitgerechten Anbremsen der Kappe nach unten bringen sollten, folgen jetzt ihrer vom Denken vorgegebenen Aufgabe nicht mehr, zu hart oder/und zeitversetzt. Der für gesteigerte Leistungsbereitschaft und Flucht verantwortliche Sympathikus verliert seine über tausende von Jahren entwickelte Funktion; der Muskel dominiert, bleibt hart. Spätestens dann steht der Pilot vor einem unlösbaren Problem. Aber dies kann man relativ schnell auflösen. Durch die einzigartige neuromuskuläre De-Intoxication NDI.

Wie man sieht: ganz schön komplex unser Körper. Wer weitere Informationen sucht, um diesem Teufelskreis zu entgehen, findet diese auf unserer HP: [wcp-flugsport.de](http://wcp-flugsport.de). Auch zum Thema NLP. Selbstredend laden wir jeden Interessenten zum Mentaltraining mit Monitoring ein. Und beantworten auch jede andere Frage zur Thematik.

Immer sichere und lustvolle Flüge!

*Grafik: Die komplexe Verflechtung von inneren und äusseren Parametern im Sport. Leistungsentwicklung basiert auf vielen Plattformen. Ein intensives/extensives Training in einer Sparte alleine bringt nur bescheidenen Erfolg bzw. vermittelt Pseudo-Sicherheit.*

