

## Bericht Mentales Training der Segelflug-Nationalmannschaft 2012

*Motto: Ein System lernt nur, wenn es Differenzen gibt*

Seit dem Jahr 2007 treffen sich die Spitzenpiloten nun schon traditionell jährlich zu einem gemeinsamen Training, bestehend aus einem theoretischen und praktischen Teil.



Die Runde beim Mentaltraining setzte sich heuer aus den 3 WM-Piloten für Uvalde/USA Wolfgang Janowitsch, Franz Josef Eder und Josef Kammerhofer, den Teambetreuern Andreas Lutz, Ludwig Starkl und Kurt Graf (Teamchef), Fabian Stumpfl, dem WM-Teilnehmer in Argentinien und einem weiteren Junior Andreas Hudler, den NM-Mitgliedern Werner Amann, Thomas Hynek, Sven Kolb, sowie den 3 ausländischen Gästen Uli Schwenk, Tilo Holighaus und Eberhard Laur zusammen.

### Informeller Beginn

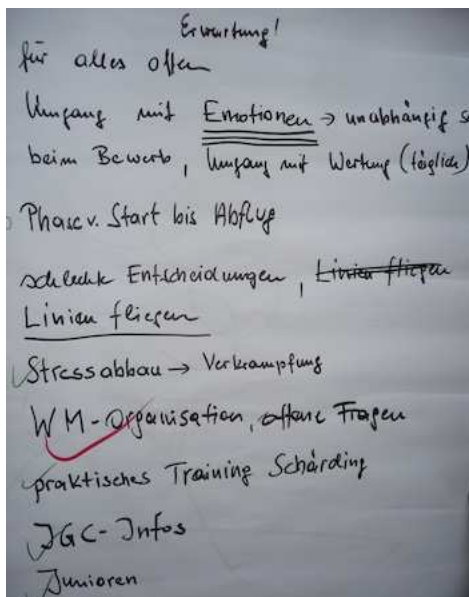
Zum „Ankommen“ beginnen wir mit einem gemeinsamen Abendessen am Freitag um 18 Uhr in der Zukunftsakademie Spes/Schlierbach. Die Gäste aus dem Schwabenland klinken sich um 20 Uhr dazu und fühlen sich schnell integriert.

### PROGRAMM

Anschließend setzen wir uns in einer Runde zusammen und sammeln die Themen ein, die wir gemeinsam an diesem Wochenende behandeln wollen.

Einerseits sind es unsere Erwartungen an dieses Seminar, was wir letztendlich mit nach Hause nehmen wollen.

Andererseits wollen wir unsere Ressourcen nützen, indem die Teilnehmer etwas einbringen.



Nach dieser intensiven Arbeitsphase stimmen wir uns auf die kommende WM in Uvalde ein.



Ebo Laur war bereits 1991 bei der WM in Texas und zeigt uns in seinem Film seine Eindrücke. Bilderbuchwetter mit Durchschnittsteigen von 3-4m/s, Schnitte immer über 120 km/h bis 160 km/h und auch darüber, bei Strecken meist um die 500km und mehr. Nur einmal gab es ein Gewitter, das er nie vergessen wird. Staubsturm und orkanartige Sturmböen...

Das Allerwichtigste aber für die Piloten und die Bodencrew: in der Hitze um die 35, vielleicht sogar bis 40 grad C: trinken, trinken, trinken.

Damit gleiten wir zum informellen Ausklang in die Bar hinunter...

Samstag

Schon vor dem Frühstück treffen Kurt und ich einige Frühspottler (Wolfgang, Sepp Kammerhofer, Andi Lutz) auf dem Weg von der Unterkunft zum Seminarhotel. Vorbildhaft.

Pünktlich um 0900 Uhr starten wir unser Programm mit dem wichtigsten Thema:

## EMOTIONEN

Zum Einstieg das Basismodell des Konstruktivismus.



Eigentlich sind es nur 3 Sinne, die wir beim Segelfliegen als unseren INPUT für Entscheidungen verwenden:

1. Visuell, Sehen
2. Auditiv, Hören
3. Kinästhetisch, haptisch, spüren

In unserem Gehirn speichern wir diese Eindrücke ab.

Diese Erinnerungen führen zu unseren Erfahrungen und schließlich zu unserem Belief-System. So vorteilhaft es für das tägliche Leben ist, viele Erfahrungen im Unbewussten abzuspeichern (automatisieren, z.B. Autofahren), so bedenklich kann dieses Filtern von Wahrnehmungen für die Entscheidung in Situationen sein, die nicht unserem Erfahrungsmuster entsprechen. Hier laufen wir sogar Gefahr unsere

abgespeicherten Bilder (Repräsentationen) auf unsere Beobachtungen darüber zu stülpen. Im Weiteren führt das oft zur „Self fulfilling prophecy“ oder sogar Realitätsverlust.

Gleichzeitig ist jede Erfahrung mit einem Gefühl verbunden. Negative Erfahrungen speichern wir negativ ab. Wenn wir in ähnliche Situationen kommen, ärgern wir uns sehr schnell wieder. Das ist nicht hilfreich.

Hilfreich hingegen ist, die positiven Elemente von diesen Situationen herauszufinden. So lernen wir aus diesen Erfahrungen.

Entscheiden wir aus dem Bauch heraus, ist klar, dass wir hier unser Unbewusstes nutzen. Die Frage, die sich hier stellt: Wie können wir unsere Gefühle in den Griff bekommen?

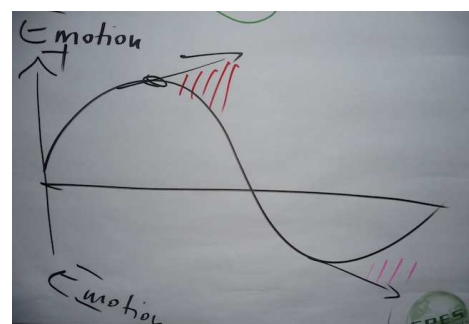
Unsere Gefühle sind immer mit körperlichen Veränderungen verknüpft.

Wenn wir lernen diese Signale zu beachten lassen sich unsere Emotionen regulieren.

Wir machen dazu eine Übung.

Jeder erinnert sich an eine Situation, die mit starken

Gefühlen (positiv oder negativ) verbunden war. Diese Erfahrungen werden in 2er, 4er und in der großen Gruppe ausgetauscht.



**Gemeinsame Erkenntnis:**

Die Gefühle schwanken naturgemäß. Kritisch sind sowohl die Hochs und klarer Weise auch die Tiefs. Wenn wir unseren Zustand erkennen, wo wir gerade auf der Kurve sind, können wir bewusst gegensteuern und versuchen in einem gewissen „Höhenband“ zu agieren. Erkennen und kontrollieren, das ist emotionale Intelligenz.

Die „Innenschau“ bringt uns noch vor der Mittagspause nahtlos zum nächsten Thema

**Im Hier und Jetzt.**

d.h. in der Gegenwart sein.

Wir üben gleich beim Mittagessen, das Buffet gibt uns die Chance bewusst hinzugreifen und aufmerksam zu genießen. Die Achtsamkeit ist groß: Anzahl der Kartoffel, Größe des Fisches ect., alles noch klar vor Augen, die Übung ist gelungen.

Nach dem Mittagessen setzen wir die Übung in Form eines Spazierganges fort. Jeder versucht als „Einzelgänger“ aufmerksam sich selbst und die Natur zu beobachten.

Wachsam und frisch kommen alle zurück und tauschen ihre Erfahrungen aus.

Sven kennt keinen Stress



Nach diesem Prozess der Selbstwahrnehmung teilen wir uns in 2 Gruppen für inhaltliche Themen auf:

**WM-Vorbereitung Uvalde**

Unter der Leitung von Teamchef Kurt werden viele Details zur Vorbereitung besprochen. Transport, Kosten, Quartier ect. Darüber hinaus stellt sich Wick für die sportliche Betreuung und die Berichterstattung im Internet zur Verfügung. Andreas Lutz hilft Wolfgang und steht natürlich auch für das gesamte Team mit seinem technischen Wissen zur Verfügung. Tilo und Ebo haben ihr wertvolles Wissen ebenfalls in diese Gruppe eingebracht. Danke.

**Junioren**

In dieser Gruppe sind neben den beiden Junioren Fabian Stumpfl und Andreas Hudler auch Uli, Werner, Thomas, Sven und ich vertreten.

Das Erfreuliche: Fabian Stumpf ist motiviert und möchte bei der WM in Argentinien mitfliegen.

Weniger erfreulich ist das Fehlen eines Jugend-Referenten in Österreich. Dieser sollte den Kader der Junioren-Nationalmannschaft betreuen sowie beratend für die Teilnahme bei Wettbewerben mitwirken.

Wir sind uns einig: da ist eine Lücke im System bzw. in der Pyramide des Juniorenprogrammes.



### Biofeedback

Die Idee: Mit einem technischen Hilfsmittel werden die biologischen Reaktionen, die normalerweise unbewusst ablaufen, gemessen. Das Ziel ist die aktive Selbstregulation des Gefühlszustandes um sein eigenes Potential auszuschöpfen.

Im manchen Sportarten werden bereits Messwerte wie Pulsfrequenz, Fingertemperatur (höhere Temperatur zeigt Entspannung), Hautleitwert (Stress), Herzratenvariabilität (Tor zur Intuition), Gehirnströme (im Labor vielversprechend) und die Muskelanspannung zur Trainingsoptimierung verwendet.

Beim Training 2011 in Nitra haben wir solche Drucksensoren auf den Seitenruderpedalen bezüglich An/Verspannung zum ersten Mal getestet.



Werner, der so ein Gerät in der vergangenen Flugsaison weiter verwendet hat, schildert seine Erfahrung so:

„Bei meinem 1500km Flug, der über 12,5 Stunden gedauert hat war ich unglaublich locker und entspannt. Das zeitweise vibrieren war angenehm und erinnerte mich öfters daran mich zu entspannen...“

In der anschließenden Diskussion wird klar, dass wir diese Drucksensoren beim praktischen Training in Schärding für gezieltes

Training einsetzen wollen.

Beim Abendessen um 18 Uhr und nach dem anschließenden Lokalwechsel in das Klosterstüberl gehen die angeregten Diskussionen ohne Pause weiter.

### IGC-Themen

So wird die Frage der zukünftigen Klassenentwicklung übereinstimmend beantwortet: es gibt zu viele FAI-Klassen.

Die Idee von Tilo, eine Wertverschiebung von der Technik zum Piloten wird sehr positiv aufgenommen. Statt der bisherigen Einteilung nach Spannweite sollten Bewerbe für unterschiedliche „Piloten-Skills“ unterschieden werden.

Die bisherigen 15m Flugzeuge sind für die Grand-Prix-Rennen wie geschaffen und am anderen Ende der Skala könnten die großen Flugzeuge mit Motor (es gibt keine Aufträge mehr ohne Motor für diese Flugzeuge) bei „Long-Distance“ Aufgaben eventuell mit km-Abzug für die Verwendung des Antriebes, ihre Qualität voll ausspielen.

Dazwischen könnten die bestehenden Speed und Area-Tasks das Wettbewerbsszenario ergänzen.



Das 2. IGC-Thema, das derzeit zur internationalen Entscheidung ansteht: Sollen technische Sicherheitseinrichtungen im Flugzeug mit Gutpunkten belohnt werden? Dieser vom Safety & Training Panel der OSTIV eingebrachte Vorschlag zur Erhöhung der Sicherheit im Wettbewerb wird in der Runde schlichtweg abgelehnt.

Entweder gibt es eine sichere Technik, dann ist das als „MUSS“ vorzuschreiben (z.B. Flarm), aber eine Vermischung von Technik mit Pilotenkönnen ist abzulehnen.

Jedenfalls bekomme ich einen wertvollen Input von dieser geistreichen Runde für das nächste IGC-Meeting im März 2012.

Sonntag, 0900 Uhr

Mit voller Energie kommen wir zu den noch offenen Themen:

**Flachland – Bergland**

Fast jeder der anwesenden Experten hat eine gewisse Vorliebe für das Flachland oder das Gebirge. Oder die Entscheidung: orientiere ich mich lieber nach unten auf das Gelände oder nach oben auf die Wolkenbeobachtung.



Zuerst tauschen wir unsere Erfahrungen in kleinen 2-3er Gruppen (mit gegensätzlichen Meinungen) aus und anschließend berichten wir in der großen Gruppe von unseren unterschiedlichen Sichtweisen.

**Beispiele**

Werner liebt die Berge: da hast du ganz oben unter den Wolken schnelle Bedingungen, schlechtere dann weiter unten - aber noch über den Gipfeln, aber ganz schnell (bei Dynamik) bist du in einem engen Höhenband an den Kanten und darunter.

Seine Erfolge geben ihm Recht.

Wick hingegen liebt das Flachland: da kannst du überall stressfrei landen, und es gibt kein nahes gefährliches Relieffliegen.

Bei hohem Bewuchs aber wirft Tilo ein, solltest du bei der Wahl eines Außenlandefeldes keine Kornfelder wählen. Hier gibt es durch das einseitige abfangen der Ähren meist Beschädigungen. Besser sind da die Maisfelder, die sind zwar oft höher aber die Energie wird weich abgefangen. Hier diskutieren 2 Experten über „Zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort“.

Ist schon für alle horizonsweiternd, wenn die gleichen Rahmenbedingungen aus so verschiedenen Perspektiven und Vorannahmen bewertet werden. Jedenfalls spielt die Gegend, wo mit dem Fliegen begonnen wurde, eine entscheidende Rolle.

**Phase vor dem Start bis zum Abflug**

WO: Wesentlich ist die Vorbereitung, ein Konzept, ein Plan. Da bleibe ich dann dran und bin selbstbestimmt. Bei schwierigen oder unüberschaubaren Bedingungen entscheide ich mich bewusst ob ich das Netz in einem Pulk nützen will.

Das Zusammenspiel mit dem Teampartner muss auf alle Fälle vorher vereinbart werden.

**Praktisches Training**

Das praktische Training findet in der letzten Märzwoche vom 25. Bis 31. 3. 2012 in Schärding statt.

Organisatorische Details verschicke ich Mitte Februar.

**Teilnehmer:**

Amann Werner, Eder Sebastian, Eder Sepp, Holighaus Tilo(?), Hudler Andreas, Hynek Christian, Hynek Thomas, Janowitsch Wolfgang, Kammerhofer Josef, Kolb Sven, Lutz Andreas, Sandhöfner Andreas, Schwenk Uli (?), Starkl Ludwig, Staryszak Karol, Stumpfl Fabian, Kurt und Hermann

**Themen**

Linienfliegen, SeeYou-Analysen, Meteo-Uvalde, Biofeedback....

**Nächstes Mentaltraining**

18.-20. Jänner 2013 wieder in Steyregg, OÖ

Abschließend möchte ich mich ganz herzlich bei allen Teilnehmern für ihre Beiträge bedanken, die zum Gelingen dieses Infotainment -Wochenende beigetragen haben.

Euer

*Hermann*

Muthmannsdorf, 2.2. 2012

