

# Wenn die Angst mitfliegt

Psychologie der Angst und die Möglichkeiten, sie zu überwinden

TEXT UND GRAFIKEN: YVONNE DATHE

**W**enn ich mit dem Gleitschirm in unruhiger Luft fliege, fühle ich mich, als würde mir das Blut aus dem Kopf strömen. Mein Puls erhöht sich, mein Herz klopft. Ich bekomme Beklemmungsgefühle, meine Hände und Knie fangen an zu zittern und ich habe das Gefühl, die Kontrolle zu verlieren“, berichtete mir Stefan beim ersten Kontakt. Er beschrieb mir eine Panikattacke, als Folge eines negativen Erlebnisses. Manch einer würde dieses Erlebnis als Bagatelle werten. Sein Schirm hatte nach einer Turbulenz lediglich einen Klapper und drehte etwas weg. Stefan hatte den Schirm bald wieder unter Kontrol-

le und setzte den Flug fort. Doch seither fühlt er sich in unruhiger Luft unwohl.

Mia hingegen hat vor zwei Jahren ihren Flugschein gemacht und sich noch nie so richtig sicher gefühlt. Sie machte ein Sicherheitstraining, um endlich ihre Angst in den Griff zu bekommen. Nach dem Sicherheitstraining meldete sie sich komplett aufgelöst bei mir und war entsetzt, wie heftig ihr Gleitschirm reagieren kann. Idealerweise erfahren Piloten während eines Sicherheitstrainings, dass sie verschiedene Situationen kontrollieren können und erhöhen so ihr Sicherheitsgefühl. Meine Erfahrung als Psychologin und Mentaltrainerin zeigt, dass ängstliche Piloten ihre Angst nur selten

durch ein Sicherheitstraining in den Griff bekommen. Manchmal kann die Angst durch ein Sicherheitstraining sogar noch verstärkt werden, wie es bei Mia der Fall war.

## Angst ist ein wichtiges Warnschild

Auch wenn die meisten Angst als unangenehm empfinden und sie am liebsten los werden möchten, bewahrt uns Angst vor unklugen Entscheidungen. In herausfordernden Situationen dient sie als Warnschild. Das innerliche Alarmsystem wird aktiviert, die Sinne werden geschärft, wir können uns besser konzentrieren und körperliche Energiereserven werden freigesetzt. Blitzschnell sind wir für außerordentliche Leistungen ge-

rüstet und können optimal handeln. Ist die Gefahr vorbei, fühlen wir uns erschöpft und ausgelaugt.

Die Angst sorgt dafür, dass wir in plötzlich auftretenden Gefahrensituationen schneller als der Verstand reagieren können. Wir sind dann in der Lage, situationsangemessen zu agieren. Außerdem ist es unvernünftig oder sogar gefährlich, ein Pilotenleben ganz ohne Angst anzustreben. Sie bewahrt uns vor unklugen Aktionen.

### Unbegründete Angst

In manchen Situationen geraten Piloten in Panik, obwohl keine reale Gefahr besteht, wie etwa bei Stefan in unruhiger Luft oder bei Mia generell beim Fliegen. Sie erleben eine Kombination aus folgenden Paniksymptomen:

- Herzrasen
- Zittern oder Beben
- Kurzatmigkeit
- Schwitzen
- Schmerzen
- Beklemmungsgefühl in der Brust
- Übelkeit
- Taubheit
- Hitze- oder Kälteschauer
- Schwindel
- Ohnmachtsgefühl
- Unsicherheit
- Gefühl von Unwirklichkeit
- Angst, die Kontrolle zu verlieren
- Angst zu sterben

Viele dieser Symptome spielen sich auf der körperlichen Ebene ab. Allerdings entstehen sie als Wechselwirkung zwischen Verstand und Körper. Jemand realisiert ein Symptom, interpretiert dieses Symptom als Angst oder Gefahr und dadurch verstärkt sich das Symptom, oder es kommt ein weiteres hinzu. Mit der Zeit kann eine Angst vor der Angst entstehen.

### Vermeidung ist keine Lösung

Durch Vermeidung, also Nichtfliegen, findet kurzfristig eine Entspannung statt. Dem Ängstlichen geht es gut und er oder sie fühlt sich sicher und entspannt. Anfangs werden herausfordernde Bedingungen gemieden. Doch mit der Zeit werden immer mehr Situationen gemieden. Die Piloten gehen immer seltener zum Fliegen, kommen langsam aus der Übung. Das Gefühl für den Schirm geht immer mehr verloren, was dazu führt, dass

die Unsicherheit steigt, bis das Fliegen komplett aufgegeben wird.

### Drei Ebenen der Angst

Die körperliche Ebene der Angst wurde bereits angesprochen. Das autonome Nervensystem beeinflusst weitgehend unbewusst körperliche Abläufe wie die Funktion von Magen und Darm, die Atmung, Herz und Kreislauf sowie Haut und Drüsen. Das autonome Nervensystem hat zwei Zweige, den Sympathikus und den Parasympathikus. Der Sympathikus aktiviert nach einer Schrecksekunde die Alarmreaktion: Stresshormone, wie Adrenalin, Cortisol und Kortison werden ausgeschüttet. Die Gefäße verengen sich, Herz und Kreislauf werden angetrieben. Zucker wird aus der Leber freigesetzt, der Mund trocknet aus, die Bronchien weiten sich und die Atmung wird beschleunigt. Kurz gesagt: Der Körper bereitet sich auf eine außergewöhnliche Höchstleistung vor.

Nach einigen Minuten erfolgt die Gegenwirkung des Parasympathikus. Der Organismus passt sich an und kommt wieder ins Gleichgewicht. Vereinzelt kann es zu Übelkeit, Erbrechen, Durchfall oder Harndrang kommen. Im allgemeinen Sprachgebrauch heißt es dann „mir hat es den Magen umgedreht“ oder „ich hätte mir fast in die Hose gemacht“. Anschließend ist der Körper erschöpft und es folgt ein Gefühl der Abgeschlafftheit.

Die körperliche Ebene ist kaum willentlich zu steuern. Jeder Pilot kennt die körperlichen Auswirkungen in brenzligen Situationen. Ängstliche Piloten registrieren sie sehr feinfühlig und bewerten sie häufig als Katastrophe.

Die zweite Ebene ist die Ebene der Kognition. Unter Kognitionen werden Gedanken, Vorstellungen, Überzeugungen, Erwartungen und Bewertungen verstanden, die sich im Kopf abspielen. Eng mit der Kognition sind Gefühle verbunden. Zu Angst führen negative Kognitionen wie

- übersteigerte Vorstellungen von Gefahrensituationen
- Erinnerungen an vergangene Gefahren
- Wachsamkeit für bedrohliche Situationen
- Angst vor den Angstgedanken
- Überbewertung der körperlichen Empfindungen
- Endlose Gespräche über die Angst
- Katastrophenvideos

Bei vielen Menschen, die unter Angst leiden, hat sich ein kognitives Angstmuster ausgebildet, das automatisch abläuft. Bereits beim ersten Gedanken an eine potenziell gefährliche Situation spielt sich dieses Muster sofort und vollkommen automatisch ab. Dadurch sind solche Menschen immer auf „Hab-Acht-Stellung“ und können nur noch schlecht abschalten.

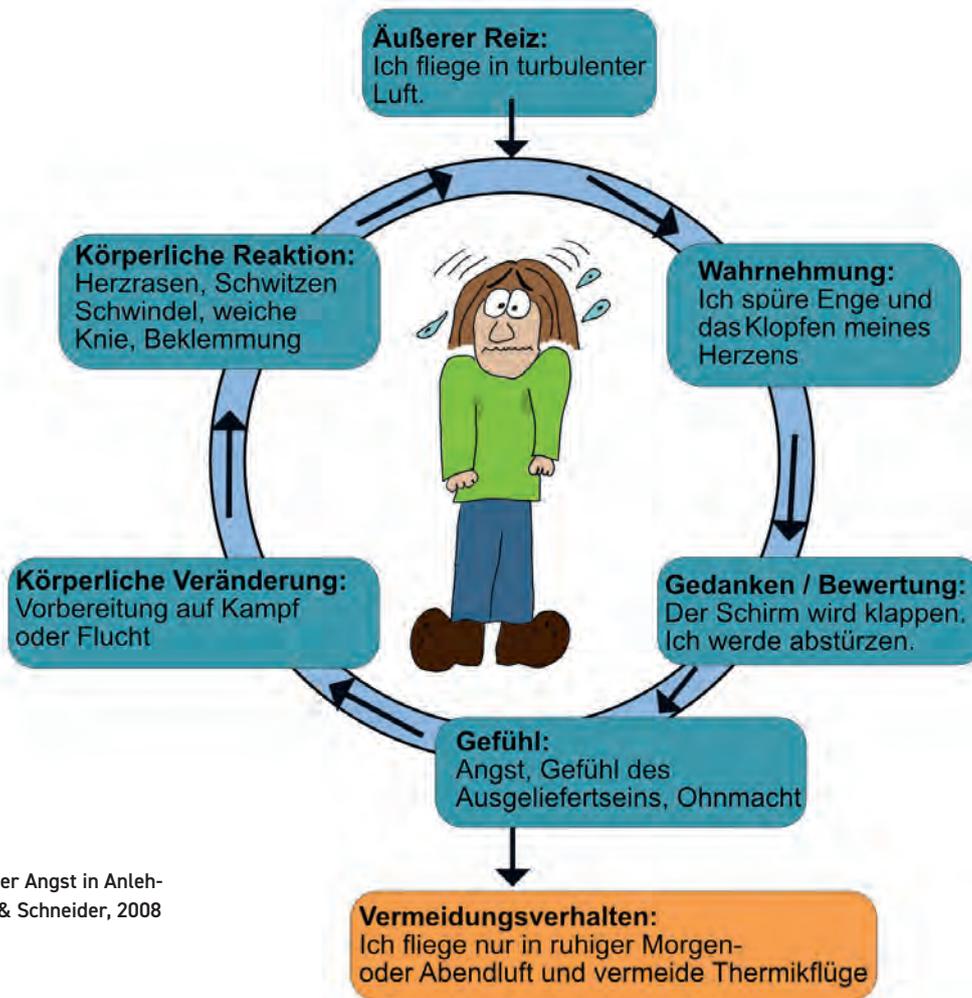
Neben der körperlichen und kognitiven Ebene findet Angst auch noch auf der Verhaltensebene statt. Viele ängstliche Piloten werden in die Flucht getrieben, d.h. sie vermeiden Flugsituationen, die Angst auslösen könnten. Andere neigen dazu, bestimmte Hilfsmittel zu nutzen, bspw. Reisetabletten gegen Übelkeit. Das Wissen darüber, dieses Hilfsmittel dabei zu haben, kann schon ein Sicherheitsgefühl auslösen. Allerdings kann ein vergessenes Hilfsmittel sofortige Angst auslösen, wenn bemerkt wird, dass das Mittel vergessen wurde. Wieder andere versuchen sich zu schonen. Sie bewegen sich weniger, um Angstsymptome, wie Herzrasen zu vermeiden. Leider nimmt dadurch auch die körperliche Belastbarkeit langfristig ab. Manche Piloten greifen bereits vor dem Start zu Medikamenten oder Alkohol, um die Angst zu lindern. Davon mal abgesehen, dass dies grundsätzlich verboten ist, hält die Dämpfung der Angstsymptome nur kurz an und kann langfristig zur Abhängigkeit führen.

### Der Teufelskreis der Angst

Bei jedem sieht der Teufelskreis etwas anders aus. Der eine nimmt vermehrt seine negativen Gedanken wahr, jemand anderes registriert seine körperlichen Symptome sehr stark. Diese körperlichen Symptome werden als gefährlich bewertet, wodurch sie sich nochmals verstärken. So schaukeln sich Stress- und Angstreaktionen immer weiter auf. Ein Beispiel ist auf der Folgeseite zu sehen.

### Den Teufelskreis durchbrechen

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, den Teufelskreis aus Stress und Angst zu durchbrechen. Je nachdem wie stark die aktuelle Anspannung ist, gibt es unterschiedlich wirkungsvolle Bewältigungsstrategien. Auf S. 49 ist eine Übersicht von möglichen Strategien in Abhängigkeit des Anspannungsniveaus abgebildet. 0 % ist keine Anspannung, 100 % ist die maximale Anspannung.



↑ Teufelskreis der Angst in Anlehnung an Magraf & Schneider, 2008

Bei einer Anspannung von 70 - 100 % befindet sich der Pilot in einem Tunnelblick. Die ganze Umgebung wird ausgeblendet. Denken fällt schwer. Gedankenströme stürzen auf den Piloten ein und er oder sie möchte den Zustand einfach nur schnell beenden. In solch einer Situation ist es wichtig, dass der Pilot in der Lage ist, möglichst schnell das Anspannungsniveau abzusenken, um wieder klar denken zu können. Geeignet sind Atemübungen, wie die Atembeobachtung, das Lenken der Wahrnehmung auf etwas, das man hört, sieht oder riecht, den Körper zu entspannen, z.B. mit Hilfe der Progressiven Muskelentspannung. Diese Techniken wurden idealerweise im Vorfeld trainiert, damit sie im Ernstfall abgerufen werden können.

Im Anspannungsbereich von 50 - 70 % wird die Umgebung wieder wahrgenommen. Allerdings sind komplexe kognitive Leistungen immer noch nicht möglich, daher ist es sinnvoll, die Emotionen weiter zu reduzieren, beispielsweise durch Akzeptanz der Situa-

on, durch bewusste Atmung, das Stoppen der Gedanken oder eine mögliche Neubewertung der Situation.

Sinkt das Anspannungsniveau auf unter 50 % sind wieder komplexe Denkprozesse möglich. Emotional sind wir immer noch aufgeladen, aber das Denken ist nicht mehr gehemmt. Es ist sinnvoll, nun die Situation genau zu analysieren, kognitive Umstrukturierungen, wie beispielsweise eine Kosten-Nutzenanalyse von bestimmten Gedanken ist sinnvoll.

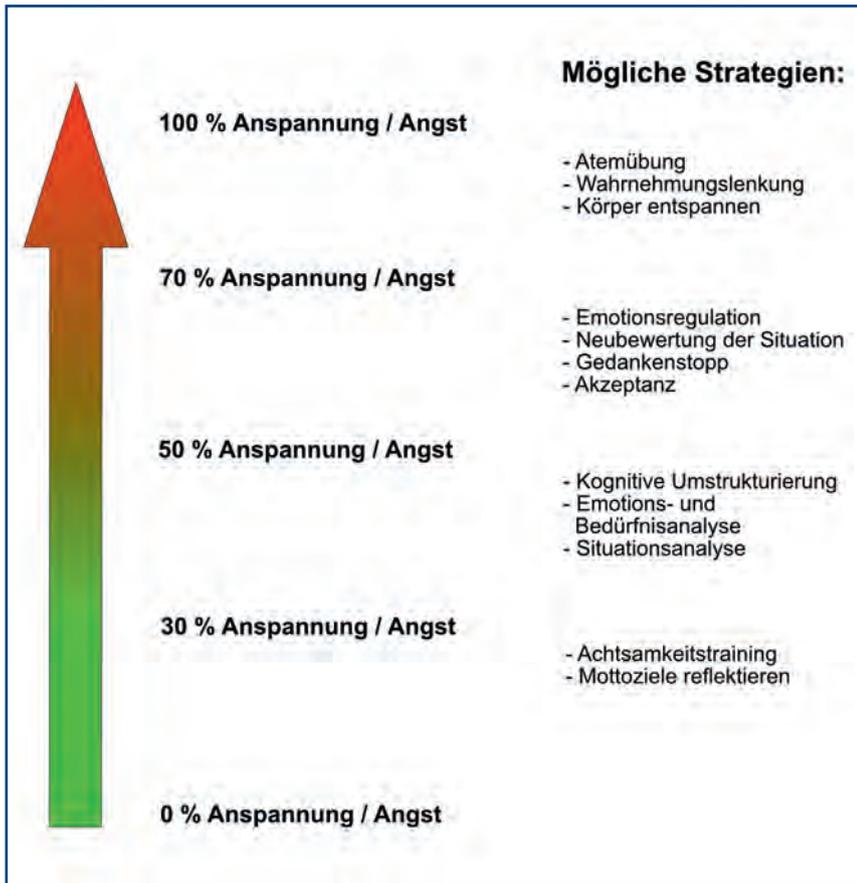
Im Anspannungsbereich von weniger als 30 % befinden wir uns in einem Spannungszustand, in dem wirkungsvoll neue Entspannung- und Achtsamkeitsverfahren trainiert werden können. Die Achtsamkeit fördert die Konzentrationsfähigkeit und erleichtert Flowerlebnisse. Das allerdings wäre ein Thema für einen weiteren Beitrag.

#### Wie erging es Mia und Stefan?

Die beiden haben über das betreute Online-Programm „Aufwind im Kopf“ jeweils ein

Mottoziel entwickelt. Das ist ein entscheidender Schritt, denn gerade Piloten, die angstfrei fliegen möchten, wissen gar nicht, was sie als Zielzustand erleben möchten. Mit einem Mottoziel ist die Basis für Spaß und Freude beim Fliegen gelegt. Anschließend wird das Ziel auf verschiedenen Ebenen (körperlich, kognitiv und emotional) kodiert. Durch mentale Vorbereitung auf verschiedene mögliche Situationen wird sichergestellt, dass das gewünschte Verhalten bzw. Erleben während des Fliegens erreicht wird. Natürlich ist das Ganze ein Prozess, der nicht von jetzt auf gleich erfolgreich ist. Beide erlebten während des Programms einige AHA-Momente.

Ihnen wurde klar, dass die Angst ein wichtiges Alarmsystem ist, welches achtsam wahrgenommen werden darf, um dann zu entscheiden, ob die Angst recht hat und sie landen gehen sollten, oder ob die Angst unbegründet ist. In diesem Fall gelang es ihnen, ihre Techniken anzuwenden und weiterzufliegen. Sie übten fleißig an ihren Lieblings-



← Anspannungsniveau und Strategien in Anlehnung an Hagena & Gebauer, 2014

techniken, sodass sie nach einer Weile tatsächlich in der Lage waren, ihre Emotionen und Anspannungen beinahe automatisch während des Fluges zu regulieren. Sie konnten dann das Fliegen wieder in vollen Zügen genießen. ▽

----- Die Namen Stefan und Mia sind nicht die realen Namen, um die Privatsphäre der beiden Piloten zu schützen.



**DIE AUTORIN**

Yvonne Dathe ist Psychologin (M.Sc. Psychologie) und Mentaltrainerin. Wenn sie nicht gerade mit ihren Klienten an deren Stressthemen arbeitet, ist sie als Tandem- und Wettbewerbspilotin in der Luft. Informationen zu ihrem Onlinetraining „Aufwind im Kopf“ gibt es auf ihrer Webseite [www.winmental.de](http://www.winmental.de)

ANZEIGE

# ONE GLIDER TWO CLASSES MIURA<sup>RS</sup>

JETZT MIT DGAC MOTORSCHIRM-REGISTRIERUNG

EINSTUFUNG: EN/LTF (LOW) B,  
MIT SPEED-LIMITER  
REGULIERBAR AUF EN/LTF A

Der beste Gleitschirm ist der, der am besten zu seinem Piloten passt. Den MIURA RS haben wir für anspruchsvolle Piloten entwickelt, die einen Schirm mit hervorragenden Thermikeigenschaften suchen, mit dem sie ihre Fähigkeiten über viele Jahre perfektionieren können.



Im Kern ein eleganter 48-Zeller der (Low) B Klasse, verwandelt sich der MIURA RS bei Bedarf mit wenigen Handgriffen in einen schulungstauglichen Gleitschirm der A-Klasse. Mit an Bord: Unser patentiertes RAST System für mehr Kontrolle und Flugkomfort.

Erfahre mehr:  
[swing.de/miura-rs](http://swing.de/miura-rs)

