

Genug ist genug – Über die Kunst des Aufhörens

So lautet der neueste Buchtitel von Marianne Gronemeyer, Erziehungswissenschaftlerin an der FH Wiesbaden. Der Titel von Gronemeyer's Buch hat mich veranlasst etwas über „ältere Piloten“ („aging pilots“ im Englischen) und ihren Ausstieg aus dem aktiven Fliegerleben zu schreiben, sicherlich aber auch, weil es mich nach 36 Jahren Fluglehrertätigkeit langsam selbst zu interessieren hat. Auch wenn es in dem Buch nicht direkt um das Aufhören mit einer Leidenschaft wie dem Segelfliegen geht, sondern viel allgemeiner um das Aufhören, einen gewissen Lebensstil zu pflegen, so möchte ich am Ende meines Artikels doch versuchen, die Gedanken Gronemeyers auf die Fliegerei anzuwenden.

Die Luftfahrtpresse in USA enthüllte eine Bericht des NTSB (National Transport Security Board) mit einer Statistik von Unfällen aus den Jahren 2000 bis 2004 in der Allgemeinen Luftfahrt¹. Danach verursachten Piloten 60 Jahren und älter 23,6 % aller Unfälle in der Allgemeinen Luftfahrt, obwohl sie nur 14,7% aller Lizenzinhaber stellen. Piloten zwischen 50 und 59 Jahren waren für 26,4% der Unfälle verantwortlich, sie stellen 22,1% der Lizenzinhaber. Piloten über 50 waren bei 55,8% der tödlichen Unfälle beteiligt, obwohl sie nur 36,8% der Piloten stellen. Jüngere Piloten (20- bis 40-jährige) hatten proportional in dem fünf Jahreszeitraum weniger Unfälle. Über Statistiken lässt sich ja trefflich streiten und die Ausdeutung einer Statistik ist weitaus komplizierter als man denkt. In obiger Statistik fehlt meines Erachtens z.B. der Bezug zu den geflogenen Stunden und den gemachten Starts und Landungen.

Fast reflexhaft kommt bei solch einer Statistik das Argument nach einem verschärften Medical. Die AOPA in den USA hat jedoch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass sich das Problem nicht mit einer verstärkten und verschärften flugmedizinischen Untersuchung beheben lässt. Für die kommerzielle Luftfahrt hat sie seit 2006 sogar durchgesetzt, dass die „age 60 rule“ (dass Berufspiloten, wie in Deutschland, mit 60 Jahren zu arbeiten aufhören müssen) außer Kraft gesetzt und auf 65 Jahre angehoben wurde.

Dass mit zunehmendem Alter die körperlichen und geistigen Fähigkeiten sich ändern und im Vergleich zu den jüngeren Jahren abnehmen, ist unumstritten. In welchem Lebensjahr und mit welcher Geschwindigkeit die Veränderungen ablaufen ist individuell sehr verschieden. Dass mit diesen Veränderungen ein höheres Gefahrenpotential verbunden ist, ist ebenso unstrittig. Es kann auch nur bedingt über längere Zeit zum Teil mit der großen Erfahrung eines älteren Piloten ausgeglichen werden. Eine Verschärfung des Medicals bringt keine Lösung. Nur das Eingehen und Behandeln im Rahmen der „Human factors“ kann zu einer Verbesserung der Sicherheit beitragen.

Zu diesen „Human factors“ gehört meines Erachtens auch, sich Gedanken über „ältere Piloten“ und deren Ausklingenlassen der aktiven Fliegerei zu machen. Sollte es in erster Linie nicht die Sache eines jeden Piloten selber sein, den Ausstieg aus der aktiven Fliegerei so zu gestalten, wie er und seine Angehörigen dies gern möchten? Oder ist es gar nicht so? Mancher Pilot musste in den letzten fünf Jahren seit Einführung von JAR-FCL 3.0 deutsch erfahren, dass ihm von einem Tag auf den anderen aus oft nichtigen medizinischen Gründen das Fliegen verboten worden ist. Dass es sich hier meist gar nicht um „uralte“ Piloten gehandelt hat bzw. handelt, brauche ich eigentlich nicht zu erwähnen. Wenn wir uns in den Vereinen umschaun und umhören wird jeder von uns etliche Fälle kennen. Dies erscheint mir eine in Deutschland gewollt zu sein, um somit dem „Problem ältere Piloten“ gerecht zu werden.

¹“Older pilots crashing in disproportionate numbers”, u.a. <http://discussions.flightaware.com/viewtopic.php?t=804>

Wie könnte jedoch ein gutes Ende eines Fliegerlebens aussehen, das nicht mit dem Besuch beim Fliegerarzt abrupt beendet wird.

Der Pilot und der Verein hat genug Erfahrung und Courage, um selbst zu entscheiden, was man einem älteren Piloten zutrauen kann und was nicht. In einem Segelflugclub in Texas in dem ich aktiv war, ist es eine Freude, zu sehen, wie Piloten jenseits der 80 ihre Runden drehen, ob mit oder ohne „Sicherheitspilot“, denn für Segelflug, Ultraleicht und die LSA-Klasse (Light Sport Aircraft) braucht man traditionell in USA kein Medical. In diesem Jahr berichtet die US-AOPA gar von einem 101-jährigen, der das Fliegen immer noch genießt².

Zwei über 80-jährige Vereinsmitglieder in meinem ehemaligen Club in Texas fragte ich nach ihrer Ansicht bzgl. dem „Aufhören“.

Einer meinte, Zeit zum „Aufhören“ ist es:

- wenn ich meinen Enthusiasmus verloren habe
- wenn ich mich selbst nicht mehr sicher fühle
- wenn ich mich im Cockpit nicht mehr wohlfühle
- wenn mir der Arzt oder Fluglehrer auf Grund von sich verschlechternden körperlichen und/oder fliegerischen Leistungen sagt, es ist besser aufzuhören
- und zu guter letzt und vor allem, wenn mir der gesunde Menschenverstand sagt, dass die Zeit zum Aufhören und zum Fischen zu gehen gekommen ist.

Der andere, ehemalige Kommandant eines Flugzeugträgers, meinte, wir sollten uns folgende Fragen stellen:

- Wiederholen sich deine Flüge immer öfters, d.h. sehen deine Flüge immer gleich aus?
- Sehen deine Alleinflüge so aus, dass du eine Stunde am Hang oder in der Thermik am Platz fliegst – wie viele (Allein)Flüge machst du überhaupt noch?
- Wie sieht es mit deiner Gesamtflugerfahrung bzgl. Stunden und Starts aus?
- Handelst du verantwortlich anderen gegenüber (dem Verein, deiner Familie)
- und ist es fair, weiterhin zu schulen oder zu schleppen?

Unabhängig davon, meinte er, ob wir mit einem bestimmten Alter das Fliegen aufgeben müssen oder nicht, sollten wir die Verantwortung akzeptieren, *eigenständig* zu entscheiden, wann genug genug ist, bevor ein Unfall uns die Entscheidung abnimmt.

Oftmals habe ich den Eindruck, dass viele jung aber auch ältere Piloten meinen, mit einem Medical wären sie „safe“. Das ist so, als wenn man glauben würde, mit Erfüllung der Mindestbedingungen für den Scheinerhalt wäre man ein sicherer Pilot und es könne einem nichts passieren. Sich vor jedem Flug die Frage nach dem „*I'm SAFE*“ (*I*llness, *M*edication, *S*tress, *A*lcohol, *F*atigue, *E*ating) zu stellen wird ab einem bestimmten Alter sicher noch drängender, gerade wenn es um den Übergang zu einem „Nicht-mehr-fliegen“ geht.

Hier einige Links, die das „*I'm SAFE*“ verdeutlichen helfen:

Flight fitness test: <http://www.leftseat.com/aspfiles/ftest.asp>

Medication: <http://www.leftseat.com/medications.htm>

Stress : <http://www.leftseat.com/tmst.htm>

Alcohol: <http://www.leftseat.com/substance.htm>

Fatigue: <http://www.leftseat.com/sleep.htm>

Eating: <http://www.leftseat.com/nut.html>

² <http://www.aopa.org/aircraft/articles/2008/080528pilot.html>

Wie nun ein solcher Übergang aussehen könnte beschreibt Burt Compton aus Marfa, Texas³, berufsmäßig Segelfluglehrer und Prüfer sehr schön in der Geschichte⁴, wie das fliegerische Leben von seinem Vater in sehr hohem Alter ausklang.

Mein Sohn ist mein Copilot

„Ich betreibe eine kommerzielle Segelflugschule. Mein Vater, Fritz Compton, kam oft zum Schleppen vorbei oder um unsere Segelflugzeuge zu fliegen. Im Frühjahr 2000, er wurde gerade 85, fragte er mich, ob der abgestellte Blanik L-23 frei ist. „Ja, Dad, flieg damit. Zeig den anderen Piloten, dass du sie immer noch auskurbeln kannst.“ Er antwortete nicht auf die Bemerkung des Sohnes, der stolz auf die jahrzehntelangen Erfolge seines Vaters auf segelfliegerischem Gebiet ist. Stattdessen fragte er zurück: „Hast du gerade eine Stunde Zeit?“ Ich sagte ihm, dass ich für heute keine Flugschüler mehr habe. „Setz dich hinten rein“ kommandierte er. Ich wusste, was das bedeutete. Er musste und wollte nicht mehr alleine fliegen. Als Dad langsam zum Flugzeug schlurfte, wusste ich, dass der Kapitän einen Copiloten braucht.

Dad war seit 1939 Kapitän bei der Eastern Air Lines. Er hatte über 30.000 Stunden von der Piper Super Cub über die DC-3 bis zur Lockheed L-1011. Am meisten schätze er seine Flugzeit auf Segelflugzeugen wo er jede Minute penibel genau aufschrieb. 1949 begann er mit dem Segelflug und baute unser Haus direkt an einem Segelfluggelände in der Nähe von Miami, Florida. In den Siebzigern war er Wettbewerbspilot und wurde 1958 zum Teammitglied der US-Mannschaft bei den Weltmeisterschaften in Lezno, Polen ausgewählt. Bis zu seinem 83. Lebensjahr hatte er ein Class II Medical. Nachdem er 65 Jahre lang (Motor)Flugzeuge geflogen ist, ließ er 1999 sein Medical einfach auslaufen⁵.

Bei manchen Gelegenheiten werde ich gefragt, wie viele Schulstarts ich bis zum ersten Alleinflug gebraucht habe. Normalerweise sage ich „ungefähr 100, es hat nicht geeilt mit dem Alleinflug“. Die Wahrheit ist, dass ich als Junge (zu jung um alleine fliegen zu dürfen) oft auf dem Rücksitz eines Segelflugzeugs stundenlang mit Dad mitgeflogen bin und gespannt zugehört habe, welche Strategie Dad wählte, gerade so, als würde er „den Himmel lesen“. Er lehrte mich zu beobachten, Geduld zu haben, mitzudenken und mit dem Flugzeug eins zu sein. Wir sollten alle danach streben solch gute Lehrmeister zu sein.

Als ich mich auf den Rücksitz des besagten Blanikfluges zum letzten Flug meines Vaters setzte, fühlte ich mich wieder wie ein Kind, bereit, mit dem Lehrmeister an der Magie des Segelflugs teilzuhaben. Ich sah seinen Hinterkopf, voll mit silberweißem Haar, fühlte wie wunderschön der Segler auf seine Berührungen reagierte. Ja, das war sein – unser – letzter Flug.

Das Copiloten Programm

Als Dad mich fragte, ob ich ihn im Blanik begleiten möchte erschien es mir als ob hierin die Lösung für einen älteren, bzw. für Piloten jeglichen Alters liegt.

Ein junger Pilot, der möglichst schnell seinen Pilotenschein machen möchte mag vielleicht den Flug mit einem alten Hasen genießen. Kein Leistungsdruck, reines Genuss(segelfliegen) nur der Magie des (Segel)Fliegens nachspüren. (Segel)Fliegen ist, wie wenn man ein Musikinstrument spielt. Du und das Instrument muss gestimmt sein und du musst üben. Such dir einen Lehrmeister und höre aufmerksam zu.

³ <http://www.flygliders.com/>

⁴ *My Son is My Copilot* (Promoting Soaring) SSA Soaring Magazine 2004, October, page 18

⁵ Anmerkung: in USA braucht man für Segelflugzeuge kein Medical.

Wenn wir unsere weisen und talentierten Lehrmeister gegroundet sehen, so ist dies ein großer Verlust. Ihre wundervollen Geschichten und Erzählungen sollten nicht verstummen, während andere Piloten Daten aus dem Internet herunterladen und ihre Flüge als Bits und Bytes auf einen Computer hochladen.

Dad hat sich in letzter Zeit vielleicht nicht mehr erinnert, wo er den Autoschlüssel hingelegt hat, aber er kann sich an jedes Detail seines 320 Meilen Fluges von 1957 von Harris Hill, New York nach Plymoth, Massachusetts während der US-Meisterschaften erinnern. Er hätte seinen modifizierten LK-10A Segler noch weiter über das Meer nach Cape Cose fliegen können, aber er hatte dafür keine Karte dabei. In 7.000 ft über Plymoth konnte er wegen des Dunstes nicht nach Provincetown rübersehen und musste landen. Eines Tages werde ich für ihn diesen Flug zu Ende fliegen, das ist gewiss.

Wir müssen nicht mit dem Fliegen aufhören

Segelflugvereine und kommerzielle Flugschulen sollten über ein „Copiloten Programm“ nachdenken. Wir haben sicherlich Mitglieder bzw. Kunden, die immer noch gut fliegen, aber ihren Kopf z.B. nicht mehr so gut bewegen können, dass sie gut den Luftraum beobachten können. Oder sie brauchen Hilfe beim Ein- und Aussteigen. Bietet ihnen Hilfe an. Bietet ihnen einen Copiloten an, der den Luftraum beobachten kann, hilft, die Thermik oder den Windsack zu finden. Ein sicherer Flug ist garantiert.

Jedem, dem wir den „Copiloten“ angeboten haben hat die Idee begrüßt. Wir benutzen übrigens niemals den Begriff „Sicherheitspilot“. Unsere stolzen Lehrmeister mögen das eventuell gar nicht gerne hören. Sie sind kein Sicherheitsrisiko!

Ich bin dankbar, dass Dad mich fragte, ob ich sein Copilot sein möchte. Es war eine elegante Lösung. Ich musste ihn nie drängen, das „Alleine-zu-fliegen“ aufzuhören. Ihn zur Abgabe seiner Autoschlüssel aufzufordern, war hingegen eine andere Sache.

Meine Botschaft an uns ältere Piloten ist: Das „Copiloten Programm“ ist eine Möglichkeit, weiterhin zu fliegen. Ihr älteren Piloten wisst, wann ihr das Angebot annehmen sollt. Den jüngeren Piloten und Fluglehrern sei gesagt: haltet euch bereit, auf dem Rücksitz als „Copilot“ eines „senior pilots“ mitzufliegen. Quatscht nicht zu viel. Hört vielmehr zu und beobachtet, wie sie fliegen – vielleicht lernt ihr sogar noch etwas dabei.“

Fritz Compton wurde 91 Jahre alt. Er erhielt 1948 die Warren Eaton Trophäe, die höchste Auszeichnung der SSA (Soaring Society of America). Burt Compton ist 57 und Segelfluglehrer und Prüfer in Marfa, West-Texas.

Zu guter Letzt möchte ich auf das anfangs erwähnte Buch von Marianne Gronemeyer, *Genug ist genug, Über die Kunst des Aufhörens*⁶, eingehen. Wir sind oftmals unfähig aufzuhören, weswegen wir trotz absehbaren Unheils immer weitermachen, privat und auch gesellschaftlich. Gibt es eine Kunst des Aufhörens? Und wie ließe sich diese Kunst erlernen? Gronemeyer zeigt am Ende ihres Buches in sieben Punkten auf, wie eine solche Kunst aussehen könnte.

Sie schreibt: *„Ingeborg Bachmann, 1971 in einem Interview befragt, warum sie aufgehört hat, Gedichte zu schreiben, erklärt: ‚Man muss wissen, wann man aufhört.‘ Darauf der Interviewer: ‚Ja, vielleicht wenn Sie sich zu schwach fühlen, aber das glaube ich nicht...‘, womit er zu erkennen gibt, dass er seine Gesprächspartnerin gründlich missverstanden hat, denn, so Bachmann: ‚Aufhören ist eine Stärke, nicht eine Schwäche.‘ Dies ist vielleicht das erste Umdenken, das uns abverlangt ist, wenn wir uns mit der Kunst des Aufhörens befassen. Das Aufhören ist uns nicht zuletzt deshalb so suspekt, weil wir es als ein Indiz des Scheiterns nehmen. Wer aufhört, gibt auf, gibt, wie wir sagen, klein bei, er hat es eben nicht geschafft. Ingeborg Bachmann aber sagt uns etwas ganz Anderes: Wer aufhört, gibt nicht auf, sondern bewältigt eine schwere Aufgabe. Der Doppelsinn des Wortes ‚Aufgabe‘ ist wiederum ein sprachliches Wunderwerk, ähnlich wie das ‚Aufhören selbst, denn er verweist mich darauf, dass ich, um mich einer Aufgabe zu stellen, vieles aufgeben muss. Aber auch darauf, dass die Aufgabe eine Gabe, ein Geschenk ist, das ich empfangen, indem die Aufgabe sich mir stellt, das ich aber dann auch mache, indem ich sie erfülle.“* (a.a.O. S. 159)

Aufzuhören heißt aber auch, auf die Zeichen zu hören, lernen, sie richtig zu deuten und eigenständig die richtigen Konsequenzen zu ziehen. Gronemeyer weist auf die doppelte Bedeutung des Wortes „auf-hören“ hin, das ja auch in dem Sinne von ‚auf jemanden hören‘ verstanden werden kann.

Sie schreibt weiter:

„Das Zweite, was sich beim Nachdenken über das Aufhören unvorhergesehen zeigte, ist, dass die Kunst des Aufhörens nicht darin besteht, von etwas abzulassen, sich abzuwenden, sich loszureißen, sondern darin, sich zuzuwenden, ganz Ohr zu werden, sich einzulassen: Was Erich Fromm über jedwede Kunst sagt, dass sie Konzentration, Disziplin, Geduld und letzten Ernst erfordere, das gilt gewiss auch für die Kunst des Aufhörens. Gleichwohl sind diese vier Helfer jeder Kunstübung doch willentliche Anstrengungen, die von einem selbstbeherrschten Subjekt unternommen werden (am wenigsten vielleicht die Geduld). Um aufhören zu können, muss ich aber nicht nur willensstark und diszipliniert sein, sondern empfänglich, gelassen und hellhörig, bereit, etwas an mir geschehen zu lassen. Schwäche und Stärke lassen sich im Akt des Aufhörens nicht so schieflich und friedlich voneinander trennen, wie wir es gewöhnlich tun, wenn wir sie gegeneinander ausspielen. Natürlich gibt es sehr verschiedene Gemütslagen, aus denen heraus die Entscheidung aufzuhören getroffen wird: aus Bitterkeit, Feigheit, Trägheit, Resignation oder mutig, freudig, einwilligend, Neues erhoffend. Da mögen allerdings die einen uns kunstfertiger erscheinen als die anderen, aber eine Rezeptur für richtiges oder falsches Aufhören kann es nicht geben, wenn doch alles darauf ankommt, dass da jemand ganz und gar hörend wird, um nicht länger hörig sein zu müssen. Das sind Geschehnisse von solcher Konkretheit und Einmaligkeit, dass sie kein Manual, keine Rezeptur, kein Regelwerk über einen Leisten schlagen kann. ‚Aufhören, ‚Auf-ein-anderes-Hören‘ ist keine einsame Entscheidung eines entschlossenen Subjekts, sondern ein Geschehen zwischen

⁶ Zitiert nach der Ausgabe der Wissenschaftlichen Buchgesellschaft, 2008 Primus Verlag, Darmstadt

mindestens Zweien, die in Hören und Sagen symbolisch und bedeutsam miteinander verbunden sind.“ (a.a.O. S. 161)

Weiter erörtert Gronemeyer die Gedanken übers ‚rechte Aufhören‘ bezogen auf Institutionen: *„Institutionen können nicht aufhören. Sie können, ihrer Betriebslogik folgend, ein Vorhaben abblasen, eine Zielvorgabe ab sofort für ungültig erklären, eine veraltete Technik ausmustern, Funktionseinheiten ab- oder ausschalten, sich sogar selbst abschaffen, aber aufhören können sie nicht; das können nur lebendige Personen mit Ohren, die hören können. Institutionen können allenfalls dafür Sorge tragen, dass den Menschen im Rauschen der Betriebsamkeit die Gehörgänge nicht vollends verstopft werden, und das wäre immerhin etwas und durchaus der Mühe wert. Ivan Illich hat solche Einrichtungen, Geräte, Arrangements, Prozeduren, Verfahren, Regelwerke, kurz: Institutionen, die es den Menschen erleichtern, sich aufeinander und auf ihre Welt zu beziehen und aufeinander zu hören, ‚tools for conviviality‘ genannt, ‚Werkzeuge für ein lebendiges Miteinander‘, im Gegensatz zu den lärmenden, aufdringlichen, beherrschenden Apparaten, die die Menschen voneinander isolieren, sie taub und stumm für einander und für die Welt machen und ihre Erfahrung und ihr Tätigsein blockieren. Konviviales Gerät fördert die Kunst des Aufeinander-Hörens und des Aufhörens.“ (a.a.O. S.161)*

Welch eine grandiose Vorstellung, wenn unsere Institutionen wie Luftfahrtbundesamt, Luftämter und Verbände ‚tools for conviviality‘ wären. Da ich keine Hoffnung habe, diese Institutionen ‚direkt‘ zu verändern, bleibt nur die persönliche Beziehung, die Freundschaft. Gronemeyer sieht *„... in der Kunst des Aufhörens eine Hommage an die Freundschaft, ein Plädoyer für Befreundung statt Zwang. Alles, was eine Freundschaft auszeichnen mag: die Zuneigung, das Vertrauen, die Angewiesenheit, die Hoffnung, die Fürsorglichkeit, der Respekt vor der Andersheit, gehört auch zur Kunst des Aufhörens dazu. Aufhören ist ein empathischer Akt. Ist er das nicht, dann ist das Aufhören nur eine Variante des Weiter-so.“ (a.a.O. S. 161).* Dieser empathische Akt wird in der Geschichte von Burt Compton deutlich.

Ich möchte es hier erst einmal genug sein lassen und Interessierte auf die Lektüre von Marianne Gronemeyer, *Genug ist genug, Über die Kunst des Aufhörens* verweisen, wo der letzte Satz heißt: *„... lässt sich die Freiheit einzig dadurch zurückgewinnen, dass wir uns daran erinnern, dass genug genug ist.“*

Welchen Spaß auch „ältere Semester“ beim Fliegen haben können, zeigt dieses kleine Video: [Funny-rolls.mpg](#) (verlinkt auf der segelfliegen magazin Webseite)

Bilder zu Fritz und Burt Compton in der separaten Word-Datei.