

My Air Lesson

Stresskühe am Startplatz

Text | Arbeitsgruppe Human Factors | Fotos | Jean-Pierre Maitre

Jean-Pierre Maitre ist seit 1988 Gleitschirmpilot und fliegt seit jeher regelmässig. Seit zehn Jahren ist er insbesondere auf Strecke anzutreffen. Seine schönsten Erinnerungen sind seine Streckenflüge von Montreux nach Luzern oder von Solothurn ins Vallée de Joux. Eines Tages versetzt ihn eine Verkettung ungünstiger Umstände in Stress und er sich selbst unter Druck, was zu einem Fehlentscheid mit Folgen führt.

bahnmitarbeiter, der mir helfen und die Kühe vertreiben wollte, gestresst. Den ersten Startversuch (rückwärts) brach ich wegen verdrehter Steuergriffe ab, was mich noch weiter unter Druck setzte. Ich lief hoch, legte den Schirm aus und machte den zweiten Versuch in einem Moment, als der Wind wahrscheinlich zu schwach war. Beim ersten Geländeabsatz bemerkte ich zwar die fehlende Geschwindigkeit, versuchte aber trotzdem den Start zu erzwingen. Schnell realisierte ich, dass

Arbeitsgruppe Human Factors:
Jean-Pierre,
was ist damals passiert?

Jean-Pierre Maitre: Es war im Sommer 2023 auf der Moosfluh (Riederalp). Ich war startbereit und fühlte mich durch aufdringliche Kühe und durch den Berg-

«Ich war weniger vorsichtig, als ich es erwartet hätte.»

ich damit nicht durchkomme, touchierte mit den Füßen eine zweite Geländestufe, worauf es zu Pendelausschlägen kam und die Situation ausser Kontrolle geriet. Es drehte mich danach zur Seite oder nach vorne und ich schlug Rücken voran und mit Wucht auf einer nachfolgenden felsigen Geländestufe auf.



Ulla Matheowitsch

SERIE «MY AIR LESSON»



Bekannte und unbekannte Gleitschirmpilotinnen und -piloten stellen sich in dieser Serie mit ihren Schlüsselerfahrungen zur Verfügung, um anderen Learnings aus dem täglichen Flugleben zu liefern. Die persönliche Einschätzung und Selbstwahrnehmung wird in einem Debriefing eingeordnet durch die SHV-Arbeitsgruppe Human Factors. Denn der SHV hat sich das ambitionöse Ziel gesetzt, **ohne Einschränkung der Freiheit des Fliegens die Anzahl schwerer Unfälle pro Flugstunde bis ins 2031 zu halbieren.**

My Air Lesson:

Des vaches comme facteur de stress au déco

Texte | Groupe de travail Human Factors | Photos | Jean-Pierre Maitre

Jean-Pierre Maitre est pilote de parapente depuis 1988. Il vole régulièrement depuis lors. Depuis 10 ans, il ne fait plus que des vols de distance. Ses plus beaux souvenirs sont des cross en aller simple Montreux-Lucerne, Soleure-Vallée de Joux... Un jour, lors d'un décollage, un enchaînement de circonstances défavorables l'a stressé et il s'est lui-même mis sous pression. Résultat: il a fini par prendre une mauvaise décision et en a subi les douloureuses conséquences.

Groupe de travail Human Factors:

Jean-Pierre, que s'est-il passé exactement?

Jean-Pierre Maitre: C'était à l'été 2023 sur la Moosfluh (Riederalp). J'étais prêt à décoller et je me sentais stressé par des vaches trop curieuses et par l'employé des remontées mécaniques venu m'aider à les repousser. J'ai interrompu ma première tentative de décollage face à l'aile à cause de commandes croisées, ce qui m'a mis encore plus sous pression. Je suis remonté, j'ai déployé mon aile et fait une deuxième tentative à un moment où le vent était sans doute trop faible. Au niveau de la première cassure du terrain, je sentais bien que je manquais de vitesse, mais j'ai quand même tenté de forcer le décollage. J'ai vite compris que ça ne passerait pas: j'ai touché une deuxième cassure du terrain avec les pieds, ce qui a provoqué de fortes oscillations, et la situation est devenue incontrôlable. J'ai dû basculer en avant ou sur le côté avant de heurter violemment une sorte de marche rocheuse.

Alors que le vent était trop faible pour un départ à cet endroit, comme tu le dis, tu as forcé le décollage. Qu'est-ce qui t'a poussé à le faire?

J'ai d'abord été stressé par les vaches envahissantes pendant la préparation et le décollage, elles se sont mises à lécher mon équipement et à mâcher l'aile. Le seul employé de la télécabine



Der erfahrene Pilot Jean-Pierre Maitre liess sich nach vielen erfolgreichen Starts plötzlich doch von besonderen Umständen aus der Ruhe bringen. Pilote expérimenté, Jean-Pierre Maitre a réussi de nombreux décollages. Il a pourtant soudain perdu son calme à cause de circonstances particulières.



«J'étais moins prudent que je ne le pensais.»

présent s'est alors précipité à mon secours pour les repousser. Cela m'a mis une pression supplémentaire et j'ai voulu partir le plus vite possible pour que le sympathique employé puisse retourner surveiller sa station. Tout ça m'a tellement stressé que je n'ai pas su évaluer correctement la force du vent et le terrain difficile, et j'ai pris la – mauvaise – décision de décoller. De plus, j'étais le seul pilote sur place, je ne connaissais pas

Obwohl der Wind – wie du sagst – zu schwach für einen Start an diesem Ort war, hast du den Start erzwungen. Was hat dich dazu bewogen?

Als erstes haben mich die aufdringlichen Kühe während der Startvorbereitung und dem Start gestresst, als sie anfangen an der Flugausrüstung zu lecken und an der Kalotte zu kauen. Daraufhin ist mir der einzige anwesende Bergbahnangestellte zu Hilfe geeilt, um die Kühe zu vertreiben. Das hat mich zusätzlich unter Druck gesetzt und ich wollte möglichst schnell starten, damit der nette Bahnangestellte seine Station wieder beaufsichtigen kann. Das alles hat mich so sehr gestresst, dass ich die Windstärke und das schwierige Gelände nicht mehr richtig eingeschätzt und den Startentscheid falsch gefällt habe. Dass ich zudem der einzige Pilot vor Ort war, den Ort nicht kannte und es keinen Windsack hatte, war für mich und den gefällten Startentscheid auch nicht gerade hilfreich.

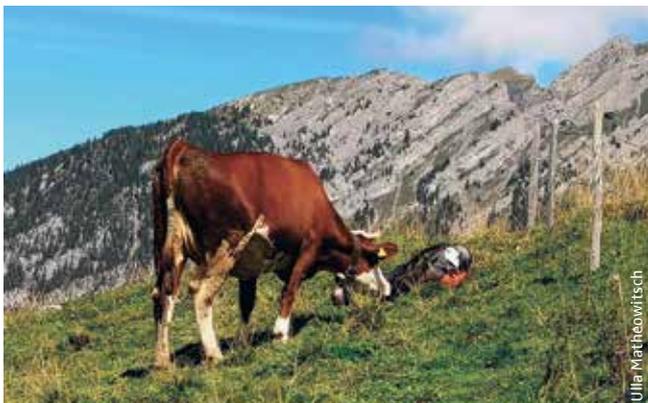
Wie ging es danach weiter?

Ich konnte nicht mehr aufstehen, hatte aber noch Gefühl in den Beinen und konnte meine Beine bewegen. Der Schirm war beim Aufschlag vorgeschossen und lag nun ausgebreitet über dem Felsen, mit welchem ich kollidiert war. Der Seilbahnangestellte kam sofort zu mir und fragte mich, ob er den Rettungsdienst rufen soll, was ich ohne Zögern bejahte. Die Konsequenz meines Fehlentscheides war ein gebrochener Lendenwirbel, zwei Tage Spitalaufenthalt und drei Monate, in denen ich keinerlei Sport treiben durfte. Ich habe danach beschlossen, meine Flugkarriere zu beenden, was für mich ein sehr schwerer Entscheid war. Dafür möchte ich in Zukunft Sportarten, die ich auch liebe, umso mehr geniessen (Laufen, Mountainbiken, Skilanglauf und Kitesurfen).

Was hast du aus dem Vorfall gelernt?

Der Unfall hat mir mehrere Dinge bewusst gemacht:

- dass ich weniger vorsichtig war als ich es von mir erwartet hätte
- dass ich mir manchmal zu viel Druck aufbaue, nicht besonnen genug bin und nur schwer Nein sagen kann



Neugierige Kühe am Startplatz können Stress verursachen. [Au déco, des vaches trop curieuses peuvent être source de stress.](#)

- mein Alter und die dadurch abnehmende Robustheit
- meine verbleibenden, anderen sportlichen Aktivitäten bewusst vorsichtig auszuüben, damit ich noch lange Freude daran habe



Jean-Pierre Maitre auf einem Streckenflug im Jura. [Jean-Pierre Maitre lors d'un cross dans le Jura.](#)

Human Factors Debriefing

Die bekannten Stressreaktionen Kampf, Flucht oder Erstarren erhöhten die Überlebenschancen unserer frühen Vorfahren. Beim Fliegen sind Stressreaktionen problematisch, da sie nebst der Feinmotorik auch Wahrnehmung und Denken einschränken. Je nach Fähigkeiten und Tagesform reagieren Pilotinnen und Piloten unterschiedlich auf Überraschungen am Startplatz. Diese Air Lesson macht deutlich, dass nebst Kühen auch die grosszügige Hilfe einer dritten Person oder das Fehlen anderer Pilotinnen und Piloten Stress erzeugen kann. Kommen mehrere solcher Stressoren zusammen, kann eine Fluchtreaktion in Form eines erzwungenen Starts ausgelöst werden.

Da Überraschungen zum freien Fliegen dazugehören, kann es zum Training der Stressbewältigung genutzt werden. Ein erstes Trainingsziel besteht darin, sich selber zu beobachten und die eigene Stressreaktion in der Situation wahrzunehmen. Unter den zahlreichen Techniken zur Stressbewältigung sei hier das «10 für 10» herausgepickt: Um sein Leben zu retten, hantieren in der Notfallmedizin oft mehrere Fachpersonen gleichzeitig an einem Menschen. In solch stressigen Situationen werden Pausen von 10 Sekunden eingelegt, um die nächsten 10 Minuten zu planen. Vielleicht sind am Startplatz 10 Minuten erforderlich, um sich hinzusetzen, ein paar Atemzüge zu machen, den Fokus zu öffnen und die gesamte Situation erneut zu beurteilen: Muss ich wirklich jetzt sofort starten?

Zu den früheren Artikeln der Serie «My Air Lesson»



Jean-Pierre Maître
flog bis zu seinem Unfall
gerne und viel.



Jean-Pierre Maître était
un pilote très actif jusqu'au
moment de son accident.

l'endroit et il n'y avait pas de manche à air, ce qui n'a pas non plus aidé ni facilité la décision que j'ai prise de décoller.

Que s'est-il passé ensuite?

Je ne pouvais plus me relever, mais j'avais encore de la sensibilité dans les jambes et je pouvais les bouger. L'aile, qui était passée devant moi au moment de l'impact, recouvrait maintenant le rocher que j'avais heurté. L'employé du téléphérique s'est immédiatement approché de moi et m'a demandé s'il devait appeler les secours, ce que j'ai confirmé sans hésiter. Conséquences de cette mauvaise décision: une vertèbre lombaire fracturée, deux jours d'hospitalisation et trois mois sans pratiquer aucun sport. Aujourd'hui, j'ai pris la décision d'arrêter le parapente. Ce fut une décision difficile, mais je veux profiter encore plus des autres sports que j'aime, comme la course à pied, le VTT, le ski de fond et le kitesurf.

Quels enseignements as-tu tirés de cet accident?

L'accident m'a fait prendre conscience de plusieurs choses:

- j'étais moins prudent que je ne le pensais,
- je suis parfois trop engagé, pas assez posé, et j'ai de la peine à renoncer,
- ma fragilité et mon âge.
- Mon but est maintenant de pratiquer mes autres activités sportives avec plus de prudence afin de me faire plaisir encore longtemps.



Les anciens articles de la série
«My Air Lesson» sont disponibles
en ligne.

Débriefing du groupe Human Factors

Les réactions au stress – combattre, fuir ou se figer – augmentaient les chances de survie de nos lointains ancêtres. Dans le vol libre, les réactions au stress s'avèrent problématiques parce qu'elles entravent la motricité fine, mais aussi la perception et la pensée. Selon leurs capacités et leur forme du jour, les pilotes réagissent de manière différente aux surprises vécues au déco. Cette Air Lesson révèle qu'en plus des vaches, l'aide généreuse d'un tiers ou l'absence d'autres pilotes peut engendrer du stress. Lorsque de tels facteurs s'accumulent, ils peuvent déclencher une réaction de fuite sous la forme d'un décollage forcé.

Les surprises font partie du vol libre, elles peuvent donc être utilisées pour s'entraîner à gérer le stress. Un premier objectif d'entraînement consiste à s'observer soi-même et à prendre conscience de ses propres réactions au stress en situation réelle. Parmi les nombreuses techniques de gestion du stress, mentionnons ici celle du «10 pour 10»: en général, dans la médecine d'urgence, plusieurs spécialistes interviennent en même temps sur une personne pour lui sauver la vie. Dans une telle situation, des pauses de 10 secondes permettent de planifier les 10 prochaines minutes. Au déco, 10 minutes sont peut-être nécessaires, parfois, pour s'asseoir, reprendre sa respiration, étendre son point de vue et réévaluer l'ensemble de la situation: faut-il vraiment que je décolle immédiatement?

LA SÉRIE «MY AIR LESSON»



Dans cette série, des parapentistes – célèbres ou inconnus – mettent leurs expériences clés à notre disposition afin de livrer à d'autres des enseignements tirés de leur quotidien de libériste. L'évaluation et la perception de soi sont alors ordonnées au cours d'un débriefing par le groupe de travail Human Factors de la FSVL créé en 2021. La FSVL s'est en effet fixé un objectif ambitieux: **d'ici 2031 et sans entraver la liberté de voler, elle veut diviser par deux le nombre d'accidents graves.**