

My Air Lesson: Zwischen Himmel und Abgrund – im steilen Gletscherfirn des Jungfraujochs

Rettung naht...
nach 45 Minuten im
45 Grad steilen Hang.



Les secours arrivent...
après 45 min passées dans
une pente à 45 degrés.

Text | Arbeitsgruppe Human Factors | Fotos | Markus Kohli

Markus Kohli fliegt seit über drei Jahrzehnten. Als erfahrener Pilot mit Hike & Fly-Wettbewerbserfahrung gilt er als jemand, der seine Flüge mit kühlem Kopf und viel Bedacht plant. Umso erstaunlicher, was ihm in einer Zeit beruflicher Überlastung widerfährt: In einem entscheidenden Moment handelt er völlig entgegen seiner gewohnten sorgfältigen Risikoeinschätzung. Der Vorfall geht zwar glimpflich aus, doch Markus zieht daraus eine umso klarere Konsequenz.

Arbeitsgruppe Human Factors:

Markus, was ist an jenem Tag passiert?

Markus Kohli: Am Freitag kommt in unserem Hike & Fly-Chat die Nachricht: «Zug und Flug vom Jungfraujoch am Sonntag?» Cool, das wollte ich schon lange mal machen. Ich checke die Windvorhersage – rund 20 Stundenkilometer aus N/NW, sieht gut aus. Ich brauche dringend eine Auszeit. Die Woche war emotional heftig: überraschende Massenentlassung, mein ganzes Team weg. Ich will einfach für einen Tag

alles vergessen. Der Ausflug kommt mir gerade recht. Am Sonntag fahren wir zu dritt mit dem Zug aufs Jungfraujoch auf über 3450 Metern über Meer.. Das Wetter ist traumhaft. Wir geniessen, machen Fotos, besichtigen den Gletscherstartplatz. Der Neuschnee ist weggeblasen, der Start Richtung N/NW einfach und sicher. Die steile Ostseite hingegen ist klar ein No-Go – Lee, Rotoren, gefährlich. Wir sind uns einig. Wir essen unsere Sandwiches, einer der Kollegen macht Aufziehübungen. Sieht gut aus. Ich hätte für meinen Alpina aber lie-

My Air Lesson: entre ciel et abîmes sur le névé escarpé du Jungfraujo

Texte | Groupe de travail Human Factors | Photos | Markus Kohli

Markus Kohli vole depuis plus de trois décennies. Expérimenté, il a aussi goûté à la compétition de Hike & Fly. Il est considéré comme un pilote qui planifie ses vols avec sang-froid et de manière très réfléchie. L'incident qu'il a vécu durant une période de surmenage professionnel est d'autant plus étonnant: au moment crucial, il a agi à l'inverse de son habituelle évaluation minutieuse du risque. Un incident heureusement sans gravité, dont Markus a tiré des conséquences d'autant plus claires.

Groupe de travail Human Factors:

Markus, que s'est passé ce jour-là?

Markus Kohli: Un vendredi, ce message s'affiche sur notre groupe de discussion Hike & Fly: «Train pour un vol au Jungfraujo, dimanche?» Cool, j'en avais envie depuis longtemps. Les prévisions de vent, environ 20 km/h du N/NO, sont prometteuses. J'ai vraiment besoin de faire un break après une semaine difficile: à la suite d'un licenciement massif, toute mon équipe a disparu. Je veux juste tout oublier pendant toute une journée. Cette excursion tombe à point nommé.

Le dimanche, notre trio prend place dans le train direction le Jungfraujo, à plus de 3450 m. Il fait un temps magnifique. Nous en profitons, prenons des photos, visitons le déco du glacier. La neige fraîche a été balayée par le vent, le déco

direction N/NO est simple et sûr. Côté escarpé à l'est, en revanche, il y a de dangereux rotors sous le vent qui nous mettent tous d'accord. Nous mangeons nos sandwiches, l'un de mes camarades effectue des exercices de gonflage. C'est élégant. Avec mon Alpina, j'aurais apprécié un peu plus de vent. J'ai raté quelques décollages dans des conditions similaires, récemment.

La suite?

Nous nous préparons, puis mes camarades décollent sans problème. Après deux essais, dos et face à l'aile, mon parapente se retrouve bien au-dessus de moi à la troisième tentative. Je me retourne et j'accélère, mais entretemps, je suis dans un creux et je crains que mon aile ne s'affale à nouveau.



Ostflanke des Jungfraujo, wo der Unfall passierte. Le flanc est du Jungfraujo, où l'accident a eu lieu.

ber etwas mehr Wind. Bei ähnlichen Bedingungen hatte ich kürzlich schlechte Starts.

Wie ging es weiter?

Wir machen uns parat. Meine Kollegen starten problemlos. Ich brauche mehrere Anläufe – vorwärts, rückwärts – beim dritten Versuch steht der Schirm schön über mir. Ich drehe mich aus und beschleunige, mittlerweile bin ich aber in einer Mulde. Ich befürchte, dass der Schirm wieder abschmiert. Und treffe die brandgefährliche Entscheidung: Nach rechts Richtung Osthang mit vollem Gewicht in den Schirm – in der Hoffnung, dass er so schneller

trägt. Kaum in der Luft, erwischt mich ein Rotor. Ich stürze in den über 45 Grad steilen Schneehang. Irgendwie fange ich mich, ziehe den Schirm zu mir hoch. Zehn Meter weiter unten ist die Felswand. Zum Glück trage ich Bergschuhe und kann Tritte in den Schnee schlagen. Ich realisiere: Ohne Steigeisen ist der Aufstieg zu riskant – der Firn ist weiter oben hart und glatt. Ich löse über die Rega-App Alarm aus. Es folgt langes Warten und ich konzentriere mich auf meine Knie, damit sie nicht nachgeben. Etwa 45 Minuten später seilen sich die Retter mit Steigeisen zu mir ab. Ich werde mit dem Heli hochgezogen. Eine Stunde nach dem Aufprall bin ich in Sicherheit – innerlich völlig fertig, aber einfach nur froh, dass ich unverletzt bin und überlebt habe.

Warum bist du in diese Situation geraten?

Ich war mit meinem Schirm bei Leichtwindstarts nicht mehr vertraut – über den Winter flog ich meist den Moustache. Ich spürte, dass der Wind eher schwach ist für mein Gusto, startete aber trotzdem kurz nach meinen Kollegen. Laut Windprognosen hätten sich die Bedingungen noch verbessern können, doch ich wollte nicht alleine oben warten. Der Hauptgrund aber war die psychische Belastung der letzten Wochen. Ein Jahr nach der Übernahme unseres Start-ups

wurde nun, unangekündigt, die Entwicklung nach Amerika verlegt, mein ganzes Team entlassen. Ich kenne jeden persönlich. Es war eine hilflose, leere Zeit. Ich wollte einfach raus, abschalten, mit Kollegen unterwegs sein – blendete Warnsignale aus und verdrängte meine mentale Verfassung. Doch ich war schlicht nicht parat für einen solchen Flug. Aus dieser

Perspektive kann ich mir erklären, warum ich spontan eine Entscheidung getroffen habe, die ich zuvor klar ausgeschlossen hatte.

Wie hast du den Zwischenfall verarbeitet?

Gut, denn ich sprach von Anfang an mit meinen Kollegen darüber und reflektierte ihn auch später

viel mit anderen. Ich verstehe heute, was passiert ist – und ziehe meine Learnings daraus.

Was sind diese Learnings?

Das Allerwichtigste: Nicht fliegen, wenn man emotional stark belastet ist. Die mentale Kapazität für gute Entscheidungen fehlt. Die Verunsicherung durch fehlende Übung mit dem Schirm in anspruchsvollen Bedingungen kann zusätzlichen Stress erzeugen. Wenn ich meine innere Stimme übergehe – etwa weil ich mit den Kollegen starten möchte – riskiere ich, meine für mich stimmige Einschätzung zu verlieren. Selbst mit viel Erfahrung und einer sicherheitsbewussten Herangehensweise: In Ausnahmesituationen kann es trotzdem zu Fehlentscheidungen kommen. Heute weiss ich: In belasteten Zeiten ist etwas Ruhiges und Erholsames ohne Risikofaktor die bessere Wahl.

Human Factors Debriefing

Die Tagesform ist ein zentraler Human Factor im Gleitschirmsport, da sie unmittelbar kognitive und körperliche Leistungsfaktoren wie Reaktionsfähigkeit, Konzentration und Entscheidungsqualität beeinflusst – Fähigkeiten, die bei unerwarteten Situationen während eines Fluges entscheidend sein können. Eine über längere Zeit anhaltende Belastung (z. B. chronischer Stress) kann die Fähigkeit zur Bewältigung von akutem Stress deutlich verringern (vgl. «Stressfuss-Metapher»). In einem Sport, der in komplexem Gelände und oft nah an den eigenen Grenzen stattfindet, erhöht eine beeinträchtigte Tagesform das Unfallrisiko erheblich.

«Das Allerwichtigste: Nicht fliegen, wenn man emotional stark belastet ist.»

Markus Kohli

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 ambitionierte Ziel gesetzt, **ohne Einschränkung der Freiheit des Fliegens die Anzahl schwerer Unfälle pro Flugstunde bis ins 2031 zu halbieren.**

Zum weiterführenden Artikel
«Stress und Stressbewältigung»
(Swiss Glider 5/2010)



Je prends alors une décision extrêmement dangereuse: virer à droite vers la pente est, avec tout mon poids dans l'aile dans l'espoir qu'elle porte ainsi plus vite. J'ai à peine quitté le sol qu'un rotor assomme ma voile. Je chute dans la pente enneigée d'une déclivité de plus de 45 degrés. Je me rattrape comme je peux et remonte l'aile jusqu'à moi. La paroi rocheuse se trouve 10 m plus bas. Je porte heureusement des chaussures de montagne: je mets des coups de pied dans la neige pour former des marches. Je comprends vite que l'ascension est trop risquée sans crampons à cause du névé dur et glissant un peu plus haut, et je lance l'alerte via l'appli de la Rega. L'attente est longue, je me concentre sur mes genoux pour ne pas qu'ils cèdent. Environ 45 minutes plus tard, des secouristes équipés de crampons descendent en rappel jusqu'à moi. Bientôt, l'hélico me soulève et une heure après ma chute, je suis en sécurité, exténué mentalement, mais juste heureux de ne pas être blessé et d'avoir survécu.

Pourquoi t'es-tu retrouvé dans cette situation?

Je n'avais plus l'habitude des décollages par vent faible, avec mon aile. J'avais surtout utilisé une Moustache au cours de l'hiver. Le vent était un peu léger à mon goût, j'ai pourtant pris mon élan juste après mes camarades. Selon les prévisions, les conditions auraient pu s'améliorer, mais je ne voulais pas attendre seul là-haut. La raison principale reste liée à la charge mentale des semaines précédentes. Un an après la reprise de notre start-up et sans le moindre préavis, le développement a été transféré en Amérique, entraînant le licenciement de toute mon équipe. Je les connais tous personnellement, ce fut une période d'impuissance et de grand vide. Je voulais juste sortir, me changer les idées, passer du temps avec mes amis. J'ai ignoré les signaux d'alarme et refoulé mon état mental, alors que je n'étais tout simplement pas prêt pour un tel vol. De ce point de vue, je comprends ma décision spontanée, qui aurait été exclue en temps normal.

Comment as-tu digéré l'incident?

Bien, car j'en ai parlé dès le départ avec mes amis, et j'y ai beaucoup réfléchi plus tard avec d'autres personnes. Aujourd'hui, j'ai compris ce qui m'est arrivé, et j'en tire les enseignements.

LA SÉRIE «MY AIR LESSON»

Dans cette série, des pilotes réputés et inconnus mettent leurs expériences clés à la disposition de tous afin de livrer à chacun des enseignements issus de leur quotidien de libériste. L'évaluation personnelle et la perception de soi sont systématiquement prises en compte par le groupe de travail Human Factors de la FSVL. La FSVL s'est en effet fixé un objectif ambitieux: **diviser par deux d'ici 2031 le nombre d'accidents graves par heure de vol sans entraver la liberté des pilotes.**



Markus Kohli, Mitorganisator und Teilnehmer des Jura Hike & Fly. Markus Kohli co-organise la Jura Hike & Fly, à laquelle il prend également part.

Quels sont-ils?

Le plus important: ne pas voler quand on subit une importante charge émotionnelle, car les capacités mentales font alors défaut pour prendre les bonnes décisions. L'inquiétude liée au manque d'exercice avec l'aile dans des conditions exigeantes peut générer un stress supplémentaire. Quand j'ignore ma petite voix intérieure, parce que je veux décoller avec mes camarades, par exemple, je risque de mal évaluer la situation. Même avec beaucoup d'expérience et le souci de la sécurité, personne n'est à l'abri de faire le mauvais choix dans une situation exceptionnelle. Aujourd'hui, j'en suis convaincu: en période de stress, mieux vaut opter pour une activité sans risque, calme et reposante.

Débriefing du groupe Human Factors

La forme du jour est un facteur humain essentiel dans la pratique du parapente, car elle a un impact cognitif et physique direct sur les facteurs de performance tels que la réactivité, la concentration et la qualité des prises de décision, autant de capacités qui peuvent s'avérer déterminantes dans une situation inattendue au cours d'une journée de vol. Une charge importante et prolongée, comme le stress chronique, peut sensiblement réduire la capacité à gérer un stress immédiat. Dans le cadre d'un sport pratiqué en terrain complexe et souvent en lisière de ses propres limites, la méforme du pilote augmente nettement le risque d'accident.

Lien vers l'article
«Stress et gestion du stress»
(Swiss Glider 5/2010)

