

# My Air Lesson: Quand l'insouciance mène au désastre

Texte | Groupe de travail Human Factors | Photos | Hugo Vincent

Peter von Känel l'a appris à ses dépens: même une grande expérience ne met pas un pilote à l'abri d'erreurs grossières. Membre du groupe de travail Human Factors, Peter travaille notamment à la rédaction des articles de la série «My Air Lesson» publiés régulièrement dans notre magazine. Voici donc la contribution la plus personnelle de Peter à ce jour.

## Groupe de travail Human Factors:

### Peter, que s'est-il passé exactement?

Peter von Känel: À l'été 2025, j'ai accompagné l'équipe d'expédition masculine du CAS en Norvège en tant que «leur guide de montagne, dans le cadre de l'expédition de clôture de leur formation. Nous voulions ouvrir de nouvelles voies d'escalade dans les parois de granit des îles Lofoten. Parmi nous, quelques-uns avaient emporté une aile légère. Après une journée de vent et de pluie, les conditions se sont apaisées en soirée, et j'ai commencé à jouer avec mon aile mono-surface ultralégère entre de petits rochers, à quelques mètres de notre camp. Mon équipement n'était pas optimal pour le soaring en bord de mer, je n'avais pas de protecteur, ne portais ni casque ni gants, avec des chaussures légères aux pieds. Au-dessus de la mer, on voyait du vent en altitude et des

cellules pluvieuses. Comme les jours précédents, une belle bande de vent remontait la pente, et je me sentais totalement détendu.

### Et après?

Je volais près du sol d'un rocher à l'autre et me posais régulièrement tout en gardant l'aile au-dessus de moi. Le vent a soudain forci et m'a soulevé du sol avec un fort taux de montée. Je me suis dirigé vers la mer, et mon aile a subi une grosse fermeture que j'ai rouverte instinctivement. Assez étonné par cette turbulence inattendue mais toujours serein, j'ai entamé une spirale pour détruire le gain d'altitude et me poser immédiatement près du camp. Dans le dernier tour complet, le vent fort m'a décalé plus que prévu vers le sol. Surpris, j'ai tout juste réussi à tourner ma mono-surface dans le vent grâce à un décrochage latéral, mais à cause des turbulences et du décrochage, j'ai chuté plus vite que prévu. Je suis brusquement tombé au sol et j'ai tapé l'arrière de ma tête sans protection contre un rocher. J'étais sonné; selon des témoins, mon aile m'a de nouveau soulevé du sol dans la foulée. Après quelques secondes de vol incontrôlé, l'aile a viré, et j'ai violemment percuté un rocher avec le côté gauche de mon corps. Mon aile m'a encore tiré sur quelques mètres vers le haut de la pente, où je suis resté allongé, inconscient et gravement blessé.

### Comment t'es-tu retrouvé dans cette situation?

Avec le recul, j'identifie plusieurs facteurs. Depuis que j'ai commencé le parapente, dans les années 1990, j'ai effectué plusieurs milliers de vols en montagne. Le soaring en bord de mer, en revanche, représente moins d'1 % de mon expérience de vol. Je pensais à tort que la brise de mer était toujours régulière, laminaire. Après l'accident, j'ai appris que les cellules pluvieuses pouvaient mixer le fort vent d'altitude et les turbulences jusque dans les basses couches d'air. Le mélange peut persister plusieurs minutes et se faire porter jusqu'au littoral par le vent principal: sur la côte, le vent peut alors accélérer brusquement, en quelques secondes. Autre



Marc Jenny

Besuch des SAC-Expeditionsteams im Inselspital Bern: Marc Jenny, Peter von Känel, Antoine Zanetti, Team-Fotograf Hugo Vincent, Lionel Steiner (v. l. n. r.). Visite de l'équipe d'expédition CAS à l'hôpital de l'île à Berne: Marc Jenny, Peter von Känel, Antoine Zanetti, le photographe de l'équipe Hugo Vincent, Lionel Steiner (de g. à d.).

Kurz vor dem Unfall: Im Vordergrund spielt Peter mit suboptimaler Ausrüstung im Wind, über dem Meer sieht man Regenwolken und Höhenwind.

Peu avant l'accident: au premier plan, Peter joue dans le vent avec un équipement peu adapté. Au-dessus de la mer, des nuages de pluie et un vent en altitude.



## My Air Lesson: Sorglos ins Desaster

Text | Arbeitsgruppe Human Factors | Fotos | Hugo Vincent

Auf die harte Tour musste Peter von Känel lernen, dass man auch als Pilot mit viel Erfahrung nicht vor groben Fehlern gefeit ist. Als Mitglied der SHV-Arbeitsgruppe Human Factors arbeitet Peter unter anderem an der Erstellung der «My Air Lesson»-Artikel mit, welche in dieser Zeitschrift regelmässig veröffentlicht werden. Hier folgt Peters bisher persönlichster Beitrag.

### Arbeitsgruppe Human Factors:

#### **Peter, was ist dir genau passiert?**

**Peter von Känel:** Für die Abschlussexpedition begleitete ich im Sommer 2025 als Bergführer das Männer-SAC-Expeditionsteam nach Norwegen. In den Granitwänden der Lofoten wollten wir neue Kletterlinien eröffnen. Einige von uns nahmen leichte Gleitschirme mit. Nach einem windigen und regnerischen Tag beruhigte sich am Abend das Wetter und ich begann wenige Meter neben unserem Camp zwischen kleinen Felsblöcken mit meinem ultraleichten Singleskin-Schirm zu spielen. Meine Flugausrüstung war fürs Küstensoaren suboptimal, ausserdem trug ich keinen Helm, keine Handschuhe,

leichtes Schuhwerk und hatte keinen Protektor. Über dem Meer hatte es Regenzellen und Höhenwind. Wie in den Tagen zuvor bildete der Wind ein schönes Aufwindband, und ich fühlte mich völlig entspannt.

#### **Wie ging es weiter?**

In Bodennähe flog ich von einem Felsblock zum nächsten, landete immer wieder, und hielt dabei den Schirm über mir. Plötzlich frischte der Wind auf und hob mich mit starkem Steigen vom Gelände weg. Ich flog in Richtung Meer und kassierte einen grossflächigen Einklapper, den ich reflexartig öffnete. Etwas überrascht ob dieser unerwarteten Turbulenz,

problème d'ordre général: mon comportement. Nous étions venus sur les îles Lofoten pour l'escalade, voler n'était qu'une activité très secondaire. Avec ma grande expérience du vol libre, j'avais l'impression de m'ennuyer un peu. J'étais persuadé de maîtriser le soaring en bord de mer malgré un équipement peu adapté à cette activité. Pleinement confiant, je n'ai même pas fait l'effort de réfléchir à un plan B, comme je le fais d'habitude avant chaque vol. La brise soudain plus forte m'a totalement pris au dépourvu, je n'avais plus qu'une option

**«Mes connaissances ne m'évitent de commettre des erreurs que si je les mets en pratique et reste critique envers moi-même.»**

à disposition: me poser au plus vite entre les rochers, près du camp. Un plan B adapté aurait été de me poser 150 m plus bas sur une grande plage de sable sans le moindre obstacle. Une option que je n'ai même pas considérée.

#### **Pourquoi as-tu survécu, et comment vas-tu?**

Après l'accident, tout s'est passé comme sur des roulettes, j'ai eu beaucoup de chance. Mon équipe a alerté les secours et une demi-heure plus tard, un hélicoptère était sur place. Une heure après l'accident, je recevais les premiers soins à l'hôpital de Bodø avant d'être transféré à l'hôpital universitaire de Tromsø, où j'ai été opéré. Bilan: plusieurs fractures, une contusion pulmonaire et un léger traumatisme crânien. Ces blessures devraient guérir dans les prochains mois sans laisser de séquelles. Psychologiquement, ce fut un soulagement de pouvoir analyser sans ménagement l'accident, y compris mes erreurs, d'en parler ouvertement avec des amis et de le mettre par écrit de manière aussi précise que possible.



Das Team konnte eine Erstbegehung erfolgreich abschliessen – ohne Peter. L'équipe a réussi à boucler l'ouverture d'une voie – sans Peter.

aber immer noch gelassen, vernichtete ich die frisch gewonnene Höhe mit einer Steilschleife und wollte unverzüglich beim Camp landen. Der auffrischende Wind versetzte mich während dem letzten Vollkreis näher als beabsichtigt ans Gelände. Zu meiner Überraschung schaffte ich es mithilfe eines einseitigen Strömungsabrisses gerade noch, meinen Singleskin-Schirm in den Wind zu drehen. Dieser liess mich jedoch aufgrund der Turbulenzen und des Strömungsabrisses stärker fallen als erwartet. Unsanft stellte es mich auf den Boden und ich schlug mit meinem ungeschützten Hinterkopf gegen einen Felsen. Ich war beduselt und mein Schirm hob mich gemäss Augenzeugen sofort nochmals ab. Nach wenigen Sekunden unkontrollierten Fluges drehte es mich ab, und ich knallte mit meiner linken Körperseite heftig gegen einen Felsen. Mein Schirm zog mich einige Meter weiter hangaufwärts, wo ich schwer verletzt und bewusstlos liegen blieb.

#### Warum bist du in diese Situation geraten?

Rückblickend sehe ich mehrere Faktoren. Seit meinem Einstieg ins Gleitschirmfliegen in den 1990er-Jahren kamen mehrere tausend alpine Flüge zusammen. Das Küstensoaren hingegen machte insgesamt weniger als 1 % meiner Flugerfahrung aus. Ich dachte fälschlicherweise, Wind vom Meer wäre stets laminar und gleichmässig. Erst nach dem Unfall lernte ich, dass Regenzellen starken Höhenwind und Turbulenzen in tiefe Luftschichten mischen können. Diese können über Minuten bestehen bleiben und mit dem Hauptwind zur Küste getragen werden. So kann die Windstärke an der Küste innert Sekunden unvermittelt stark ansteigen. Ein weiteres, generelles Problem war meine Einstellung. Wir gingen zum Klettern auf die Lofoten und das Fliegen war ein eher unwichtiges Nebenprojekt. Aufgrund meiner grossen Flugerfahrung fühlte ich mich etwas unterfordert und war überzeugt, ein bisschen Küstensoaren auch mit einer für diesen Zweck wenig geeigneten Ausrüstung im Griff zu haben. Völlig zuversichtlich ersparte ich mir die Mühe, mir einen Plan B zu überlegen, wie ich das normalerweise vor jedem



«Mein Wissen schützt mich nur dann vor Fehlern, wenn ich es selbst konsequent anwende und mich stets kritisch beobachte.»



Der Hauptzweck der Reise war das bohrhakenfreie Erschliessen neuer Mehrseillängenrouten. *L'objectif principal du voyage était d'ouvrir de nouvelles voies à plusieurs longueurs et sans goujons.*

Flug mache. Der plötzlich auftretende Wind überrumpelte mich und meine einzige verfügbare Handlungsoption war eine rasche Toplandung beim Camp zwischen den Felsblöcken. Ein adäquater Plan B wäre beispielsweise eine Landung 150 Meter weiter unten am grossen, hindernisfreien Sandstrand gewesen. Diese Handlungsoption zog ich nicht einmal in Betracht.



Chrigoel Maurer

Peter während seinem X-Peaks-Projekt im Jahr 2024 in seinem Element, dem hochalpinen Fliegen. Im Vordergrund die Grandes Jorasses, dahinter der Mont Blanc. Lors du projet X-Peaks, en 2024, Peter était dans son élément, le vol libre en haute montagne. Au premier plan les Grandes Jorasses, derrière le Mont Blanc.

### Quels enseignements en as-tu tirés?

Des milliers de vols sans accident et une solide assurance dans le domaine du parapente ne mettent pas à l'abri d'erreurs grossières. D'une manière générale, je vais accorder une plus grande attention aux activités supposément simples qui présentent néanmoins des risques – pas seulement dans le vol libre, mais aussi en montagne. Notamment dans les situations dans lesquelles je me sens totalement en sécurité avec l'impression d'évoluer sous mon niveau, je vais sans cesse remettre en cause mes actions et procéder à un examen autocritique. Avant mon accident, j'avais préparé une présentation pour un exposé au sujet de la «Gestion des risques et des erreurs» au sein d'une entreprise. Après l'accident, j'ai constaté que j'avais oublié des points essentiels dans ma propre présentation. D'où cette prise de conscience: mes connaissances ne m'évitent de commettre des erreurs que si je les mets en pratique et reste critique envers moi-même. Pour résumer: le doute ouvre la voie au succès.

### Qu'a fait ton équipe?

Après avoir appris que j'étais hors de danger et bien pris en charge à l'hôpital, les garçons ont décidé de poursuivre l'expédition de clôture de leur formation sans moi. Ils ont bouclé une voie d'escalade entamée ensemble en toute autonomie à l'aide exclusive de dispositifs mobiles, comme nous l'avions décidé au préalable. Leur comportement et leur visite à l'hôpital de l'Île à Berne, à leur retour, m'ont réjoui et beaucoup touché.

### Débriefing du groupe Human Factors

*Notre perception d'une situation s'appuie toujours sur des modèles internes. Chaque vol réussi nous conforte dans notre comportement, même quand nous avons frôlé l'incident – parfois même sans nous en rendre compte. On appelle ce piège répandu de la perception l'«insouciance apprise», ou encore le «biais rétrospectif». L'analyse sincère et autocritique de chaque vol améliore la qualité des modèles internes. Au fil du temps, j'ai ainsi précisé mes modèles internes pour le vol en montagne, ce qui a renforcé la fiabilité de mes prises de décision dans des situations de vol exigeantes. L'un des facteurs principaux de mon accident fut que ces modèles internes utiles m'ont empêché de voir les défauts éventuels de mes modèles internes liés au soaring en bord de mer. Quand on est bon dans un domaine, il est d'autant plus important de remettre en question la qualité de ses modèles internes dans des situations moins habituelles.*

### 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.**

En savoir plus sur le groupe de travail Human Factors



### Warum hast du überlebt, und wie geht es dir?

Nach dem Unfall lief es wie am Schnürchen und ich hatte viel Glück. Mein Team alarmierte die Rettung und bereits nach einer halben Stunde war ein Helikopter auf Platz. Eine Stunde nach dem Unfall war ich im Spital in Bodø und wurde dort erstversorgt. Von dort gings weiter ins Universitätsspital in Tromsø, wo ich operiert wurde. Beim Unfall zog ich mir mehrere Knochenbrüche, eine Lungenquetschung und ein leichtes Schädel-Hirn-Trauma zu. Alle Verletzungen werden voraussichtlich in den kommenden Monaten ohne bleibende Schäden heilen. Mental war es für mich eine Erleichterung, den Unfall inklusive meiner Fehler schonungslos zu analysieren, offen mit Freunden zu diskutieren und so präzise wie möglich niederzuschreiben.

### Was hast du gelernt?

Weder tausende unfallfreie Flüge noch mein ausgeprägtes Selbstvertrauen im Gleitschirmfliegen bewahren mich vor groben Fehlern. Generell werde ich vermeintlich einfachen Tätigkeiten, die jedoch Verletzungsrisiken bergen, mehr Aufmerksamkeit widmen – nicht nur beim Fliegen, auch beim Bergsteigen. Besonders in Situationen, in denen ich mich völlig sicher und dadurch etwas unterfordert fühle, werde ich mein Tun stets etwas anzweifeln und mich selbstkritisch hinterfragen.

Vor meinem Unfall bereitete ich für ein Referat bei einer Firma eine Präsentation zum Thema «Umgang mit Risiken und Fehlern» vor. Nach meinem Unfall musste ich feststellen, dass ich zentrale Punkte in meiner eigenen Präsentation schlicht nicht beachtet hatte. Meine Erkenntnis: Mein Wissen schützt mich nur dann vor Fehlern, wenn ich es selbst konsequent anwende und mich stets kritisch beobachte. Dies frei nach dem Motto: «Der Zweifel ist der Hüter des Erfolgs.»

### Was hat das Team gemacht?

Nachdem die Jungs wussten, dass ich ausser Lebensgefahr und gut umsorgt im Spital lag, beschlossen sie die Abschluss-expedition ohne mich durchzuziehen. Selbstständig voll-

deten sie eine gemeinsam begonnene, neue Kletterroute. Sie taten dies wie vorgängig besprochen ausschliesslich mit mobilen Sicherungsmitteln. Ihr Verhalten und ihr Besuch bei mir im Insepsital Bern bei ihrer Rückkehr freute und berührte mich sehr.

### Human Factors Debriefing

*Unsere Wahrnehmung einer Situation beruht stets auf inneren Modellen. Jeder erfolgreiche Flug bestätigt uns in unserem Verhalten, selbst wenn wir – vielleicht ohne es zu bemerken – knapp an einem Zwischenfall vorbeigeschrammt sind. Diese verbreitete Wahrnehmungsfalle wird als «Erlernte Sorglosigkeit», respektive als «Rückschautfehler» bezeichnet. Eine ehrliche und selbstkritische Analyse jedes Fluges erhöht die Qualität der inneren Modelle. Dadurch wurden meine inneren Modelle fürs alpine Fliegen mit der Zeit laufend detaillierter und führten auch bei anspruchsvollen Flugsituationen mit hoher Zuverlässigkeit zu guten Entscheidungen. Ein Hauptfaktor meines Unfalls war, dass mir diese nützlichen inneren Modelle den Blick auf mögliche Mängel meiner inneren Modelle vom Küstensoaren verstellten. Insbesondere, wenn man etwas gut kann, ist bei weniger gewohnten Situationen die Qualität der inneren Modelle stets kritisch zu hinterfragen.*



Nach dem Unfall: Peter bei einer Mitarbeiterschulung über den Umgang mit Risiken und Fehlern. *Après l'accident: Peter dirige une formation d'employés sur le thème de la gestion des risques et des erreurs.*

### 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.**

Mehr zur Arbeitsgruppe  
Human Factors

