

# Unfallentwicklung der vergangenen Jahre – Auffälligkeiten und Hotspots

Text | Beni Stocker, Sicherheit und Ausbildung SHV

Aus den jährlichen Unfallanalysen im Swiss Glider lassen sich Auffälligkeiten und Hotspots von in der Schweiz gemeldeten Unfällen herauslesen. Wie sehen aber die Zahlen und der allgemeine Trend in ganz Europa und über mehrere Jahre aus?

Da unterdessen die meisten europäischen Hängegleiterverbände die EHPU-Datenbank nutzen, lassen sich somit grössere Datenvolumen auswerten. Werfen wir also einen Blick auf verschiedene Zahlen und Vergleiche aller in Europa über die EHPU-Datenbank gemeldeten Zwischenfälle der Jahre 2015 – 2021 (Stand Ende November 2021).

## Aufteilung nach Schweregrad der Verletzung | Répartition par gravité de l'accident

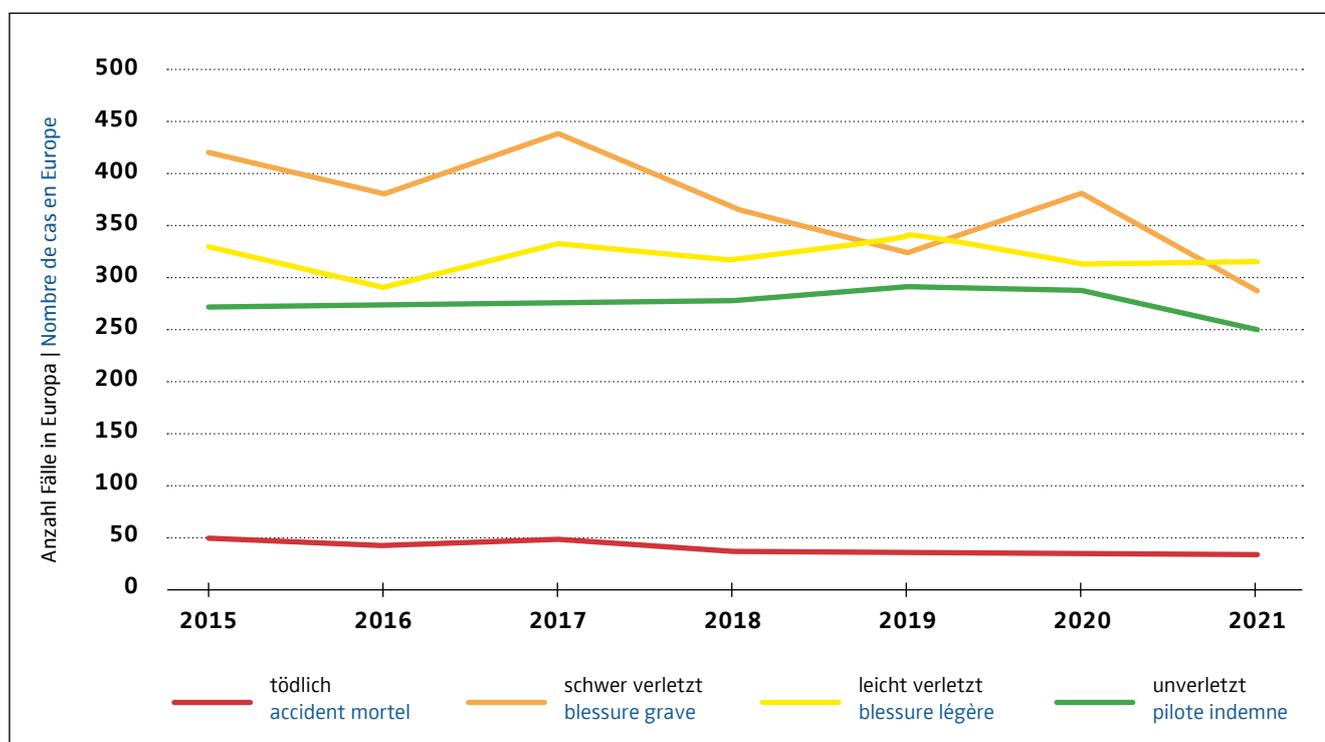


Abbildung 1: Die meisten Hängegleiter-Unfälle in Europa enden schwer verletzt, gefolgt von leicht verletzt, unverletzt und tödlich. Das entspricht in etwa der gleichen Aufteilung wie in der Schweiz. Auch in den anderen europäischen Ländern sind nur die tödlichen Unfälle lückenlos bekannt. Von allen anderen Unfällen wird nur ein Bruchteil gemeldet, weshalb die Dunkelziffer hoch ist.

III. 1: La plupart des accidents de vol libre survenus en Europe ont entraîné une blessure grave. Viennent ensuite les blessures légères, les accidents sans conséquence et les accidents mortels. La répartition est similaire en Suisse. Dans les autres pays européens aussi, seule la liste des accidents mortels est exhaustive. Les autres signalements d'accidents sont rares et les chiffres réels plus élevés.

Die Flugschulen Emmetten & Titlis, eine professionelle SHV-Gleitschirmflugschule seit 1987 im schönsten Fluggebiet der Zentralschweiz sucht **per Frühling 2022 oder nach Vereinbarung** zur Ergänzung ihres Teams einen oder mehrere

**Gleitschirm-Startleiter/-innen**  
**Gleitschirm-Biplacepiloten/-innen**  
**auf Tagesbasis.**



Weitere Informationen findest du auf unserer Homepage. Wir freuen uns auf Deine Bewerbung!  
 Flugschulen Emmetten & Titlis AG, Ischenstr. 5, 6376 Emmetten, Tel. 041 620 12 12, [www.flugschule-emmetten.ch](http://www.flugschule-emmetten.ch)

# Évolution des accidents ces dernières années: particularités et zones sensibles

Texte | Beni Stocker, Formation et sécurité FSVL

Les analyses annuelles des accidents publiées dans le Swiss Glider permettent d'identifier des particularités et des zones sensibles quant aux accidents signalés en Suisse. Qu'en est-il des chiffres et de la tendance générale dans toute l'Europe et sur plusieurs années?

La plupart des fédérations européennes de vol libre utilisent désormais la banque de données de l'EHPU, ce qui permet d'évaluer des volumes de données plus importants. L'occasion de considérer et de comparer divers chiffres en lien avec tous les incidents survenus en Europe et publiés dans cette banque de données entre 2015 et 2021 (fin novembre).

## Schweregrad der Verletzung nach erfolgreichem Retterwurf | Gravité de l'accident après le lancer du secours

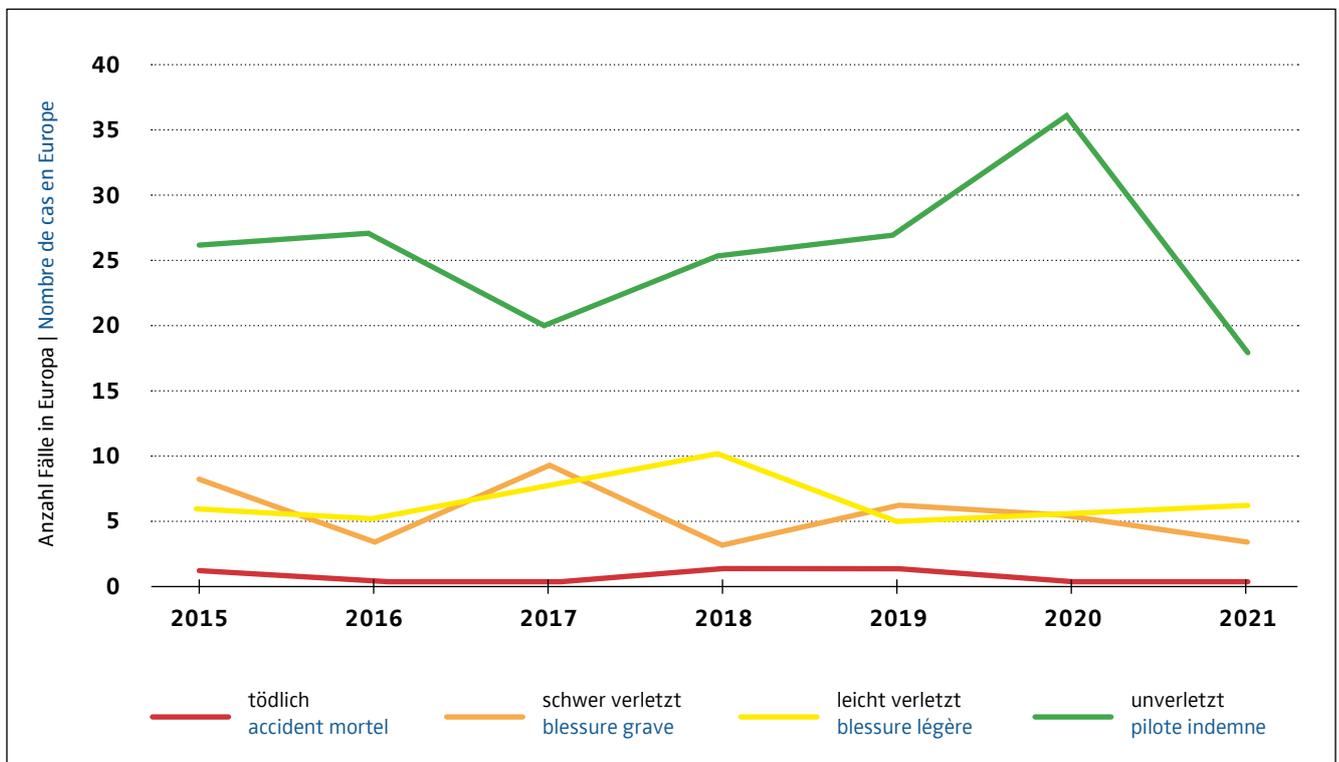


Abbildung 2: Schweregrad der Verletzung nach erfolgreicher Retteröffnung. Die Statistik spricht hier eine eindeutige Sprache. Verglichen mit den Gesamt-Unfallzahlen überwiegen nach erfolgreichem Retterwurf die Anzahl Fälle ohne Verletzungsfolgen.

III. 2: Degré de gravité de la blessure après ouverture du secours. Les statistiques sont indiscutables: par rapport au nombre total d'accidents, le nombre de cas où le pilote s'en sort indemne prédomine lorsque ce dernier est parvenu à lancer son secours.

**logo**

Logo Reklamen AG  
Zinggenstrasse 4  
8753 Mollis  
T +41(0)55 622 32 80  
F +41(0)55 622 32 81  
info@logo-mollis.ch  
logo-mollis.ch

→ Gleitschirmdesign  
SHV-Nummern  
→ Werbetechnik  
Beschriftungen  
Digitaldruck  
Fräsen | Schneiden  
Textildruck

Web-Shop  
SHV-Nummern  
Gleitschirmbeschriftungen  
gleitschirmbeschriftungen.ch

### Aufteilung nach Erststörungen | Répartition par premier dysfonctionnement

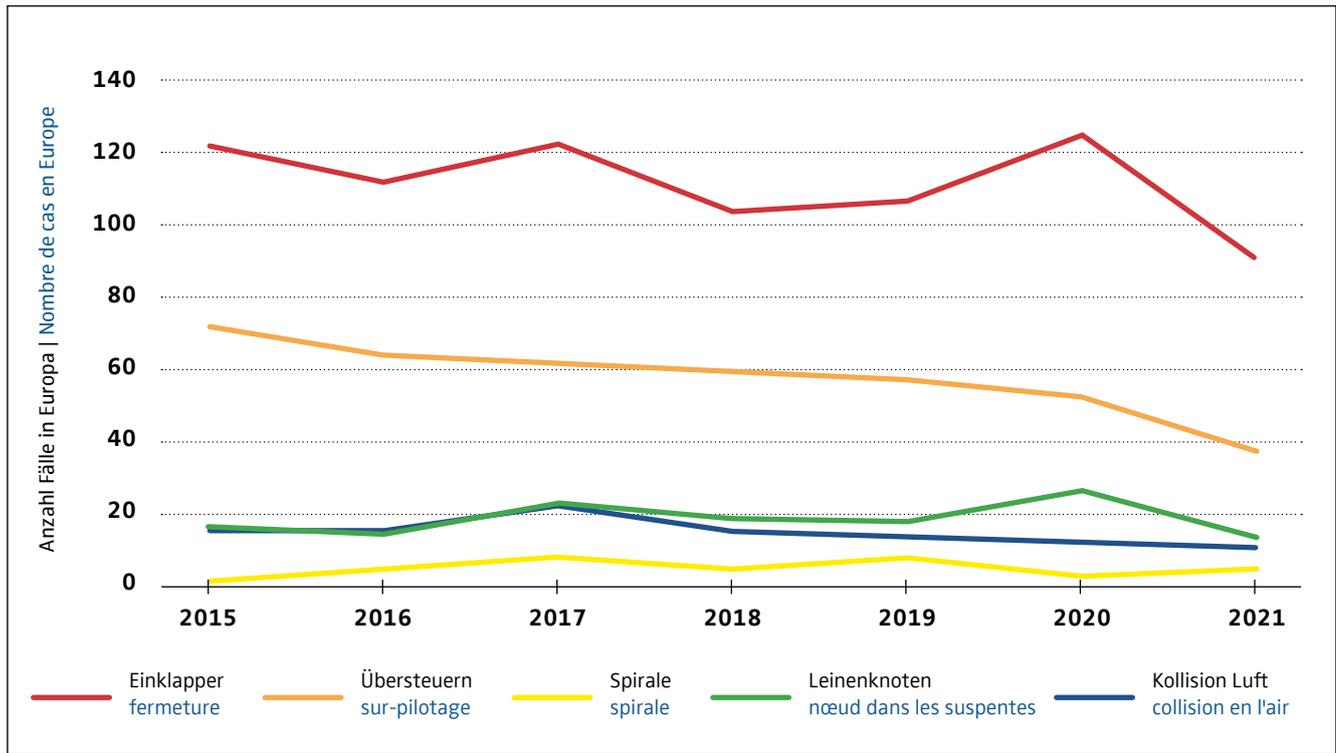


Abbildung 3: Seit jeher sind Einklapper (Seiten und Front) die mit Abstand häufigste Erstsursache von Zwischenfällen, sei dies kurz nach dem Start, in der Flugphase oder dem Landeanflug. Mit etwa halb so vielen Fällen folgt Übersteuern (Stall, Vrille, Sackflug), das am häufigsten bei Landeanflug und Landung passiert. Die restlichen Ursachen wie Leinenknoten, Kollision mit anderen Luftfahrtteilnehmenden und Spirale liegen deutlich zurück.

III. 3: Les fermetures – latérales et frontales – constituent depuis toujours le premier dysfonctionnement le plus fréquent entraînant un incident, que ce soit peu après le décollage, au cours de la phase de vol ou en approche finale à l’atterrissage. Avec environ moitié moins de cas, le sur-pilotage (décrochage, vrille, parachutage), notamment en approche finale et à l’atterrissage, vient en deuxième position. Les autres causes – un nœud dans les suspentes, une collision et la spirale – viennent bien après.

**NIVIUK**  
AMAZING ADVENTURES

N I V I U K

EN/LTF A

# KODE P

**YOUR MOUNTAIN PARTNER**

ACID

SPICY

The Kode P is an accessible and lightweight mountain wing that will accompany you on your hike & fly adventures.

**Niviuk Swiss Distribution**  
info@niviuk.ch | +41 795645936

instagram.com/Niviukparagliders
Facebook.com/Niviuk

**niviuk.com**

### Aufteilung in Start-/Lande-/Flugphase | Répartition par phase de décollage, d'atterrissage et de vol

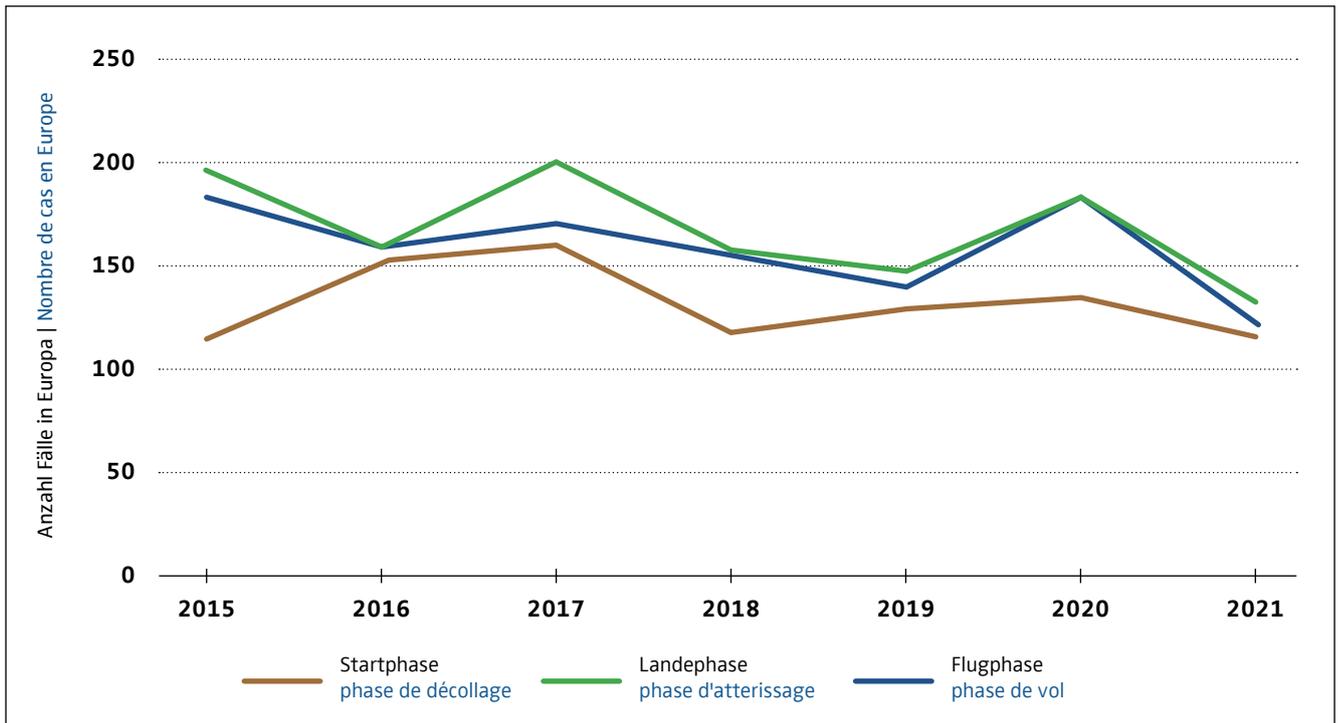


Abbildung 4: Über die letzten 7 Jahre gesehen ereigneten sich europaweit am meisten Zwischenfälle in der Landephase, dicht gefolgt von der Flug- und der Startphase. Das entspricht in etwa der gleichen Aufteilung wie in der Schweiz.

III. 4: Au cours des sept dernières années, la plupart des incidents survenus en Europe ont eu lieu au cours de la phase d'atterrissage, suivie respectivement et de près de la phase de vol et de la phase de décollage. Cette répartition correspond à peu près à celle de la Suisse.

### Unterteilung nach Art des Flugphase | Répartition par type de vol

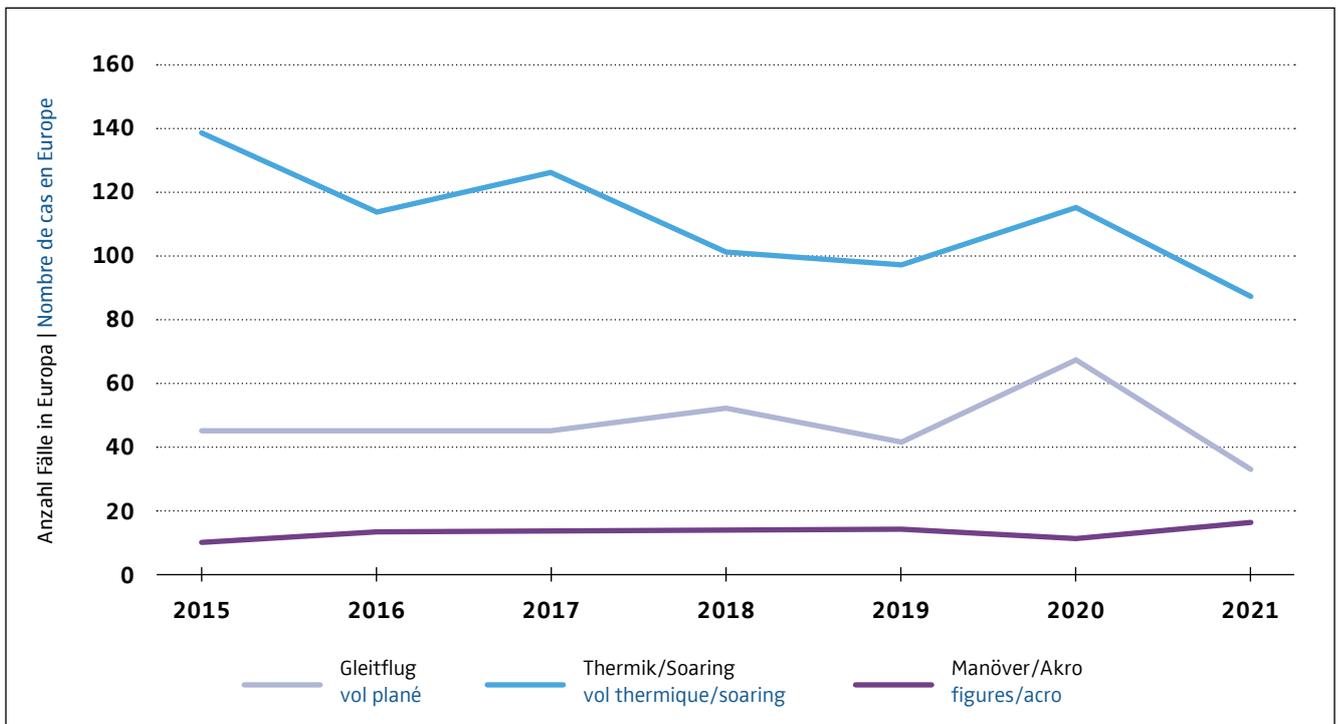


Abbildung 5: Unterteilt man die Flugphase in Gleitflug, Thermik/Soaring und Manöver/Akro, erstaunt es wenig, dass während Thermikflügen und Soaring die meisten Unfälle passieren.

III. 5: Sans surprise, cette répartition entre les phases de vol plané, de vol thermique/soaring et de figures/acro montre que la plupart des accidents ont lieu lors de vols thermiques et en soaring.

Aus solch einfachen Statistiken und Vergleichen lassen sich erste Schlüsse ziehen. Dass der Retterwurf in den meisten Notsituationen die beste Wahl ist, lässt sich beim Vergleich von Abbildung 1 und 2 unschwer erkennen. Dass in der Flugphase die meisten Störungen beim Thermikflug und Soaring, also in bewegter und turbulenter Luft passieren und es sich dabei überwiegend um Einklapper handelt, dürfte auch den meisten klar sein. Um aber aus Unfällen konkrete Lehren zu ziehen, muss jeder einzelne Fall detailliert betrachtet werden. Welcher Fehler führte schlussendlich zum Unfall? Oder

war es eine Verkettung mehrerer Fehlentscheide? Wie können wir daraus lernen, um in Zukunft nicht denselben Fehler zu machen?

### Auffälligkeiten, Problemzonen, Hotspots

Werfen wir einen detaillierten Blick auf die vielen einzelnen Unfallberichte, lassen sich Häufungen und eine erhöhte Fehleranfälligkeit in bestimmten Situationen und unter bestimmten Umständen erkennen. Nachfolgend ein paar Beispiele:



## 1. Abläufe und Entscheidungen vor dem Flug:

Unmittelbar vor dem Flug geht sehr viel in unserem Kopf ab. Wir beobachten, analysieren, ziehen Schlüsse und treffen wichtige Entscheide. Idealerweise haben wir uns bereits im Vorfeld über Wetter, Hindernisse, Lufträume und Schutzgebiete informiert. Dadurch haben wir jetzt freie Kapazität für die Einschätzung von kurzfristig sich ändernden Bedingungen wie z.B. Windsysteme oder Thermik. Falls alles passt, das Bauchgefühl auch stimmt und der 5-Punkte-Check okay ist, erfolgt der Start. Soweit der Idealfall. Der Blick auf Unfallberichte in der Startphase zeigt, dass diese Routine aus zahlreichen Gründen nicht immer funktioniert. Allein Abbildung 3 zeigt auf, wie oft mit Leinenknoten oder sonstigen Verwicklungen gestartet wird. Ein paar Beispiele möglicher Störungen:

- Ich trage Stress von daheim oder der Arbeit in mir. Ich bin davon **mental beeinflusst** und meine Aufmerksamkeit gestört.
- Ich lasse mich bei der Vorbereitung durch Geschichten und Sprüche anderer Piloten oder durch fragende Passanten **ablenken**.
- Ich fühle mich wegen der vielen Zuschauer **unter Druck**.

- Ich hatte so schon öfters Startabbrüche und Fehlstarts, möchte aber von den Ratschlägen anderer Piloten, z.B. einen Groundhandling-Kurs zu besuchen, nichts wissen. Mein darauffolgender Start verläuft, als hätte ich einen Tunnelblick und endet in einem Negativerlebnis.
- Nach einem Startabbruch verschlechtern sich die Verhältnisse.

**In der Hektik vergesse ich alle Grundsätze, mache den Check kein zweites Mal** oder unvollständig, was prompt in einem Start mit offener Beingurte oder einem Leinenknoten endet.

- Die Verhältnisse sind stärker als erwartet und **mein Bauchgefühl stimmt nicht mehr**. Ich versuche dies zu ignorieren und rede mir Rechtfertigungen ein, dass der Flug trotzdem klappen sollte. In der Tat «klappt» es dann beim Abflug, aber anders als gewollt.
- Unmittelbar vor dem Start gibt ein sauber ausgeführter 5-Punkte-Check Sicherheit und vermindert Fehlerquellen. Lasse dich davon nicht abbringen oder ablenken und führe ihn auch im Wiederholungsfall gewissenhaft aus. Falls dein Bauchgefühl NEIN sagt, höre darauf und fliege nicht!

## 2. Hohe Einklappstabilität moderner Schirme

Die hohe Stabilität vermittelt ein Gefühl der Sicherheit, was grundsätzlich gut ist. Weniger gut ist, wenn die Hemmschwelle für Flüge im Lee und Turbulenzen nach oben verschoben wird. Wir müssen uns bewusst sein, dass unser Schirm abhängig von Einstufung und Charakter, nach Störungen und Klappern ein ganz anderes Gesicht zeigen kann. Zusätzlich können sich Schirmreaktionen durch den unsachgemässen Einsatz von Liegegurten verschärfen. In diesem Zusammenhang fällt in den Unfallberichten der letzten Jahre die Zahl von «Totalabräumern» auf, wo Piloten von der Reaktion ihres sonst so stabilen Schirmes überrascht werden und die Kontrolle verlieren. Dazu einige Zitate aus Unfallberichten:

«...Leeseitig des Schlauches klappte der Schirm ein und ging anschliessend sofort in einen unkontrollierbaren Zustand über. Es

folgte eine Art Kaskade mit sehr starken Nick- und Rollbewegungen und schliesslich wurde ich eingetwistet...»

«...Nach dem Start flog ich mit Thermik am Hang bis mich nach ca. 5 Minuten eine Windböe erwischte. Anschliessend folgte ein Seitenklapper mit Frontklapper bis hin zum vollständigen Kontrollverlust...»

«... Dann bei  $\frac{3}{4}$  beschleunigtem Schirm plötzlich aus dem Nichts ein Riesenklaipper mit Megaverhänger. Stabilisieren geht nicht, also langsam drehen lassen und versuchen die Seite einzuklappen. Schlechte Idee, der Schirm geht auf die Nase und geht sofort in eine gewaltige Spirale...»



De telles statistiques et comparaisons permettent de tirer des premières conclusions. Le contraste entre les illustrations 1 et 2 révèle une évidence: dans la plupart des situations d'urgence, lancer le secours s'avère le meilleur choix possible. Ensuite et tout aussi évident pour la majorité des pilotes, au cours de la phase de vol, la plupart des dysfonctionnements – essentiellement des fermetures – surviennent en vol thermique et en soaring (atmosphère instable et turbulente). Pourtant, chaque cas particulier nécessite un examen détaillé afin de tirer des enseignements concrets. Quelle erreur a fini

par entraîner l'accident? S'agissait-il d'un enchaînement de mauvaises décisions? Comment éviter de reproduire la même erreur?

### Particularités, problèmes et zones sensibles

L'examen détaillé des nombreux signalements d'accident permet de discerner des accumulations et des risques d'erreur plus élevés dans certaines situations et sous certaines conditions. En voici quelques exemples.

## 1. Procédures et décisions avant le vol:

Bien des choses se passent dans notre tête juste avant un vol. Nous observons, analysons, tirons des conclusions et prenons des décisions importantes. Dans l'idéal, chaque pilote s'informe au préalable sur la météo, les obstacles, les espaces aériens et les zones de protection. La capacité encore disponible suffit alors pour l'évaluation de conditions évoluant à court terme, comme les systèmes de vent et les thermiques. Quand tout convient et que les sensations et le contrôle en 5 points sont bons, le pilote décolle. Voilà pour le scénario idéal. L'examen des accidents en phase de décollage indique pourtant que pour de multiples raisons, cette routine ne fonctionne pas toujours. L'illustration 3, notamment, montre que nombre de décollages ont lieu avec un nœud dans les suspentes, entre autres complications. Voici quelques causes possibles:

- Je suis stressé dans ma vie privée ou au travail. **Mon mental en pâtit**, ce qui perturbe mon attention.
- Au cours de ma préparation, les histoires et les blagues d'autres pilotes ou les questions de passants me **distraient**.
- Je me sens **sous pression** à cause de nombreux spectateurs.

- J'ai déjà vécu assez d'interruptions de décollage et de décollages ratés comme ça, mais je ne veux rien savoir des conseils d'autres pilotes (un cours de maniement au sol, p. ex.). Au cours du décollage, je perds toute clairvoyance et vis une nouvelle expérience négative.
- Après un décollage raté, les conditions se détériorent. **Nerveux, je néglige toutes les bases, j'oublie ou bâcle un nouveau contrôle** et finis par m'élaner avec les sangles de cuisses ouvertes ou un nœud dans les suspentes.
- Vu les conditions plus fortes que prévu, **mes sensations ne sont plus bonnes**. Je tente d'étouffer mon malaise sous toutes sortes de justifications et me persuade que le vol se passera bien. Quand je quitte le sol, mon aile se ferme.
- Un contrôle en 5 points consciencieux effectué juste avant le décollage apporte de la sécurité et réduit les sources d'erreur. Ne te laisse en aucun cas dissuader ou distraire; effectue-le à nouveau de manière tout aussi consciencieuse si nécessaire. Tes sensations disent NON? Renonce à voler!

## 2. Résistance aux fermetures des ailes modernes

La stabilité importante des ailes procure une sensation de sécurité, ce qui s'avère plutôt positif. Ce qui l'est moins, c'est de déplacer son propre curseur en termes de vol sous le vent et dans les turbulences. Nous devons prendre conscience qu'après un dysfonctionnement, une aile peut montrer un tout autre visage selon sa classification et son caractère. L'utilisation inadaptée d'une sellette en position allongée peut aussi intensifier les réactions d'une aile. Élément frappant dans ce contexte: le nombre de «vrares complets» signalés ces dernières années par des pilotes surpris par la réaction d'une aile – par ailleurs paisible – dont ils perdent soudain le contrôle. Voici quelques témoignages:

«... Sous le vent de la pompe, l'aile s'est fermée avant d'entrer dans une configuration incontrôlable. Une sorte de cascade a suivi,

avec de forts mouvements de tangage et de roulis, et j'ai fini twisté...»

«... Après le décollage, je volais dans les thermiques près de la pente et après environ 5 min, j'ai été percuté par une rafale de vent. J'ai subi une fermeture latérale, puis frontale, et j'ai perdu tout contrôle...»

«... Mon aile accélérée aux 3/4 subit soudain une énorme fermeture venue de nulle part, puis une cravate. Je ne peux pas stabiliser et laisse tourner doucement tout en essayant d'ouvrir le côté fermé. Mauvais idée: l'aile pique du nez et part en spirale violente...»

### 3. Vorausschauende Landeinteilung



Die Einfachheit und gute Manövrierfähigkeit unserer Geräte verleiten zum Schludern. Wir neigen dazu, die vorausschauende Planung eines sauberen Landeanfluges zu vernachlässigen, in der Annahme, dass wir das Ding irgendwie noch reinschaukeln können. Auch Hike&Fly-Anlässe sind da leider kein gutes Vorbild. Bei vielen Unfällen in der Landephase besteht eine Verkettung von ungünstigen Umständen (enge Platzverhältnisse, abfallendes Terrain, schwierige Windverhältnisse, thermische Ablösungen, Turbulenzen und Hindernisse) und Fehlentscheidungen. Diese bringen uns immer mehr in Platz- und oder Zeitnot, wie ein Tunnel, der sich immer weiter verengt bis wir uns in eine Sackgasse hineinmanövriert haben.

Die meisten Fälle könnten somit durch eine vorausschauende Planung des Landeanfluges vermieden werden: Den vorhandenen Platz optimal nutzen, eine raumgreifende Volte einplanen und damit unnötigen Stress durch bodennahes Kurven, Pendeln und Übersteuern zu vermeiden. Das lässt wiederum mehr Zeit zum Beobachten und Erkennen von Wind, Thermik und möglichen Störungsquellen. Bei Aussen- und Toplandungen steigt der Anspruch nochmals beträchtlich, da die richtigen Entscheidungen unter Zeitdruck und evtl. in unbekanntem Gelände erfolgen müssen.

### 4. Wurf des Rettungsschirmes



Der Vergleich von Abbildung 1 und 2 zeigt deutlich, dass der Schweregrad der Verletzungen nach erfolgreichem Retterwurf deutlich tiefer ist als in der Gesamtzahl aller gemeldeten Unfälle. Eine positive Einstellung zu seinem potenziellen Lebensretter ist deshalb wichtig. Sich für einen Retterabgang zu schämen hingegen absolut fehl am Platz.

- In unkontrollierbaren Flugzuständen muss der Retterwurf unverzüglich erfolgen. Wird zu lange gewartet, kann die Auslösung danach zunehmend schwierig werden (Orientierungsverlust, Ohnmacht, Retterfrass durch Schirmrotation, etc.)
- Gehe das Retterwurfprozedere regelmässig in Gedanken durch

und fasse z.B. vor jedem Flug an den Rettergriff, um seine Position und die nötigen Reflexe zu verinnerlichen.

- Das Ziehen und Werfen kann statisch in einem aufgehängten Gurtzeug oder dynamisch (Turnhalle oder Seilrutsche) geübt werden.
- Sinnvoll sind auf jeden Fall Weiterbildungs-Angebote wie Sikus, wo der Retter in realen Flugbedingungen geworfen wird und Auslöseversuche am G-Force-Trainer unter G-Belastung.
- Wird mein Rettungsgerät regelmässig gefaltet und gewartet? Kompatibilität gecheckt und okay? Ist mein Retter genug gross (nicht am oberen Gewichtslimit nutzen)?

Dies sind nur ein paar Beispiele typischer Problemzonen und Hotspots, in die wir öfters reintappen als uns lieb ist. Natürlich gibt es noch weit mehr davon und die Auflistung nicht abschliessend. Um dich mehr über potenzielle Gefahren-Hotspots zu sensibilisieren, kannst du seit diesem Jahr Unfall-Kurzberichte von freiwilligen Unfallmeldungen anschauen oder eigene Erlebnisse und Erfahrungen schreiben: [www.shv-fsvl.ch/fluggebiete-sicherheit/sicherheit/unfallmeldungen](http://www.shv-fsvl.ch/fluggebiete-sicherheit/sicherheit/unfallmeldungen).

Überlege wie du dich auch schon in kritische Situationen gebracht hast, oder für welche Wahrnehmungsfallen du anfällig bist. Kommt dir die eine oder andere oben erwähnte Situation bekannt vor? Oder gibt es andere potenzielle Baustellen?

Mache dir Gedanken darüber, wo und wann du für potenziell gefährliche Situationen am anfälligsten bist, und wie du diese verhindern.

Eine dieses Jahr gebildete Arbeitsgruppe «Human Factors» hat sich zum Ziel gesetzt, den Faktor Mensch in der Ausbildung, in der Weiterbildung und durch weitere geplante Massnahmen für bestehende Piloten mehr in den Mittelpunkt zu stellen. In der Aus- und Weiterbildung für Fluglehrer wurde das Thema bereits integriert. Ausserdem ist der Faktor Mensch zentraler Bestandteil der Meteoentscheidungsstrategie, welche im ersten Quartal 2022 veröffentlicht wird. In einer kommenden Ausgabe des Swiss Gliders wird zudem der Faktor Mensch und sein «Entscheiden unter Druck» näher beleuchtet.



## Fluglehrer gesucht!

Ab sofort oder nach Absprache, suchen wir zum Ausbau unseres Teams einen motivierten und umgänglichen Fluglehrer. Weitere Infos findest Du auf unserer Webseite.

**Hi-Fly.ch** Kantonsstr. 30 7214 Grüşch  
Stefan Steinmann 076 318 2552

### 3. Anticiper et planifier la volée d'atterrissage



La simplicité et la maniabilité de nos ailes nous amènent à bâcler le travail. Persuadés que nous finirons bien par nous poser d'une manière ou d'une autre, nous avons tendance à négliger une entame d'atterrissage propre, anticipée et planifiée. Les compétitions de hike & fly en sont hélas un exemple édifiant: de nombreux accidents en phase d'atterrissage sont à mettre sur le compte d'un enchaînement de circonstances défavorables (terrain étroit et/ou en pente, vent exigeant, déclenchements thermiques, turbulences, obstacles) et de mauvais choix. L'espace et/ou le temps finissent par manquer: le pilote manœuvre comme dans un tunnel de plus en plus étroit et finit par se retrouver dans une impasse.

Planifier et anticiper l'atterrissage permettrait donc d'éviter la plupart des incidents: bien utiliser l'espace disponible, prévoir une volée ample pour éviter tout stress lié aux virages près du sol, aux mouvements pendulaires et au sur-pilotage, et ainsi avoir plus de temps pour observer et évaluer le vent, les thermiques et les sources éventuelles de problème. Un atterrissage en campagne ou sur un sommet s'avère encore plus exigeant: les décisions doivent être prises vite et parfois en terrain inconnu.



Bruno Péroni

### 4. Lancer du parachute de secours



La comparaison entre les illustrations 1 et 2 montre bien que le degré de gravité des blessures diminue sensiblement après l'ouverture du secours, par rapport au nombre total d'accidents signalés. Une attitude positive envers son «sauveteur» potentiel s'avère donc essentielle; à l'inverse, il n'y a aucune honte à finir un vol sous son parachute de secours.

- En cas de configuration de vol incontrôlable, immédiatement lancer le secours. Toute hésitation peut rendre le déclenchement plus difficile (perte d'orientation, syncope, secours pris dans le parapente en rotation, etc.).
- Déroule régulièrement le lancer du secours dans ta tête. Saisis la poignée du secours avant chaque vol afin d'assimiler sa position et les réflexes nécessaires.

- L'exercice du lancer du secours peut s'effectuer de manière statique (sellette suspendue) ou dynamique (salle de sport, tyrolienne).
- Une formation continue (stage SIV) avec lancer du secours dans des conditions réelles et le lancer du secours sous l'effet de la force centrifuge (G-Force Trainer) présentent des bénéfices incontestables.
- Mon parachute de secours est-il entretenu et replié régulièrement? Test de compatibilité effectué et ok? La taille du secours est-elle adaptée (pas à la limite supérieure de poids)?

Il ne s'agit là que de quelques exemples de problèmes et de zones sensibles typiques qui nous piègent plus souvent que nous le voudrions. Il en existe évidemment bien d'autres, cette liste n'a rien d'exhaustif. Afin de te sensibiliser un peu plus à ces aspects potentiellement à risque, nous publions désormais de brefs rapports des signalements volontaires d'accident, à lire et même à rédiger soi-même:

<https://www.shv-fsvl.ch/fr/zones-de-vol-et-securite/securite/declarations-daccidents/>.

Pose-toi des questions: comment me suis-je déjà retrouvé dans une situation critique? Dans quels pièges ma perception tombe-t-elle facilement? Ai-je déjà vécu l'une ou l'autre des situations

ci-dessus? Y a-t-il d'autres «chantiers» potentiels? Demande-toi où et quand tu es le plus sujet à des situations potentiellement dangereuses, et comment les éviter.

Créé cette année, le groupe de travail «Human Factors» a pour objectif de mettre le facteur humain plus au centre de la formation, de la formation continue et d'autres mesures prévues pour les pilotes brevetés. Ce sujet a déjà été intégré dans le cadre de la formation et de la formation continue des instructeurs. Le facteur humain constitue par ailleurs un élément central de la stratégie de décision météo qui sera publiée au cours du premier trimestre 2022. Le facteur humain et la «prise de décision sous pression» seront au menu d'un prochain Swiss Glider.