

Unfallanalyse 2025

Analyse des accidents

Text | Beni Stocker, Sicherheit und Ausbildung SHV

Texte | Beni Stocker, Responsable FSVL pour la sécurité et la formation

Aus Fehlern anderer lernen, ohne sie selbst machen zu müssen. Das ist die Motivation hinter Unfallanalysen und den Unfallkurzberichten im Swiss Glider und auf der SHV-Website. Wir danken allen Pilotinnen und Piloten, die uns ihre Zwischenfälle melden und wertvolle Learnings mit der Community teilen. Die Bereitschaft zur Selbstreflexion und die teils hohe Qualität der Berichte zeugt von einer guten Meldekultur in unserer Szene.

Unfallzahlen und Entwicklung über die Jahre

Im vergangenen Jahr gingen 107 Meldungen in der FIDA (Unfalldatenbank der europäischen Verbände) ein. 98 Fälle betrafen die Sparte Gleitschirm, 5 Delta und 4 Speedflying, darunter 17 tödliche Unfälle. An dieser Stelle muss erwähnt werden, dass eine beträchtliche Dunkelziffer besteht und die tatsächlichen Unfallzahlen um ein Vielfaches höher liegen. Gemäss BFU-Statistik der Schweizer Nichtbetriebsunfälle liegt der Durchschnitt der letzten 5 Jahren bei knapp 1000 Verletzten pro Jahr.

Apprendre des erreurs des autres sans avoir à les faire soi-même, voilà ce qui sous-tend l'analyse des accidents et les rapports concis d'accidents publiés dans le Swiss Glider et sur le site web de la FSVL. Merci aux pilotes qui signalent les incidents dont ils ont été victimes et partagent des enseignements précieux avec notre communauté. Cette volonté d'autoréflexion et l'excellente qualité de certains rapports témoignent d'une solide culture du «reporting» dans le monde du vol libre.

Nombre d'accidents, évolution au fil des ans

L'an passé, la banque de données des accidents des fédérations européennes (FIDA) a reçu 107 signalements. 98 concernaient le parapente, 5 le delta et 4 le speed-flying, pour 17 accidents mortels. Il faut mentionner ici que le nombre de cas non signalés reste nébuleux et que le nombre réel d'accidents s'avère bien plus élevé. Selon les statistiques du Bureau de prévention des accidents (BPA) concernant les accidents non professionnels, la moyenne sur les cinq dernières années s'élève à près de 1000 blessures par an.

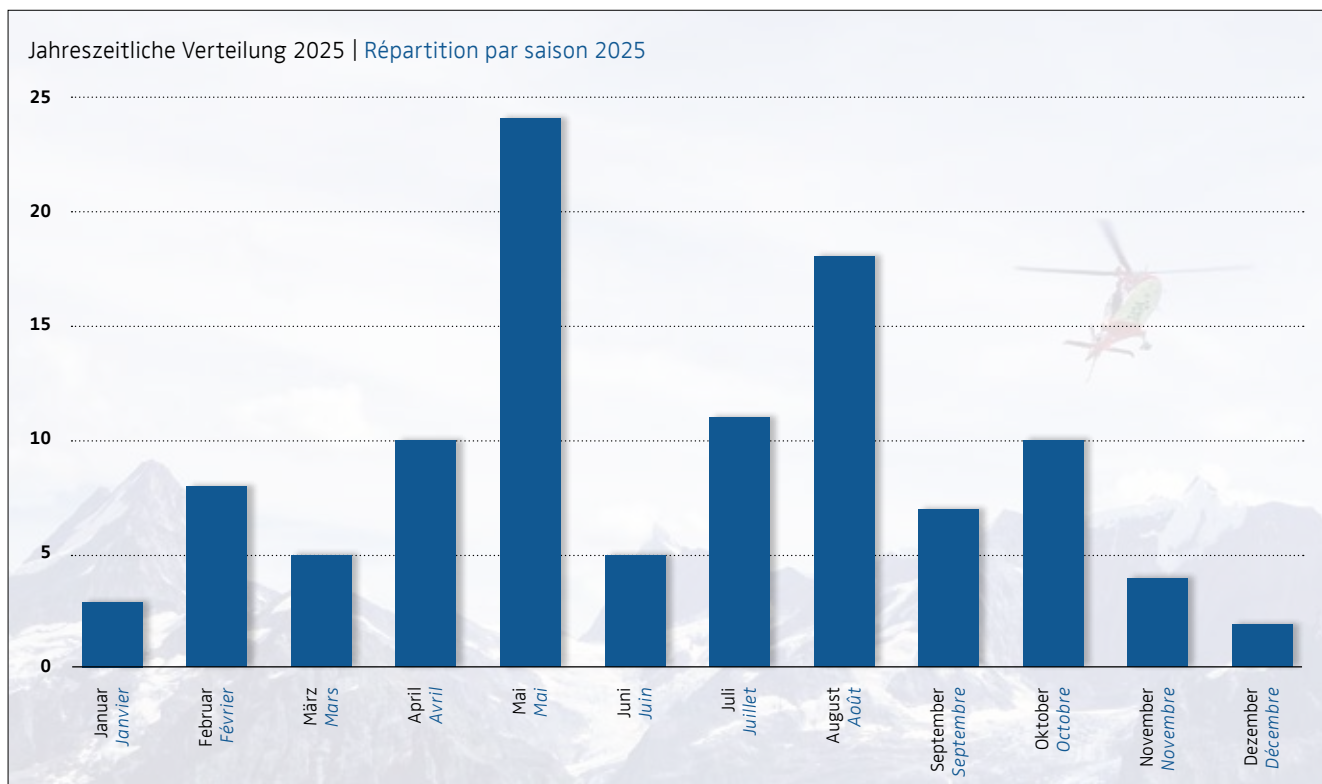


Abb. 1: Die jahreszeitliche Verteilung der Unfälle widerspiegelt die Flugintensität, welche während der Mai-Hammerlage und der August-Hitzperiode besonders hoch war.

Ill. 1: La répartition des accidents par saison reflète leur nombre particulièrement élevé au cours de la période canon en mai et durant la période de canicule en août.

Tödliche Unfälle

Mit 17 tödlichen Unfällen war 2025 eines der traurigsten Jahre seit Beginn des Hängegleitersports. Ein Teil der Fälle konnte bereits analysiert werden. Bei anderen Fällen ist es sehr schwierig zeitnah an Informationen zu kommen, da deren Untersuchung seit einigen Jahren zentral über die Bundesstaatsanwaltschaft läuft. Dies ist für unsere Präventionsarbeit sehr erschwerend und es fehlen uns immer noch zu viele wichtige Informationen für eine detaillierte und seriöse Ursachenforschung.

Trotzdem lassen sich bei den letztjährigen tödlichen Unfällen (13 Gleitschirm, 2 Speed, 2 Delta) Auffälligkeiten und Häufungen bei der Sparte Gleitschirm erkennen: Je 6 Unfälle passierten in der Hammerlage Ende April/Anfang Mai und in der Hitzeperiode im August. Die örtliche Verteilung lag bei 4 Fällen im Kanton Wallis, 3 in Graubünden, 2 in Obwalden, je 1 in Bern und Zürich und 2 im Ausland, davon die meisten in thermischen Hotspots. Nicht überraschend, dass 8 der 13 Fälle anlässlich Thermik, Soaring und XC-Flügen durch einen Kontrollverlust nach Einklappen passierten. Unterteilen wir nach «2-Leinern» und «anderen Schirmen», war die Primärursache bei 2-Leinern in 5 von 5 Fällen der Kontrollverlust nach Klappen in der Flugphase. Bei «Standardschirmen» waren die Gründe hingegen sehr unterschiedlich und betrafen alle Flugphasen, von der Vorbereitung bis zur Landung. Des Weiteren gab es keine einzige dokumentierte Retteröffnung, das durchschnittliche Alter lag bei 61 Jahren und die durchschnittliche Brevetdauer bei knapp 19 Jahren.

Um in Zukunft eine tiefere Analyse zu ermöglichen, wird sich der SHV via BAZL für einen erleichterten Zugang zu Unfalldaten einsetzen. Gleichzeitig sollen Unfallberichte, erweiterte Analysen und deren Kommunikation via neues Konzept überarbeitet und verbessert werden.

Hotspots in der Flugvorbereitung und Startphase

Starts mit Leinenknoten sind seit jeher ein Dauerthema. Letztes Jahr waren sie zum ersten Mal die Hauptursache für Startunfälle, gefolgt von unkontrollierten und danach nicht abgebrochenen Startläufen. Häufig führten Turbulenzen, Wind und Thermik zu Klappen oder sonstigem Kontroll-

Accidents mortels

Avec 17 accidents mortels, l'année 2025 fut l'une des plus sombres depuis les débuts du vol libre. Certains cas ont déjà pu être analysés, pour d'autres, il est très difficile d'obtenir rapidement des informations dans la mesure où le Ministère public de la Confédération centralise les investigations depuis plusieurs années. Notre travail de prévention s'en trouve entravé, et des informations importantes nous manquent encore pour une analyse sérieuse et détaillée des causes respectives.

Des particularités et des accumulations restent néanmoins identifiables concernant les accidents mortels survenus l'an passé (13 en parapente, deux en speedflying, deux en delta): six accidents ont eu lieu au cours de la période canon fin avril/début mai et au cours de la période de canicule en août. Sur le plan géographique, quatre accidents ont eu lieu en Valais, trois dans les Grisons, deux dans le canton d'Obwald, un dans ceux de Berne et de Zurich et deux à l'étranger, la plupart sur des sites réputés pour leurs thermiques.

D'où ce bilan peu étonnant: huit accidents sur douze ont eu lieu en vol thermique, en soaring ou en cross après une perte de contrôle à la suite d'une fermeture. Quand on distingue les «deux rangées de suspentes» des «autres ailes», dans cinq cas sur cinq pour les premières, il s'agissait d'une perte de contrôle après une fermeture en phase de vol. Pour les secondes, les causes étaient en revanche très variées et concernaient toutes les phases, de la préparation à l'atterrissage. Enfin, aucun lancer de secours n'a été documenté, l'âge moyen était de 61 ans

et la durée moyenne du brevet d'environ 19 ans.

Pour permettre une analyse approfondie, à l'avenir, la FSVL va s'engager auprès de l'OFAC pour obtenir un accès facilité aux données d'accidents. Les rapports d'accidents, les analyses approfondies et la communication à ce sujet seront modifiés et améliorés via un nouveau concept.

Points critiques: préparation au vol et phase de décollage

Les décollages avec un nœud dans les suspentes sont un sujet récurrent depuis toujours. L'an passé et pour la première fois, ils sont les principaux responsables des accidents au décollage, suivis de courses d'élan incontrôlées et interrompues. Les turbulences, le vent et les thermiques ont souvent entraîné une fermeture ou autre perte de contrôle, ou



Tobias Dimmler

verlust oder hebelten Pilotinnen und Piloten in der Aufziehphase aus. Auf den weiteren Plätzen folgen Hindernis-Kollisionen aufgrund enger Platzverhältnisse, offene Beingurten, lose Rettersplinten, falsch eingehängte Tragegurte, am Start verlorener Steuergriff und ein heftiger «Dust devil» während der Startvorbereitung.

Startvorbereitung und Leinenknoten

Ein Pilot hat nach Erkennen des Leinenknotens gut reagiert, indem er zuerst vom Hang wegflug und erst dann versuchte den Knoten zu lösen. Dabei hat er aber zu lange nicht auf das Gelände geachtet, bis er zu tief war und notfallmässig am Hang in einem Baum landen musste.

Glimpflich verlief auch der Fall eines Piloten, der vor dem Start nur A- und Bremsleinen kontrollierte und einen grossen Verhänger zwischen B- und C-Leinen nicht bemerkte. Den ersten Bäumen konnte er noch knapp ausweichen, der nächsten Baumreihe aber nicht mehr.

Ein anderer Pilot hat vor dem Rückwärts-Aufziehen die Tragegurte versehentlich nicht gekreuzt eingehängt und hing nach dem Abheben rückwärts mit Blick zur Austrittskante. Um nicht rückwärts landen zu müssen versuchte er sich im Flug mehrmals zu drehen, was nicht gelang.

soulevé les pilotes lors du gonflage. Viennent ensuite les collisions avec des obstacles à cause d'espaces restreints, les sangles de cuisses ouvertes, les goupilles du secours mal fixées, les élévateurs mal attachés, la perte d'un frein lors du décollage et un violent «dust devil» lors de la préparation au décollage.

Préparation au décollage et nœud dans les suspentes

Un pilote a bien réagi après avoir constaté un nœud: il s'est d'abord éloigné de la pente avant de tenter de le défaire. Mais il n'a plus fait attention au terrain jusqu'à se retrouver trop bas et devoir atterrir d'urgence dans un arbre.

Autre cas sans gravité: un pilote n'a contrôlé que les suspentes A et les freins et n'a pas vu une grosse cravate dans les B et C. Il a échappé de peu aux premiers arbres, mais pas aux suivants.

Un autre pilote qui n'avait pas croisé ses suspentes pour décoller face à l'aile s'est retrouvé face au bord de fuite, après le décollage. Pour ne pas se poser en marche arrière, il a plusieurs fois tenté de se retourner en vol, sans succès.



Online Checktermin buchen!

Wir kümmern uns um dein Equipment

Dein professionelles Check Center für alle Marken –
Gleitschirmchecks, Reparaturen und Notschirmfalten.



- Fehler bei der Startvorbereitung führen seit Jahren regelmässig zu Unfällen, obwohl sie durch einen strukturiert ausgeführten 5-Punkte-Check und einen Kontrollblick über die ganze Spannweite einfach zu vermeiden wären!
- Souveräne Boden-Skills geben einem mehr Zeit, Distanz und Raum für den Kontrollblick, für Rückmeldungen der Kappe und dadurch mehr Zeit für einen Abbruchentscheid. Regelmässiges Bodentraining und Kappenkontrolle ist gut investierte Zeit!



Weitere Infos zum
Thema Groundhandling

- Les erreurs lors de la préparation au décollage entraînent régulièrement des accidents depuis des années, alors qu'un contrôle MAVIE structuré et un examen visuel de l'aile sur toute son envergure permettraient facilement de les éviter!
- Une gestion compétente au sol donne plus de temps, de distance et d'espace pour un contrôle visuel et les feedbacks de l'aile, et donc pour une interruption de décollage. S'entraîner au maniement au sol et au contrôle de l'aile, c'est du temps bien investi!



Plus d'informations
sur le maniement au sol

Abflug in Geländenähe

Ein Pilot wollte zu schnell in den Beinsack einsteigen. Dabei erwischte er mit der Ferse den Beschleuniger und trat diesen voll durch. Kaum realisierte er das Versehen, klappte der Schirm frontal ein. Trotz Lösen des Beschleunigers und Öffnen des Frontklappers kam es zu einem weiteren Klapper (diesmal Seitenklapper) und einer harten Landung in Büschen unterhalb des Startplatzes.

- Kurz nach dem Start ist man nah am Gelände und gegebenenfalls mit Hindernissen, Thermik und Turbulenzen konfrontiert. Umso wichtiger, sich rasch vom Gelände zu entfernen und sich nicht mit geländenahem Hantieren an Gurtzeug, elektronischen Geräten oder gar Loslassen der Steuerleinen unnötig in Gefahr zu bringen.

Hotspot Flugphase

Die mit Abstand häufigste Primärursache von Problemen in der Flugphase sind Einklapper. An zweiter Stelle stehen Meteor-Fehleinschätzungen, gefolgt von Übersteuern (Stall, Sackflug, Vrille), Manöver-Training und Kollisionen mit Seilen und anderen Flugteilnehmern. Unterteilt man die Fälle von absichtlich herbeigeführten Manövern, passierte am meisten beim Wingover, gefolgt von Trainieren von Stall, Vrille, Spirale und Seitenklapper.

Seitenklapper und Frontklapper

Ein Pilot auf XC-Flug im Wallis erleidet einen massiven Frontklapper auf seinem EN-C-2-Leiner. Dieser öffnet einseitig und geht sofort in eine Drehung, wonach sich der Pilot mit einem Verhänger und eingetwistet wiederfindet. Da er schon tief ist, wirft er sofort den Retter, welcher sich öffnet und zu einer weichen Landung ohne jegliche Kratzer führt.

Ein weiterer Pilot mit EN-C-2-Leiner und auf XC-Flug im Wallis, beschleunigt beim Verlassen der Thermik, um die nächste Thermik anzusteuern. In diesem Moment kassiert er einen Frontklapper gefolgt von einer klassischen Kaskade, Kontrollverlust und schliesslich einer Autorotation mit Twist. Dank Retterwurf ging auch dieser Fall verletzungsfrei aus.

Envol près du sol

Un pilote voulait enfiler trop tôt son cocon. Il a alors accroché l'accélérateur avec le talon et l'a poussé à fond. Quand il s'est aperçu de son erreur, l'aile s'est fermée frontalement. Il a relâché l'accélérateur et rouvert son aile, mais il a subi une nouvelle fermeture (latérale) avant d'impacter durement des broussailles sous le déco.

- Juste après le décollage, le pilote reste près du sol et confronté à d'éventuels obstacles, thermiques et turbulences. Il est d'autant plus important de s'éloigner du sol et de ne pas manipuler la sellette et les instruments de vol ou lâcher les freins près du sol, autant de prises de risque inutiles.

Point critique: la phase de vol

La cause primaire de loin la plus fréquente des problèmes en phase de vol est la fermeture. Viennent ensuite les erreurs d'évaluation de la météo, puis le sur-pilotage (décrochage, parachutage, vrille), l'entraînement à des figures et les collisions avec des câbles ou d'autres pilotes. Les accidents qui surviennent lors de figures exécutées volontairement sont essentiellement dus aux wingovers, suivis du décrochage, de la vrille, de la spirale et de la fermeture latérale.

Fermetures latérales et frontales

Lors d'un cross dans le Valais, un pilote subit une grosse fermeture frontale sous une aile EN-C à deux rangées de suspentes. Elle se rouvre d'un côté et part tout de suite en rotation, le pilote se retrouve avec une cravate et des twists. Comme il est déjà bas, il lance son secours, qui s'ouvre et assure un atterrissage en douceur sans une égratignure.

Un autre pilote parti en cross dans le Valais sous le même type d'aile accélère au moment de quitter un thermique pour atteindre la pompe suivante. Son aile se ferme alors frontalement; s'ensuit l'habituelle cascade avec perte de contrôle et autorotation twistée. Grâce au secours, le pilote n'a pas non plus été blessé.

Ein Pilot mit High-B-Schirm auf XC-Jagd im Wallis flog unterhalb Brig in den ultimativen Hammer, sein Schirm nur noch ein Knäuel aus Stoff und Leinen. Mit den heftigen Reaktionen komplett überfordert, wusste er nicht mehr, was passiert. Wie durch ein Wunder und mit einem lauten Knall war der Schirm knapp über Grund wieder offen. Es folgte eine Notlandung, rückwärtsfliegend in starkem Talwind und am felsigen Hang.

Beim Geradeausflug mit leicht angebremsstem Gleitschirm in thermischen Verhältnissen erleidet ein Pilot ohne wahrgenommene Vorankündigung einen massiven Frontklapper auf seinem EN-C-2-Leiner, in der Folge formt sich die Kalotte zu einem Knäuel. Leider konnte der Pilot den enganliegenden, dünnen Auslösegriff des Rettungsgerätes mit den Handschuhen nicht ergreifen. Trotzdem endete der Absturz dank Abprall an einer Fichte verletzungsfrei.

- Die hohe Stabilität moderner Schirme vermittelt ein subjektives Sicherheitsgefühl. Es ist wichtig, sich davon nicht täuschen und zu mehr Risikonahme verleiten zu lassen. Jeder Schirm klappt irgendwann ein!
- Die Zugänglichkeit und Stabilität leistungsstarker Schirme lässt einen vergessen, dass nur sehr erfahrene Pilotinnen und Piloten mit aktivem Flugstil diese Geräte in Extremsituationen noch beherrschen!



Zu Berichten und Tipps zu Schirmwahl, EN-Klassen, Flugtechnik, Groundhandling und Siku

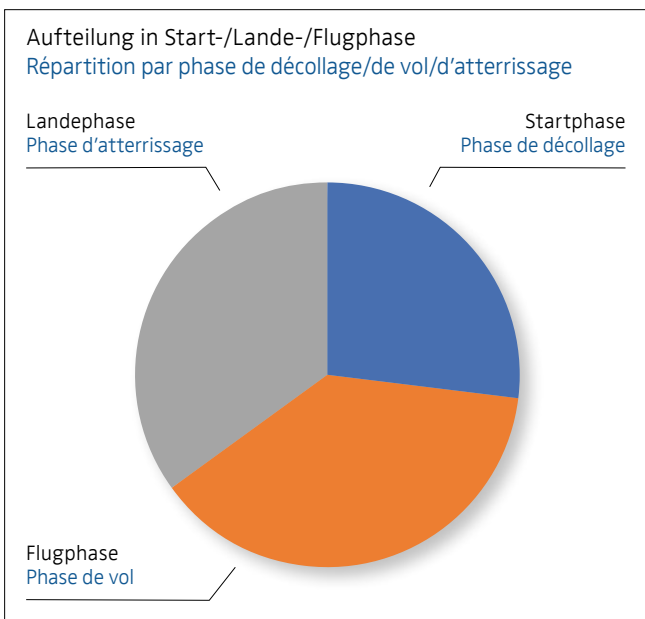


Abb. 2: Die Verteilung in Start-/Flug-/Landephase ist relativ ausgeglichen. Die Anzahl Fälle in der Flugphase lag 2025 jedoch über dem langjährigen Mittel.

III. 2: La répartition par phase de décollage/de vol/d'atterrissage est relativement équilibrée. En 2025, le nombre de cas au cours de la phase de vol est cependant supérieur à la moyenne sur le long terme.

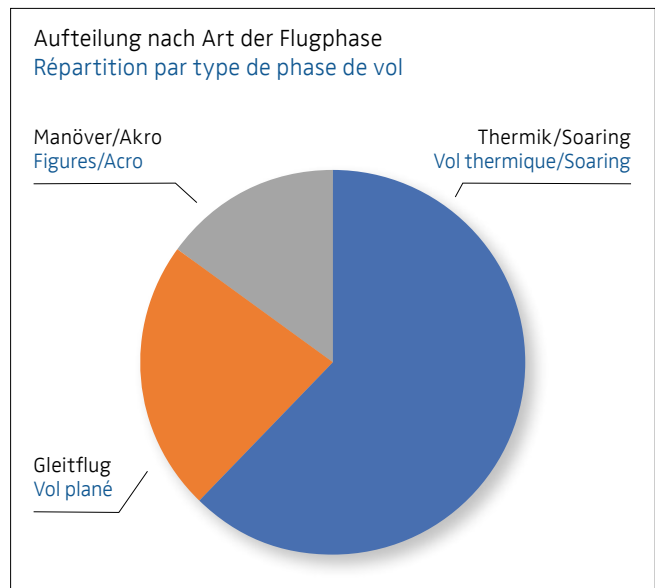


Abb. 3: Unterteilt man die Flugphase in Gleitflug, Thermik/Soaring und Manöver/Akro, passiert seit Jahren am meisten während Thermik-/Soaring-Flügen. 2025 war dieser Trend noch deutlicher als in dem Vorjahr. III. 3: Lorsqu'on considère la phase de vol par types (vol plané, vol thermique/soaring, figures/acro), les incidents sont plus nombreux lors des vols thermiques/soaring depuis des années. Une tendance encore plus marquée en 2025.

Un pilote XC lancé dans le Valais sous une aile EN-B en haut de gamme a pris un coup de massue massif en dessous de Brigue et s'est retrouvé sous une pelote de tissu et de suspentes. Totalement dépassé par cette réaction violente, il ne savait plus ce qui se passait. Comme par miracle et dans une forte détonation, l'aile s'est ouverte juste au-dessus du sol. L'atterrissage d'urgence en marche arrière dans le fort vent de vallée a eu lieu dans une pente rocheuse.

En vol tout droit avec une aile EN-C à deux rangées de suspentes légèrement freinée dans des conditions thermiques, un pilote subit une grosse fermeture frontale sans préavis ressenti, et la voile se met en boule. Avec ses gants, le pilote ne peut pas saisir la fine poignée d'extraction du secours trop serrée contre la sellette. Le crash dans un épicea finit sans blessure.

- L'importante stabilité des ailes modernes donne une sensation subjective de sécurité. Il est crucial de ne pas se laisser abuser et entraîner à prendre plus de risques. N'importe quelle aile finit par fermer!
- L'accessibilité et la stabilité des ailes très performantes font oublier que seuls les pilotes les plus expérimentés sont encore capables de les maîtriser grâce à un style de vol actif dans les situations extrêmes!

Rapports et conseils:

choix de l'aile, classes EN, technique de pilotage, maniement au sol, stages SIV



Meteeinschätzung vor Ort

Ein Pilot hat eine Niederschlagszelle und deren Outflow (Kaltluftausfluss unter der Wolke) unterschätzt. Je tiefer er kam, desto böiger und turbulenter wurde der Bergwind und führte zu mehreren massiven Klappern und einer Vrille, die letztendlich im Absturz endete.

- Auch ohne augenscheinliches Gewitter mit Blitz und Donner können lokale Regenzellen durch Verdunstungs-Abkühlung zu heftigem Outflow unter der Wolke führen, welche sich danach am Boden in alle Richtungen weit und böig ausbreiten.
- Niederschlagsprognosen, Föhnprognosen und Thermikapps sind nur Hilfen für die Planung. Aber vor Ort gilt es, den Ist-Zustand zu erkennen und zu akzeptieren. Wenn beispielsweise vor mir gestartete Pilotinnen und Piloten nur dank viel Können den Schirm offenhalten, dann ist dies die aktuelle Realität und nicht die prognostizierte und verführerische Hammerthermik meiner App.



Mehr Infos zu
Meteo und Meteogefahren

L'évaluation de la météo sur place

Un pilote a sous-estimé une cellule pluvieuse et son «out-flow» (écoulement d'air froid sous le nuage). Plus il descend, plus le vent de montagne devient turbulent et souffle en rafales, entraînant de grosses fermetures et une vrille, suivies d'un crash.

- Même sans orage visible avec des éclairs et du tonnerre, à cause du refroidissement par évaporation, les cellules pluvieuses locales peuvent entraîner un outflow violent sous le nuage. Il se traduit au sol par un écoulement en rafales dans toutes les directions.
- Les prévisions de précipitations et de foehn et les applis pour thermiques ne sont que des outils de planification. Sur place, il faut identifier et accepter la situation réelle. Si des pilotes partis avant moi ne parviennent à garder leur aile ouverte que grâce à un solide savoir-faire, c'est ÇA, la réalité actuelle, et non pas les prévisions de thermiques canon sur mon appli.



Plus d'infos au sujet
de la météo

Rechtzeitiges Werfen des Retters rettet Leben

Liest man die Unfallberichte erfolgreicher Retterwürfe respektive jene der tödlichen Unfälle oder studiert die Statistik der letzten Jahrzehnte, wird sofort klar, dass Retterwürfe Leben retten. Ist eine Situation nicht mehr unter Kontrolle, dann muss der Retter raus! Je schneller, desto besser! Mehr zum Thema ist in der laufenden Swiss-Glider-Serie «Retter raus!» (ab Seite 36) zu finden.

Hotspots in der Landephase

In den meisten Fällen begannen die Probleme bereits bei einer unpassenden oder zu späten Planung des Landeanfluges. Am häufigsten kam es in der Folge zu Stall und Vrille aufgrund von Übersteuern des Schirmes, meist im Zusammenhang mit schwierigen Wind- und Platzverhältnissen. An zweiter Stelle rangierten Kollisionen, auch hier oft aufgrund schwieriger Wind- und Platzverhältnisse und nach ungünstiger Planung. In beiden Fällen betraf es sowohl normale Landeplätze wie auch Top- und Aussenlandungen. Auf den weiteren Plätzen folgen Rückenwind-Landungen, mentale Blockaden, zu frühes Anfahrenlassen/Vornicken des Schirmes in Bodennähe, Einklapper im Endanflug, starkes Sinken vor einer thermischen Ablösung, Landung mit «Big Ears», Beinahe-Kollision und Wasserlandung.

Ein Deltapilot im Endanflug und bereits in aufgerichteter Körperstellung musste mit immer noch viel Geschwindigkeit einen Strömungsabriss produzieren, da ein groundhandelnder Gleitschirm just in diesem Moment den Schirm aufzog. Zum Glück resultierten keine Verletzungen daraus.

Lancer le secours à temps sauve des vies

Lorsqu'on lit les rapports d'accident avec un lancer réussi du secours et ceux des cas mortels, ou encore qu'on examine les statistiques des dernières décennies, le bilan est sans ambiguïté: lancer le secours sauve des vies. Dans une situation incontrôlable, il faut lancer le secours! Le plus vite possible! Voir la série «Lance ton secours!» du Swiss Glider (p. 36) pour en savoir plus.

Point critique: la phase d'atterrissage

Les problèmes débutent la plupart du temps avec une planification inadaptée ou tardive de l'approche. Conséquence la plus fréquente: un décrochage ou une vrille à cause d'un sur-pilotage de l'aile, le plus souvent en lien avec des conditions de vent difficiles et un espace restreint. Viennent ensuite les collisions, là encore souvent liées à des conditions de vent difficiles, un espace restreint et une planification inadaptée. Les atterros normaux et les atterrissages en campagne sont concernés dans les deux cas. Suivent enfin les atterrissages vent dans le dos, les blocages mentaux, l'accélération brusque ou l'abattée de l'aile près du sol, une fermeture en finale, un taux de chute important avant un déclenchement thermique, un atterrissage avec les «big ears», une collision évitée de peu et l'atterrissage dans l'eau.

Un deltiste en approche finale et déjà redressé a dû provoquer un décrochage alors qu'il avait encore beaucoup de vitesse parce qu'un parapentiste qui faisait du manèment au sol venait de gonfler son aile. Un incident heureusement sans conséquences.

- Auf Wind, Thermik und potenzielle Störungsquellen früh achten: durch eine vorausschauende Planung und Landeplatzwahl lassen sich viele heikle Situationen im Vorhergehen vermeiden.
- Platz optimal nutzen, raumgreifende Volte fliegen und unnötigen Stress wie bodennahe S-Kurven, Pendeln und Übersteuern vermeiden.
- Auf das Wiederholen des Queranfluges ist grundsätzlich zu verzichten, wenn mehrere Fluggeräte oder wenn Deltas im Landeanflug sind.
- Kein Groundhandling am Landeplatz, wenn sich Fluggeräte im Anflug befinden!
- Bei Aussen- und Toplandungen steigt der Anspruch nochmals deutlich!

Faktor Soziale Medien: Chats, Meteo- und Thermik-apps, mithalten wollen, sich präsentieren

In mehreren Unfallmeldungen haben Pilotinnen und Piloten hinterfragt, warum sie an stark thermischen Tagen überhaupt ins Wallis oder in andere hochalpine Fluggebiete führen. Im Zeitalter sozialer Medien, WhatsApp-Gruppen und XC-Plattformen steigt die Versuchung mit dem Flow der Mehrheit mitzuziehen. Manchmal reicht ein WhatsApp-Clubaufruf zum gemeinsamen Trip ins XC-Mekka oder die XContest-Plattform lockt mit Superflügen der letzten Tage oder die Thermikapp verspricht das grosse Glück... Wie auch immer, es ist schwierig sich heutzutage diesem Sog zu entziehen. Selbst ohne sich physisch in einer Gruppe zu befinden, sind wir stetig via Medien und Elektronik einer unsichtbaren Gruppendynamik ausgesetzt.



Mehr dazu auf der Human-Factors-Website des SHV

- Veiller tôt au vent, aux thermiques et aux sources potentielles d'interférence: anticiper (plan, choix de l'atterro) permet d'éviter de nombreuses situations délicates.
- Utiliser l'espace disponible de manière optimale, effectuer une volte généreuse et éviter le stress dû aux S près du sol, aux mouvements de balancier et au sur-pilotage.
- Renoncer à répéter la base quand plusieurs parapentes ou deltas sont en approche finale.
- Pas de manèment au sol à l'atterro quand des ailes sont en approche!
- Un atterrissage à la pente ou en campagne est bien plus exigeant encore!

Autres facteurs: réseaux sociaux, chats, applis météo et thermiques, vouloir rivaliser ou s'exhiber

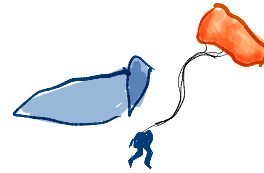
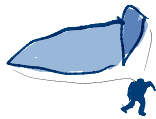
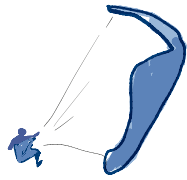
Dans plusieurs rapports d'accident, les pilotes se sont remis en question: pourquoi avoir opté pour le Valais ou un autre site en haute montagne lors d'une journée marquée par de forts thermiques? De nos jours, réseaux sociaux, groupes WhatsApp et plateformes XC peuvent inciter à rallier la majorité. Un rien suffit parfois: un message sur le groupe WhatsApp du club pour une virée vers un haut lieu du vol libre, des vols géniaux téléchargés les jours précédents sur la plateforme XContest, une appli pour thermiques prometteuse... Il est désormais difficile de résister à de telles aspirations. Même sans se trouver physiquement au sein d'un groupe, nous sommes sans cesse soumis à une dynamique de groupe via les médias et l'électronique.



En savoir plus via la page web Human Factors de la FSVL

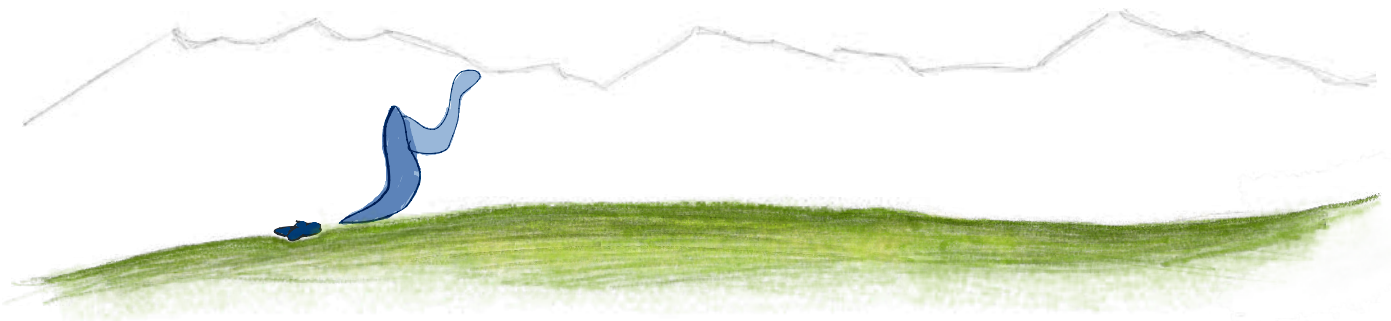
Dies sind nur ein paar Beispiele wiederkehrender Problemzonen und Hotspots. Natürlich gibt es noch viel mehr und die Auflistung kann nie abschliessend sein. Je mehr Zwischenfälle uns gemeldet werden, desto präziser können wir informieren und sensibilisieren (Infos zur neuen Unfalldatenbank: Seite 11).

Il ne s'agit ici que de quelques exemples de problèmes récurrents et points critiques. Il en existe bien plus, une telle liste n'est jamais exhaustive. Plus les pilotes nous signalent des incidents, plus nous pouvons livrer des informations précises pour une meilleure sensibilisation (voir p. 11, nouvelle banque de données FIDA).



SITUATION UNKONTROLLIERBAR?
RETTET RAUS!

SITUATION HORS DE CONTRÔLE?
LANCE LE SECOURS!



BEI ÜBER 90% DER TÖDLICHEN UNFÄLLE* WURDE DER RETTET GAR NICHT ODER ZU SPÄT GEWORFEN.

DANS PLUS DE 90% DES ACCIDENTS MORTELS*, LE SECOURS N'A PAS ÉTÉ LANCÉ OU TROP TARD.

NACH ÜBER 99% ALLER ERFOLGREICHEN RETTETÖFFNUNGEN* GEHT DAS LEBEN WEITER.

DANS PLUS DE 99% DES CAS, LA VIE CONTINUE QUAND LE SECOURS A ÉTÉ LANCÉ AVEC SUCCÈS*



*UNFALLSTATISTIK SCHWEIZ/EUROPA DER LETZTEN 10 JAHRE
*STATISTIQUES DES ACCIDENTS EN SUISSE/EUROPE DES 10 DERNIÈRES ANNÉES