

My Air Lesson: Achtsam bleiben – immer!

Text | Arbeitsgruppe Human Factors

Vorwort der Arbeitsgruppe Human Factors

In dieser «My Air Lesson» teilt ein Pilot seine Erkenntnisse, der seit den Anfängen des Gleitschirmsports mit dabei ist. Nebst dem Fliegen sucht er intensive Erlebnisse in Fels und Schnee. Dazu geht er seit seiner Jugend – die er als Gefängnis beschreibt – bewusst in den «orangen» Bereich des Risikos, also dorthin, wo er mit seinen Fähigkeiten herausgefordert ist und wo Fehler Konsequenzen haben. Hellwach gilt seine Aufmerksamkeit nur dem Augenblick. Das Meistern von schwierigen Aufgaben erzeugt starke positive Emotionen.

Der orange Bereich des Risikos ist eine individuelle Grösse: Wer seit zwei Jahren das Brevet besitzt und zwei Flüge pro Monat absolviert, erlebt seine gewünschte Dosis an Emotionen an einem anderen Ort als jemand, der seit Jahrzehnten die Grenzen im Sport verschiebt. Eine Chance des «Vol Libre» besteht darin, dass jede Person frei entscheiden kann, welche Herangehensweise für sie stimmig ist. Der orange Bereich bleibt freiwillig – es gibt viele andere Wege mit weniger Risiko, um sich in intensiven Erfahrungen neu zu erleben. Obwohl extreme Sportlerinnen und Sportler eine kleine Minderheit aller Pilotinnen und Piloten ausmachen, liefert diese «Air Lesson» Erkenntnisse für alle Erfahrungsstufen.

Martin Scheel ist langjähriger Gleitschirm-Konstrukteur, Test- und Wettkampfpilot und leitet seit 1995 die Competition League des SHV. Triggerwarnung: In diesem Text zur Serie «My Air Lesson» nimmt er uns mit in den Grenzbereich seiner Psyche und beschreibt den Moment, als er schwer verletzt seine Hoffnung auf eine rechtzeitige Rettung aufgibt.

Von den vielen Wolken bin ich überrascht. Ich finde keinen Durchschlupf mehr. Was tun? Ich grübele das Handy aus der Tasche, schalte den Kompass ein und fliege geradeaus.

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 jeweils eingeordnet durch die 2021 ins Leben gerufene 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.**

Dann taucht die Wand auf. Sind es 20 Meter? Oder 15? Ich mache eine 180-Grad-Vrille. Ja, ich muss den Schirm einseitig abreissen, für eine normale Drehung ist es zu spät. Und es klappt! Schon macht sich Erleichterung breit. Aber zu früh. Ein dumpfer Aufschlag. Whum. Ich sitze auf einem Grasband, im 45 Grad steilen, felsdurchsetzten Gelände. Irgendwo im Nebel. Nein, nicht irgendwo. Ich bin vom Chäserrugg-Weststartplatz geradeaus in den gegenüberliegenden Berg geflogen, den Schibenstoll. 10 bis 15 Meter höher kann ich ein kleines horizontales Plätzlein sehen. Aber zuerst suche ich



Herbstlicher Flug vom Chäserrugg, November 2018.
Links unter dem Pilot Patrick Danuser der Schibenstoll.

My Air Lesson

Rester vigilant à chaque instant!

Texte | Groupe de travail Human Factors

Avant-propos du groupe de travail Human Factors

Dans cet épisode de la série «My Air Lesson», un pilote actif depuis les premières heures du parapente partage ses enseignements. En plus du vol libre, il traque l'expérience intense dans la roche et la neige. Depuis son enfance, qu'il décrit comme une prison, il évolue délibérément dans la «zone orange» en termes de risques: il affronte des situations qui mettent ses capacités à l'épreuve et dans lesquelles la moindre erreur peut avoir de terribles conséquences. Il se focalise sur l'instant présent. Pouvoir maîtriser des situations difficiles fait naître de puissantes émotions positives.

En matière de risque, la zone orange est une perception très personnelle: pour vivre son lot d'émotions, un pilote breveté depuis deux ans qui effectue deux vols par mois choisira un autre site qu'un pilote repoussant les limites du sport depuis des décennies. Un attrait du vol libre réside dans le fait que chacun décide librement de l'approche qui lui convient. La zone orange n'est pas un passage obligé: des voies moins risquées permettent de vivre de nouvelles expériences intenses. Si les amateurs de sport extrême représentent une minorité parmi nos pilotes, la série «My Air Lesson» met des connaissances à la disposition de tous, quel que soit leur niveau d'expérience.

Concepteur de parapentes et pilote d'essai et de compétition depuis de nombreuses années, Martin Scheel dirige la Competition League de la FSVL depuis 1995. Attention: dans cet article, il nous emmène aux confins de son psychisme et décrit le moment où, grièvement blessé, il abandonne tout espoir d'être secouru à temps.

Surpris par les nuages, je ne trouve plus aucun passage. Que faire? Je sors mon téléphone, active la boussole et vole en ligne droite. C'est là qu'apparaît la paroi. À 20 m? Peut-être 15? Je fais une vrille à 180 degrés – trop tard pour un virage classique, je dois arracher l'aile d'un côté. Et ça passe! Je ressens un grand soulagement, qui disparaît aussi vite. Impact, un bruit sourd. Bang! Me voilà assis sur un tapis d'herbe en terrain abrupt, une pente à 45 degrés parsemée de rochers. Quelque part dans le brouillard. Non, pas quelque part. Depuis le déco ouest du Chäserrugg, j'ai volé en direction de la montagne opposée, le Schibenstoll. 10 ou 15 m plus haut, j'aperçois une petite place sur un terrain plat. Je cherche d'abord mon téléphone, mais je ne crois pas que je le trouverai et j'abandonne vite mes recherches. Je ramasse mon aile et

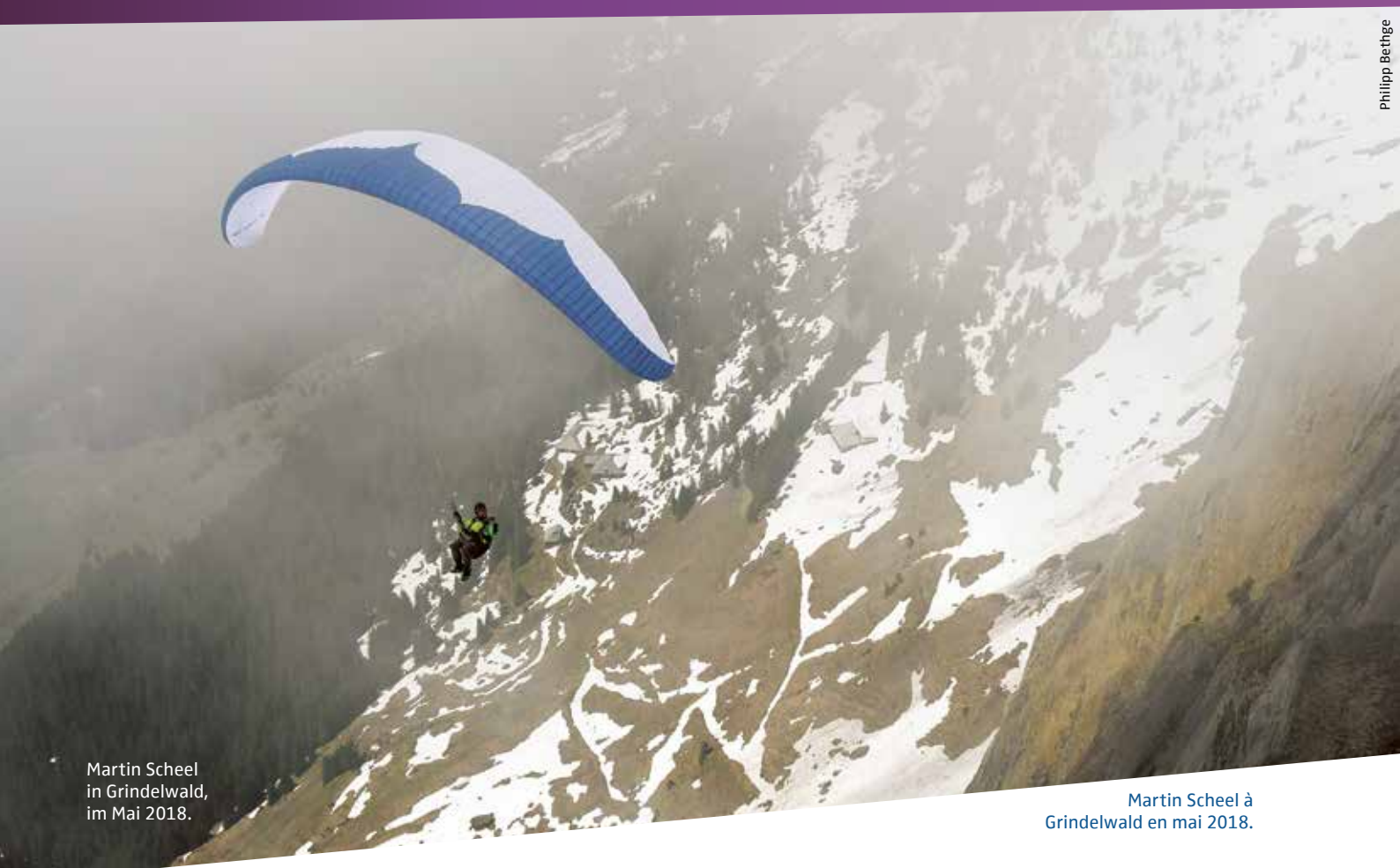


Vol automnal depuis le Chäserrugg, novembre 2018. À gauche, à côté du pilote Patrick Danuser, le Schibenstoll.

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.**



Martin Scheel
in Grindelwald,
im Mai 2018.

Martin Scheel à
Grindelwald en mai 2018.

das Handy. Eigentlich glaube ich nicht daran, es zu finden ... und gebe die Suche deswegen bald auf, raffe den Schirm zusammen und versuche zu klettern. Aber mein linkes Bein baumelt nur am Körper, ich kann es nicht steuern. Ich stehe auf dem rechten Bein und arbeite mich hoch. Das Plätzli entpuppt sich als gerade mal gut für eine Gams. Ich wickle die Leinen um einen Felsen – zur Absturzsicherung. So gut es geht lege ich meinen Oberkörper hin und decke mich mit dem Schirm zu. Ich schaffe es nicht, mich darin einzuwickeln.

Dann ist es ruhig: Nebel, Wand, Gras und mein Plätzlein. Auf Rettung kann ich nicht zählen. Auch wenn Michaela, mit der ich von Wildhaus für ein gemütliches Hike&Fly auf den Chäserrugg gewandert bin, die Rega ruft. Es ist unmöglich, mich im Nebel zu suchen. Es ist September, die Nächte sind lang, und auf 2000 Metern Höhe ist es kalt. Vielleicht eine Stunde lang glaube ich ans Überleben. Aber die Kälte zieht immer mehr in den Körper. Ich leide an Schüttelfrost in immer kürzeren Abständen, begleitet von starken Schmerzen in der Lunge. Blutverlust und Pneumothorax. Nach und nach schwindet die Hoffnung. Die Schmerzen während den Schüttelfrost-Anfällen sind so heftig, dass ich mir manchmal wünsche einzuschlafen. Dann wird es mir klar: das wars.

Rettender Wecker

Ja, das wars – nun hat es mich erwischt. Die Gedanken drehen sich. Noch nie war ich im Spital, immer gingen brenzlige Situationen gut aus. Kalkuliertes Risiko ist ein Teil meiner Freude in den Bergen, aber ich darf ja von mir sagen, dass ich im Allgemeinen sehr sorgsam damit umging.

Manchmal half das Glück. Nun aber hatte ich Pech. Einen Meter weniger Höhenverlust nach der Vrille und ich wäre weitergefliegen. Nun liege ich da und werde sterben. Ok. Ich bin es ja, der jedem neuen Piloten einschärft, dass das

Fliegen gefährlich ist. Dass es jeden von uns erwischen kann. Dass uns das Fliegen unendlich viel geben – aber auch alles nehmen kann.

Ich habe mich bewusst für ein Leben mit dem kalkulierten Risiko entschieden: Das Klettern war meine Rettung in der Jugend. Familie, Schule und Ausbildung waren ein Gefängnis, das Klettern der «Ausbruch ins Leben» (so schrieb ich es als 15-Jähriger auf mein Berg-Tagebuch). Klettern, Bergsteigen, Skitouren, Fliegen – immer im orangen Bereich. Die Qualität des Lebens ist mir wichtiger als die Quantität. Nun endet es. Irgendwie finde ich Ruhe. Warte. Friere. Dann wieder der nächste Schüttelfrost-Anfall.

.....

«Ich habe mich bewusst für ein Leben mit dem kalkulierten Risiko entschieden.»

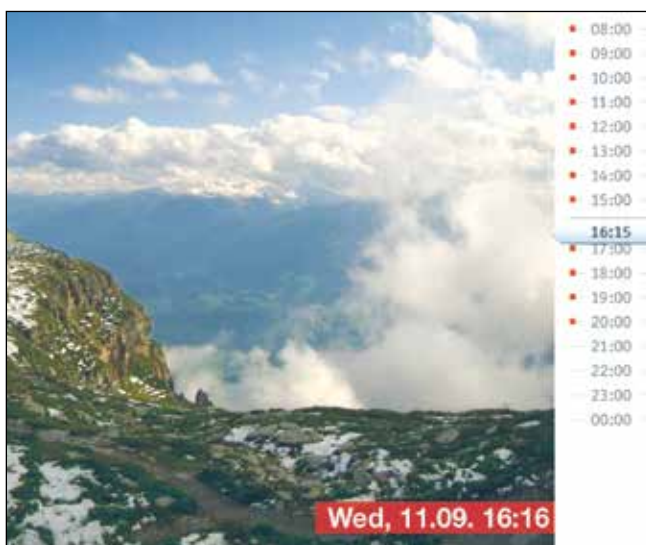
.....

tente de grimper. Ma jambe gauche pend inerte sous mon corps, je ne parviens pas à la maîtriser. En appui sur la jambe droite, je grimpe tant bien que mal. L'endroit se révèle à peine assez grand pour un chamois. J'enroule mes suspentes autour d'un rocher pour éviter la chute, m'allonge du mieux que je peux et me couvre avec la voile. Je ne parviens même pas à m'enrouler dedans.

Puis le silence. Le brouillard, la paroi, l'herbe et ma petite place. Inutile de compter sur les secours, même si Michaela, avec qui j'ai entamé un hike & fly à Wildhaus direction le Chäserrugg, appelle la Rega. Impossible de lancer des recherches dans le brouillard. En ce mois de septembre, les nuits sont longues et, à 2000 m, il fait froid. Pendant une heure peut-être, je crois pourtant à ma survie. Puis mon corps ressent peu à peu le froid, j'ai des frissons de plus en plus rapprochés et de fortes douleurs au niveau des poumons. Hémorragie, pneumothorax. L'espoir s'étirole. La douleur lors des crises de frissons est si intense que j'ai envie de m'endormir. S'impose alors une évidence: c'est la fin.

Réveil salvateur

Oui, c'est fini. Mon heure est venue. Mes pensées tournent en boucle. Je n'ai jamais connu l'hôpital, les situations délicates se sont toujours bien terminées. Si le risque calculé fait partie intégrante du plaisir que je prends en montagne, j'ai toujours fait preuve de beaucoup de prudence. Dans 50 % des cas, la chance n'y était sans doute pas étrangère. Là, je n'ai pas eu de chance. Si j'avais perdu 1 m en moins après la vrille, je poursuivais mon vol. Maintenant, allongé sur le sol, je vais mourir. Soit. C'est pourtant moi qui le répète à chaque nouveau pilote: le vol libre est dangereux. Un accident peut arriver à chacun de nous. Voler nous donne énormément, mais peut aussi tout nous prendre.



Die Webcam auf dem Chäserrugg zeigt die Bedingungen zum Startzeitpunkt (11.9.2019) – ein schöner Abendflug ist zu erwarten. La webcam installée sur le Chäserrugg montre les conditions au moment du décollage (11.9.2019). Un agréable vol de fin de journée en perspective.



.....

«J'ai fait le choix délibéré de vivre en prenant des risques calculés.»

.....

J'ai fait le choix de vivre en prenant des risques calculés. L'escalade m'a sauvé dans ma jeunesse; la famille, l'école et la formation étaient une prison pour moi, grimper fut l'«évasion au cœur de la vie» (c'est ce que j'ai écrit, à l'âge de 15 ans, dans mon journal de montagne). Escalade, alpinisme, ski de randonnée, vol... Toujours dans la zone orange. La qualité de la vie m'importe plus que la longévité. Et là, c'est la fin. Je m'apaise. J'attends. J'ai froid. Puis les frissons reprennent de plus belle.

«Dring, Dring, tut, tut.» Mon téléphone! Le réveil sonne même en mode silencieux. Le rappel pour mon médicament: le syndrome des jambes sans repos, maladie bénigne mais gênante, me sauve la vie! Le téléphone doit se trouver 10 m plus bas. En transe et au prix d'énormes efforts, je redescends, ouvre l'appli de la Rega et déplace le curseur vers la droite: alerte! Moins de 30 secondes plus tard, la Rega appelle. J'explique ma situation, remonte et m'installe comme je peux. J'entends déjà l'hélicoptère; la voix apaisante du standard de la Rega m'appelle parfois et m'explique le travail de l'équipe: trois secouristes déposés sur la montagne ont parcouru 200 m de dénivelé le plus vite possible pour se rapprocher de moi. Puis j'aperçois le sauveteur accroché au bout d'une corde. Nous ne pouvons pas remonter, mais les nuages se dissipent pendant quelques minutes. À une vitesse incroyable, l'hélicoptère se positionne au-dessus de nous et le câble pend bientôt à nos côtés. Les fortes douleurs, le froid... Nous voilà tous deux suspendus le temps d'un instant, une éternité. Atterrissage à Wildhaus, où mes vêtements sont découpés sous mes protestations et mes gémissements. Puis, enfin, la seringue. Tout se réchauffe, je glisse

«Ring, ring, tut, tut.» – mein Handy! Unglaublich. Der Wecker läutet auch bei stummgeschaltetem Handy. Mein Medikamenten-Wecker: Das Restless Leg Syndrom, eine harmlose, aber lästige Krankheit, rettet mir das Leben! Zehn Meter unter mir muss das Handy liegen. In einem Zustand der Trance arbeite ich mich nach unten. Rega-App öffnen, Schie-



Martin Scheel

Wünsche von den Rettern.
Vœux de bon rétablissement de la part des secouristes.

LEARNINGS

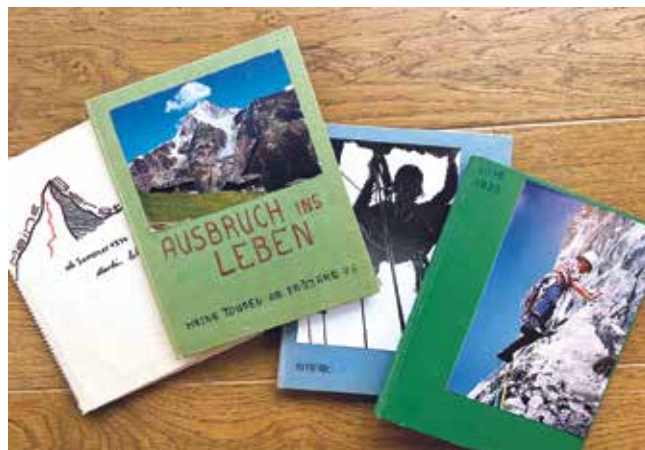
Dieser Beitrag richtet sich in erster Linie an Sportlerinnen und Sportler, die sich im Leben oft im «orangenen Bereich» bewegen. Wir sind sehr viel unterwegs. Wenn wir uns in heiklem Gelände bewegen, sind wir überlegt, wägen ab, sind fokussiert. Natürlich besteht in heiklem Gelände ein Risiko. Die meisten meiner Freunde habe ich aber in einfachem Gelände verloren. «Ausgerutscht auf einem Schneefeld», «über das Steigeisenriemli gestolpert», «beim Einhängen eines Seils für die Kletterkursteilnehmer gestürzt» etc.

Auf den Punkt gebracht:

1. Frage dich, ob dir das, was du erhältst (Freude, Lebensinhalt), das Risiko wert ist. Sei dir bewusst, dass es dich treffen kann und dass du alles verlieren kannst! Halte dich nie für gefeit vor einem Unfall.
2. Sei dir bei jedem Start bewusst, dass auch – oder eben gerade – der gemütliche Abendflug, die einfache Kletterei, die sicherste Skitour, eine Gefahr bergen kann. Die «Psyche» lässt gerade uns (damit meine ich alle, die sich viel im orangenen Bereich bewegen) bei den einfachen, vermeintlich sicheren Anlässen die nötige Umsicht verlieren. Sei in jedem Moment achtsam, egal, mit wem du unterwegs bist, ob du das Gelände gut kennst, die Verhältnisse optimal sind.
3. Ich wollte Michaela nicht beunruhigen, wollte am Startplatz Lockerheit zeigen. Ich hielt die Situation für gut fliegbar und wollte nicht, dass sie sich wegen den Nebelbänken Sorgen macht (Michaela konnte ohne Probleme nach Walenstadt fliegen).

«Lockerheit zeigen» ist einer der vielen möglichen Human Factors: Euphorie, Konkurrenz, Routine, Zeitdruck, nervende Kolleginnen und Kollegen, Erregung, Müdigkeit, Ablenkung – alle diese Faktoren können schlussendlich der Auslöser für einen Unfall sein.

ber nach rechts zur Alarmierung, und es vergehen keine 30 Sekunden, bis die Rega anruft. Kurz erkläre ich meine Situation, dann klettere ich wieder auf das Plätzlein oben, richte mich wieder ein, so gut es geht. Bald höre ich den Helikopter, und ab und zu ruft der beruhigende Herr der Rega an und erklärt, was sie tun: Sie haben drei Helfer am Berg abgesetzt, die die 200 Höhenmeter hochhetzen, um über mich zu kommen. Dann kommt der Helfer am Seil angeschwebt. Hoch können wir nicht, aber die Wolken lichten sich für einige Minuten und unglaublich schnell ist der Heli über und das Seil neben uns. Starke Schmerzen, Kälte, beide hängen wir für eine gefühlte Ewigkeit am Seil. Landung in Wildhaus, wo mir unter meinem jammernden Protest die Kleider vom Leib geschnitten werden, und dann, endlich, die Spritze. Alles wird warm, ich bin auf Watte gebettet, die Realität vermischt sich mit Halluzinationen, das MRI erlebe ich in einer Raumstation im All und irgendwann wache ich auf, im Notfall des Spitals St. Gallen.



Berg-Tagebücher. Mit 15 titelte Martin «Ausbruch ins Leben», was seine Einstellung zu Elternhaus, Lehre und Leidenschaft deutlich zum Ausdruck bringt. *Journal intime d'un montagnard. À 15 ans, Martin évoquait une «révasion au cœur de la vie», des mots qui exprimaient clairement sa perception du foyer familial, de l'apprentissage et de sa passion.*

Bleibe achtsam. Immer.

Wahrscheinlich gibt es für dich ein Morgen, vielleicht gibt es auch tausende. Aber vielleicht gibt es nur noch das Heute. Lebe, wie du wünschst gelebt zu haben, wenn du stirbst. Aber achte sorgsam auf dieses eine Leben, das du hast. Sei dir bei jedem Start bewusst, dass auch der gemütliche Abendflug, die einfache Kletterei, die sicherste Skitour eine Gefahr bergen kann.



Mehr zur Arbeitsgruppe
Human Factors



Martin Scheel et sa passion initiale: première ascension de la Via Accacia (1989, 7c) dans le Rätikon.

Martin Scheel bei seiner ersten Leidenschaft: Erste Begehung der Via Accacia (1989, 7c) im Rätikon.

dans du coton, la réalité se mêle aux hallucinations. L'IRM a lieu dans une station spatiale. Je finis par me réveiller aux urgences de l'hôpital de Saint-Gall.

Reste vigilant. À chaque instant.

Tu auras sans doute la chance de vivre un lendemain, voire des milliers. Mais c'est peut-être aussi ton dernier jour. Vis ta vie comme tu aimerais l'avoir vécue au moment de ta mort, mais prends soin de ce don unique. À chaque départ, sois conscient que le plus paisible des vols de fin de journée, une escalade sans grande difficulté et la randonnée à ski la plus sûre peuvent présenter un danger.



En savoir plus sur le groupe de travail Human Factors

ENSEIGNEMENTS

Ce témoignage s'adresse avant tout aux sportifs qui flirtent souvent avec la «zone orange» au cours de leur vie. Nous sommes souvent par monts et par vaux. Lorsque nous évoluons en terrain difficile, nous sommes raisonnables, nous pesons le pour et le contre, nous restons concentrés. Bien sûr, de tels terrains sont aussi risqués. Pourtant, j'ai perdu la plupart de mes amis sur des terrains sans danger. «A glissé sur un champ de neige», «a buté sur une sangle de crampon», «a chuté en accrochant une corde pour un cours d'escalade», etc.

En résumé:

1. Demande-toi si ce que tu reçois (la joie, un sens à la vie) vaut le risque que tu prends. Sois conscient que tout peut arriver et que tu peux tout perdre! Ne te crois jamais à l'abri d'un accident.
2. À chaque départ, dis-toi que même le plus paisible des vols, et surtout celui-ci, qu'une simple sortie en escalade et que la randonnée à ski la plus sûre peuvent présenter un danger. Le «psychisme» nous fait – à tous ceux qui évoluent régulièrement dans la zone orange – justement perdre la prudence nécessaire dans les situations les plus simples, en apparence sans danger. Reste vigilant à chaque instant. Peu importe qui t'accompagne, que tu connaisses le terrain et que les conditions soient optimales.
3. Pour ne pas inquiéter Michaela, je voulais paraître détendu au décollage. J'ai estimé qu'un vol était tout à fait possible, je ne voulais pas qu'elle s'inquiète à cause des nappes de brouillard (elle a d'ailleurs pu rallier Walenstadt sans problème).

Se montrer détendu compte parmi les nombreux facteurs humains possibles: l'euphorie, la concurrence, l'habitude, la pression du temps, les collègues énervants, l'excitation, la fatigue, la distraction... Autant de facteurs susceptibles d'être à l'origine d'un accident.