



Zwischen Kuh und Kabel: Unterwegs mit der Rega

Sera J. Hostettler

WICHTIGE INFOS

Alpwirtschaft / Geraten Mensch oder Tier in eine missliche Lage, sind Besatzungen gefordert. Die BauernZeitung begleitet die Rettungsflugwacht bei einem Einsatz.

WILDERSWIL «Gehen wir zuerst in die Innerschweiz oder ins Simmental?», fragt der Rega-Pilot Bruno Bhend seine zwei Flughelfer an einem Dienstagmorgen auf der Einsatzbasis in Wilderswil BE. Bereits um 8 Uhr morgens sind zwei Anrufe eingegangen: ein totes Rind im bernischen Simmental, eine tote Kuh in der Innerschweiz. «Weil die Tiere bereits tot sind, sind diese Einsätze weniger zeitkritisch, als wenn es sich um lebendige Tiere handelt», erklärt der Pilot die Situation beim Briefing vor dem Abflug. Dennoch bemüht sich die Crew, die Einsätze möglichst zeitnah umzusetzen.

Die Rega übernimmt die Organisation von Helikoptertransporten für die Berglandwirtschaft. Einen gewissen Prozentsatz an Einsätzen deckt sie dabei selber ab. Für die Koordination der Einsätze am entsprechenden Tag fliesen verschiedene Faktoren in die Planung mit ein: Ortschaft, Zustand des Tieres, Gewicht des Tieres, Wetter vor Ort. Letzteres ist besonders wichtig, weil eine Bergung bei schlechter Sicht gefährlich werden kann. Doch auch bei guten Verhältnissen, wie sie an diesem Tag vorliegen, sind diese Transportflüge ab und zu eine Herausforderung.

Der Pilot macht dabei auf tief liegende Kabel, Leitungen, Draht- und Heuseile sowie Viehhüter-Überleitungen und Transportseilbahnen aufmerksam, die aus der Luft manchmal kaum sichtbar sind. Objekte, die auf einer Höhe von über 25 Metern montiert werden, müssen dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZI) gemeldet und bewilligt werden. «Das Problem liegt unter anderem aber auch bei Hindernissen unter 25 Metern», so der Pilot. Für die Luftfahrt dienlich wäre es, wenn auch tiefer liegende Luftfahrthindernisse gemeldet würden.

Nervosität am Telefon spürbar

Nachdem bestimmt wurde, welcher Einsatz zuerst geflogen wird, macht sich die Crew mit 100 Knoten (umgerechnet rund 180 km/h) auf ins Simmental, wo das Rind verunglückt ist. Am Telefon versucht der aufgeregte Äpler, die genaue Ortung des verunfallten Tieres durchzugeben. Weil dies aufgrund des schlechten Empfangs auf vielen Alpen eine Herausforderung darstellt, einigen sich die Crew und der Äpler, sich bei der Alphütte zu treffen und die Situation dort zu besprechen. Das geschulte Auge des Piloten sichtet das tote Rind allerdings

bereits beim Anflug.

Abladeort bestimmen

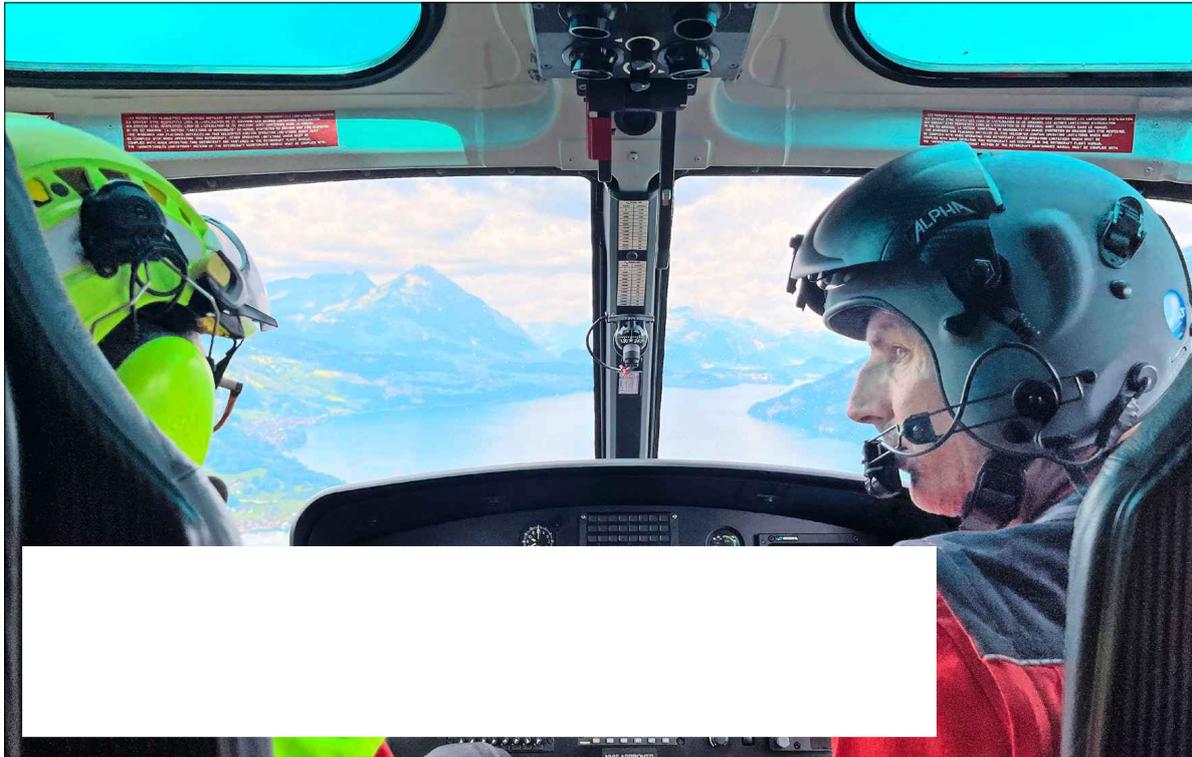
Die Flughelferin und der Flughelfer werden am Unfall- und Abladeort abgeladen, dann wird das Tier innerhalb weniger Minuten geborgen und beim vereinbarten Abladeort, wo der Viehtransporter steht, deponiert. Ohrenmarke registrieren, Seile einpacken und zurück auf die Einsatzbasis in Wilderswil zum Auftanken.

In Notfällen, bei denen das Nutztier voraussichtlich auf der Alp bleibt, sowie zur fachgerechten Tötung eines Nutztieres wird der Tierarzt bzw. die Tierärztin vor Ort transportiert. Aggressive oder eingeklemmte Nutztiere werden nur unter Beizug eines Tierarztes oder einer Tierärztin geflogen.

«Die Flughelfer sind unerlässlich»

In der zweiten Morgenhälfte macht sich die Crew auf in die Innerschweiz. Auch dort birgt sie ein totes Nutztier. Die Abläufe sitzen, die Arbeitsaufteilung ist klar. Mit an Bord sind an diesem Tag die Flughelferin Anna auf der Maur und Flughelfer Robi Hurschler. Bei den sogenannten Contadino-Rettungs- und Bergungsflügen sind immer zwei Flughelfer dabei. «Sie sind unerlässlich», sagt der Pilot. Anna ist ausgebildete Tierpflegerin, begeisterte Äplerin und erst seit Kurzem dabei – Robi hat schon einige Jahre Berufserfahrung mit verschiedenen Helikoptern. Zusammen mit Pilot Bruno Bhend bilden sie ein eingespieltes Team.

Nach dem Mittagessen in der Kantine der Basis macht sich die Crew bereit für den nächsten Einsatz. Fall besprechen, tanken, Motorstart und schon hebt der Airbus H125 wieder ab in die Lüfte.



Arbeitsplatz mit Aussicht: Die Crew auf dem Flug für den Bergungseinsatz im Berner Oberland. Die Arbeit in der Luft und im Gelände ist allerdings äusserst anspruchsvoll.

(Bild: sfp)



Ein eingespieltes Team auf der Einsatzbasis in Wilderswil BE: Die Flughelfer Robi Hurschler und Anna auf der Maur mit Pilot Bruno Bhend (v.l.n.r.).



Die Flughelferin Anna auf der Maur trifft die Kette am Hinterbein des toten Tier am steilen Unfallort ein. Dort bringt sie s an und lotst den Piloten.



«Motor an» für den Contadino-Einsatz im Berggebiet.

Rettung auch ohne Empfang

Auch Äipler(innen) in Sömmerungsgebieten, die sich ausserhalb eines Mobilfunkradius befinden, können sich sorgfältig auf einen potenziellen Rega-Einsatz vorbereiten. Dazu gehören das Herunterladen des entsprechenden

Swisstopo-Kartenausschnitts, die Installation der Rega-App, das Beithalten von Leuchtwesten oder sonstiger signalfarbener Kleidung und das Abschliessen einer Rega-Gönnerschaft.

Für die Crews wichtig ist zudem das Melden von schwer sichtbaren Leitungen, Kabeln, Heuseilen, Viehhüter-Überleitungen oder Ähnlichem. Nicht mehr genutzte Infrastrukturen kann man zudem kostenlos von der



Armee abbauen lassen.

sjh

Flughelfer werden

Flughelfer und Flughelferinnen werden nach Vorgaben des Bundesamts für Zivilluftfahrt und der Suva firmenintern beim Helikopterbetrieb ausgebildet. Die Voraussetzungen sind eine berufliche Grundbildung (z. B. Forstwart/in EFZ, Bauberuf) sowie die firmeninterne Ausbildung (siehe Mitglieder der Swiss Helicopter Association, SHA). Danach existieren folgende Möglichkeiten zur Weiterbildung: Spezialist/in für Gefahrengut, Spezialisierung zum Materialprüfer und PSA (Persönliche Schutzausrüstung), Einsatzleiter/in oder Chefflughelfer/in. *sjh*

Weitere Infos zu den Flughelfer(innen):

www.sha-swiss.ch