



# DELTA

## Die Schweizerische Rettungsflugwacht

Die SRFW wurde im Jahre 1952 als integrierender Bestandteil der Schweizerischen Lebensrettungsgesellschaft gegründet. Da damals die technischen Voraussetzungen fehlten, um bei Rettungsaktionen im Hochgebirge mit Luftfahrzeugen zu landen, wurden vorerst eine grössere Anzahl aktiver Rettungsschwimmer als Fallschirmspringer ausgebildet.

Im Winter 1952/53 führte dann die SRFW die ersten Rettungsaktionen im Hochgebirge durch. Aber nicht nur in der Schweiz, sondern auch im Ausland begann die SRFW zu wirken. Als im Februar 1953 eine schwere Sturmflutkatastrophe die Niederlande heimsuchte, wandte sich das Schweizerische Rote Kreuz an die SRFW und bat um unverzügliche Hilfe. Diesem ersten Grosseinsatz folgte bereits ein Jahr später, anlässlich der Lawinenkatastrophe im Vorarlberg, eine zweite Rettungs- und Bergungsaktion im Ausland. Im Juli 1956 wurde die SRFW

sogar aus Uebersee um Hilfeleistung angegangen. Damals waren zwei amerikanische Verkehrsflugzeuge nach einer Kollision in der Luft in das fast 1900 Meter tiefe, zerklüftete und unzugängliche Gran Canon gestürzt. Die amerikanischen Rettungsmannschaften standen vor einer unlösbaren Aufgabe. Nur die mit der Handhabung des Stahlseil-Rettungsgerätes vertrauten Aktivmitglieder der SRFW konnten dort helfen. In viertägigem Einsatz gelang es ihnen, die Leichen und Habseligkeiten der über hundert Opfer zu bergen.

Die Entwicklung moderner Luftfahrzeuge änderte wenig später das ursprüngliche Bild des Flugrettungsdienstes. Die Pionierleistungen des Engadiner Hoteliers Fredy Wissel und des weltbekannten Wallisers Hermann Geiger, die durch die systematische Erprobung die Landetechnik auf dem Schnee verfeinerten, schufen die Voraussetzungen für die Rettung und Bergung mit Flächenflugzeugen

Die Schweizerische Rettungsflugwacht besitzt den hier abgebildeten Jet Ranger - Helikopter sowie ein Flächenflugzeug Piper Super Cup 180 PS, das ihr 1968 von einer Schokoladefabrik geschenkt wurde. Für gegen 40 weitere Luftfahrzeuge hat die Rettungsflugwacht mit den entsprechenden Haltern Charterverträge mit Prioritätsbenützungsrecht abgeschlossen. Um einen schnellen und wirtschaftlichen Einsatz dieser Flugmittel zu gewährleisten, müssen Notrufe unbedingt an die gesamtschweizerische Alarmzentrale auf dem Flughafen Kloten, 051 84 04 11 gerichtet werden.



im Gebirge. Die direkte Hilfe durch das am Unfallplatz oder in der näheren Umgebung landende Luftfahrzeug ersetzt seither die indirekte Hilfe des Rettungsfall-schirmspringers. Dies führte dann 1960 zur Reorganisa-tion der SRFW und gleichzeitig zur Loslösung von der Schweizerischen Lebensrettungsgesellschaft.

#### Hilfeleistung mit geeigneten Mitteln

In vielen Fällen hängt die Rettung von Menschenleben vom Einsatz von Luftfahrzeugen ab. Flächenflugzeuge mit Skis können in der Regel überall auf verschneiten Gletschern oder Alpwiesen ohne allzugrosse Unebenheiten landen, jedoch nicht immer in unmittelbarer Nähe des Unfallplatzes. In coupiertem Gelände hingegen können nur Helikopter rasche Hilfe bringen, da diese im Gegen-satz zu Flächenflugzeugen bloss wenige Quadratmeter Landefläche benötigen. Selbst wenn diese fehlt, leistet der Helikopter wertvolle Dienste, da Verletzte heute mittels eines Rettungstaus in einen schwebenden Heli-kopter aufgenommen werden können. Von Bedeutung ist aber auch die Tatsache, dass mit Helikoptern Gerettete innerhalb kürzester Zeit direkt in das für die Behand-lung der schwersten Verletzung zuständige Spital geflo- gen werden können.



Dank der Pionierleistungen von Fredy Wissel und Hermann Geiger konnten bereits zu Beginn der Fünfzigerjahre zahlreiche Hochgebirgsrettungen mittels Flächenflugzeugen durchgeführt werden. Heute beherrscht der wendige und nur wenig Landefläche benötigende Helikopter die Rettung im Gebirge fast vollständig.

Wie wertvoll der Helikopter als Rettungsmittel ist, geht schon aus der Statistik der SRFW hervor. So wurden im Jahre 1967 von insgesamt 303 Einsätzen deren 231 mit dieser Luftfahrzeug-Kategorie geflogen.

Die SRFW verfügt nur über zwei eigene Luftfahrzeuge. Die restlichen 36 ihr zur Verfügung stehenden Ma- schinen werden jeweils bei Bedarf gechartert. Zwischen den einzelnen Flugzeughaltern und der SRFW bestehen Charterverträge, in denen ein Prioritätsbenützungrecht durch die SRFW ausdrücklich stipuliert ist. Umfangreich ist das Rettungsmaterialsortiment, das laufend - sofern es die Finanzen erlauben - durch Neuanschaffungen er- gänzt wird.



An Stellen, an denen selbst ein Helikopter nicht landen kann (Hanglage, Grat), wird heute zum Abtransport Ver-unfallter das von der Rettungsflugwacht entwickelte Horizontalnetz eingesetzt. Es wird an das Transportseil des über der Unfallstelle schwebenden Helikopters ein- gehängt und bringt selbst Rückenverletzte völlig ge- fahrlos zur nächstmöglichen Umladestelle.

#### Vielseitige Aufgaben

Die SRFW hilft überall da, wo durch den Einsatz ihrer Mittel Leben oder Gesundheit von Mitmenschen erhalten, geschont oder geschützt werden kann. In diesem Sinne führt sie Rettungsflüge bei Bergunfällen, Lawinenun- glücken, Erkrankungen und Unfällen der Bergbevölkerung, Skiunfällen und Arbeitsunfällen auf Gebirgsbaustellen durch. Sie leistet zweckmässige Erste Hilfe, führt lebensrettende Sofortmassnahmen durch, setzt bei Bedarf Aerzte - vor allem Anästhesisten - ein sowie Rettungsspezialisten wie Bergführer, SAC-Lawinenhunde mit ihren Führern, Ingenieure, Sprengfachleute u.a.m. Sie sorgt für einen schnellen und schonenden Transport der Verletzten in das für die schwerste Verletzung zu- ständige Spital.

Weiter umfasst ihre Aktivität Verlegungs-, Such-, Re- patriierungs- und Versorgungsflüge, Waldbrandbekämp- fung, Verkehrsüberwachung (in Zusammenarbeit mit Poli- zeil und Radio) sowie Unfallpikettendienst bei Grossveran- staltungen mit erhöhtem Unfallrisiko.

#### Ausbildung der Aktivmitglieder

All' diese Aufgaben erfordern eine gewissenhafte Aus- bildung von Piloten und Flughelfern. Die SRFW führt keine Grundausbildung durch. Sie übernimmt bereits aus- gebildete Piloten und Flughelfer und bereitet sie in zusätzlichen Kursen auf ihre Aufgaben vor, und sie frischt deren Kenntnisse in Instruktionen- und Repeti- tionskursen laufend wieder auf. Diese Kurse erstrecken sich auf folgende Gebiete: allgemeine Erste Hilfe (Sa- mariterkurs, lebensrettende Sofortmassnahmen) spezielle medizinische Ausbildung (Spitalkurse), Hochgebirgsaus- bildung (Rettungstechnik, Schnee- und Lawinenkunde), Flugausbildung im Hochgebirge sowie allgemeine Ausbil- dung (Einsatzleiterkurse, Bodenfunkurse usw.).

Zur Zeit zählt die SRFW über 150 Aktivmitglieder. Da- runter befinden sich 81 Piloten und 20 Aerzte (davon 17 Anästhesisten), während die übrigen als Flughelfer, Hochgebirgs-Rettungsleute oder Rettungsspezialisten ausgebildet sind. Kein einziger Pilot oder Helfer ist vollamtlich für die SRFW tätig. Die Einsätze werden ne- benamtlich und grösstenteils ohne jede Entschädigung geleistet.



Der Ausbildung der 150 Aktivmitglieder der Schweiz. Rettungsflugwacht wird grosse Aufmerksamkeit geschenkt. In regelmässigen Uebungen und Wiederholungskursen werden ihr Wissen und ihr Können in medizinischer und rettungstechnischer Hinsicht ständig erweitert und vertieft. Unser Bild zeigt eine Spaltenrettungs-Übung auf dem Persgletscher.

Hans Voser

## Pfarrer wurde Airline - Boss

Sterling - Airways heute Europas grösste Chartergesellschaft

Bremen/Tjaereborg. Zu kirchenfremder Tätigkeit animierten evangelische Gläubige aus dem dänischen Tjaereborg bei Kopenhagen im Jahre 1950 ihren Pfarrer, den Reverend Eilif Krogager. Der Seelsorger sollte, so regte die Gemeinde an, Gruppenreisen in die verschiedensten Länder der Welt organisieren. Mit diesem wenig frommen Wunsch legten die Tjaereborger Pfarrmitglieder unbewusst den Grundstein für die grösste Chartergesellschaft Europas. Die Sterling-Airways A/S Kopenhagen - Alleineigner Reverend Krogager - wird 1969 mit ihren 20 Maschinen erstmals mehr als eine Million Passagiere befördern. Eine weitere Expansion der Flotte ist schon beschlossen. Ausser drei bestellten Super-Caravelle-Jets wird Sterling-Airways ab 1973 als erste Fluggesellschaft der Welt fünf VFW 614 in Dienst stellen. Damit steht dem ersten deutschen Düsenverkehrsflugzeug, was die Serienauslieferung angeht, eine dänische Weltpremiere bevor.

Mit dem Reisebüro Tjaereborg Travel Inc., das zunächst Autobusrouten durch ganz Europa arrangierte, begann Krogager seinen Aufstieg vom Pfarrer zum Touristikunternehmer. Schon bald nach Eröffnung dieses Geschäftes verlangten zahlreiche Reiselustige schnellere Beförderungsmittel als Busse. Krogager reagierte prompt und charterte Flugzeuge. Doch die Nachfrage nach Flügen in die Ferien stieg so rapide an, dass durch Gründung einer eigenen Luftverkehrsgesellschaft grössere Planungsmöglichkeiten und eine höhere Rentabilität gewährleistet schien. Diese Rechnung ging auf.

Mit zwei Kolbenflugzeugen des Typs DC-6B, günstig erworben von der Swissair, startete Sterling-Airways-

### Zusammenarbeit mit anderen Organisationen

Es versteht sich von selbst, dass Hilfeleistungen eine enge Zusammenarbeit mit anderen Organisationen erfordern. So arbeitet die SRFW mit dem militärischen Flugrettungsdienst, dem SAC, den Automobilverbänden und dem Schweizerischen Roten Kreuz sowie dem Interverband für Rettungswesen eng zusammen. Im weiteren bestehen Abkommen über die Vereinfachung der Formalitäten bei Rettungseinsätzen und Krankentransporten im benachbarten Ausland.

### Finanzierungsproblematik

Die SRFW ist kein kommerzielles Unternehmen, sondern richtet sich bei der Erfüllung ihrer Aufgaben nach den Grundsätzen des Roten Kreuzes und stellt sich mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln in den Dienst notleidender und hilfebedürftiger Mitmenschen, ohne Rücksicht auf die finanzielle Leistungsfähigkeit derselben. Sie folgt damit ihrer selbstgewählten humanitären Verpflichtung gegenüber Mitmenschen. Alle Hilfeleistungen werden ohne jegliche vorherige Kostenersatzzusicherung geboten. In vielen Fällen - man denke dabei an die Bergbevölkerung - können überhaupt keine Kostenansprüche geltend gemacht werden. Da die Rettungsflugwacht keine Bundessubventionen und nur relativ kleine Beiträge von Kantonen und einzelnen Gemeinden erhält, ist sie auf die finanzielle Unterstützung privater Gönner und Spender angewiesen. Als Dank dafür werden Gönner, die einen Jahresbeitrag von mindestens Fr. 20.-- überweisen, im Notfall bis zu einem Rechnungsbetrag von Fr. 5'000.-- gratis gerettet oder transportiert.

Die Rettungsflugwacht hat seit ihrer Reorganisation im Jahre 1960 bis Ende des vergangenen Jahres 2691 Personen gerettet oder transportiert und 460 Tote geborgen.

Eine grosse Zahl der Geretteten - pro Jahr sind es etwa 80 - 100 Personen - verdanken ihr Leben dem raschen und schonungsvollen Einsatz von Luftfahrzeugen. Immer mehr Hilfesuchende wenden sich an Gesamt-schweizerische Alarmmeldestelle der SRFW (051/84 04 11) die das ganze Jahr über Tag und Nacht bedient ist. Die zentrale Einsatzleitung ist ständig über Pikettstellung, Standort und Flugbereitschaft der Helikopter und Flächenflugzeuge orientiert. Sie bemüht sich, immer so gut, so rasch und so wirtschaftlich wie möglich zu helfen.

zunächst als Abteilung von Krogagers Reisebüro - 1962 den Charterverkehr. Im selben Jahr wurden bereits 48.000 Passagiere befördert. 1965 waren es 346.000, 1966 etwa 500.000, 1967 ca. 684.000 und 1969 nicht weniger als 907.000! Es besteht kein Zweifel, dass bei einer geschätzten jährlichen Zuwachsrate von mindestens 15 Prozent in diesem Jahr die Millionengrenze überschritten wird. Als mit Abstand grösste Chartergesellschaft Skandinaviens, die im Gegensatz zu anderen Unternehmen dieser Art fast keine Fracht transportiert, fliegt Sterling-Airways heute für insgesamt 12 grosse Reisebüros in Schweden, Finnland und Dänemark.

Zur Sterling-Flotte, geführt von Präsident Anders Helgstrand, gehören neun Super-Caravelle, zehn DC-6B, eine Fokker F-27 Friendship sowie zwei einmotorige Schulflugzeuge. Die drei bestellten Super-Caravelle-Jets werden im Frühjahr 1970 ausgeliefert. Die erste VFW 614 wird Sterling-Airways im Herbst 1973 fliegen, die fünfte und letzte Maschine dieser Auftragsserie, soll Mitte 1974 übergeben sein.

820 Menschen arbeiten zur Zeit für Sterling-Airways, davon allein 350 in der Inspektion, Instandsetzung und Wartung. Denn Sicherheit wird bei Europas grösster Chartergesellschaft auch am grössten geschrieben. Ausser den eigenen Werkstätten beschäftigt Sterling-Airways noch mehrere fremde Unternehmen mit Ueberholungsarbeiten, u.a. mit der Inspektion und Wartung von Triebwerken.

Für das leibliche Wohl der Fluggäste sorgen 135 Stewardessen, Stewards und Proviantmeister. Die gute Qua-

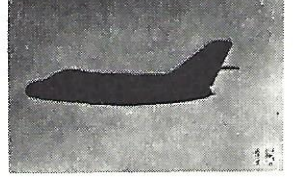
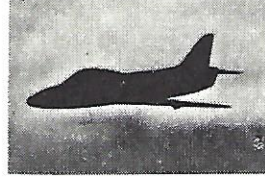
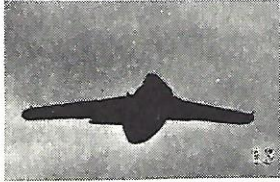


Bild 1 2 3 4 5

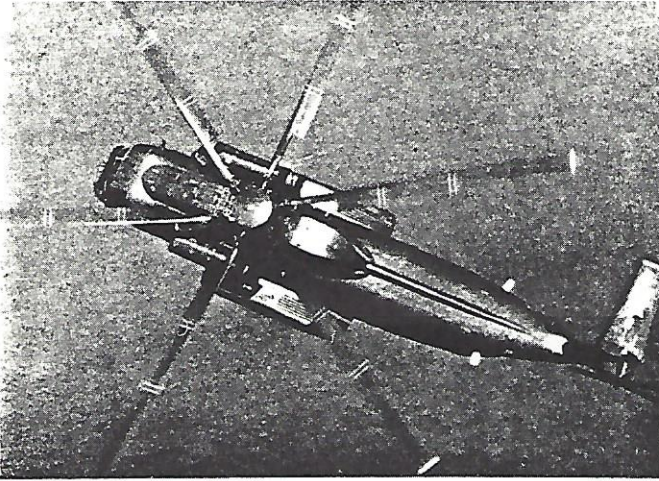
Lösungen bis zum 10. des folgenden Monats per Postkarte an Peter Huber, Militärstrasse 15, CH-4410 Liestal.

Als einzige Teilnehmerin hat Ursula Mühlethaler, Basel den Test Nr. 12/69 mit vier richtigen Lösungen eingewandt.

Auflösung Test 1/70: F-84F / Seahawk / F-102 / B-47 / Yak-24 /

lität der Bordverpflegung garantiert eine eigene moderne Flugküche, die in Spitzenzeiten 18.000 Mahlzeiten pro Tag zubereiten kann! Spitzenzeiten sind übrigens die Mallorca-Reisewellen, die auch bei Sterling Airways den relativ grössten Anteil im Touristengeschäft ausmachen.

Dass wir in unserem Lande aus den Fehlern der Vergangenheit nicht immer die richtigen Schlüsse ziehen, scheint sich ja auch bei der neuen Flugzeug-Beschaffung wieder zu bestätigen. Herr Dr. Mettler wird in etwa zehn Jahren seinen zweiten Band mit dem Titel: "Das Ende der schweizerischen Flugzeugindustrie" herausbringen können.



?  
?  
?  
?  
?  
?  
?  
?  
?  
?  
?  
?  
?  
?  
?  
?  
?  
?  
?  
?  
?  
?

Gion Bezzola: Von 20 bis 2000

(Verlag M. Huber, Kerzers, Preis Fr. 22.--)

Hptm Bezzola, einer unserer Mirage-Piloten, schildert uns in seinem Buch seinen Weg vom Vorunterrichts-Schüler zum UeG-Piloten. Beim Lesen dieses Buches dürften sowohl flugbegeisterte Jünglinge wie auch "ältere Jahrgänge" sicher für eine Weile ihren Alltag vergessen und sich in die Welt des Militärpiloten entführen lassen.

Mit Genuss liest man von den Eskapaden der Flugschüler, erlebt das Abfangen des "feindlichen" Hunters und bestaunt Beschädigungen eines Jabos, welcher einer Anzahl Vögel den Rechtsvortritt verweigerte. Die Bilder, zur Teil farbig, stammen zum grossen Teil aus dem Verla Erni, Dübendorf. Ich kann mir die Bemerkung nicht verkneifen, dass ich als geschulter FED'ler natürlich sofort bemerkte, dass die Photo des als D-3802A bezeichneten Morane in Wahrheit den D-3802 Prototyp zeigt und auf der Photo mit dem C-3603 - Text eine C-3604 fliegt.

Never mind - es ist zu begrüßen, dass mit diesem Buch versucht wird, dem nicht Eingeweihten einen Einblick in die faszinierende Welt des Militärfliegers zu vermitteln. WG

## LITERATUR

Dr.E. Mettler: Die schweizerische Flugzeugindustrie von den Anfängen bis 1961.

(Polygraphischer Verlag AG, Zürich 1966)

Diese Zusammenstellung über die Geschichte (oder trefender den Leidensweg) der schweizerischen Flugzeugindustrie möchte ich all denjenigen, welche sich ebenso für die Vergangenheit wie für die Zukunft der Fliegerei interessieren, empfehlen.

Wir durchleben in den ersten drei Kapiteln nochmals die Entstehung der schweizerischen Flugzeugindustrie (und auch ein wenig die Entstehung der Schweizer Fliegertruppe...) von den Gebrüdern Dufaux über die Flugzeugwerke A. Comte bis zur Fahrwerklieferfirma Thommen, Waldenburg. In weiteren Kapiteln befasst sich der Autor mit der Fabrikation der Flugzeug-Bordinstrumente, mit der Vereinigung der schweizerischen Flugzeugindustrie (ASIA) und schliesslich im letzten Kapitel mit Schlussfolgerungen, die sich aus dem Fiasko des "schweizerischen Flugzeugnichtbaus" ergeben.

Trotz vieler Zahlen und Aufstellungen las ich dieses Buch mit Spannung, es enthält bestimmt einige Passagen, welche zur damaligen Zeit mit einem Geheimstempel verziert waren.

## SEKTIONSMITTEILUNGEN

### Basel

Am Donnerstag, den 26. Februar 1970 um 20.00 Uhr im Restaurant Post, beim Bahnhof SBB, Basel, Saal 1. Stock

Herr Burkhardt berichtet über die  
Pilatus - Flugzeugwerke, Stans

Die Ausführungen über dieses erfolgreiche Herstellerwerk des Porter werden durch einen Film begleitet.

Der schweizerische Flugzeugerkennungswettbewerb findet am 9. Mai 1970 in Dübendorf statt. Es soll versucht werden, eine Flugzeugausstellung zu veranstalten.

Nebenstehendes Bild wurde am letzten Wettkampf 53 Konkurrenten der Zivilkategorie während 3 Sekunden vorgeführt - 21 erkannten richtig: "Sea Stallion".