

Perfekt organisiert

Autor(en): **Röthlin, Peter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz**

Band (Jahr): **86 (2011)**

Heft 1

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-714380>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Perfekt organisiert



Es herrschte internationale Luft in Dübendorf: Die Schweiz leistete einen allseits geschätzten Beitrag als perfekter Gastgeber des 8. Workshops «Aeromedical evacuation» (AE) der NATO mit Partnern aus dem PfP-Programm und dem Mittelmeer-Dialog (MD) – ein Gipfeltreffen der hoch spezialisierten Helfer aus der Luft.

AUS DÜBENDORF BERICHTET IN WORT UND BILD FW PETER RÖTHLIN

Internationale Einsätze mit Truppen aus verschiedenen Nationen und langen Transport-, Nach- und Rückschubwegen – mit optimaler Versorgung von Verwundeten – stellen hohe Anforderungen an die logistische Infrastruktur und die technische Ausrüstung. Dies nicht als Übung, sondern immer als Ernstfall.

Die Schweiz ist nicht mit Anforderungen konfrontiert wie die NATO-Staaten mit ihrer Verpflichtung zur Beteiligung an Einsätzen und zur koordinierten Beschaffung der Ausrüstung. Aber wir wissen nie, wie bei einem Grossereignis gute Beziehungen über die Landesgrenzen hinaus von unschätzbarem Nutzen sein könnten. Das Basler Erdbeben von 1356 kann sich morgen wiederholen; was das Beben nicht in Trümmer gelegt hatte, wurde ein Raub der Flammen.

55 Teilnehmer

Nach dem Workshop von 2009 in Oslo hat die Schweiz als Beitrag zur Pflege der guten Beziehungen in Dübendorf vom 13. bis 17. September 2010 den 8. Workshop für fliegendes medizinisches Personal organisiert.

Die 55 Teilnehmer stammten aus dem Kreis von 22 NATO-Mitgliedern und Partnerstaaten des Programms Partnerschaft für den Frieden. Der hohe Stellenwert des Anlasses wurde unterstrichen vom Patronat des Oberfeldarztes der Schweizer Armee, Divisionär Andreas Stettbacher.

Für die Fachinhalte war das NATO-Kommando «Air Command Headquarters



Internationale Luft in Dübendorf: Ein Eindruck von der mächtigen Hercules C-130K.

Partnerschaft

NATO Partnerschaft für den Frieden (Partnership for Peace PfP), 1994 eingerichtet. Die Schweiz ist seit 1997 mit einem individuellen PfP-Programm beteiligt (ohne Beistandspflicht für Nato-Einsätze).

Ramstein» (AC AIR HQ) in Deutschland unter der Verantwortung des belgischen Oberstlt Filiep Callewaert zuständig. Verantwortlich für die Kursorganisation in der Schweiz war Oberst Martin Bächtold, Chef Truppenbelange Sanität bei der Logistikbasis der Armee LBA.

Im Zentrum des jährlichen Workshops steht jeweils der Erfahrungsaustausch aus der Praxis mit medizinischen Lufttransport-

ten (air evacuation), um daraus zu lernen und Erkenntnisse zu übernehmen für individuelle Optimierungen im eigenen Bereich.

Dazu gehört der Austausch militärmedizinischen Wissens und von Erfahrungen mit Material und medizinischen Geräten. Für die NATO-Staaten kommen noch die Bedürfnisse im Rahmen der «joint missions» für die standardisierte und möglichst

wirtschaftliche Beschaffung von kompatibler Ausrüstung und Geräten hinzu. Und auch die Anforderung, dass das medizinische Personal tatsächlich das gleiche meint, was man in der gemeinsamen (Fremd-) Sprache sagt. Das Netzwerk, in dem die Schweizer Armee bzw. die Schweiz als PfP-Partner vertreten ist, bildet sich aus zwei Bereichen: Einerseits der medizinische Bereich mit der European-Flight-Surgeon-Conference und dem Air-Medical-Pannel, welche die Fragen zur medizinischen Betreuung in der Luft und die Eignung der medizinischen Geräte sowie die Ausbildung des Personals bearbeitet.

Wertvolle Rettungselingel

Andererseits die Aeromedical-Evacuation-Workshops, welche einsatztaktische, also eher militärlastige Erfahrungen austauscht, bespricht und die zu ziehenden Lehren («lessons learned») in Verbesserungsvorschläge einarbeitet. Dabei funktionieren diese Plattformen nicht nur aus Vorgaben der beruflichen Pflichtenhefte, sondern stark aus dem persönlichen Einsetzwillen der Fachspezialisten.

Während des Workshops landete auf dem Militärflugplatz Dübendorf eine Hercules C-130K mit der neuen «fliegenden Intensivstation» an Bord. Seit letztem April – also brandneu – verfügt das österreichische Bundesheer über den MEDEVAC-Container.

Das Modul in den Dimensionen eines 20-Fuss-ISO-Containers hat eine Kapazität für zwei Intensivpflege-Patienten oder bis zu neun Patienten ohne Intensivbetreuung sowie für das nötige medizinische Personal.

Die eigene Stromversorgung kann die medizinischen Systeme mindestens für sechs Stunden autonom in Betrieb halten. Das thermisch voll isolierte, lärm- und vibrationsgedämpfte Containermodul muss eine Vielzahl flugsicherheitstechnische und besondere medizintechnische Anforderungen erfüllen.

Optimal präsentiert

Es wurde für das österreichische Bundesheer von der Firma Air Ambulance Technology (A-Ranshofen) von Grund auf entwickelt und kostet 1,2 Millionen Euro. Mit den Standard-Container-Massen und der Versorgungsautonomie kann das Modul in verschiedenen Transportflugzeugen eingesetzt werden, neben der Hercules-Maschine zum Beispiel auch im EADS Airbus oder in Boeing-Grossraumtransportern.

Im Workshop war das weltweit einzigartige österreichische Produkt ein besonde-

res Highlight für die MEDEVAC-Spezialisten. Ein internationaler Workshop, für die «host nation» als Gastgeber eine Ehre, ist arbeitsintensiv bei der Planung, bei der Ablauf-Organisation und bei der Betreuung der Durchführung – aber für das Gastgeberland eine Präsentationsplattform.

Nicht nur für Einrichtungen der Armee wie unterirdische Spitalanlagen (Altdorf) oder die Sanitäts-RS in Airolo, sondern auch für «Land und Leute»: ein kleines Land mit der Vielfalt seiner gesellschaftlichen und kulturellen Leistung.

WK-Personal

Durch den Einsatz von WK-Personal (Miliz) für die Kursbetreuung und als Gruppen-Begleiter haben die Teilnehmer etwas von der Stellung unserer Armee im Schweizer Staatswesen miterlebt. Spätestens dann, als die Musikgesellschaft Bazenhaid den Apéro in Fischingen umrahmte, dirigiert von einem Berufsunteroffizier der Sanität aus dem Kader der Kursleitung.

Unvergesslich bleibt ein Helikopterflug in der imposanten Gebirgs- und Gletscherlandschaft des Sustengebietes auf 2600 m über Meereshöhe, für Flachländer neben dem kurzen Aufenthalt auf einem Gletscher ein Erlebnis ähnlich wie eine Äquator-Taufe. Der «Höhenflug» wird im Bericht auf der NATO-Homepage als ausserordentliche Leistung der Schweizer Piloten hervorgehoben.

Zum internationalen Protokoll gehört die Begrüssung der Gäste durch hochrangige Repräsentanten der Gastgeber. Beim «host nation dinner» in Fischingen hat Div Eugen Hofmeister, Stv Chef der Armee, im Auftrag von KKdt Markus Gyax die Teilnehmer empfangen.

Div Andreas Stettbacher, Oberfeldarzt, hat mit seiner mehrmaligen Anwesenheit im Workshop die Wichtigkeit des Anlasses aus Schweizer Sicht unterstrichen. Dass dann der «Event» mit der Anwesenheit des Thurgauer Ständerates Hermann Bürgi beim Apéro auch noch für das nationale «Networking» diene, liegt auf der Hand.

Lange Erfahrung

Die Schweiz hat seit den Anfängen mit der Bergrettung – der Gletscherpilot Hermann Geiger war einer der grossen Pioniere – eine jahrelange Erfahrung mit den fliegerischen und rettungstechnischen Anforderungen.

Heute deckt die Rega mit hochqualifizierten Leistungen den nationalen Bedarf und kann die Repatriierung für Einzelfälle anbieten.

Daneben kommt es immer wieder zu ausserordentlichen Ereignissen, welche Air-MEDEVAC-Leistungen erfordern. Beispiele aus den letzten Jahren: Busunglück in der Türkei, Repatriierung von SARS-infizierten Schweizer Bürgern aus Fernostasien, oder der Tsunami.

Es ist deshalb nicht nur naheliegend, sondern ein ausgewiesenes Bedürfnis, dass wir die Machbarkeit der Befähigung im Aeromedical-Evacuation-Bereich unter Nutzung der bestehenden Beziehungen aus der PfP-Umgebung prüfen.

Spezielle Ausbildung

Dabei geht es weniger um die Lufttransportkapazität über längere Distanzen, wofür in absehbarer Zeit keine eigenen Schweizer Mittel zur Verfügung stehen, sondern um «Manpower» mit der erforderlichen Spezialausbildung, welche für eigene Bedürfnisse und auf Anfrage auch für Partnerstaaten aus dem bestehenden Netzwerk zum Einsatz kommen kann.

Der Oberfeldarzt hat im letzten August den Auftrag zur Prüfung der Machbarkeit der MEDEVAC-Befähigung in der Schweizer Armee (insbesondere als Miliz-Armee) erteilt. Beim Einsatzbereich geht es um ein komplexes Gebilde von Verfahren und Medizinaltechnologie in einer Betreuungskette unter «worst case»-Verhältnissen:

- Lufttransportmittel (kompatibel)
- Einsatzverfahren (genormt, vereinheitlicht)
- Ausrüstung (vereinheitlicht, wirtschaftlich optimierte Beschaffung)
- Ausbildung, Übungen (standardisiert, gemeinsam, zertifiziert)

Mehrere Schritte

Der Einstieg in ein Programm der Schweiz ab 2011 mit dem Erwerben von Grundkenntnissen würde über mehrere Ausbildungsschritte bis 2015 zur Möglichkeit führen, in ausserordentlichen Lagen Air-MEDEVAC-Operationen mit anderen Staaten subsidiär zu unterstützen.

Als mögliche Partner auf dem Weg zu einsatzfähigen Teams kämen in Betracht: Deutschland und die Niederlande für die flugzeugspezifische Ausbildung, Österreich für die Ausbildung an der ICU (intensive care unit, Container im Hercules-C-130K-Transporter) sowie Norwegen und Kanada für die Festlegung der Befähigung und die Zertifizierung.

Was die Machbarkeitsanalyse ergibt und wie die Umsetzung tatsächlich erfolgt, ist im Moment (Stand November 2010) noch offen.





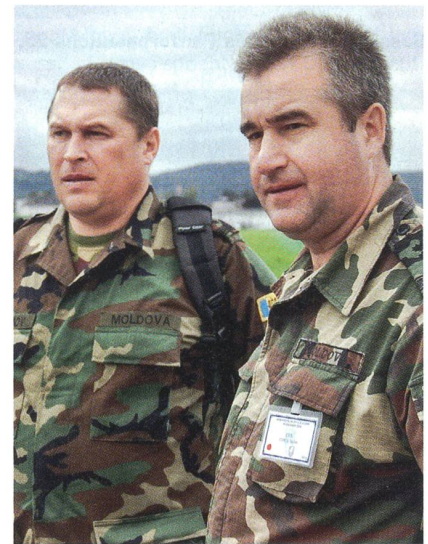
Die Rega-Notärztin Ulrike Amann.



Auf dem Flugplatz Dübendorf: Unter einem der gewaltigen Flügel der Hercules.



Die Rega-Notärztin Amann zeigt den ausländischen Gästen ihr modernes Gerät.



Zwei Offiziere aus Moldova (Moldawien).



Gäste aus aller Welt zogen Nutzen aus dem Programm.



Der Blick in das Cockpit eines Helikopters, der Leben rettet.