

## Dreifachrücktritt von Skirennfahrerinnen aus dem Saanenland

FORTSETZUNG VON SEITE 1

BIGNA DÄPP, 19 JAHRE, SKICLUB GSTAAD, NLZ-KADER, IM INTERVIEW

### «Ich habe nicht nur sportartspezifisch gelernt»

Wie viele Jahre sind Sie als aktive Skirennfahrerinnen im Einsatz?

Insgesamt war ich acht Jahre mit dem Skirennsport beschäftigt. Die ersten fünf Jahre sind ähnlich verlaufen wie die bei Belinda. In den drei letzten Jahren war ich dann auf der FIS-Stufe unterwegs.

Auch Sie kommen aus einer Verletzungspause. Hat diese Pause den Rücktritt vom Rennsport ausgelöst?

Ja und nein. Im ersten Trainingslager vor Beginn der letzten Saison verletzte ich mich am Fuss. Der Bänderriss im Fussgelenk war meine erste grosse Verletzung und ich verbrachte einen ganzen Winter ohne Skifahren und Rennaktivität. Natürlich haben mir der Sport und der ganze Rhythmus gefehlt. Gleichzeitig habe ich es aber auch gemusst, nicht zu müssen. Ich hatte Zeit

für ganz viel anderes. Es war wie ein Wechselbad.

Und mit dem Rücktritt verabschieden Sie sich komplett vom Rennsport?

Naja, ich selber werde keine Punkte Rennen mehr fahren. Wenn Kadertrainings an den Hublen angesagt sind, darf ich hier und da mal noch einen Slalomlauf fahren. Das hat mir meine ehemalige Trainerin versichert. Und sehr gerne werde ich mich der Nachwuchsarbeit zuwenden und mich in den JO-Trainings engagieren. Und natürlich werde ich auch selber Skifahren gehen, aber ohne Zeitnahme und nicht immer auf der gleichen Piste.

Gab es während Ihrer Karriere ein Ereignis, das sie für den Rest des Lebens begleiten wird?

Ein Erlebnis herauszupicken ist wohl nicht möglich. Zu viel habe ich in der ganzen Zeit erlebt. Es sind vielleicht die vielen verschiedenen Skigebiete, die ich gesehen und befahren habe. Man könnte denken, Skifahren sei immer das Gleiche. Mit dem Lift hinauf und dann einfach hinunterfahren. Aber es ist tatsächlich überall anders und darum hatte ich womöglich so viel Spass dabei.

Und was kommt bei Ihnen nach dem Skirennsport?

Auch ich halte die Zeit, die ich mit dem Sport verbracht habe, für eine sehr wichtige und lehrreiche. Ich habe nicht nur sportartspezifisch gelernt. Das was ich in den vergangenen Jahren durch Training und Rennsituationen über mich selber gelernt habe, wird mich



Bigna Däpp

FOTO: ZVG

immer begleiten und sicher noch von Nutzen sein. Nach der Matura im nächsten Jahr werde ich ein wenig in die Ferne schweifen und neue Eindrücke holen.

INTERVIEW: JENNY STERCHI

## Schweizerische Gesellschaft der Flugmedizin tagt auf dem Flugplatz

**SAANEN** An einer Fortbildung für Fliegerärzte auf dem Flugplatz Saanen berichteten erfahrene Piloten von medizinisch relevanten Stresssituationen aus ihrem Fliegeralltag.

Fliegerärzte (AME=Aeronautical Medical Examiner) müssen sich regelmässig weiterbilden. So hatten wir hier in Saanen die Ehre, diese Fortbildung auf dem Flugplatz zu planen und zu organisieren. Von den gesamtschweizerischen rund 65 AME waren 36 eingeschrieben, schliesslich nahmen an diese Fortbildung 55 Personen teil. Als Thema wählten wir «What pilots expect from aviation-medicine». Nach der Begrüssung durch Gemeindepräsident Toni von Grünigen erklärte Gastgeber Walter Egger einige Eckdaten zum Flugplatz. Der Chefarzt des BAZL, Dr. Sze, und der Präsident der SSAVmed, Dr. Schrago, führten dann durch die Vorträge. Die Redner (Piloten) waren eingeladen, einmal ihre Sorgen jenseits der Reglemente vorzustellen und die Mediziner sollten erfahren, welche Probleme einem Piloten unerwartet Stress verursachen können, die medizinisch schwer fassbar sind und selten zur Sprache kommen.

So führte der einheimische Beat Marti, Rettungshelikopterpilot, eindrückliche Szenarien vor, wenn zum Beispiel im Nachtflug im Gebirge ohne Mondschein das GPS ausfällt und mit einem Lichtkegel Grösse Taschenlampe eine Unfallstelle gesucht werden muss. Auch unangebrachtes Verhalten von Geretteten kann eine ganze Intervention bedrohen; den Zuhörern lief es kalt den Rücken herunter.

Vom segelfliegenden Anästhesisten Dr. Heini Schaffner lernten wir dann über den Einfluss von Sauerstoffman-



Oberst i Gst Stéphane Rapaz referiert im Hangar Saanen.

FOTO: MARCO ZÜRCHER

gel in der Höhe Neues. Gut dokumentiert konnte er zeigen, wie bereits ab 1500m ü.M. die Sauerstoffsättigung im Blut abnimmt und zu Farbsehstörungen und Vigilanzproblemen führt, was man als Berggänger sonst gar nicht bemerkt. Im Cockpit kann in der Folge dann unerwartet Müdigkeit eintreten. Das kurze Nickerchen bemerkt zuerst der Copilot, wenn einer dabei ist. Die Segelflieger haben sich die Nulltoleranz-Hypoxie (wie Alkohol und Medikamente im Auto) sehr zu Herzen genommen und haben Sauerstoff ab Start im Flugzeug. Ein von Schaffner erfundenes kleines Gerät gibt dabei nur eine minimal erforderliche Sauerstoffmenge ab, um die Sättigung immer auf 100 Prozent zu halten. Allen anderen Luft-raumbenutzern legt er dies nun sehr

ans Herz und geht damit weiter, als es die um die 1950 verfassten Vorschriften über Sauerstoff im Flugzeug verlangen.

Nach einer kurzen Pause mit Kaffee und Gipfeli, begleitet von aviatisch fundierter Musik – von «Belpmoos» bis zu «Volare» –, grossartig zusammengestellt wie die ganze Hörsaal-Installation im Hangar 1 von Adrian Stocker, folgten wir den weiteren Vorträgen und das Publikum war wieder vollzählig ohne «Abschleicher».

Der Traum vom Fliegen führt für alle über den medizinischen Eignungstest, realisiert durch einen AME, oder zur militärischen Laufbahn über das Fliegerärztliche Institut in Dübendorf. Dessen Chefarzt Dr. Denis Bron erläuterte und erklärte uns die verschiedenen Phasen des Eignungstests und dass von etwa 800 Bewerbungen für die militärische Selektion pro Jahr zehn ausgewählt werden. Diese Zahl soll aber niemanden hindern, sich via Sphair eine Einstiegschance in einen zivilen Luftfahrtberuf zu sichern.

Nun sollte es in der Schweiz bald neue Kampfflugzeuge geben, doch ihre Piloten sind jetzt noch in der Schule. Sicher werden sich die Selektionskriterien wie die Technik der neuen Systeme weiterentwickeln. Der einheimische René Zürcher gab uns nach einer Beschreibung des neuen Kampfflotts F-35, von dem weltweit schon 750 verkauft sind, als Beispiel Einblick in den Auf-

bau des Fliegerhelms. Dieser Helm führt und informiert den Piloten, das Erlebnis wird einer VR-Szene (Virtual Reality) vergleichbar sein. Fliegen wird der Pilot der fünften Generation schon noch, doch werden ihn kaum mehr Wetter und Wolken beschäftigen, denn er wird über seinen Helm alle Informationen über Sensoren aus dem Flugzeug, vom Boden und von Satelliten erhalten und somit im Zentrum eines Systems arbeiten, wo alles koordiniert ist, aber der Mensch zum Glück über die künstliche Intelligenz wachen wird.

Zurück in die Gegenwart und ganz speziell nach Saanen brachte uns die Darstellung von Yves Girard, der uns die Komplexität aufzeigte, die eine Landung mit einem Business-Jet auf dem Gstaad Airport in Saanen bedeutet. Fast geräuschlos scheint der Anflug, wenn er mit einem Pilatus PC-24 quasi im Gleitflug über dem Grund auf die Piste eindringt. Doch um diese Position zu erreichen, braucht es jahrelange Erfahrung und jedes Mal exaktes Planen jeder Flugphase. Gut vorbereitet und gut geschult heisst weniger Stress. Als ehemaliger Kommandant der Patrouille de France zeigte Girard uns auch in seinem Vortrag, was Millimeterarbeit ist. Das beginnt beim Studium der Wettersituation vor dem Abflug, wobei er schon zwei Stunden vor der Landung wissen möchte, welches Wetter ihn hier in den Bergen erwartet, doch das muss er selber aus den Wetterkarten erarbeiten, denn hier landen, heisst eigene Verantwortung übernehmen. Nach einem langen Flug, meist den Instrumenten folgend und vom Radar in Genf, Zürich oder Sion geleitet, steigt die Spannung. Wenn er ins Tal abtauchen muss, dann ist er ganz auf sich allein gestellt. Mit 200 Metern pro Sekunde ist Vorausschaun in mehrerer Hinsicht entscheidend... Hat es andere Flugzeuge? Hat es Segelflieger im Raum? Wo könnten die Hängegleiter sein? Wie bringt er die Geschwindigkeit seiner 20-Tonnen-Maschine von 800km/h auf 200km/h und dazu noch ein Abstieg von 10'000 auf 1000m ü.M.? Rechnen, prüfen und ganz exakt fliegen sind die Voraussetzung. Die Flugmediziner waren beeindruckt und werden beruhigt sein, wenn Girards Blutdruck und Leistungsvermögen gut bis sehr gut sind, alles andere ist eben nicht messbar. Nun er ist gut gelandet und wir freuten uns, ihn unter uns zu haben.

### RANDNOTIZ

## Lohnt sich die Streiterei?

BLANCA BURRI

Die Impfdiskussion klebt an uns wie ein schweissgetränktes T-Shirt in heissen Sommernächten. Kaum hat man geduscht, klebt es schon wieder. Bei jeder Gelegenheit wird das Impfthema aufgetischt. Es erhitzt die Gemüter. An Familienfeiern liegt es ebenso auf der Lauer wie in den sozialen Medien, auf der Arbeit und im Vereinsleben. Es treibt mittlerweile seltsame Blüten. Die Argumente der Impfbefürworter wie der Impfgegner sind einfallreich, der Ton verschärft sich zunehmend. Ich habe schon erlebt, dass die Impfdiskussion verboten wurde. «Lasst das Thema!», sagte eine Vorstandsvorsitzende, als jemand das Thema kurz vor Sitzungseröffnung ansprechen wollte.

Gründe für den aggressiven Ton gibt es viele und ich denke, dass Unsicherheit an oberster Stelle steht. Unsere Generation hat bisher keine Gesundheitskrise in diesem Ausmass erlebt. Es ist das erste Mal, dass wir Behörden und Virologen auf der Suche nach geeigneten Lösungen beobachten. Es ist ein ständiges Auf und Ab, ein Abwägen, Ausprobieren und manchmal auch ein Scheitern. Ich finde es schwierig, dies auszuhalten, es macht mich – es macht uns – unsicher. Unsicherheit führt zu Aggressionen. Es ist in jüngster Zeit auch das erste Mal, dass unser freiheitliches Handeln beschnitten wird. Auch das sind wir in der demokratischen Schweiz nicht gewohnt und somit ist es aus meiner Sicht nachvollziehbar, dass wir aufgebracht sind. Noch wichtiger finde ich jedoch, dass es auch normal ist, dass wir uns um die Gesundheit unserer Familie und unserer Freunde sorgen und uns deshalb für die Impfkampagne einsetzen.

Aber ich frage mich, ob sich die ganze Streiterei lohnt. Irgendeinmal wird Corona vorbei sein – oder zumindest lernen wir damit zu leben –, aber die Familien bleiben dieselben, die Freunde hoffentlich auch und Arbeitskollegen und Nachbarn sowieso. Wollen wir unsere guten Beziehungen wegen dem Impfdrama wirklich aufs Spiel setzen?

blanca.burri@anzeigervonsaanen.ch

### WAS IST DIE SCHWEIZERISCHE GESELLSCHAFT FÜR FLUGMEDIZIN?

Die SSAVmed (Swiss Society of Aviation Medicine) engagiert sich für aktuelle Belange der Flugmedizin, insbesondere im regulativen und wissenschaftlichen Bereich. Sie pflegt den fachspezifischen Austausch mit der Aeromedical Section (AMS) des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL), mit dem Aero-Medical Center (AeMC) des Fliegerärztlichen Instituts (FAI) in Dübendorf sowie dem Aero-Medical Center (AeMC) von SWISS Medical Ser-

vices im Flughafen Zürich-Kloten und orientiert über die Beschlüsse der European Society of Aerospace Medicine (ESAM). Einfach gesagt führen deren BAZL-akkreditierten Mitglieder die Pilotenprüfungen durch und beurteilen die flugmedizinische Tauglichkeit. Jeder Pilot muss nach der Selektion bzw. ersten Anwerbung alle zwei Jahre eine flugmedizinische Untersuchung durchgehen, über 50-jährig wird das jährlich sein. LUKAS KAPPENBERGER

Aber erst recht beeindruckt waren wir von den fliegerischen Erlebnissen von Oberst i Gst Stéphane Rapaz, dem ersten F/A-18 Piloten der Schweiz. Der in Bex geborene Bauernsohn machte die Pilotenkarriere in der Schweizer Luftwaffe bis zum Mirage-Staffelkommandanten und Kommandanten der Patrouille Suisse, später des PC-7-Teams. Wer hat ihn nicht gesehen und bewundert? Es folgte eine akademische Ausbildung an der Cranfield University/Royal Military College of Science in England und damit erwarb er die Erfahrung, die es braucht, Flugzeuge technisch und taktisch zu beurteilen. Als Test- und Demopilot hat er den Absturz mehrerer Kameraden erleben müssen und uns Mediziner erklärt, dass ein Care-Management oder eine Betreuung nach tragischen und emotionalen Ereignissen in unserem Pflichtenheft komplett fehlen. Das zeigt klar auf, dass Flugmedizin zwar für den Piloten ist, im Zentrum aber der Mensch stehen muss.

Die Fortbildung hat also zusammenfassend zur Erkenntnis neuer Dimensionen und zum Hinterfragen bestehender flugmedizinischer Aspekte geführt und somit ihr Ziel erreicht.

LUKAS KAPPENBERGER