Zeitschrift: Das Schweizerische Rote Kreuz
Herausgeber: Schweizerisches Rotes Kreuz
Band: 84 (1975)
Heft: 5

Artikel: Mit beiden Beinen auf dem Boden
Autor: M.S.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-548339

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

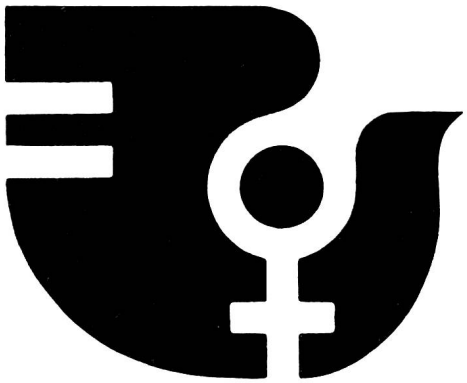
Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 20.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Mit beiden Beinen auf dem Boden



1975
Internationales Jahr der Frau

Am Ende einer Piste des Flugplatzes steht ein elegantes kleines Düsenflugzeug. Eine junge Frau in Uniform ist eben dabei, ein grosses weisses Tuch, das mit einem roten Kreuz bedruckt ist, über die Pilotenkabine zu breiten. Diese Frau ist Ursula Hedinger-Bühler, die einzige Schweizerin, die ein Brevet als Linienpilotin besitzt. Das Flugzeug ist die «Henri Dunant», ein Ambulanzflugzeug der Schweizerischen Rettungsflugwacht.
Die Rotkreuzfahne, sagt Frau Hedinger, erlaubt dem Personal im Kontrollturm ein rasches Feststellen des Standortes der Maschine, die in dringenden Fällen bevorzugt Starterlaubnis erhält, aber – im Vertrauen – sie verhindert auch, dass die Luft in der Kabine zu rasch stickig wird, wenn die Sonne darauf brennt.

Diese Worte charakterisieren die ganze Persönlichkeit von Frau Hedinger, dieser modernen Verkörperung einer «Dame von Castiglione». Sie ist ein Tatmensch, energisch und unkompliziert. Sie weiss sich zu helfen und packt ohne Umschweife zu. Sie steht mit beiden Beinen auf dem Boden, wenn sie auch beruflich oft «in den Wolken» ist. Obwohl ihr Gehaben vielleicht manchmal ein wenig an das einer «Pfadiführerin» gemahnt, ist sie doch ganz Frau. Sie denkt in erster Linie an das Wohlbefinden der ihr anvertrauten Patienten. Ihre klaren, ruhigen Anweisungen geben allen sogleich ein Gefühl der Sicherheit.
Und doch – hätten sie nicht eher Grund zu Beunruhigung im Gedanken daran, dass eine Frau das Flugzeug steuern wird? Die Swissair, die keine weiblichen Piloten anstellt, scheint zu befürchten, dass die Passagiere kein Vertrauen hätten. Auch würden die Kollegen Eifersucht empfinden, jene instinktive Eifersucht, die sich immer einstellt, wenn eine Frau in ein Gebiet eindringt, das die Männer als ihr Reservat betrachten. Warum nur verliert sogar heute noch ein Beruf an Ansehen, sobald die Frauen sich dafür interessieren und darin ebenfalls erfolgreich sind?
Nach Ansicht von Frau Hedinger erfordert der Beruf des Piloten nicht unbedingt grosse Körperkraft, jedoch starke Nerven, Konzentrationsfähigkeit und Widerstandskraft – alles Eigenschaften, die auch beim sogenannt schwachen Geschlecht zu finden sind.
Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg, sagt das Sprichwort. Beharrlichem Bemühen müssen die Barrieren aus Gewohnheit und Uneinsichtigkeit schliesslich weichen. Für Frau Hedinger war es aber weder leicht noch einfach, das gesteckte Ziel zu erreichen. Auf Wunsch ihres Vaters hatte sie eine Laborantinnenlehre gemacht und arbeitete nach dem Diplomabschluss in einem Basler Laboratorium. Die Begegnung mit einem Fluglehrer offenbart ihr ihre Neigung zum Flugwesen. Die ersten Navigations- und Motorenkenntnisse erwirbt sie jedoch auf einer langen Schiffreise an Bord eines Frachters. In die Schweiz zurückgekehrt entdeckt sie, dass es hier keine Navigationsschule gibt. Da sie aber die Heimat nicht verlassen will, ändert sie den Ausbildungsplan und wird Stewardess, eine Beschäftigung, die sie durchaus nicht befriedigt. Fliegen ist ihr Ziel! Sie nimmt Flugstunden, wird Instruktorin und trainiert daneben hart zur Erlangung des Brevets für Flugakrobatik. Nachdem dies erreicht ist, arbeitet sie als Fluglehrerin im Tessin. Als sie sich zum Examen für Linienpiloten meldet, wird sie noch strenger geprüft als alle andern Kandidaten. Eindreiviertel Stunden dauert ihre Befragung anstatt dreiviertel Stunden wie bei den Männern, jedoch ihre Noten sind gut, und sie erhält schliesslich – als einzige Frau der Schweiz – die Flugbewilligung für DC 8-Maschinen.
Aber noch ist nicht alles gewonnen. Zwar wird Frau Hedinger von der Schweizerischen Rettungsflugwacht eingesetzt, jedoch nicht als Pilotin, sondern als Flughelferin, bis eines Tages die Wendung kommt: Ein Pilot überlässt ihr sein Flugzeug – sie fliegt. Sie fliegt wiederholt, und die SRFW ist zufrieden mit ihr. Heute kommandiert sie eines der modernsten Ambulanz-Flugzeuge der Welt.
Die «Henri Dunant» ist eine fliegende Notfallstation im kleinen, die vor allem für Repatriierungen verwendet wird. Sie ist mit Sauerstoffapparat, Blutdruckmesser, Elektrokardioskop, Transfusionsflaschen und natürlich einer ganzen Auswahl von Medikamenten versehen. Dank der Druckkabine kann in den störungsfreien höheren Schichten der Atmosphäre bis 13 700 m hoch, geflogen werden; die Reisegeschwindigkeit beträgt 780 Std/km. Was nützten aber die besten Einrichtungen und der schnellste Transport, wenn der Patient unterwegs nicht richtig betreut würde? Die Aktivmitglieder der SRFW – Piloten, Ärzte, Bergretter und andere Helfer – werden sehr sorgfältig auf ihre Aufgabe vorbereitet und müssen sich fortlaufend auf der Höhe halten. Für Auslandflüge ist eine dreiköpfige Mannschaft vorgesehen: Pilot, Copilot und Begleitperson (entweder ein Arzt, ein Flughelfer oder eine Krankenschwester). Man kann sich fragen, ob das nicht zu viel Aufwand sei. Der Direktor der Organisation, Dr. med. h.c. Fritz Bühler, meint dazu, dass die Anwesenheit eines Arztes in manchen Fällen angezeigt ist. Ideal wären Ärzte, die gleichzeitig gute Alpinisten sind und die Kurse der Rettungsflugwacht absolviert haben. In der Praxis gibt man deshalb dem Arzt, sofern er diese Spezialausbildung nicht hat, einen Helfer mit, der die Einlade- und Ausladetechnik beherrscht und die medizinischen Einrichtungen an Bord genau kennt.
Ob es sich um einen Primärflug handelt (Rettung eines Verletzten am Unfallort, gewöhnlich mit einem Helikopter ausgeführt) oder um einen Sekundärtransport (Verlegung eines Patienten von einem Spital in ein anderes oder Repatriierung), immer steht für die SRFW die Sicherheit im Vordergrund, obwohl der Schnelligkeit natürlich ebenfalls grosses Gewicht zukommt.

- Den Patienten ohne Zeitverlust in dasjenige Spital zu bringen, das seine Verletzung oder Krankheit am besten behandeln kann und ihm damit unangenehme Verlegungen zu ersparen,
- dem Patienten während des Transports eine gute Überwachung und Pflege zu garantieren,

das sind die Ziele der Schweizerischen Rettungsflugwacht, und in den über zwanzig Jahren ihres Bestehens hat sie sich dauernd auf dieses Ziel hin entwickelt. Ihre jüngste Errungenschaft ist ein Düsenflugzeug, gesteuert von einer Frau. Kann man das nicht als ein Symbol für die fortschrittliche und sorgsame Arbeit im Dienste der Patienten ansehen? M.S.