

# In eine Welt eintauchen, die so nur mit dem Gleitschi



 Tobias Dimmler 

**Eine einzigartige Flugreise zum indischen Himalaja. Basecamp, Hike & Fly, Vol-Biv. Ein kleines Stück des weiten Himalaja erfliegen, ein einmaliges, intensives Fluggefühl. Traumhafte Gleitschirmflüge, tiefe Freundschaften – auch in sehr schwierigen Situationen.**

Jakub «Kubo» Beňo, Martin «Gabo» Gaborik und Andrej Durana haben ihr Herz seit langem dem Himalaja verschrieben. Erst dort haben sie so richtig fliegen gelernt. Ein bis zwei Mal pro Jahr reisen die drei deshalb nach Nordindien. Inzwischen verfügen sie über ein grosses Know-how des lokalen Wetters, der Flugbedingungen und auch über die Organisation der Flug-Permits. Perfekt also für mich, mit ihnen eine Flugreise im Himalaja zu erleben! Hinzu kommt ihre sympathische und lebensfrohe Art.

Nach einigem hin und her, wo genau wir hingehen sollten, haben wir uns – wegen der imposanten Landschaft und den guten Flugbedingung – für das Machial Village entschieden, ein kleines Dorf im Bundesstaat Kashmir. Auch deshalb, weil Kubo und Krischa Berlinger die Region bereits im Jahr 2015 erkundet und erste Schritte für ein Flug-Permit eingeleitet haben. Im indischen Himalaja braucht man für legale Flüge häufig ein Permit, resp. man muss sich bei der Polizei anmelden. Dabei ist es durchaus möglich, dass einem die lokalen Autoritäten diese Genehmigung aus fadenscheinigen Gründen verweigern. Möglicher Grund sind die nahe Grenze zu Pakistan und China, aber auch die Furcht, Verantwortung zu übernehmen. Privilegien sind ein hart erkämpftes Gut.

**Un voyage aérien singulier dans l'Himalaya indien. Camp de base, Hike & Fly, vol bivouac. Survoler une petite partie de l'immense Himalaya, c'est une sensation unique et intense. Des vols de rêve en parapente, des amitiés profondes – mêmes dans les situations les plus difficiles.**

Cela fait longtemps que Jakob «Kubo» Beňo, Martin «Gabo» Gaborik et Andrej Durana ont l'Himalaya dans la peau. C'est là, en fin de compte, qu'ils ont vraiment appris à voler. Une à deux fois par an, ils refont donc le voyage jusqu'au nord de l'Inde. Ils disposent désormais de bonnes connaissances concernant la météo locale, les conditions de vol et l'organisation des permits de vol. Parfait pour moi, qui part vivre un voyage de vol libre dans l'Himalaya avec eux! En plus, ils sont sympathiques et respirent la joie de vivre.

Après quelques hésitations concernant notre destination, nous avons choisi Machial Village, un petit village dans l'état du Cachemire, pour ses paysages imposants et ses bonnes conditions de vol. Mais aussi parce que Kubo et Krischa Berlinger ont déjà parcouru la région en 2015 et fait les premières démarches pour obtenir un permis de vol. Dans l'Himalaya indien, il faut souvent un permis pour voler légalement, ou alors s'inscrire auprès de la police. Il est alors tout à fait possible qu'une autorité locale refuse de donner cette autorisation pour des raisons douteuses, qui peuvent être liées aux frontières proches avec le Pakistan et la Chine, mais aussi au refus d'endosser une responsabilité. Les privilèges sont un bien acquis de haute lutte.

# rm erreichbar ist

*S'immerger dans un monde qui,*  
ainsi, n'est accessible qu'en parapente

Une aventure dans l'Himalaya indien

Anflug zur Thermik,.... die Tobias auf 6565 m hinauf brachte. Anflug zur Thermik,.... die Tobias auf 6565 m hinauf brachte. | Andrej beim Landeanflug zum Basecamp. Andrej beim Landeanflug zum Basecamp. | Von den Dorfbewohnern umringt: Kurz nach der Landung in Machial Village. Von den Dorfbewohnern umringt: Kurz nach der Landung in Machial Village.



Bodo Zimmermann



## Eselkarawanen

Unsere Expedition startete in Gulabgarh. Neben letzten Einkäufen und der Übergabe des Permits an die Polizei hatten wir genügend Zeit, erste Flüge zu machen. Das Cricketfeld in der Mitte des Dorfs diente uns als Landefeld. Somit wussten alle Bewohnerinnen und Bewohner in Windeseile, wer wir sind und was wir hier machen. Europäische Touristen kommen selten hierher. Einerseits ist die Anreise mühsam, andererseits raten die meisten auswärtigen Dienste in Europa von Reisen ab – in Kashmir schwelt seit Jahrzehnten ein Konflikt zwischen Indien und Pakistan. Bei den Hindus ist die Gegend beliebt wegen dem der Göttin Durga geweihten Mata-Tempels (Göttin der Vollkommenheit, die populärste Göttin im Hinduismus); im August feiern hier jeweils Tausende von Pilgern ein fünftägiges Fest.

Dann ging es los. Kubo, Gabo, Andrej, Bodo Zimmermann, unsere Fahrer/Köche Surjeet «Bablu» Kumar und Rockey Thakur und ich machten uns auf den Weg ins Machial-Mata-Tal. Um fünf Uhr in der Früh beluden wir die sechs Esel mit Camping-, Flugequipment und Essensvorräte für zwei Wochen. Die Wanderung dauerte eineinhalb Tage – immer dem Fluss Bhul entlang, der sich unserem Ziel durch ein idyllisches Tal entgegenschlängelte. Wir kreuzten andere Eselkarawanen, kamen an Dörfern vorbei und wurden von den Einheimischen immer herzlich begrüßt.

Kurz nach unserer Ankunft in Machial Village wurden wir auch schon von neugierigen Einheimischen umringt. Dass sie stundenlang einfach nur dastanden und zuschauten, wie wir unser Lager aufbauten, war schon eine neue Erfahrung... Unser Base Camp lag am Ende eines grossen Ackers, der uns später als auch als Landeplatz diente – geschützt von grossen Steinen und nah am fließenden Wasser

## Caravanes d'ânes

Notre expédition démarre à Gulabgarh. Après les derniers achats et la remise du permis à la police, il nous reste suffisamment de temps pour faire les premiers vols. Le terrain de cricket, au cœur du village, nous sert de terrain d'atterrissage. Les habitants apprennent donc très vite qui nous sommes et ce que nous faisons ici, où les touristes européens sont rares. D'une part, le voyage jusqu'ici est pénible et d'autre part, la plupart des services des affaires étrangères d'Europe déconseillent de voyager dans la région – au Cachemire, un conflit enfle depuis des décennies entre l'Inde et le Pakistan. Les Hindous apprécient la région en raison du temple Mata consacré à Dourga (déesse de l'absolu, la plus populaire dans l'Hindouisme); en août, des milliers de pèlerins célèbrent ici une fête qui dure cinq jours.

Puis c'est le départ. Kubo, Gabo, Andrej, Bodo Zimmermann, nos chauffeurs-cuisiniers, Surjeet «Bablu» Kumar et Rockey Thakur, et moi prenons le chemin de la vallée de Machial-Mata. À cinq heures du matin, nous chargeons les six ânes avec le matériel de camping et de vol et des provisions pour deux semaines. La randonnée dure une journée et demie; nous longeons en permanence le fleuve Bhul, qui se faufile à travers une vallée idyllique en direction de notre objectif. Nous croisons d'autres caravanes d'ânes, passons quelques villages – et sommes toujours salués avec chaleur par les autochtones.

Peu après notre arrivée à Machial Village, nous sommes encerclés par des habitants pleins de curiosité. Ils se tiennent alors simplement là et nous observent pendant des heures, tandis que nous montons notre campement – une toute nouvelle expérience... Notre camp de base se situe au bout d'un vaste champ qui nous servira aussi d'atterro, plus tard – protégé par de gros rochers et près du fleuve en mouvement.



Unterwegs nach Machial Village. [Unterwegs nach Machial Village](#). | Nächtliche Stimmung im Basecamp. [Nächtliche Stimmung im Basecamp](#).

### Wilde Landschaft

Geweckt wurden wir normalerweise von der Sonne. Die Tage begannen gemächlich, wir kochten unser Morgenessen, meistens Nudeln mit Ei, packten dann unser Material sorgfältig zusammen und machten uns jeweils zwischen 10 und 11 Uhr auf den Weg zum 500 Meter höher gelegenen Startplatz auf 3300 m. Dort beobachteten wir die Wolken, den Wind, die Thermik und die Geier. So lange, bis wir uns sicher waren, dass nun gute Flugbedingungen herrschten. Dann folgte das schichtweise Anziehen der Kleider. Am besten immer gleich alles, da wir nie wussten, wie weit hinauf wir kommen. Nach dem Material- und Funkcheck ging es in die Luft.

Die Anfangsphase war immer zäh, danach wurde die Thermik stärker und verlässlicher. Wir flogen in einer imposanten Kulisse! Eine einsame, fast unberührte, wilde Landschaft. Berge, Gletscher, Täler – soweit wir sehen konnten. Von Zeit zu Zeit flog ein Geier mit uns. Wir tauchten in eine Welt ein, die so nur mit dem Gleitschirm erreichbar ist. So viele Sachen passierten gleichzeitig, dass ich die erlebten Emotionen schwierig in Worte fassen kann. Doch unsere strahlenden Gesichter nach der Landung sagten alles. Meistens flogen wir in einem Umkreis von 30 km. Möglichst so, dass wir uns immer sehen konnten und eine sichere Landeoption hatten. Bablu und Rockey blieben im Base Camp unten. Sie hatten ebenfalls einen Funk, damit wir uns bei ihnen über die Bedingungen am Landeplatz informieren konnten.

Nach der Landung wurden wir sogleich von den Dorfbewohnern umkreist; neugierig bestaunten sie uns und unser Material. Am späteren Nachmittag begann das Lagerleben: Karten spielen, lesen, kochen, waschen – einfach zusammen sein und genießen.

### Unermülich

Alles war perfekt: Unsere Gruppe, der Kontakt mit den Einheimischen, die Flüge. Knapp eine Woche waren wir nun da, alles hatte sich gut eingespielt. Nach einigen Tagen machte sich eine Inversion breit, die das Fliegen erschwerte. So auch am 11. November. Wir warteten am Startplatz lang auf guten Aufwind. Der Tag war sonnig, es wurde immer wärmer und der Talwind immer stärker. Die Inversion oder das westlich gelegene, thermisch sehr aktive Tal waren der Grund, weshalb der Talwind teilweise seitlich abgelenkt wurde.

Andrej startete im guten Aufwind, flog aber nach vergeblicher Thermiksuche direkt zum Base Camp runter. Er meldete uns via Funk, dass die Verhältnisse am Landeplatz gut seien. Daraufhin machte sich Bodo bereit, wartete auf günstige Windverhältnisse und startete. Als er den Schirm beim Hochziehen für den Start anbremsste, entglitt ihm die linke Bremsschlaufe – im gleichen Moment hob er ab. Da er auf der rechten Seite abgebremst hatte, kam es kurz nach dem Start zu einer Drehbewegung nach rechts, also mit dem Talwind. Vergeblich versuchte Bodo,

### Paysages sauvages

Normalement, c'est le soleil qui nous réveille. Les journées débutent tranquillement, nous cuisinons notre petit-déjeuner, en général des pâtes avec des œufs, puis nous préparons soigneusement notre matériel et prenons le chemin du déco, situé 500 m plus haut à 3300 m, entre 10 et 11 h. Là-haut, nous observons les nuages, le vent, les thermiques et les vautours. Jusqu'à ce que nous soyons sûrs que les conditions sont bonnes. Puis nous enfilons nos vêtements, couche après couche; nous enfilons tout, car nous ne savons jamais jusqu'à quelle altitude nous allons monter. Après le contrôle du matériel et des radios, nous prenons les airs.

L'entame est toujours difficile, puis les thermiques se renforcent et deviennent plus fiables. Nous volons face à un décor impressionnant! Des paysages sauvages, isolés, presque vierges. Des montagnes, des glaciers, des vallées – à perte de vue. Parfois, un vautour se joint à nous. Nous nous immergeons dans un monde qui, ainsi, n'est accessible qu'en parapente. Il se passe tant de choses en même temps que j'ai du mal à mettre des mots sur les émotions vécues. Mais nos visages radieux, après l'atterrissage, disent tout. En général, nous volons dans un rayon de 30 km. De préférence sans nous perdre de vue les uns les autres et à portée d'une option d'atterrissage sûre. Bablu et Rockey restent au camp, en bas. Ils ont une radio, eux aussi, ce qui nous permet de nous renseigner sur les conditions à l'atterro.

Après l'atterrissage, nous sommes immédiatement encerclés par les villageois; ils nous scrutent, nous et notre matériel, avec curiosité. En fin d'après-midi, la vie s'anime dans le camp: jouer aux cartes, lire, faire la cuisine, la lessive – être ensemble et profiter, tout simplement.

### Infatigables

Tout est parfait: notre groupe, le contact avec les habitants, les vols. Nous sommes là depuis une semaine et tout est bien rodé. Après quelques jours, une inversion s'est mise en place, elle rend le vol plus difficile. Comme ce 11 novembre. Nous attendons longtemps un vent ascendant propice, au déco. La journée est ensoleillée, il fait de plus en plus chaud et le vent de vallée forçit. À cause de l'inversion, ou de la vallée située plus à l'ouest où les thermiques sont très actifs, le vent de vallée est en partie dévié latéralement.

Andrej décolle dans une belle ascendance, mais après avoir cherché des thermiques en vain, il met directement le cap sur le camp de base. À la radio, il nous annonce que les conditions sont bonnes, à l'atterro. Alors Bodo se prépare, attend des conditions de vent favorables et décolle. Lorsqu'il freine son aile au moment du gonflage, avant de décoller, il perd la poignée de frein gauche – et quitte le sol à ce moment précis. Comme il a freiné côté droit, l'aile vire à droite juste après le décollage et se retrouve dos au vent de vallée. Bodo tente en



Das Tor zum Machial Village. [Das Tor zum Machial Village](#). | Zweiter Tag der Wanderung: Gemeinsames Beladen des Esels. [Zweiter Tag der Wanderung: Gemeinsames Beladen des Esels](#).

nach der entglittenen Bremsschlaufe zu greifen; er konnte sie nicht rechtzeitig fassen und kollidierte – Füße voran – mit einem Felsvorsprung.

Sofort rannten Kubo und Gabo so schnell sie konnten zur Unfallstelle. Ich suchte hastig meinen Erste-Hilfe-Set und den Spot und meldete den Unfall via Funk an Andrej. Dann rannte auch ich zu Bodo. Er war, bis auf eine kurze Amnesie, bei vollem Bewusstsein, hatte aber fast unerträgliche Schmerzen wegen den Verletzungen an den Beinen; Kopf und Oberkörper waren wie durch ein Wunder nicht betroffen. Wir nahmen Bodo sorgfältig aus dem Liegegurtzeug und versuchen, ihn bestmöglich zu lagern, was aber wegen seinen enormen Schmerzen und den Frakturen kaum möglich war.

Später kam Andrej mit einigen Einheimischen zu uns hoch. Sie hatten Bretter, Latten und Seile für den Bau einer Bahre dabei. Ich versandte mit dem Spot die vorprogrammierte «Hilfe»-Nachricht und rannte zum Base Camp hinunter, um stärkere Schmerzmittel zu holen. Ein Helikopter sei anscheinend bereits alarmiert worden. Nach langem Warten wurde jedoch klar, dass er nicht kommen wird. Wir benötigten ein Nachtlager. Wie selbstverständlich anerbten uns die Dorfbewohner einen Raum mit Ofen – ein dunkler, rauchiger Keller, der uns aber vor Wind und Kälte schützte und genügend Platz bot, um Bodo bestmöglich zu lagern.

### Zäher Prozess

Nun mussten wir agieren und durften nicht auf einen Helikopter warten. Wir mussten in der nächsten Ortschaft persönlich Hilfe organisieren. Deshalb teilten wir uns auf. Kubo und Gabo machten sich gegen 21 Uhr auf den 32 km langen Weg nach Gulabgarh. Von dort dauert die Fahrt nach Kishtwar mit dem Jeep einen halben Tag. Um 10 Uhr trafen die beiden im Verwaltungsbüro des Bezirks Kishtwar ein. Alle wussten bereits Bescheid, doch niemand hatte etwas getan. Das Militär, das als einzige eine Rettung durchführen konnte, benötigte ein schriftliches Rettungsaufgebot der schweizerischen Botschaft in Mumbai. Weil diese am Samstag solche Gesuche nur bis 11 Uhr bearbeitet, kontaktierten Kubo und Gabo das EDA. Als sie nach einer Stunde Warten keine Antwort erhielten, machten sie ein «Leben in Gefahr»-Post auf der Facebook-Seite von Krischa Berlinger. Krischa rief das EDA an – was Energie in den bürokratischen Prozess brachte. Das EDA erreichte auch Bodos Vater, nun lief die Maschine. Endlich, um 13 Uhr, erhielten Kubo und Gabo eine offizielle Stellungnahme der schweizerischen Botschaft in Mumbai für die Rettung von Bodo. Nur: Nachdem alle benötigten Dokumente und Nachweise dem Militär zugestellt waren, konnte der Helikopter wegen der fortgeschrittenen Tageszeit nicht mehr starten. Der Flug wurde für Sonntagmorgen geplant – sofern das Wetter mitspielt.

Während dieser Zeit blieben Andrej und ich bei Bodo und pflegten

vain de saisir la poignée qui lui a échappé; il n'y parvient pas à temps et percute un promontoire rocheux – les pieds en avant.

Kubo et Gabo s'élancent aussi vite que possible vers le lieu de l'accident. Je me précipite sur ma trousse de premier secours et mon Spot et annonce l'accident à Andrej par radio. Puis je me dirige moi aussi vers Bodo. À part une courte amnésie, il est absolument conscient, mais il souffre de douleurs presque insupportables à cause de ses blessures aux jambes; comme par miracle, la tête et le tronc ne sont pas touchés. Nous sortons délicatement Bodo du cocon de sa sellette et tentons de le positionner le mieux possible, ce qui s'avère quasiment impossible à cause d'une douleur démesurée et de plusieurs fractures.

Un peu plus tard, Andrej nous rejoint avec quelques villageois. Ils ont apporté des planches, des lattes et des cordes pour construire une civière. Avec le Spot, j'envoie le message d'appel à l'aide préprogrammé puis coure jusqu'au camp de base pour aller chercher des analgésiques plus puissants. Apparemment, un hélicoptère a déjà été alerté. Mais après une longue attente, il apparaît clair qu'il ne viendra pas. Il nous faut un bivouac pour la nuit. Les villageois nous proposent tout naturellement une pièce avec un poêle – une cave sombre et enfumée, mais qui nous protège du vent et du froid et offre suffisamment de place pour installer Bodo le mieux possible.

### Un processus pénible

Il nous faut maintenant agir et ne plus attendre d'hélicoptère. Nous devons organiser nous-mêmes les secours dans le village le plus proche. Et donc nous séparer. Vers 21 h, Kubo et Gabo se mettent en route pour couvrir 32 km jusqu'à Gulabgarh. De là, le trajet en jeep jusqu'à Kishtwar prend une demi-journée. Ils arrivent au bureau du district de Kishtwar à 10 h. Tous sont déjà au courant, mais personne n'a encore rien entrepris. L'armée, la seule à pouvoir mettre en œuvre une opération de secours, nécessite une demande écrite de la part de l'ambassade de Suisse à Mumbai. Mais comme cette dernière ne traite de telles demandes que jusqu'à 11 h, le samedi, Kubo et Gabo contactent le DFAE. N'ayant pas encore reçu de réponse après une heure d'attente, ils publient un message «Vie en danger» sur le compte Facebook de Krischa Berlinger. Krischa appelle alors le DFAE – le processus bureaucratique se met en branle. Le DFAE contacte le père de Bodo et la machine est enclenchée. À 13 h, Kubo et Gabo reçoivent enfin une prise de position officielle de l'ambassade de Suisse à Mumbai pour le sauvetage de Bodo. Seulement, une fois que tous les documents et justificatifs sont remis à l'armée, l'hélicoptère ne peut plus décoller en raison de l'heure avancée de la journée. Le vol est repoussé au dimanche matin – pour autant que la météo le permette.

Pendant ce temps, Andrej et moi restons auprès de Bodo et le soignons de notre mieux. Bodo est secouriste et nous donne des instruc-



Aufstieg zum Startplatz. [Aufstieg zum Startplatz](#). | Romantisch: Der Weg dem Bhul-Fluss entlang. [Romantisch: Der Weg dem Bhul-Fluss entlang](#).

ihn, so gut es ging. Bodo ist Rettungssanitäter und konnte uns gezielte Anweisungen geben. Alle zwanzig Minuten lagerten wir ihn um. Um seine Schmerzen erträglicher zu machen, bastelten wir eine Beinschiene und verabreichten ihm alle drei bis vier Stunden Schmerzmittel. Auf das Essen verzichtete er, weil er sich in seiner Lage nicht erleichtern konnte resp. wegen den Schmerzen und Frakturen nicht wollte. Wasser mit Elektrolyten war das einzige, was er zu sich nahm.

### **Gemeinschaft ist wichtig**

Währenddessen kamen immer wieder Einheimische vorbei und fragten, ob wir etwas brauchen, oder sie waren ganz einfach nur da. Diese Gesten hatten uns viel Kraft gegeben. Wir versuchten, Kontakt mit der Polizei in Gulabgarh aufzunehmen – wie es mit der Rettung vorangehe. Die Qualität des Funks machte dies aber zu einem schwierigen Unterfangen. 42 Stunden lang warteten wir mit dieser Ungewissheit! Die Rettung per Helikopter war unsere einzige Chance. Ein Transport auf der Bahre über 32 km mit derart schweren Verletzungen und anschließende Fahrt über 65 km auf einer Holperstrasse erschien uns unmöglich. Die Gefahr innerer Blutungen wäre schlicht zu gross gewesen, zudem fehlten uns starke Schmerzmittel.

Solange wir den Helikopter nicht hörten, glaubten wir nicht daran, dass er wirklich kommt. Eine Erlösung, als wir am 13. November gegen 8 Uhr tatsächlich das Geräusch der Rotoren hörten. In einer emotionalen Achterbahn packten wir das Wichtigste zusammen, ich quetschte mich mit Bodo in das Lama des indischen Militärs. Das ganze Dorf half mit und verabschiedete uns.

Eine Stunde dauerte der Flug nach Jammu. Im öffentlichen Spital wurden wir bereits erwartet. Nun folgten Notfallmassnahmen, Wundversorgung, Röntgen, linke Hüfte einrenken, intravenöse Schmerzmittel und Antibiotika und die Organisation der Repatriierung durch die Rega. Das Spitalzimmer teilten wir mit 17 anderen Patienten und deren Angehörigen. Nach zwei Nächten wurde Bodo mit einem indischen Ambulanzjet von Jammu nach Delhi geflogen. Dort holte ihn die Rega ab und brachte ihn in die Schweiz zurück, wo er die dringend benötigte weitere medizinische Versorgung bekam.

Jetzt erst konnten wir aufatmen und beginnen, das Erlebte zu verarbeiten. Bis zu diesem Zeitpunkt hatten wir alle einfach nur funktioniert. Ich denke aber, dass dieses «nur funktionieren» einer der Gründe dafür war, dass wir genug Energie hatten, all dies überhaupt durchzustehen und als Team Hand in Hand anzupacken. Auf dieser Reise haben wir gelernt, wie wichtig eine Gemeinschaft ist! Sei es gemeinsam die Gefühle zu teilen, nach einem Flug auf 6500 m hinauf, oder einem Freund ohne Wenn und Aber in der Not beizustehen und ihm mit aller Energie zu helfen. Happiness is only real when it's shared.

tions präzises. Nous le changeons de position toutes les 20 minutes. Pour rendre ses douleurs plus supportables, nous construisons une attelle et lui administrons des analgésiques toutes les trois à quatre heures. Il renonce à manger parce que dans son état, il ne pourrait pas se soulager, ou ne le veut pas à cause des douleurs et des fractures. La seule chose qu'il avale, c'est de l'eau avec des électrolytes.

### **L'importance de la communauté**

Pendant ce temps, des villageois passent régulièrement et demandent si nous avons besoin de quelque chose, ou restent simplement là. Ces gestes nous donnent beaucoup de force. Nous tentons de contacter la police à Gulabgarh, pour savoir où en sont les secours. Mais la qualité de la liaison radio rend cette entreprise difficile. Nous attendons 42 longues heures dans cette incertitude! Un sauvetage par hélicoptère est notre seule chance. Un transport sur 32 km et une civière avec de telles blessures, puis un trajet de 65 km sur une route cahotante, ça nous paraît impossible. Le risque d'hémorragie interne est tout simplement trop grand, et nous n'avons pas d'analgésiques assez puissants.

Tant que nous n'entendons pas l'hélicoptère, nous ne pouvons pas croire qu'il va vraiment venir. Le 13 novembre, vers 8 h, nous entendons finalement le bruit des rotors. Bouleversés, nous rassemblons l'essentiel de nos affaires et je prends place avec Bodo dans le Lama exigü de l'armée indienne. Tout le village est là pour nous aider et nous dire au revoir.

Le vol jusqu'à Jammu dure une heure. À l'hôpital public, nous sommes attendus. Viennent alors les mesures d'urgence: soigner la plaie, radios, remboiter la hanche gauche, analgésiques et antibiotiques par intraveineuse, avant l'organisation d'un rapatriement par la Rega. Nous partageons la chambre d'hôpital avec 17 autres patients et leurs proches. Après deux nuits, Bodo est transporté de Jammu à Delhi dans un avion-ambulance indien. La Rega vient alors le chercher pour le ramener en Suisse, où il bénéficie des soins médicaux supplémentaires dont il a un besoin urgent.

Nous pouvons enfin respirer profondément et commençons alors à digérer ce que nous avons vécu. Jusqu'à cet instant, nous avons juste fonctionné. Mais je crois que ce «juste fonctionner» est l'une des raisons pour lesquelles nous avons su trouver l'énergie nécessaire pour surmonter tout ça et agir main dans la main. Au cours de ce voyage, nous avons appris à quel point la communauté est importante! Qu'il s'agisse de partager ses impressions après un vol à 6500 m, ou de porter assistance à un ami dans le besoin, comme une évidence, et de l'aider avec toute l'énergie possible. Happiness is only real when shared.



Romantisch: Der Weg dem Bhul-Fluss entlang. **Romantisch: Der Weg dem Bhul-Fluss entlang.** | Kubo: Ausgleiten vor einem 6000er. **Kubo: Ausgleiten vor einem 6000er.**



Allein hätte ich es nicht geschafft

Der nordindische Himalaya hat mir immer wieder unvergesslich schöne Momente geboten. Ich möchte mich bei Andrej, Kubo, Gabo, Tobi, Rokey, Bablu und allen Beteiligten, für mein neugeschenktes Leben bedanken. Jeder von uns hat enorm viel Energie in diese Rettung gesteckt. Ohne euch dort oben und ohne den unermüdlichen Teamspirit hätte ich das auch im besten Fall nicht geschafft. Wir haben das schier unmögliche erreicht, und ich wurde nach nur vier Tagen aus dem Himalaya in die Schweiz repatriert. Es war knapp. Nach diversen Operationen und einem längeren Spitalaufenthalt bin ich – glücklich und dankbar – in der Rehabilitation.

Bodo Zimmermann

Seul, je n'y serais jamais arrivé

J'ai régulièrement vécu des moments magnifiques et inoubliables, dans la partie de l'Himalaya située dans le nord de l'Inde. Je voudrais remercier Andrej, Kubo, Gabo, Tobi, Rokey, Bablu et toutes les personnes impliquées pour cette nouvelle vie qui m'est offerte. Chacun de nous a mis une énergie incroyable dans ce sauvetage. Sans vous et sans cet esprit d'équipe, là-haut, même dans le meilleur des cas, je ne m'en serais pas sorti. Nous avons réussi l'impossible et j'ai été rapatrié de l'Himalaya en Suisse en seulement quatre jours. Ce fut juste. Après diverses opérations et un long séjour à l'hôpital, je suis en rééducation, heureux et reconnaissant.

Bodo Zimmermann

## Flugferien «Off the beaten track» Checkliste für einen Unfall

**Hier eine Liste von Tipps für Gleitschirmreisen abseits üblicher Routen, vor allem in Drittwelt- oder Schwellenländern. Dies zur Vorbereitung, damit man bei einem – hoffentlich nicht eintretenden – Unfall gewappnet ist. Zusammengestellt von Tobias, Kubo, Gabo, Andrej und Krischa. Die aufgelisteten Gegenstände hatten sie im Outback von Kashmir entweder dabei,... oder sie wären froh gewesen, wenn sie dies dabei gehabt hätten.**

- Zwei-Weg Satellitenkommunikationsgerät mit Livetracking. (Vorteil: Notrufalarm über GEOS, die aktuelle oder zuletzt bekannte Position auf dedizierter Webseite, direkter Kontakt über Textnachrichten. Achtung: Die Benutzung eines Satellitentelefon ist je nach Region streng verboten.)
- Sich bei GEOS informieren, wie die Rettung nach der Betätigung des Notruf abläuft, z.B. über private Rettungsfirmer, Regierung oder Militär.
- Sich beim EDA über die aktuelle, politische Situation informieren. Eine Rettung kann in gewissen Regionen erschwert oder sogar unmöglich sein.
- Abklären, ob eine Bergung in dieser Region von der Unfallversicherung gedeckt wird.

### Notfallplan

- Dem Verunfallten Erste Hilfe geben
- Eine Führungsperson bestimmen, die den Alarm über das Zwei-Weg-Satellitenkommunikationsgerät auslöst
- Aufgaben aufteilen

### Hauptkontakt zuhause

- Sie/er steht im ersten Kontakt zur Führungsperson vor Ort
- Über sie/ihn geht jeglicher Informationsaustausch
- Sie/er kontaktiert das EDA, gegebenenfalls die Rega und die Bezugspersonen

### Informationspapier

- Schriftliches und online verfügbares Info-Blatt aller mitreisenden Personen mitführen. Inhalt: Personalien, Scan des Pass, Blutgruppe, Allergien, Unfallversicherungsnachweis, Rega-Gönner-Nummer, wichtige Telefonnummern.

### Beim Fliegen immer dabei haben

- Starke Schmerzmittel (wenn möglich in Form von Tropfen)
- Breitbandantibiotika
- Antihistaminika
- Cortisol (bei allergischer Reaktion, auch bei Höhenkrankheit, Lungen- oder Hirnödemen)
- Elektrolyten Pulver
- Material zur Wundversorgung
- Notfall-Wärmedecke (gibt es auch als Biwaksack)
- Robuste und bequeme Isomatte
- Sackmesser, Repair-Kit
- Battery-Pack mit entsprechendem Kabel
- Wasserentkeimungstabletten
- Riegel, Schokolade...
- Stirnlampe
- Zwei-Weg-Satellitenkommunikationsgerät mit Livetracking
- GPS-Gerät

## Vacances de vol hors des sentiers battus Une check-list en cas d'accident

**Voici une liste de conseils pour un voyage en parapente hors des voies habituelles, en particulier dans les pays du tiers-monde ou émergents. En guise de préparation, pour qu'en cas d'accident – qui, souhaitons-le, ne surviendra pas – on soit paré. Établie par Tobias, Kubo, Gabo, Andrej et Krischa. Les objets indiqués, ils les avaient avec eux, dans ces coins reculés du Cachemire – ou ils auraient été contents de les avoir emportés.**

- Communication satellitaire double sens avec live-tracking (avantages: alerte via GEOS, la position actuelle ou la dernière position connue est indiquée sur le site Web dédié, contact direct par SMS. Attention: l'utilisation d'un téléphone satellitaire est strictement interdite selon les régions).
- S'informer auprès de GEOS pour savoir comment se déroule le sauvetage après l'appel d'urgence, p. ex. par le biais d'une entreprise privée, du gouvernement ou de l'armée.
- S'informer auprès du DFAE concernant la situation politique actuelle sur place. Dans certaines régions, un sauvetage peut être compliqué, voire impossible.
- Se renseigner pour savoir si un sauvetage dans cette région est couvert par l'assurance.

### Plan d'urgence

- Porter secours à la personne accidentée
- Déterminer une personne responsable qui donne l'alerte via l'appareil de communication satellitaire double sens
- Répartir les tâches

### Contact principal à la maison

- Il/elle est le premier contact de la personne responsable sur place
- Toutes les informations passent par lui/elle
- Il/elle contacte le DFAE, ainsi que la Rega et les proches, le cas échéant

### Fiche d'informations

- Emporter une fiche d'informations disponible par écrit et en ligne et concernant tous les participants. Contenu: identité, scan du passeport, groupe sanguin, allergies, justificatif d'assurance-accident, numéro de donateur Rega, numéros de téléphone importants.

### À toujours avoir sur soi en vol

- Analgésiques puissants (si possible sous forme de gouttes)
- Antibiotiques à large spectre
- Antihistaminiques
- Cortisol (en cas de réaction allergique, mais aussi de mal de l'altitude, d'œdème pulmonaire ou cérébral)
- Électrolytes en poudre
- Matériel pour soigner les plaies
- Couverture de survie chauffante (existe aussi comme sac de bivouac)
- Tapis de sol solide et confortable
- Couteau de poche, kit de réparation
- Batterie d'accumulateurs avec câble adéquat
- Pastilles pour la désinfection de l'eau
- Barres énergétiques, chocolat, ...
- Lampe frontale
- Appareil de communication satellitaire à double sens avec live-tracking
- Instrument GPS



Erlösender Transport im Heli: Abschied von den Dorfbewohnern. Erlösender Transport im Heli: Abschied von den Dorfbewohnern. | Zwischenstation zurück in die Schweiz: Spitalbett in Jammu Zwischenstation zurück in die Schweiz: Spitalbett in Jammu

### Repatriierung durch die Rega

Bei einem Unfall oder einer akuten Erkrankung im Ausland erreicht man die Rega-Einsatzzentrale rund um die Uhr über die internationale Alarmnummer +41 333 333 333 oder per E-Mail ops@rega.ch. Weil die Rega im Ausland keine erste Hilfe leisten kann, müssen zuerst immer die örtlichen Rettungsdienste, der lokale Arzt oder ein Spital alarmiert werden. Erst danach die Einsatzzentrale der Rega. Eine Repatriierung durch die Rega kann erst erfolgen, wenn der Verunfallte bereits hospitalisiert ist. Nach der Alarmierung nehmen die Beratungsärzte der Rega in der Regel Kontakt mit dem behandelnden Arzt vor Ort auf und entscheiden nach medizinischen, sozialen und operationellen Gesichtspunkten über Notwendigkeit, Zeitpunkt und Art eines allfälligen Transports zurück in die Schweiz. Sieht der Rega-Beratungsarzt den Rücktransport als indiziert an, übernimmt der Einsatzleiter die Organisation der Repatriierung. Für den Lufttransport von Intensivpatienten stehen drei eigene Ambulanzflugzeuge bereit, die mit modernstem medizinischen Material ausgerüstet sind. Die Patienten werden von einem medizinischen Team der Rega betreut. Sofern es der Zustand des Patienten erlaubt, kann der Transport auch an Bord eines Linienflugzeugs durchgeführt werden. Fallbeispiele auf [www.repat.rega.ch](http://www.repat.rega.ch)

### Rapatriement par la Rega

En cas d'accident ou de maladie grave à l'étranger, on peut contacter la centrale d'intervention de la Rega 24 h/24 via le numéro d'alerte international, +41 333 333 333, ou par mail, ops@rega.ch. Comme la Rega ne peut pas porter les premiers secours à l'étranger, il faut toujours commencer par alerter les services de secours locaux, le médecin local ou un hôpital. Et après, seulement, la centrale d'intervention de la Rega. Un rapatriement par la Rega ne peut avoir lieu que si la personne accidentée est déjà hospitalisée. Une fois l'alarme lancée, les médecins consultants de la Rega prennent généralement contact avec le médecin traitant sur place et décident, d'un point de vue médical, social et opérationnel, de la nécessité, de la date et du type d'un éventuel transport de retour vers la Suisse. Si le médecin consultant de la Rega estime qu'un tel transport est indiqué, le chef d'opération prend en charge l'organisation du rapatriement. Pour le transport aérien d'un patient en soins intensifs, trois avions-ambulances sont à disposition; ils sont équipés du matériel médical le plus moderne. Les patients sont pris en charge par une équipe médicale de la Rega. Dans la mesure où l'état du patient le permet, le transport peut aussi se faire à bord d'un avion de ligne. Exemples de cas sur [www.repat.rega.ch](http://www.repat.rega.ch)

AirDesign 1/2 quer