

1414

Nummer 69, November 2007

Gönnermagazin der Schweizerischen Rettungsflugwacht

rega 



Einsätze rund um die Uhr
**Wenn die Nacht
ihre Dunkelheit
verliert**





Titelbild:

Einsatz beim Einnachten: Der Rettungshelikopter vom Typ Eurocopter EC 145 fliegt im letzten Tageslicht eine Unfallstelle im Berner Oberland an.

4 Thema

Einsatzbereit rund um die Uhr: Wenn die Nacht ihre Dunkelheit verliert

Bei der Rega können die Arbeitstage mitunter länger dauern. Auch in der Nacht bringen die Rega-Crews ärztliche Hilfe auf Unfallstellen oder verlegen Patienten von Regional- in Zentrumsspitäler.

9 Interview

Helikopterpilot Walter Schneibel über nächtliche Luftrettungen

«Beim Nachtflug nimmt man Dinge wahr, die einem bei Tageslicht gar nicht auffallen.»

10 Basis-Porträt

Einsatzbasis Genf: Seit 20 Jahren ist die Rega in Genf

Im vergangenen Frühling haben die Rega und die Universitätskliniken Genf ihre 20-jährige Zusammenarbeit gefeiert.

13 Einsatzpartner

Schweizer Berghilfe und Rega: Gemeinsam für die Bergbevölkerung

Zusammen mit der Rega ermöglicht die Schweizer Berghilfe Helikoptertransporte in unzugänglichem Gelände.

14 Auslandeinsatz

Abruptes Ende einer Car-Reise nach Slowenien

Wenn im Ausland plötzlich innere Blutungen auftreten, kann eine Rückführung per Ambulanzflugzeug in die Schweiz dringend notwendig werden.

16 Poster:

Dank modernster Technik auch nachts für Patienten unterwegs: So fliegt der Rega-Helikopter durch die dunkle Nacht.

18 Rega-Inside

Flug über den «Röstigraben»

19 Persönlich

21 Rätsel-Ecke

22 Nachgefasst

Wieder auf den eigenen Beinen

Nach einem dramatischen Verkehrsunfall wird einem Mädchen ein abgetrenntes Bein wieder angenäht.

24 Kurz notiert

25 Gönner-Service

27 Gastkolumne Zoë Jenny

28 Damals

Seit 50 Jahren fliegt die Rega ins Ausland

32 Prävention

Gemeinsam für mehr Sicherheit im Schneesport

0844 834 844

Die Service-Nummer für Gönnerinnen und Gönner

Wie Sie die Rega erreichen: Seite 25

Rega-Stiftungsrat:

Albert Keller* (Präsident),
 Uitikon Waldegg;
 Franz Steinegger* (Vizepräsident),
 Flüelen;
 Dr. iur. Markus Reinhardt*, Chur;
 Paul Maximilian Müller*, Bern;
 Prof. Dr. med. Daniel Scheidegger*,
 Arlesheim;
 Marcel Gaille, Onex;
 Anne Ormond-Ronca, Denens;
 PD Dr. med. Adrian Frutiger,
 Trimmis;
 Charles Raedersdorf, Köniz;
 Ulrich Graf, Winterthur;
 PD Dr. iur. Roland Müller, Staad;
 Dr. med. Andreas Berger,
 Merlischachen;
 Michael Hobmeier, Bäch;
 Bruno Jelk, Zermatt;
 Daniel Biedermann, Bern
 (Vertreter des Schweizerischen
 Roten Kreuzes)
 (* = Mitglieder des Ausschusses)

Geschäftsleitung:

Ernst Kohler, Vorsitz;
 Dr. med. Carlo Höfliger, Chefarzt;
 Roland Ziegler, Finanzchef

Impressum Nr. 69 / Nov. 2007**Gönnermagazin****der Schweizerischen****Rettungsflugwacht (Rega)**

Erscheint zweimal jährlich,
 Gesamtauflage 1,469 Millionen

Redaktion: Thomas Kenner
 (Chefredaktor), Gery Baumann,
 Maria Betschart, Walter Stünzi

Französische Übersetzung:
 SRK, Übersetzungsdienst, Bern

Italienische Übersetzung:

Gabriella Broggi, Lugano
Fotos: Ch. Perret (Titelseite,
 S. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 13);

M. Heinzer (S. 5);
 O. Born (S. 2, 10, 11, 21);
 G. Baumann (S. 2, 9, 14, 15, 22, 23);
 Ph. Keller (S. 19);
 U. Seggelke (S. 27);
 F. Engesser (S. 28, 29, 30, 31);
 M. Koller (S. 31)

Produktionsleitung:

tutto fatto, Zürich

Gestaltung:

Alex Demarmels, Thalwil

Herausgeber:

Rega-Kommunikation
 Postfach 1414
 8058 Zürich-Flughafen
 www.info.rega.ch
 Postcheck 80-637-5

Litho: Sota AG, Zürich

Druck: Farbendruck Weber AG,
 Biel

Inseratenannahme:

Kretz AG, Verlag und Annoncen,
 8706 Feldmeilen

Abdruck: mit Quellenangabe



Ernst Kohler

Liebe Gönnerin, lieber Gönner

Wer kennt sie nicht, die subtilen Schilderungen in «Vol de Nuit» von Antoine de Saint-Exupéry! Poetisch meisterhaft beschreibt der französische Autor in seinem Werk die Gemütslage des Piloten während schier unendlicher Nachtflüge. Auch die Heli-Crews der Rega fliegen Einsätze in der Nacht; allerdings fernab jeglicher Romantik – unterwegs, um Hilfe zu bringen. Denn die Hilfe der Rega ist rund um die Uhr gefragt: Ein Herzinfarkt fragt nicht nach der Tageszeit... Während Nachteinsätze früher ungewöhnlich waren, gehören sie heute zu unserem Alltag. So waren die Helikopter der Rega im vergangenen Jahr 1808 Mal in der Nacht unterwegs.

Um diese Einsätze in zuweilen stockfinsterner Nacht sicher fliegen zu können, wird ein grosser Aufwand betrieben. Neben intensiver Ausbildung der Crews tragen technische Errungenschaften wie Nachtsichtgeräte und digitale, satellitengestützte Kartendarstellungsgeräte zwecks genauer Standortbestimmung zur sicheren Durchführung der nächtlichen Einsätze bei. Um auch bei einem Triebwerksausfall sicher landen zu können, schreibt der Gesetzgeber nachts zweimotorige Helikopter vor.

Für viele Menschen hat die Dunkelheit der Nacht etwas Bedrückendes, ja gar Bedrohliches. Auch für die Rega-Crews bedeutet jeder Anflug auf eine Unfallstelle im Dunkeln eine Herausforderung. Trotz aller technischen Hilfsmittel, die uns Rettungsflüge in der Nacht erlauben, gebührt der Nacht der nötige Respekt. Der Nacht haben wir in der vorliegenden Ausgabe das Schwerpunktthema gewidmet. Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen beim Lesen.

Ernst Kohler, Vorsitzender der Geschäftsleitung

Die Rega-Crews sind rund um die Uhr einsatzbereit

Wenn die Nacht ihre Dunkelheit verliert



Raus aus dem Hangar – und los in die dunkle Nacht!

Bei der Rega können die Arbeitstage mitunter länger dauern. Denn die Rega-Crews sind rund um die Uhr in Einsatzbereitschaft: Auch in der Nacht bringen sie ärztliche Hilfe auf Unfallstellen oder verlegen Patienten von Regional- in Zentrumsspitäler.

Abendessen auf der Rega-Basis in Dübendorf bei Zürich: Das Dreier-Pikett-Team – bestehend aus Pilot, Rettungssanitäter und Arzt – legt Wert auf eine abwechslungsreiche und gesunde Kost: «Das hilft uns, körperlich und mental fit zu bleiben, auch für nächtliche Rettungseinsätze», ist Pilot Beat Marti überzeugt. Beim Essen lässt die Crew die Stunden seit dem morgendlichen Arbeitsbeginn Revue passieren. Nach drei Notfalleinsätzen und dem Verlegungsflug eines Patienten in ein Zentrumsspital geht ein ereignisreicher Tag zu Ende. Doch während andere ihren Feierabend geniessen, beginnen auf der Zürcher Rega-Basis nach dem Essen die Vorbereitungen für die Nacht-Einsatzbereitschaft. Während Rettungssanitäter Matthias Büeler den Helikopter hangariert, sorgt Pilot Beat Marti dafür, dass die Scheiben sauber sind, und überprüft die verschiedenen Lichtquellen auf ihre Funktionstüchtigkeit. Und tatsächlich

muss eine Halogenlampe ausgewechselt werden. «Für das Ausleuchten eines Landeplatzes in der Nacht brauchen wir alle zur Verfügung stehenden Scheinwerfer», erklärt er.

Es sieht in dieser Nacht nach «Flugwetter» aus

Zusammen diskutieren die drei die Wetterlage für die Nacht. Es sieht trotz einiger Niederschläge ganz nach «Flugwetter» aus. Prompt wird die Crew der Zürcher Basis gegen 21.30 Uhr durch die Rega-Einsatzzentrale zu einem schweren Verkehrsunfall im Grenzgebiet der Kantone St.Gallen und Zürich gerufen. Eine Frontalkollision zwischen zwei Personenwagen in Diemberg (SG) hat mehrere Verletzte gefordert, einer von ihnen ist in seinem Auto eingeklemmt. Deshalb sind neben Polizei und Ambulanzen auch Einsatzkräfte der Feuerwehr vor Ort.

Gut, dass die Nachtbereitschaft sauber erstellt ist, auch das Nachtsichtgerät ist griffbereit. So wird der Heli kurz nach dem Alarm aus dem Hangar geschoben – und schon beginnen die Turbinen am Rettungshelikopter zu drehen. Los geht es in die dunkle Nacht: Pilot Beat Marti steuert den Heli zuerst allgemein Richtung Osten; den exakten Zielort kennt er im Moment noch nicht. Wenig später gibt die Rega-Einsatzzentrale der Crew die genauen Koordinaten des Einsatzortes durch; Rettungssanitäter Matthias Büeler gibt die Daten ins Flugnavigationssystem ein. Der Pilot holt von der Flugsicherung des Flughafens Zürich-Kloten die Startbewilligung ein, später nimmt der Rettungssanitäter über Funk mit der Polizei am Unfallort Kontakt auf. Diese hat bereits einen Landeplatz erkundet und warnt die anfliegende Crew vor einer Starkstromleitung. Das hell leuchtende Blaulicht des Streifenwagens auf der Unfallstelle ist durch das Nachtsichtgerät von weitem sichtbar.

Ein schwerstverletzter Patient ist immer noch in seinem Auto eingeklemmt

Ein Polizist in einer Leuchtweste weist den Heli mit Lichtstäben zur Landung auf einer Wiese direkt neben der Unfallstelle ein. Mit dem Nachtsichtgerät kann Beat Marti wichtige Details um den Landeplatz, wie Telefonleitungen und Bäume, ausmachen und die Anflugrichtung festlegen. Nach einem kurzen Briefing mit der Crew setzt er unter Zuhilfenahme aller verfügbaren Scheinwerfer des Helikopters zum Landeanflug an.



Fluglärm minimieren

Natürlich erzeugen Nachteinsätze Lärm – und haben schon manchen aus dem Schlaf gerissen. Doch die Schweizer Bevölkerung bringt diesen oft lebensrettenden Einsätzen ein hohes Mass an Verständnis entgegen. Der Rettungshelikopter verursacht immer Lärm. Insbesondere nachts wird der Lärm von der Bevölkerung als weit störender empfunden. Die Rega-Piloten fliegen deshalb möglichst hoch und verringern über besiedelten Gebieten die Fluggeschwindigkeit – und tragen damit aktiv zur Lärm-minderung bei.

Dank den Scheinwerfern der Feuerwehr, welche die gespenstisch anmutende Szenerie beleuchten, unterscheidet sich die «Nachtarbeit» auf dem Unfallplatz in diesem Fall nicht grundsätzlich von einem Einsatz bei Tageslicht.





Alles so schön grün hier...

Das Nachtsichtgerät (auch Restlichtverstärker oder NVG, Abkürzung für «Night Vision Goggles», genannt) verstärkt das vorhandene Licht des Nachthimmels (Night Sky Irradiation) bis zu 3000fach und macht es für das menschliche Auge sichtbar. Dabei entsteht ein grünliches Bild, auf dem Wolken, Geländeformen und Verkehrswege deutlich erkennbar sind. Das NVG ist am Pilotenhelm befestigt und wird in der Landephase weggeklappt.

Nach der Landung steigt als Erster der Notarzt aus dem Helikopter. Für Dr. Alain Richard gilt es zuerst einmal, sich einen Überblick über die Unfallstelle und über die zu behandelnden Patienten zu verschaffen – was gar nicht so einfach ist. Der Notarzt der bodengebundenen Rettungsdienste weist ihm den schwerstverletzten Patienten zu. Dieser ist immer noch in seinem Auto eingeklemmt. Als äusserst schwierig erweist es sich, dem Patienten in dieser misslichen Position eine Infusion zu legen, denn gleichzeitig klirrt und kracht es rundherum: Die Feuerwehr ist gezwungen, das Auto auseinanderzuschneiden, um den Patienten möglichst schonend zu bergen.

«Es ist nicht gerade einfach, unter diesen Bedingungen zu arbeiten», erklärt Alain Richard. Verschiedene Herausforderungen sind gleichzeitig zu meistern. So werden neben den lebenserhaltenden Massnahmen auch einige Wunden des blutüberströmten Patienten notfallmässig behandelt. Und aufgrund der schweren Verletzungen muss der Patient sogleich nach der Bergung intubiert und künstlich beatmet werden.

Die Scheinwerfer der Feuerwehr erleuchten die gespenstisch anmutende Szenerie

Die «Nachtarbeit» auf dem Unfallplatz unterscheidet sich in diesem Fall nicht grundsätzlich von einem Einsatz bei Tageslicht. Denn die Scheinwerfer der Feuerwehr erleuchten die gespenstisch anmutende Szenerie. Der Regagrundsatz, medizinische Hilfe schnellstmöglich auf die Unfallstelle zu bringen, gilt auch hier.

Behutsam wird der Patient im Zielspital ausgeladen.





Gedämpfte Lichtquellen auch für den Rega-Arzt beim Überwachen des Patienten.

Als nächster Schritt steht die Entscheidung an, wohin der Patient geflogen wird. Aufgrund der schweren Verletzungen kommt nur ein medizinisches Zentrum – in diesem Fall das Universitätsspital Zürich (USZ) – in Frage. Und wieder geht es hinaus in die dunkle Nacht: Der Flug nach Zürich verläuft problemlos. Die durch die Crew per Funk aktivierten Lichter des Helikopterlandeplatzes auf dem Dach des USZ sind von weit her gut auszumachen. Nach der Landung klappt auch im Spital alles wie am Schnürchen: Ein medizinisches Team erwartet den Schwerverletzten bereits im sogenannten «Schockraum». Nach der Übergabe des Patienten ist der Einsatz für die Rega-Crew abgeschlossen: Abermals geht es hinaus in den Nachthimmel, zurück auf die Basis. Dort betanken sie den Heli, retablieren das Material, schreiben die Einsatzrapporte und verziehen sich dann in ihre Betten. Es könnte ja schon bald der nächste Einsatz folgen...

Thomas Kenner

Der Nachteinsatz beginnt am Tag...

Um die Erhaltung der Einsatzbereitschaft auch für Nachteinsätze zu gewährleisten, achten die Rega-Crews auf folgende Punkte:

- gesunde, ausgewogene Ernährung (alle Rega-Basen verfügen über eine Kochmöglichkeit)
- genügend Flüssigkeit
- Schutz des Auges (Sonnenbrille je nach Lichtverhältnissen)
- wenn möglich Einschalten von kurzen Ruhepausen
- Aufrechterhaltung der persönlichen Fitness

«Beim Nachtflug nimmt man Dinge wahr, die einem bei Tageslicht gar nicht auffallen»

Früher noch aussergewöhnlich, gehören Einsätze während der Nacht mittlerweile zum Alltag der Rega-Crews. Wir unterhielten uns mit dem Helikopterpiloten Walter Schneibel – er ist bei der Rega für die Nachtflug-Ausbildung verantwortlich.

Sie fliegen seit 26 Jahren Rettungseinsätze für die Rega. Können Sie sich noch an Ihren ersten Nachteinsatz erinnern?

Ich kann mich noch sehr genau daran erinnern, da dieser Einsatz ohne Nachtsichtgerät, das es damals noch nicht gab, für mich eindrücklich war. Bereits einige Tage nach Beginn meiner Tätigkeit als Rega-Pilot flog ich mit der Crew der Lausanner Basis meinen ersten Nachteinsatz – in einem Gebiet, das ich nachts nicht kannte: Es handelte sich um die Verlegung eines Patienten vom Regionalspital Riaz ins Lausanner Universitätsspital. Es war eine spannende Herausforderung. Mit einem erfahrenen Rettungssanitäter an meiner Seite fühlte ich mich als junger Pilot jedoch sehr wohl.

Wie orientierte man sich damals in der dunklen Nacht?

Vor dem Start zum Rettungseinsatz legten wir anhand der Karte Flugweg, minimale Flughöhe über Meer sowie Distanz und Flugzeit fest. Aufgrund der Dunkelheit der Nacht konzentrierten wir uns bereits während der Flugvorbereitungen auf mögliche künstliche Lichtquellen als Fixpunkte – beispielsweise grössere Ortschaften, Topographie, eine beleuchtete Antenne oder allenfalls eine Autobahn.

Fliegt in der Nacht nicht ein gewisses Unbehagen mit?

Nein. Bereits bei meinem ersten Nachteinsatz wurde meine fehlende nächtliche Gebietskenntnis durch die Erfahrung des Rettungssanitäters an meiner Seite kompensiert. Generell trägt die Erfahrung zur Sicherheit bei. Aus diesem Grund muss heute noch entweder der Pilot oder der Rettungssanitäter über fundierte Kenntnisse des Einsatzgebietes verfügen. Die Gebietskenntnisse aufgrund von Flügen bei Tag sind trotzdem nicht ohne weiteres auf die Nacht übertragbar, denn nachts nimmt man beispielsweise ein Dorf mit seinen künstlichen Lichtquellen ganz anders wahr als bei Tage. Ein tagsüber unauffälliges Gebäude kann nachts als idealer Navigationspunkt dienen – allein wegen seiner markanten Beleuchtung. So nimmt man beim Nachtflug Dinge wahr, die einem bei Tageslicht gar nicht auffallen. Während etwa beleuchtete Antennen auf den Flughinderniskarten eingezeichnet sind, können andere künstliche Lichtquellen, wie markante Beleuchtungen von Strassenunterführungen, die als Referenzpunkte dienen, lediglich dank einem gewissen Mass an Erfahrung zur Orientierung genutzt werden.

Gab es zu dieser Zeit bereits technische Hilfsmittel, die das Fliegen in der Dunkelheit erleichterten?

Der grosse Suchscheinwerfer «Spectrolab SX-16» wurde damals bei der Alouette III nachts standardmässig am Helikopter montiert. Er leistet bis zum heutigen Tag auch auf den aktuell im Einsatz stehenden Helikoptern des Typs Eurocopter EC 145 und Agusta A 109 K2 wertvolle Dienste.



Walter Schneibel: «Trotz aller technischen Hilfsmittel gebührt der Nacht der nötige Respekt – sie wird auch mit den besten technischen Mitteln nicht zum Tag.»

Sie haben als Rega-Pilot die Ausbildung und Ausrüstung für die Rega wesentlich mitgeprägt. Wann kamen die ersten Nachtsichtgeräte zum Einsatz?

Vor rund 20 Jahren las ich per Zufall in einer englischen Fachzeitschrift einen Artikel über den militärischen Gebrauch von Restlichtverstärkern. Der damalige Rega-Chefpilot bewilligte schnell erste Testflüge mit diesen sehr leistungsfähigen Nachtsichtgeräten der dritten Generation. Die Versuchsphase verlief derart positiv, dass die Rega bereits ein Jahr später alle Basen damit ausrüstete. Ich könnte mir heute nicht mehr vorstellen, auf dieses Hilfsmittel verzichten zu müssen – obschon der Restlichtverstärker lediglich eine Ergänzung darstellt und ein Nachtflug gemäss unseren internen Richtlinien nur durchgeführt wird, wenn er auch ohne Zuhilfenahme des Nachtsichtgerätes geflogen werden könnte. Dazu kommt als wesentliche Erleichterung ein digitales, satellitengestütztes Kartendarstellungsgerät.

Haben diese technischen Fortschritte dazu geführt, dass die Nacht sozusagen zum Tag wurde?

Eines der grössten Probleme bildeten früher das unbeabsichtigte Einfliegen in Wolken und die Wetterbeurteilung schlechthin. Heute haben wir dank dem Zugriff auf Webcams, Wetterkarten und animierte Wetterbilder via Internet sehr aktuelle und zuverlässige Wetterdaten und können zudem dank dem Nachtsichtgerät im Flug die herrschenden Wetterverhältnisse besser beurteilen. Trotz aller technischen Hilfsmittel gebührt der Nacht der nötige Respekt – sie wird auch mit den besten technischen Mitteln nicht zum Tag.

Interview: Thomas Kenner



Zusammenarbeit Rega–Universitätsspital Genf

Seit 20 Jahren ist die Rega in Genf

Im vergangenen Frühling haben die Rega und die HUG (Hôpitaux Universitaires de Genève) ihre 20-jährige Zusammenarbeit gefeiert. Der Vertrag zwischen den beiden Partnern auf dem Gebiet der Luftrettung in der Region Genf datiert vom Mai 1987.

Die Helikopterbasis, die das HUG für die Rega betreibt, ist gleichzeitig der kleinste gewerbsmäßige Flugbetrieb der Schweiz. Mit lediglich einem Helikopter vom Typ EC 135, einer Besatzung bestehend aus sechs Piloten und Rettungssanitätern sowie einem Pool von 15 Anästhesieärzten der Klinik erbringt sie allerdings beachtliche Leistungen: «Wir haben im letzten Jahr 376 Einsätze geflogen, $\frac{2}{3}$ davon auf Unfallstellen, $\frac{1}{3}$ als Patiententransporte von Spital zu Spital», erklärt Bertrand Tornay, Pilot und Basisleiter. Das Einsatzgebiet der Basis ist in den letzten Jahren ständig ge-

wachsen. Etwas mehr als ein Fünftel der Einsätze fanden im benachbarten Frankreich statt.

Marcel Gaille war früher Pilot auf der Basis Genf und ist heute Stiftungsrat der Rega. Er erinnert sich: «Dem Genfer Regierungsrat ging es 1971 primär darum, einen eigenen Helikopter für die Belange des Zivilschutzes und der Polizei einsetzen zu können. Zwar gab es schon bald regelmässige Kontakte zur Rega. Aber erst ab Mai 1987 wurde die Crew um einen Arzt des HUG erweitert. Genf wurde so zu einer voll medizinisierten Rega-Partnerbasis.»

Regelmässig auf dem Helikopterlandeplatz der HUG (Hôpitaux universitaires de Genève) anzutreffen: Helikopter und Crew der Genfer Rega-Partnerbasis.



Der Genfer Helikopter ist für die Suche nach Notsendern ausgerüstet

Rega 15, so lautet das Funkrufzeichen des Genfer Helikopters, befindet sich an privilegierter Lage auf dem Gebiet des internationalen Flughafens Genf. Dies bedeutet, dass – ausser bei Nebel – der Helikopter 24 Stunden täglich nach Instrumentenflugregeln eingesetzt werden kann, auch dann, wenn aus meteorologischen Gründen kein Sichtflug möglich ist. Zudem ist der Helikopter für die Suche nach Notsendern ausgerüstet und kann dadurch die Luftwaffe und das BAZL bei der Suche nach vermissten Flugzeugen unterstützen.

An einer kleinen Jubiläumsfeier bedankte sich Pierre-François Unger, der Genfer Gesundheitsdirektor, bei seinen Besatzungen für ihre tägliche Arbeit und bei der Rega für ihr einmaliges Rettungsnetz, das landesweit Hilfe durch die Luft in 15 Minuten bietet. Er verglich die 20-jährige Zusammenarbeit Rega-HUG mit einer «echten Liebesbeziehung» und unterstrich die Bedeutung, die auch die Genfer Bevölkerung dieser fliegenden Nothilfe beimisst.

Adrienne Prudente



2 Millionen Gönner:
Die van der Bents aus Veyrier (GE) waren die Glücklichen

Erlebnisbericht der Jubilarenfamilie

Wir werden den vergangenen 12. April und das, was uns die Rega an diesem Tag geboten hat, nie vergessen! Schon der Empfang auf der Rega-Basis Lausanne war herzlich. Der anschliessende Flug mit dem Helikopter nach Zürich-Kloten bedeutete für uns alle eine absolute Premiere. Wir waren bei unserem Piloten, Peter Hässig, bestens aufgehoben und genossen an diesem strahlenden Frühlingstag den Flug entlang den Schweizer Alpen in vollen Zügen.

Nach der Landung durften wir einen Blick hinter die Kulissen der Rega werfen. Wir waren überrascht, wie viele Berufsgattungen bei der Rega anzutreffen sind: Jet- und Helikopterpiloten, Rettungssanitäter, Ärzte, Pflegefachpersonen, Mechaniker und Büroangestellte.

Die Einsatzzentrale beeindruckte uns besonders. Auf Karten der Schweiz, Europas und der Welt zeigten rote Pfeile die anstehenden Einsätze an. Uns wurde klar, wie schwierig es manchmal sein muss, Entscheide zu treffen und Einsätze zu organisieren.

Bisher war unser Bild von der Rega geprägt vom berühmten roten Helikopter, der auf Skipisten landet, um Verletzten Hilfe zu bringen. Heute wissen wir, dass die Hilfe der Rega viel mehr umfasst. Wir verstehen heute, dass viele Länder die Schweiz um diese einzigartige Institution beneiden.

Familie van der Bent



Ausflugstipp der Rega-Partnerbasis Genf

Entdecken Sie die Geschichte der ersten und wichtigsten humanitären Organisation der Welt!

Das Museum des internationalen Roten Kreuzes und des Roten Halbmonds liegt im Stadtzentrum von Genf. Es erzählt die aussergewöhnliche Geschichte der Millionen von Frauen und Männern, die sich weltweit diesem humanitären Werk verschrieben haben. Für Jonathan Volorio, Pilot auf der Rega/HUG-Basis Genf, ist diese Geschichte der Solidarität berührend und packend zugleich.

Die Besucherinnen und Besucher tauchen ein in die faszinierende Geschichte der bedeutendsten weltweiten humanitären Organisation. Fotos, Filme, Schriftstücke und Gegenstände geben einen tiefen Einblick in das 1863 durch den Schweizer Henry Dunant gegründete Werk. Sie schaffen Verständnis für das Entstehen von Katastrophen und internationalen Konflikten.

Bis zum 28. Januar 2008 behandelt der «Grand Prix de la catastrophe» die Problematik des Wettlaufs verschiedener Hilfsorganisationen bei Noteinsätzen nach Naturkatastrophen.

Weitere Informationen: www.micr.ch

Schweizer Berghilfe und Rega:

Gemeinsam für die Zukunft der Bergbevölkerung

Sie ist eine verlässliche Partnerin der Menschen im Berggebiet: die Schweizer Berghilfe. Gemeinsam mit der Rega ermöglicht die Stiftung Helikoptertransporte im unzugänglichen Gelände. Zudem unterstützt sie jährlich Hunderte von Projekten, mit denen sich die Bergbevölkerung eine Grundlage für die Zukunft schafft.

Schweizer Berghilfe und Rega arbeiten seit Jahrzehnten eng zusammen: So übernehmen die beiden Stiftungen während des Alpsommers gemeinsam die Organisation und Durchführung der Heli-Transporte von verletzten oder toten Tieren aus den Alpgebieten – rund 1000 derartige «Contadino»-Einsätze (so werden diese Einsätze Rega-Intern genannt) für Kälber, Rinder oder Kühe werden Jahr für Jahr geflogen. Das Einsatzspektrum ist dabei ebenso vielfältig wie dasjenige der «normalen» Rega-Einsätze: Einmal wird ein Tierarzt im Helikopter auf die Alp geflogen, ein andermal werden von der Umwelt abgeschnittene Alpen mit Futter versorgt. Am häufigsten aber müssen kranke oder tote Tiere geborgen und zur nächsten befahrbaren Strasse geflogen werden, von wo aus der Weitertransport per Fahrzeug erfolgt.

Breites Tätigkeitsfeld – nachhaltige Wirkung

Die Schweizer Berghilfe engagiert sich seit über 60 Jahren für bewohnte und bewirtschaftete Berggebiete. Sie sind als Arbeits- und Erholungsraum für die ganze Schweiz von grosser Bedeutung. Dabei wird nicht allein die Bauernfamilie unterstützt, die den alten Stall tiergerecht sanieren muss. Die Schweizer Berghilfe sorgt beispielsweise auch dafür, dass Kinder statt auf gefährlichen Wegen dank einem Schulbus sicher zur Schule kommen. Oder hilft in einer entlegenen Bergregion, das veraltete Spital in ein modernes Gesundheitszentrum umzubauen. Und unterstützt engagierte Menschen, die sich für die Zukunft ihrer Dorfläden einsetzen. Oder macht es möglich, dass Jung und Alt in einem Tal Weiterbildungskurse oder eine Bibliothek besuchen. Und schaut, dass eine Käserei im Dorf bleibt, die der Region guten Absatz und Arbeitsplätze bringt.

«Zukunft ist nicht Zufall»

«Unsere Bergregionen haben Zukunft», sagt Hugo Höhn, Geschäftsführer der Schweizer Berghilfe. Voraussetzung dafür ist aber, dass die Menschen in wirtschaftlich und sozial attraktiven Umständen leben können und nicht ins Unterland abwandern müssen. Hier leistet die Schweizer Berghilfe entscheidende Unterstützung. «Hilfe zur Selbsthilfe» lautet das Motto der Berghilfe: Gefordert ist also immer auch die Eigeninitiative der Bergbevölkerung. «Die Menschen im Berggebiet beweisen, dass sie bereit sind, ausgetretene Pfade zu verlassen, und mit guten Ideen und Energie Neues anpacken», erklärt Höhn: «Sie brauchen und verdienen unsere Unterstützung. Denn Zukunft ist nicht Zufall!»

Kaspar Abplanalp/Thomas Kenner

Die Schweizer Berghilfe in Kürze

Die 1943 gegründete Schweizer Berghilfe ist eine ausschliesslich durch Spenden finanzierte Stiftung. Sie trägt mit der Unterstützung der Schweizer Bergbevölkerung wesentlich dazu bei, Wirtschafts- und Lebensräume zu entwickeln, die regionale Kultur zu erhalten, die Landschaft zu pflegen und der Abwanderung aus dem Berggebiet entgegenzuwirken.

Für die Schweizer Berghilfe sind 30 ehrenamtliche Expertinnen und Experten im Einsatz: Sie prüfen die Unterstützungsanträge aus dem Berggebiet sorgfältig und vor Ort. Im Jahr 2006 konnte die Schweizer Berghilfe zu Gunsten der Bergbevölkerung insgesamt 28,6 Millionen Franken einsetzen, was wiederum Investitionen von geschätzten 150 Millionen Franken auslöste, die primär beim lokalen Gewerbe Wertschöpfung und Arbeitsplätze schaffen.

Die Unterstützung ging letztes Jahr in 937 Projekte aus den Bereichen Landwirtschaft, Wald und Holz, Bildung, Tourismus, Energie, Gewerbe sowie Gesundheit. In Notsituationen leistet die Schweizer Berghilfe unbürokratische Soforthilfe. Die Organisation trägt das Gütesiegel der Stiftung ZEWO und ist von SQS/VMI für NPO-Management-Qualität zertifiziert.

www.berghilfe.ch





Flughafen Portorož: Alles bereit zum Einlad.



Trotz Infusionsschläuchen erhascht der Patient einen Blick...

Plötzlich auftretende innere Blutungen können lebensgefährlich sein

Abruptes Ende einer Car-Reise nach Slowenien

Weil er viel Blut verloren hat, liegt Helmut D. auf der Intensivstation des Krankenhauses von Portorož in Slowenien. Er ist schwach, und er ist verunsichert. Die Ursachen der massiven Blutungen – die aus heiterem Himmel aufgetreten sind – müssen gefunden und behandelt werden. Die Ärzte der Rega-Einsatzzentrale in Kloten und die Mediziner in Slowenien erkennen gemeinsam, dass eine Rückführung per Ambulanzflugzeug in ein medizinisches Zentrum in der Schweiz dringend notwendig ist.

Gute Besserung: In der Ambulanz verabschiedet sich die Rega-Flightnurse vom Patienten.





...auf das majestätische Berner Oberländer Alpenpanorama.



Flughafen Bern-Belp: Abschluss des Repatriierungsfluges.

Zusammen mit seiner Frau will Helmut D. für ein paar Tage den nasskalten Wintertagen entfliehen. Wie schon öfters buchen die beiden eine Pauschalreise mit dem Reise-car. Diesmal geht es nach Portorož, einem malerischen Badeort an Istriens Adriaküste.

Eines Abends, auf dem Programm steht ein Nachtessen mit slowenischen Darbietungen, fühlt sich der bald siebzigjährige, rüstige Rentner unwohl. Statt sich das üppige Abendessen zu genehmigen, geht er für ein paar Schritte an die frische Luft und legt sich dann früh ins Bett. «Wird schon vorbeigehen!», denkt er.

Viel Blut erbrochen

Dem Feriengast aus der Schweiz geht es auch am nächsten Morgen nicht besser; im Gegenteil. Seine Frau erschrickt bei seinem Anblick. Er ist bleich und fühlt sich übel. Er muss sich übergeben – das Erbrochene besteht vorwiegend aus Blut. Die besorgte Gattin alarmiert die Hotelrezeption, bald trifft die Ambulanz aus dem örtlichen Spital ein.

Später, auf der Notfallstation der Klinik, muss Helmut D. verschiedene Untersuchungen über sich ergehen lassen. Unter anderem wird eine Magenspiegelung durchgeführt; der Eingriff ist unangenehm und schmerzhaft. Eigentlich möchte der Patient das Spital am liebsten gleich wieder verlassen. Als alter Seebär lässt er sich nicht so schnell ausser Gefecht setzen – auf seinem bald dreissigjährigen Motorsegelboot hat er schon monatelang im Ausland gelebt und so manchem Sturm getrotzt. Doch die Ärzte wollen ihn behalten. Und zwar auf der Intensivstation. In seiner Speiseröhre fanden sie mehrere Gefässe, die geblutet hatten und jederzeit wieder aufbrechen könnten. Überwachung ist angesagt.

Am fünften Tag wird die Rega alarmiert

Der Patient darf weder essen noch trinken. Dafür hängt er an Infusionen. Auch wenn er sich nicht mehr übergeben muss, scheinen doch weitere Blutungen aufgetreten zu sein, wie entsprechende Laborwerte bestätigen. Helmut D. bekommt mehrere Beutel Blutkonserven zugeführt. Unterdessen ist auch klar, dass eine Heimfahrt mit dem Reise-car nicht möglich ist. Seine Gattin kehrt mit der Gruppe heim. Ganz alleine und der Sprache unkundig, hätte die Frau in Portorož wenig helfen können. Angehörige aus der Schweiz alarmieren derweilen die

Rega. Deren Ärzte setzen sich sogleich mit der Klinik in Slowenien in Verbindung. Die Mediziner sind sich einig, dass ein Transport im Rega-Jet nötig ist. Um keine zusätzlichen Risiken einzugehen, werden nochmals umfangreiche Untersuchungen vorgenommen und Laborwerte ermittelt. Tags darauf erhält der Patient den erlösenden Anruf der Rega-Einsatzzentrale in Kloten – sein Rückflug wird organisiert.

Nach einstündigem Flug wieder in der Schweiz

Sechs Tage nach seiner Einlieferung verlässt Helmut D. die Klinik in Slowenien. Eine Notärztin begleitet ihn auf der Ambulanzfahrt zum Flughafen von Portorož. Dort steht der Rega-Jet bereit; ansonsten ist das kleine Vorfeld neben der Piste leer. Die Rega-Piloten haben bereits alle Formalitäten erledigt; der Arzt und die Pflegefachfrau begrüßen den Patienten im Ambulanzfahrzeug. Der Patient wird auf die Rega-Bahre umgebettet, und schon bald liegt er in der fliegenden Intensivstation, bereit zum Flug in die Heimat. Endlich kann er mit Fachleuten über seine medizinische Situation sprechen. Die Mitarbeitenden im slowenischen Krankenhaus waren zwar freundlich und hilfsbereit, die sprachliche Barriere jedoch war riesengross.

Infusionsschläuche und Überwachungskabel werden an die Monitore im Flugzeug angehängt. Die Startbahn von Portorož gehört mit 1200 Metern Länge zu den kürzesten Pisten, die das Rega-Flugzeug benützen kann – die beiden Triebwerke geben vollen Schub. Schon bald erreicht das Flugzeug mit dem roten Kreuz am Rumpf seine Reiseflughöhe. Medizinisch verläuft der Transport problemlos. Nach weniger als einer Stunde beginnt bereits der Anflug auf Bern-Belp. Aus den kleinen Fenstern des Rega-Jets kann Helmut D. die Berner Alpen erkennen. Kein Zweifel, die Landung steht kurz bevor.

Auf dem Standplatz steht eine Ambulanz bereit. Über die speziell dafür vorgesehene Verloaderampe erfolgt der Umlad vom Flugzeug ins bodengebundene Transportmittel. Der Rega-Arzt bespricht mit dem begleitenden Rettungssanitäter die medizinischen Details, dann trennen sich die Wege der Rega-Crew und ihres Passagiers aus Slowenien. Wenig später wird dieser im Kantonsspital Freiburg eintreffen. Weitere Abklärungen, Therapien und Behandlungen werden folgen und den Patienten fordern. Doch im Moment gilt für ihn vorerst einmal: Er ist in der Nähe seiner Familie – wenn auch noch nicht ganz zu Hause.

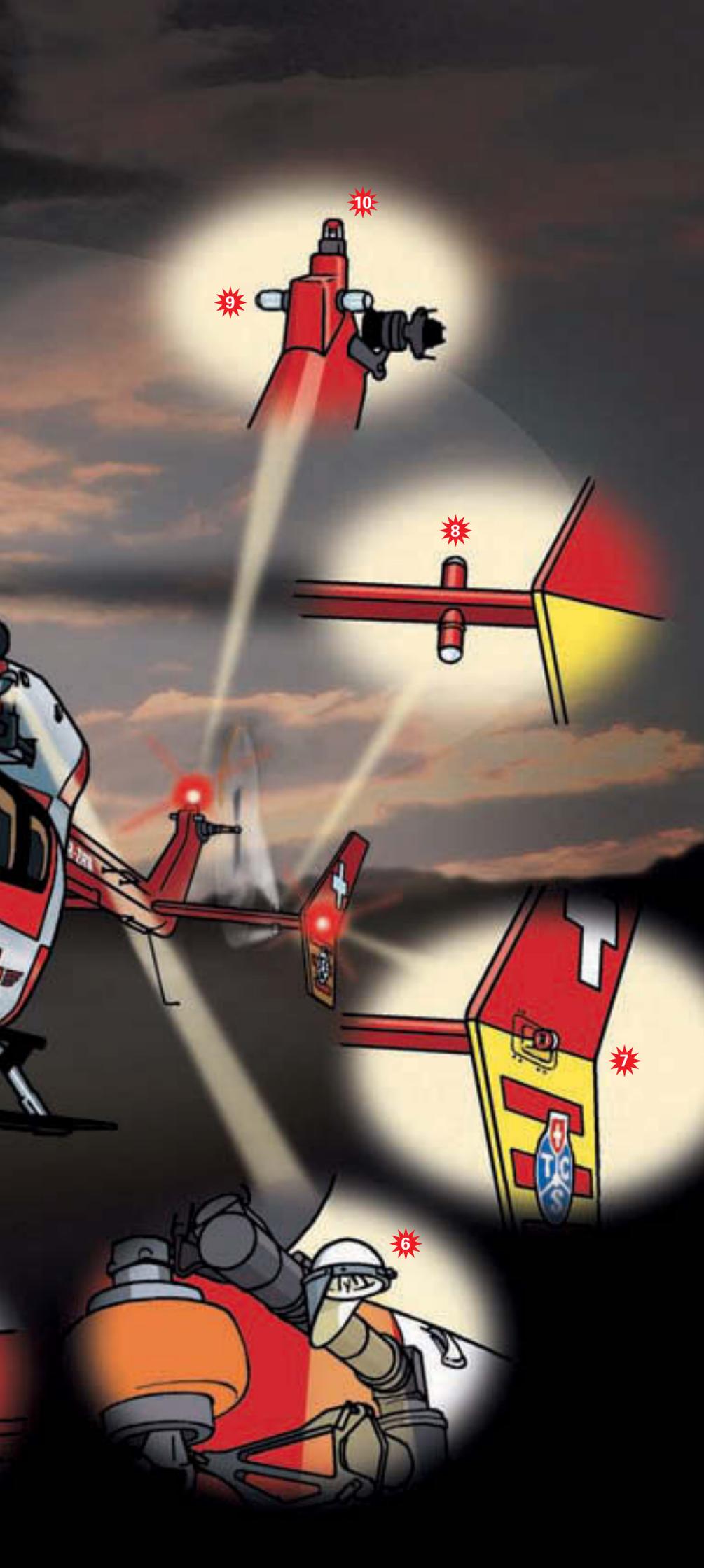
Gery Baumann

Er reitet auch spät durch Nacht und Wind

«Nightrider» dank moderner Technik

Patienten benötigen nicht nur am Tag die Hilfe der Rega: Rund jeder fünfte Helikoptereinsatz findet nach Einbruch der Dunkelheit statt. Abseits überwachter Lufträume fliegen dabei die Piloten auf Sicht. Viele technische Hilfsmittel – von den Anticollision Lights über das digitale Navigationssystem bis zum Nachtsichtgerät – dienen dazu, das Risiko zu vermindern.





- 1 Nachtsichtgerät (NVG)**
Das Nachtsichtgerät verstärkt das noch vorhandene Licht des Nachthimmels bis zu 3000fach. Es entsteht ein grünliches Bild, auf dem Verkehrswege, Wolken und Geländeformen deutlich erkennbar sind.
- 2 Fixer Landescheinwerfer (250 Watt)**
Mit dem Landescheinwerfer macht sich der Helikopter bemerkbar. Er ist dadurch für andere Luftfahrzeuge oder Rettungskräfte am Boden früher erkennbar.
- 3 Integrierter Suchscheinwerfer**
Mit ihm leuchtet der Pilot den Landebereich aus. Er dient zur Erkennung von Hindernissen. Der Suchscheinwerfer ist 150° dreh- und 73° neigbar.
- 4 Grosser Suchscheinwerfer SX-16 «Spectrolab»**
Er dient zur Suche nach Personen in der Nacht. Lichtstärke 30–40 Mio. Kerzen, Leuchtweite 1,6 km. Er ist 29 kg schwer, dreh- und neigbar und wird nur bei Bedarf montiert.
- 5 Landelicht 30° nach links gerichtet (250 W)**
Dient zur Ausleuchtung des Sichtfeldes des Rettungssanitäters bei der Landung.
- 6 Windenscheinwerfer (250 W)**
Er beleuchtet bei Nachteinsätzen vertikal den Windenhaken der Rettungswinde.
- 7 Positionslichter**
Sie markieren gemäss Luftfahrtvorschriften den Helikopter mit konstantem Licht. Nach links rot; nach rechts grün; nach hinten weiss.
- 8 Tail-Flood-Lights**
Sie beleuchten mit konstantem, weissem Licht den Gefahrenbereich des Heckrotors.
- 9 Strobe Lights (weiss)**
Diese weissen Blitzlichter sind rundherum von weitem erkennbar.
- 10 Anticollision Lights (rot)**
Diese NVG-verträglichen roten Blitzlichter sind Tag und Nacht eingeschaltet und dienen der Erkennung durch andere Luftfahrzeuge.

Wo ist die Rega zu sehen?

Modhac, La Chaux-de-Fonds 26.10.–4.11.2007	Vacances, sports et loisirs, Genève 25.–27.01.2008
I Viaggiatori, Lugano 1.–4.11.2007	FESPO, Zürich 31.1.–3.2.2008
Präventa, Zürich Hauptbahnhof 2.–4.11.2007	Ferienmesse St. Gallen 8.2.–10.2.2008
Foire de Genève 8.–18.11.2007	Basler Ferienmesse 15.2.–17.2.2008
Selezione Ambiente, Locarno 9.–18.11.2007	Verkehrshaus, Luzern 29.–30.3.2008
Comptoir Broyard, Payerne 9.–18.11.2007	Zürichsee Messe, Wädenswil 2.–6.4.2008
Verkehrshaus, Luzern 17.–18.11.2007	Verkehrshaus, Luzern 3.–4.5.2008
Winterthurer Messe 28.11.–2.12.2007	

Auf unserer Website finden Sie immer die aktuellen Standorte der Messen und Ausstellungen, an denen die Rega präsent ist: www.rega.ch (Service/Veranstaltungen)

Umfrage: Rega an der Spitze

Die Rettungsflugwacht ist laut einer Umfrage das angesehenste Schweizer Unternehmen. So schrieb etwa die Wirtschaftszeitung «Cash Daily»: «Die Multis UBS, Nestlé oder Roche sind zwar beim Gewinn top, beim Ansehen in der breiten Bevölkerung haben sie aber das Nachsehen: Am meisten Vertrauen haben die Schweizer und Schweizerinnen in die Rega.»

Bereits zum zweiten Mal hat das Marktforschungsinstitut IHA-GfK AG im Jahr 2007 in einer repräsentativen, branchenübergreifenden Studie den Ruf und das Ansehen von Top-Unternehmen in der Schweiz untersucht. Basis bildete eine Befragung von über 3500 Personen. Zur Liste der 100 erfassten Marken gehören erstmals auch Nonprofit-Organisationen. An die Spitze setzte sich prompt die Rega.

Wie einzelne Medien kommentierten, war die «Messlatte Rega» mit 85 von 100 möglichen Indexpunkten für «normale», gewinnorientierte Firmen zu hoch: Die Marke für diese Gruppe liefert der Uhrenkonzern Swatch, der mit 80 Indexpunkten auf Rang 2 hinter der Rega landete. Hinter Swatch belegen Logitech, Hergiswiler Glas, Lindt & Sprüngli sowie Leica Geosystems die folgenden Plätze – mit 76 bis 79 Punkten.

Thomas Kenner

Chronograph Rega Pulse «EDITION 2007»

Der Uhrenhersteller Rodania hat die «Rega-Pulse-Uhr» entwickelt: Das exklusive Modell, entstanden in Zusammenarbeit mit der



Rega, ist ein Chronograph mit Pulsskala (20 Pulsschläge), Datumsanzeige und Schweizer Präzisions-Quarzwerk. Es hat ein kratzfestes Saphirglas, besteht aus poliertem Edelstahl und ist wasserdicht bis 50 Meter Tiefe. Armband aus Kautschuk oder Metall, Zifferblätter in fünf Varianten. Rega Pulse kann für CHF 595/650 direkt bei Rodania bezogen werden: www.rodania.ch Pro Uhr fließen CHF 90 in den Spendentopf der Rega.

Gönnerkampagne in der Suisse romande Flug über den «Röstigraben»

Zwei Millionen Gönnerinnen und Gönner: Die Rega ist als nationale Institution ein Begriff und in allen Bevölkerungsschichten vertreten. In der welschen Schweiz gilt es allerdings noch aufzuholen. Hier sind die Gönner etwas dünner gesät. Eine zusätzliche Werbekampagne auf Französisch soll dem entgegenwirken.

Die Familie van der Bent aus Veyrier (GE) hat es vorgemacht: Die Eltern mit ihren drei Töchtern sind Anfangs dieses Jahres Familiengönner geworden. Es war die zweimillionste Gönnerschaft (siehe Seite 11). Die Rega möchte, dass noch mehr Westschweizerinnen und Westschweizer dem Beispiel dieser Familie folgen – und so die Präsenz der Rega in der französischsprachigen Schweiz stärken.

Nachholbedarf in der Romandie

Erst rund 17 Prozent der Welschen sind Rega-Gönner. Das ist im Vergleich zur deutschen Schweiz mit 26 Prozent eine eher schwache Vertretung. Gezielte Kampagnen sollen im Herbst 2007 den Westschweizern die Rega näherbringen. Sie machen darauf aufmerksam, dass die Hilfe der Rega jederzeit und plötzlich nötig werden kann und dass es die Rega ohne ihre Gönnerinnen und Gönner nicht gäbe.

Die Zahlen sprechen für sich: Pro Monat geben Herr und Frau Schweizer für die verschiedensten Arten von Glücksspielen und Lotterien gegen 30 Franken aus. Gleich viel, wie ein Gönnerbeitrag für ein Jahr kostet. Dabei ist statistisch gesehen die Wahrscheinlichkeit, einmal auf die Hilfe der Rega angewiesen zu sein, 15 000-mal so hoch wie die Chance auf einen Sechser im Lotto.

Die Gönnerschaft als Los

Auf dieser Botschaft basiert die Werbeaktion in der Suisse romande. Sie soll zum Denken anregen und den Wert einer Gönnerschaft durch den Vergleich mit dem Glücksspiel plausibel machen. Die Kampagne beginnt mit Kino- und TV-Werbung. Der Werbeprospekt, der anschliessend an die Nichtgönner geschickt wird, ist wie ein Lottoschein aufgemacht. Er soll dazu bewegen, auch diese «Chance» zu ergreifen und Gönnerin oder Gönner zu werden.

Die vermehrten Anstrengungen der Rega haben das Ziel, den Gönneranteil in der Suisse romande langfristig auf den Landesdurchschnitt zu heben – und damit auch in der Luftrettung den «Röstigraben» ein wenig aufzufüllen.

Walter Stünzi

Dreharbeiten mit dem Challenger für den Kino- und TV-Spot.





Depot für medizinisches Material: Der Umlaufaufzug ist das wichtigste Arbeitsinstrument für Madeleine Schärer und ihre Teamkolleginnen.

Medizinische Logistik: geschätzte Dienstleistung im Hintergrund

Medizin, Menüs und Malhefte

Damit Pflegefachpersonen, Ärztinnen und Ärzte der Rega im Ambulanzjet und auf Linienflügen Patienten medizinisch betreuen können, braucht es einsatzbereite Geräte und genügend Verbrauchsmaterial. Darum kümmert sich hinter den Kulissen die medizinische Logistik.

Rote Beeren funkeln in einer Glasschale. Daneben duftet ein Johannisbeerkuchen. Am Vorabend hat Madeleine Schärer die Früchte zu Hause im Garten gepflückt. Jetzt lassen sich in der Pause ihre Arbeitskollegen die Köstlichkeiten munden. Seit 1996 arbeitet Madeleine Schärer bei der Rega in der medizinischen Logistik. Nachdem sie einige Jahre bei der Spitex Patienten betreut hat, sorgt sie heute dafür, dass die fliegende medizinische Crew auf funktionsfähiges Material zurückgreifen kann.

Jeden Morgen kontrolliert sie im Materialraum und in den Ambulanzflugzeugen, ob alle Geräte am Netz angeschlossen sind. Heute testet sie Beatmungsschläuche, packt das einwandfreie Material mit dem passenden Zubehör ein, beschriftet die Sets und schichtet sie in den Sterilisationsapparat. Jetzt ist es Zeit, E-Mails zu lesen. Die zwei Teamkolleginnen, beide ehemalige fliegende Pflegefachpersonen, haben Nachrichten hinterlegt: Sauerstoffflaschen und Medikamente seien bestellt. Die nächste Weiterbildung behandle neuste Methoden der Wundversorgung. Der Tiefkühler funktioniere wieder, die Ersatzmenüs würden morgen eintreffen. Mit der linken Wahltaaste des Überwachungsmonitors Nr. 3 stimme etwas nicht, er müsse eingeschickt werden. Für die drei Teilzeitarbeitenden ist die schriftliche Kommunikation elementar: Sie müssen sich aufeinander verlassen können. Dies klappt ausgezeichnet.

Immer präsent: hier, dort und da

Die Telefonzentrale meldet, dass 30 Globi-Malhefte abholbereit seien: tröstende Geschenke für kleine Patienten. Auf dem Weg zur Zentrale summt das portable Telefon. Eine Pflegefachperson muss am Flughafen abgeholt werden. Während der Fahrt erzählt die Kollegin von der Repatriierung einer Patientin im Linienflugzeug. Madeleine Schärer hört ihr aufmerksam und anteilnehmend zu. Kaum ist sie zurück im Rega-Center, klingelt das Telefon: «Ja, den Reisepass habe ich erhalten und geschickt.» Sie sendet die ver-

missten Papiere einem Patienten ins Spital nach. Auch als Mutter von vier Söhnen hat Madeleine Schärer unvorhergesehene Situationen kennengelernt. Nun bringt sie ihre Flexibilität in die vielfältigen Kontakte und Rega-Aufgaben ein.

Mächtiger Paternoster

Der Kollege vom Materialdienst steht mit fünf stattlichen Schachteln unter der Tür. Die gelieferten Infusionen, Medikamente, Tupfer, Pflaster und weiteres Verbrauchsmaterial versorgt sie im Umlaufregal, dem «Paternoster». In seinen 34 geräumigen Schubladen lagert das Material für die medizinischen Einsätze: Die Kontrolle des Sortiments ist strikt. Madeleine Schärer notiert bei jeder Tablette das Verfalldatum. Eine fliegende Kollegin fragt, ob Madeleine ihr beim monatlichen Check der Standardausrüstung des Rega-Jets helfen könne. Madeleine springt ein. Nach einem hektischen Tag erholt sie sich zusammen mit ihrem Ehemann in der Stille der Natur.

Das Team der medizinischen Logistik testet einmal im Monat die Geräte der drei Ambulanzflugzeuge. Auch die Arztrucksäcke und weitere medizinische Sets werden anhand von Checklisten konsequent kontrolliert. Nichts darf fehlen, defekt oder abgelaufen sein. Konzentration ist in diesem Job unerlässlich.

«Ich bin gerne für Mitmenschen da» – Madeleine Schärer dient mit ihrer Arbeit andern Mitarbeitenden und dem Ziel der Rega, Menschen in Not fliegend medizinische Hilfe zu bringen. «Meine Aufgabe ist sinnvoll. Bei jedem Utensil, das ich einpacke, bei jedem Arztkoffer, den ich richte, denke ich an den Patienten, dem die Geräte oder Substanzen helfen werden. Im Geist lege ich einen guten Wunsch dazu.»

Maria Betschart

Entdecken Sie auf der Rega-Website die Ausrüstung eines Ambulanzflugzeugs Canadair CL 604 Challenger:

www.hangar.rega.ch

REGA FÜR KIDS

Die zehn Unterschiede



© + © Globi-Verlag

Globi hilft mit seinem Rega-Team bei einem schweren Verkehrsunfall auf der Gotthardautobahn. Das Mädchen auf der Bahre hat Glück gehabt. Der Notarzt hat seine Verletzungen behandelt. Sie wird mit dem Heli bald im Kinderspital landen. Pech hatte aber unser Zeichner: Ihm sind beim Kopieren zehn Fehler passiert. Findest du sie?



Gewinne eine
Rega-Funk-Wanduhr

Was ist
das für ein
Helikoptertyp ?



Dieser Heli ist in der französischsprachigen Schweiz stationiert. Er fliegt Einsätze im Auftrag der Rega, trägt aber andere Farben als die Rega-Helis und gehört nicht der Rega. Um was für einen Helikoptertyp handelt es sich? Die Frage kannst du beantworten, wenn du dieses Magazin aufmerksam liest.

Schreibe jetzt die Antwort auf eine Postkarte und sende sie bis 10. Dezember 2007 an: **Rega, «Quiz», Postfach, 8099 Zürich**

Unter den richtigen Antworten verlost die Rega zehn Funk-Wanduhren im Wert von CHF 59.-. Viel Glück!

Lösung aus Nr. 68:

2006 flog die Rega-Basis Lausanne 917 Einsätze (oder 952, inkl. interner Flüge). Beide Antworten galten als richtig.

Je einen Rega-Rucksack haben gewonnen:

Argo Devittori, 6932 Breganzona; Dominik Widmer, 4900 Langenthal; David Wymann, 9000 St.Gallen; Mélanie Buchilly, 2732 Reconviplier; Alexandra Müller, 7260 Davos Dorf; Cristina Ren, 6946 Ponte Capriasca; Urs Trümpy, 8755 Ennenda; Carine Bourquard, 2074 Marin; Petra Schumacher, 6010 Kriens; Lucien Crescoli, 2013 Colombier



Weil das wieder angenähte Bein noch verkürzt ist, benötigt Saynab einen Spezialschuh.

Nach dramatischem Verkehrsunfall

Wieder auf den eigenen Beinen

Bei einem dramatischen Verkehrsunfall war der kleinen Saynab das linke Bein komplett abgetrennt worden. Das rechte hing nur noch an wenigen Fasern an ihrem Körper. Dass sie heute wieder auf den eigenen Beinen steht, grenzt an ein Wunder. Dazu beigetragen haben die schnelle Rettung, die hervorragende Behandlung an der chirurgischen Kinderklinik am Inselspital in Bern sowie der ungebrochene Wille des heute viereinhalbjährigen Mädchens aus Somalia, wieder auf den eigenen Beinen stehen zu können.



29. Juni 2006: Es hätte ein Freudentag werden sollen. An der Hand ihres Vaters war das dreijährige Mädchen unterwegs, um ihre Mutter und das vor drei Tagen zur Welt gekommene Schwesterchen vom Spital heimzuholen. Es kam ganz anders: Mitten auf einem Fussgängerstreifen an ihrem Wohnort in Uetendorf (BE) wurden die beiden von einem Lastwagen überfahren und lebensgefährlich verletzt. Dem Vater gelang es noch, einen Freund anzurufen, dieser alarmierte Polizei und Rettungskräfte.

Zwei Rega-Helikopter im Einsatz

Nach Polizei und Sanität traf auch schnell der Rega-Heli von der nahen Basis auf dem Flughafen Bern-Belp an der Unfallstelle ein. Da beide Patienten unterdessen das Bewusstsein verloren hatten und die Verletzungen gravierend waren, wurde zusätzlich der Rega-Heli aus Gsteigwiler aufgeboden. Die Erstversorgung der Unfallopfer gestaltete sich äusserst aufwändig. Die Teams der Rettungsdienste und der Rega arbeiteten Hand in Hand – auch ein Grund dafür, dass die Patienten überhaupt überlebten. Zur Betreuung des Lastwagenchauffeurs kam ein Care-Team zum Einsatz. Beide Patienten wurden durch die Rega-Helikopter nach Bern geflogen. Ein interdisziplinäres Ärzteteam schaffte gleichentags in einer mehrstündigen Operation das fast Unmögliche: Dem Mädchen wurde das abgetrennte linke Bein wieder angenäht und das schwer lädierte rechte Bein chirurgisch versorgt.

Eine Familie braucht viel Geduld

Fast ein halbes Jahr verbrachte Saynab nach dem Unfall in der Kinderklinik in Bern. Sieben Mal wurde sie operiert. Ihre Mutter

konnte während dieser Zeit gleich neben dem Spital wohnen und das Kind zusammen mit dessen kleinem Schwesterchen täglich besuchen. Ihre fröhliche Art, ihre Tapferkeit und ein unglaublicher Lebensmut machten das Mädchen mit den afrikanischen Wurzeln bald zum Liebling mancher Mitarbeitenden des Krankenhauses. Ganz besonders freute sich der kleine Sonnenschein auf die Wochenenden. Dann erhielt sie Besuch von ihrem Papa, der selber im Inselspital operiert und viele Wochen dort behandelt worden war. Pfleger schoben jeweils den Patienten in seinem Spitalbett durch die Verbindungsgänge vom Inselspital zu seiner Tochter ins Kinderspital. Heute ist die ganze Familie wieder beisammen. Saynab muss noch jede Woche in die Therapie. Weitere Operationen werden mit fortschreitendem Wachstum unumgänglich sein. Doch das kümmert das Kind im Moment wenig.

Grosse Anteilnahme aus der Bevölkerung

«Manchmal», so berichtet die Mutter des Mädchens, «wenn Saynab mit anderen Kindern zusammen ist, scheint sie fast vergessen zu haben, dass sie zwar gehen oder gar hüpfen, aber sich eben doch nicht ganz so leicht wie andere bewegen kann. Oft sind es die anderen Kinder, die darauf bedacht sind, dass beim gemeinsamen Spielen nichts passiert.» Man kann nur staunen über die Leichtigkeit, mit der das Kind gelernt hat, seinem Schicksal zu trotzen. Nachdem die Regionalpresse über den Fall berichtet hat, kennt man die Familie in der Gegend. Spontan wird das Mädchen beim Einkaufen oder Spazieren angesprochen. Die Leute wünschen der Familie Kraft und gute Besserung, oder sie fragen, wie es geht. Das freut die kleine Saynab und ihre Eltern und stärkt Mut und Zuversicht – und das werden sie auch für die Zukunft brauchen!

Gery Baumann



Spannung pur: IMAX-Film «Die Alpen»

In der atemberaubenden Welt aus Schnee, Eis und Fels des IMAX-Films «Die Alpen» setzt sich John Harlin III mit der Eigernordwand und ihrer Vergangenheit auseinander. Das Werk bietet 45 Minuten lang freie Sicht auf die Gipfel der bekanntesten Schweizer Berge und ist musikalisch untermalt mit dem legendären Sound der britischen Band Queen. Regie führte Stephen Judson, als Produzent zeichnet Greg MacGillivray verantwortlich. Vorführungen täglich im IMAX Filmtheater im Verkehrshaus in Luzern, bis Juni 2008. www.imax.ch

Lebensrettungsprogramm der Schweizerischen Herzstiftung

HELP im Herz- und Hirn-Notfall

Die Bevölkerung in der Schweiz kennt die Symptome eines Herz- oder Hirn-Notfalls, alarmiert die Notrufnummer 144 – abseits von Weg und Steg die 1414 – und rettet Leben: Das ist das Ziel des ersten nationalen Lebensrettungsprogramms HELP der Schweizerischen Herzstiftung.

Opfer eines Herzinfarkts, eines Hirnschlags oder eines Herz-Kreislauf-Stillstands haben bessere Überlebenschancen, je schneller sie medizinische Betreuung erhalten. In den meisten Fällen geht aber zwischen dem Beginn der Symptome und der notwendigen Spitaleinweisung zu viel Zeit verloren. Dieser Zeitverlust soll kleiner werden – auch dank informierten Laien, die kompetent helfen können. Im Rahmen des nationalen Lebensrettungsprogramms HELP klärt die Schweizerische Herzstiftung über die Notfallsituationen auf und fördert die Ausbildung: Die breite Bevölkerung soll die Anzeichen von Herz- und Hirn-Notfällen erkennen, unverzüglich die Notrufnummer

144 beziehungsweise 1414 alarmieren und lebensrettende Sofortmassnahmen einleiten können.

Ziel: firmeneigene Notfallteams

Zu diesem Zweck bietet die Herzstiftung ab Herbst 2007 HELP-Kurse in der Herz-Lungen-Wiederbelebung (BLS) sowie im Einsatz des automatischen externen Defibrillators (AED) für Mitarbeitende von Firmen, Institutionen und Organisationen an. Ziel ist die Bildung von firmeneigenen HELP-Teams, die im Notfall rasch und richtig reagieren können.

HELP-Preis für erfolgreiche Lebensrettung

Ausserdem schreibt die Herzstiftung einen HELP-Preis für erfolgreiche Lebensrettung aus. Die Bewerbungen für den HELP-Preis sind in zwei Kategorien möglich: Die erste betrifft die rasche Alarmierung im Notfall, wenn eine Fremdperson einen Herzinfarkt oder Hirnschlag erleidet und sie dadurch ohne grössere neurologische Folgeschäden überlebt. Bei der zweiten Kategorie geht es um die erfolgreiche Wiederbelebung einer Fremdperson durch CPR (Herz-Lungen-Wiederbelebung) oder durch den Einsatz eines automatischen externen Defibrillators.

Maria Betschart

www.helpbyswissheart.ch



**RICHTIG HANDELN
LEBEN RETTEN**

TV: Melanie Winiger als Rega-Pilotin

Das Schweizer Fernsehen produziert einen neuen Schweizer Film auf der Rega-Basis in Samedan. Melanie Winiger spielt darin die Hauptrolle als Helipilotin. Die Dreharbeiten haben in diesen Tagen begonnen. Der neue Film ist im nächsten Jahr im Schweizer Fernsehen zu sehen.

Kurs: Notfälle beim Sport

Der Schweizerische Samariterbund (SSB) bietet einen neuen Kurs an, der sich an Freizeitsportler, Sportvereine und Lehrkräfte richtet, die ihr Erste-Hilfe-Wissen repetieren und vertiefen wollen. Die Teilnehmenden gewinnen durch das Training die Sicherheit, richtig zu handeln, wenn jemand beim Sport verunfallt. www.samariter.ch

Nützliche Reisetipps

Der Tourismus ist ein Hoffnungsträger für zahlreiche Entwicklungsländer und wichtiger Wirtschaftsfaktor in Industrienationen. Treten Reisende und Einheimische in Kontakt, besteht die Chance auf einen positiven Austausch und neue Erfahrungen. Informationen zu nachhaltigem, sozial-, kultur-, und umweltverträglichem Tourismus: www.respect.at



bike to work 2008

33 182 Arbeitnehmende aus 607 Betrieben sind im Juni 2007 mit dem Velo zur Arbeit gefahren. Und (fast) alle waren begeistert. Wenn Sie im Juni 2008 auch daran teilnehmen möchten, dann überzeugen Sie Ihren Arbeitgeber von der Aktion. Gesundheitsfördernde und erfolgreiche Unternehmen(-r) schreiben sich bis Ende Februar 2008 zur Aktion ein. Und die Mitarbeitenden radeln sich im Sommer fit. www.biketowork.ch

Was Sie schon immer über Ihre Rega-Gönerschaft wissen wollten...

Mit dem bevorstehenden Jahresversand 2008 zur Erneuerung der Gönerschaft ermöglicht Ihnen die Rega erstmals eine Abfrage Ihrer wichtigsten persönlichen Daten zur Gönerschaft.



Sind alle Kinder unter meiner Gönerschaft eingetragen? Wann habe ich zum letzten Mal den Gönerbeitrag bezahlt? Welche Adresse hat die Rega von mir gespeichert? Antworten auf diese und mögliche weitere Fragen können Sie sich schon bald selbst geben. Mit unserer Einladung zur Erneuerung der Gönerschaft 2008 wird allen Gönern der Rega ein persönlicher PIN-Code mitgeteilt, der auf den Unterlagen aufgedruckt ist.

Für die Abfrage Ihrer Gönerdaten wird zwingend die Eingabe Ihrer Gönernummer sowie des PIN-Codes benötigt. Unter www.admin.rega.ch oder über www.rega.ch > Göner > Abfrage Ihrer Gönerdaten sind Sie nur noch einen Tastendruck von Ihren Angaben entfernt:

In einer übersichtlichen Darstellung haben Sie Einblick in unsere Gönerverwaltung mit den für Sie wichtigsten Angaben. Dies hat für Sie den Vorteil, dass Sie inskünftig gewünschte Daten nicht mehr per Telefon, Fax oder E-Mail anfragen müssen. Und die Antwort kommt erst noch postwendend. Falls zu den gezeigten Angaben eine Änderung notwendig ist, kann uns dies auf derselben Seite mittels eines der Web-Formulare mitgeteilt werden.

Bitte beachten Sie, dass vorerst nur eine Abfrage möglich ist. Eine Möglichkeit zur Änderung der persönlichen Daten über das Internet wird momentan von unseren internen Fachstellen geprüft.

René Fritschi

Beispiel eines Auszuges der einsehbaren Gönerdaten:

Ihre Gönerdaten			
Name + Adressangaben	Jahrgang	Angaben zur Gönerschaft	
Familie Silvan Achermann Haldenstrasse 112b 6006 Luzern	1958	Gönernummer	4.152.728
		letzte Zahlung	19.01.2007
		Betrag	100.00
		gültig bis	15.05.2008
		Mindestbeitrag	100.00
Claudia Achermann Andrin Achermann Alina Achermann	1960		
	1990		
	1995		
Flavio Achermann Seerosenstrasse 46 6362 Stansstad	1989	Gönernummer	5.851.088
		gültig bis	15.05.2008

So erreiche ich die Rega

1414

Die Alarmnummer der Rega für **Rettungsaktionen in der Schweiz**

+41 333 333 333

Die Alarmnummer der Rega für medizinische **Notfälle im Ausland**

Tel. 0844 834 844

Fax 044 654 32 48

www.rega.ch oder

www.info.rega.ch

Das **Göner-Center** für Fragen zur Gönerschaft, für Adress- und Zivilstandsänderungen usw.

Tel. 0848 514 514

Fax 0848 514 510

www.shop.rega.ch

Der **Rega-Shop** für

Bestellungen

(siehe Heftmitte)

044 654 33 11

Die **Telefonzentrale** für alle übrigen administrativen Abteilungen der Rega

www.info.rega.ch

Die **Adresse für alle**

Fragen, die Sie der Rega per E-Mail stellen wollen

Der zerbrechliche Planet

Unvergessen sind die Bilder der Verwüstung, die Hurrikan Katrina im August 2005 in New Orleans verursachte. Es war der tödlichste und in seinen Folgen teuerste Hurrikan in der amerikanischen Geschichte und der erste, von dem gewisse Wissenschaftler behaupteten, er sei eine direkte Folge der Klimaveränderung bzw. der globalen Erwärmung.

Kein Sommer ist seither vergangen, in dem sich in den Medien nicht Berichte über Fluten, Hochwasser und Stürme überschlagen haben. Nicht nur im fernen Amerika, wo Tornados und Hurrikans in bestimmten Gegenden üblich sind, sondern auch hier bei uns in Europa.

Im Dezember dieses Jahres zerstörte ein Minitornado in Zentrallondon innerhalb weniger Minuten 150 Häuser und riss Bäume an den Wurzeln aus. Dass dabei kein Mensch verletzt wurde, grenzt an ein Wunder. Meteorologen warnen, dass in Zukunft vermehrt mit solch unberechenbarem Wetter zu rechnen sei, und viele befürchten, dass die Erwärmung der Atmosphäre viel schneller voranschreitet als ursprünglich vermutet. Ich stand der allgemeinen Medienhysterie in Sachen Klimawandel bislang eher skeptisch gegenüber, aber als ich vor ein paar Tagen von meinem Wohnort in London mit dem Taxi Richtung Chelsea unterwegs war und es um elf Uhr morgens plötzlich Nacht wurde, wunderte ich mich schon. Der Himmel schloss sich wie ein Auge über der Stadt und löschte auf einen Schlag das Licht aus. Plötzlich fuhren die Autos mit Scheinwerfern, und ehe ich mich's versah, trommelte der Regen aufs Dach, wie ich es bisher nur in tropischen Ländern während der Monsunzeit gesehen habe. Innerhalb weniger Minuten verwandelte sich Oxford Street in einen reissenden Fluss, die Menschen rannten mit halb ungläubigen, halb verängstigten Gesichtern in Deckung, und der Verkehr kam zum völligen Stillstand. Mein Taxi steckte zwischen zwei Doppeldeckerbussen fest. Es war ein ungewöhnliches, um nicht zu sagen bizarres Szenario für einen Sommer-

morgen in London und erinnerte mich an apokalyptische Szenen aus einem Katastrophenfilm. Meine Freundin, die mit dem Auto aus Wales unterwegs war und mit der ich mich treffen wollte, rief an, um mir mit hysterischer Stimme mitzuteilen, dass sie auf der Autobahn nicht mehr weiterkomme. Wenn sie nach London wolle, müsste sie jetzt aus dem Auto aussteigen und schwimmen. Es sollte wohl scherzhaft klingen, aber wir lachten beide nicht. Stattdessen verschoben wir das Treffen auf ein andermal und wünschten uns gegenseitig viel Glück bei der Heimfahrt. Sie sollte für uns beide noch mehrere Stunden dauern. Tatsächlich hatte das Unwetter für uns nur harmlose Folgen im Vergleich zu jenen Menschen, deren Häuser unter Wasser standen oder die in ihren Autos gefangen eine Nacht ausharren mussten, bis das Hochwasser sank und sie wieder aussteigen konnten. Noch tagelang danach waren in England viele Haushalte ohne Strom. Ein Mann ist in seinem eigenen Keller ertrunken.

Aber nicht nur in England, auch in der Schweiz haben sich in diesem Sommer die Unwetter gehäuft. Ganze Gemeinden wurden überflutet, Erdbeben legten Strassen und Bahnlinien lahm, im Emmental sind sogar drei Menschen in den Fluten ertrunken.

Sicher, verrücktes Wetter hat es schon immer gegeben, das ist nichts Neues. Was aber neu scheint, sind Häufigkeit und Intensität dieser Vorfälle. Ich muss an den Astronauten denken, den ich einmal in einer Dokumentation im Fernsehen gesehen habe: Er beschrieb, wie er auf dem Rückflug nach einer Exkursion im All den Planeten Erde beobachtete, der aus der Distanz erschreckend zerbrechlich und schutzlos wirkte. Wenn wir die Umwelt nicht respektieren und ernst nehmen, wird uns dieser Planet vielleicht nicht mehr allzu lange als Wohnort dienen können. Fest steht, dass wir die Folgen unseres Handelns nicht länger auf zukünftige Generationen abschieben können. Es geht nicht mehr darum, die Zukunft zu retten, sondern die Gegenwart.



Zoë Jenny
Schriftstellerin

Seit 50 Jahren fliegt die Rega ins Ausland

Die Hilfe durch die Luft überschreitet Grenzen

Viel Engagement und Improvisationsgabe:
Repatriierungsflüge in den frühen Sechzigerjahren.





Die Rettungsflugwacht war noch jung, als sie zum ersten Mal Patienten, die im Ausland ernsthaft erkrankt waren, mit dem Flugzeug nach Hause brachte. Aus einer ungewöhnlichen Einzelaktion hat sich die internationale Ambulanzfliegerei heute zu einer wichtigen Dienstleistung der Rega entwickelt.

Hermann Geiger, bekannt für seine mutigen Einsätze mit Flugzeugen und Helikoptern zur Rettung Verunfallter in den Walliser Alpen, war in den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts so etwas wie ein Nationalheld. Er war es auch, der vor 50 Jahren zum ersten Mal mit dem Flugzeug einen Patienten aus dem Ausland in die Schweiz zurückbrachte. Der Flug am 17. Juni 1957 mit seiner Piper Super Cub vom Gardasee nach Genf mag für Geiger als Piloten ebenso ungewohnt und aufregend gewesen sein wie für den kranken Passagier.

Du liebe Zeit – der Pilot ist eine Frau!

Schweizerinnen und Schweizer hatten nach dem Krieg das Reisen entdeckt. Vermehrt war darum die medizinische Hilfe durch die Luft auch ausserhalb der Landesgrenzen gefragt. Die Auslandseinsätze hatten sich zwar innerhalb weniger Jahre etabliert. Jede Mission war aber immer noch ein kleines Pionierunternehmen: Im Flugzeug dienten Holzkisten als improvisierte Auflage für die Patiententragen, im fremden Land waren die Flugplätze oft nicht besser eingerichtet als die Spitäler, man flog Militärflugplätze an, die über keine Navigationseinrichtungen verfügten. Zum Alltag gehörte es auch, dass Spitäler die für sie lukrativen ausländischen Patienten nur unter grösstem Druck freigeben wollten.

Erst recht schwierig war es für die erste Pilotin der Rega, Ursula Bühler, sich als Frau auf Flugplätzen in Nordafrika oder im Nahen Osten Respekt zu verschaffen. Manchmal habe sie zu regelrechten Taschenspielertricks greifen müssen, erzählt sie heute. So habe sie einmal nach der Landung und nachdem sie die Motoren abgestellt hatte, den Pilotensitz mit dem begleitenden Arzt getauscht. So war die Hierarchie für die männlichen Flughafenangestellten wieder in Ordnung – für den Rückflug wurden die Rollen natürlich wieder gewechselt.

Geschäftsleute fliegen mit ihren Privatflugzeugen

Die Rega verfügte seit 1957 über den ersten eigenen Helikopter. Flugzeuge besass sie aber noch nicht, von Ambulanzflugzeugen ganz zu schweigen. Fritz Bühler, der als Pionier ab 1960 die Rettungsflugwacht leitete, spann darum seine Fäden zu Geschäftsleuten und bewog sie dazu, ihm zu helfen. In der Folge stellte der Bankier Peter Bär sein Geschäftsflugzeug für Patientenflüge zur Verfügung. Der Verleger Dr. Armin Meyer flog mit seinem Flugzeug die Einsätze für die Rettungsflugwacht gleich selber.

Die Einsatzzentrale zu Hause bietet Ärzte aus dem Feierabend auf

Es gab in dieser Zeit weder eine permanente Einsatzzentrale noch fest angestellte Ärzte oder Krankenschwestern. Das Alarmtelefon klingelte am Abend bei Fritz Bühler zu Hause. Vom Stuben-



Auch damals oberstes Gebot:
medizinische Betreuung der Patienten von Bett zu Bett.

tisch aus organisierte er Flugzeuge und Personal. Funkgeräte und Telefonhörer waren beim Suppenteller. Ärzte in seinem Bekanntenkreis waren nie sicher vor «Alarmtelefonen» für Einsätze im Ausland. Pass- oder Visaprobleme mussten in letzter Minute gelöst oder aber verdrängt werden. Bühler zog alle Register – und räumte im Interesse seiner Patienten alle Hindernisse aus dem Weg.

Die Piaggio P-166: auf Stosspropellern über die Alpen

Das erste Flugzeug, das regelmässig für Flüge ins Ausland im Einsatz stand, war die Piaggio P-166 von Dr. Armin Meyer. Der sechsplätzige Hochdecker hatte zwei Motoren von je 380 PS, die ihre Leistung über am Flügel nach hinten gerichtete Impellers («Stosspropeller») abgaben. Die Besatzungen konnten die Patienten durch die grosse Türe problemlos in den tief liegenden Rumpf einladen und sie in der geräumigen Kabine im Stehen pflegen. Hingegen lieferten die nicht aufgeladenen Motoren wenig Leistung. Dies war vor allem dann problematisch, wenn es darum ging, bei

Zürich-Kloten – Umlad einer Patientin
auf einer behelfsmässigen Trage.





Dr. h.c. Fritz Bühler war als Einsatzleiter Dreh- und Angelpunkt für Patienten und Besatzungen.

Ambulanzflugzeuge früher und heute

	Piaggio P-166 (1959)	Challenger CL 604 (ab 2002)
Reisegeschwindigkeit	311 km/h	850 km/h
Maximales Abfluggewicht	3680 kg	21 835 kg
Reichweite	782–1200 km	6500 km
Patientenkapazität	1–2	4

schlechtem Wetter in grosser Höhe die Alpen zu überqueren. Das Flugzeug mit der Immatriculation HB-LAY war 1961 bis 1964 ständig als Ambulanzflugzeug der Rettungsflugwacht im Einsatz.

Von der Pionierzeit zum ersten Ambulanzjet

Die mehr oder weniger improvisierten Auslandeinsätze der ersten Jahre liessen bei der Rettungsflugwacht die Überzeugung reifen, dass Rückführungen in die Heimat ein Bedürfnis waren. Doch dazu waren ein eigens dafür eingerichtetes Ambulanzflugzeug und medizinisch geschultes Personal nötig. Für die Rega war der 30. Juni 1973 ein echter Meilenstein. Das erste Flugzeug, das ausschliesslich für Ambulanzflüge bestimmt war, startete von Zürich aus. Der Lear-Jet 24D mit dem Namen «Henry Dunant» war weltweit der erste Ambulanzjet. Reichweite, Geschwindigkeit und Navigationseinrichtungen dieses modernen Flugzeugs bewegten sich in ganz neuen Dimensionen. Es war nun möglich, bisher unerreichbare Destinationen zu erreichen. 1978 überquerte zum ersten Mal ein Lear-Jet der Rega den Äquator, sogar Flüge hinter den damals noch sehr «eisernen» Vorhang waren dank des Status als Rotkreuzorganisation möglich.

Heute sind die drei Rega-Jets weltweit unterwegs und bringen rund 1000-mal jährlich Patienten in die Heimat zurück.

Walter Stünzi



Die Piaggio P-166 von Dr. Armin Meyer, das erste von der Rettungsflugwacht regelmässig für Repatriierungen eingesetzte Flugzeug.

Prävention

Rega unterstützt bfu-Kampagne

Gemeinsam für mehr Sicherheit im Schneesport

Kaum zu glauben: Während der Wintersaison ereignen sich in unserem Land gegen 1000 Schneesport-Unfälle pro Tag. Experten sind sich einig, dass diese Zahl gesenkt werden kann. Auch die Rega hilft mit, das Bewusstsein für mehr Sicherheit beim Skifahren und Snowboarden zu fördern.



Es ist eine der grössten Sportkampagnen, welche die bfu – das Schweizer Kompetenzzentrum für Unfallprävention – je lanciert hat. Über den Zeitraum von drei Wintersaisons soll die Sensibilität für mehr Sicherheit beim Skifahren und Snowboarden geweckt werden. Denn Hand aufs Herz: Hatten Sie nicht auch schon ein schlechtes Gewissen, als sie feststellten, dass auf Ihren Skis noch eine alte bfu-Skivignette der Bindungskontrolle klebte? Die regelmässige Kontrolle der Sicherheitsbindung ist nur eines von vielen Beispielen, wie mit wenig Aufwand schon viel erreicht werden kann.

Die Kampagne «Sicherheit im Schneesport» möchte das Sicherheitsbewusstsein gerade bei der Generation der 13- bis 30-Jährigen fördern – beispielsweise durch eine Motivation zum Tragen

von Schutzausrüstungen wie den Helm beim Skifahren und den Handgelenkschutz beim Snowboarden. Trotz der Unfallgefahren sollen die Menschen jedoch den Spass am Sport nicht verlieren. Die Sicherheitskampagne der bfu setzt ganz auf das Motto «Sicher Sport treiben».

Die Hauptrolle auf den Plakatwänden sowie einem Kino- und TV-Spot kommt dabei der Rettungsflugwacht zu: Eine ganze Armada von heranfliegenden Rega-Helikoptern versinnbildlicht – dank geschickt eingesetzter Tricktechnik – die enorm hohe Zahl von Schneesport-Unfällen. Konkrete Aufforderungen zur besseren Prävention, wie etwa der Slogan «Schütz dich mit einem Helm», sollen die Botschaft rüberbringen – und dies auf unterhaltsame Art und Weise.

Thomas Kenner