

1414

Nummer 70, Juni 2008

Gönnermagazin der Schweizerischen Rettungswacht

rega 



Notruf aus Afrika
**Wenn die Ferien
im Rega-Jet enden**



Titelbild:
Endlich wieder auf heimischem Boden:
Der Rega-«Challenger» setzt in Zürich-Kloten
zur Landung an.

4 Thema

Notruf aus Afrika: Wenn die Ferien im Rega-Jet enden

Abruptes Ferienende am Swimmingpool in Tunesien.

Nach einem schweren Unfall kann eine Schweizerin vor Ort zwar operiert werden, zur weiteren Behandlung fliegt sie die Rega aber in ihre Heimat.

9 Interview

Der leitende Rega-Arzt Olivier Seiler über Notfälle im Ausland

«Mit sinnvollen Kombinationstransporten kann man Geld sparen.»

10 Basis-Porträt

Einsatzbasis Erstfeld: Stützpunkt im Herzen der Urschweiz

Die Rega kann in diesem Jahr auf 25 erfolgreiche Jahre Einsatzfähigkeit im Kanton Uri zurückblicken.

13 Einsatzpartner

Schweizerische Lebensrettungs-Gesellschaft (SLRG):

Geburtshelferin der Rega

Zur SLRG pflegt die Rega eine historische Beziehung, ging sie doch vor 56 Jahren aus dieser Organisation hervor.

14 Rettungseinsatz

Aussergewöhnliche Alarmierung durch zwei Kinder

10-jährige Mädchen steigen alleine ins Tal ab – und organisieren die Rettung für den Vater.

16 Poster:

Einblick in die während 24 Stunden besetzte Rega-Einsatzzentrale:

Hier laufen alle Fäden für die Organisation der Patiententransporte zusammen.

18 Rega-Inside

Die Rega-Helikopter sind seit über 15 Jahren zweimotorig unterwegs

19 Persönlich

21 Mini-SPICK

22 Nachgefasst

«Sie staunten, dass ich noch am Leben war»

Nach einem 100-Meter Absturz in Patagonien wird ein 20-jähriger Schweizer Alpinist im Rega-Jet nach Hause geflogen.

24 Kurz notiert

25 Gönner-Service

27 Gastkolumne Milena Moser

28 Damals

Vom fliegenden Fahrrad zum modernen Rettungshelikopter

Kaum zu glauben: Die Geschichte des Helikopters ist über 100-jährig.

32 Prävention

Damit die Sicherheit nicht baden geht

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;
 Anne Ormond-Ronca, Denens;
 PD Dr. med. Adrian Frutiger,
 Trimmis;
 Charles Raedersdorf, Köniz;
 Ulrich Graf, Pfäffikon SZ;
 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;
 Andreas Lüthi, Finanzchef

Impressum Nr. 70 / Juni 2008**Gönnermagazin****der Schweizerischen****Rettungsflugwacht (Rega)**

Erscheint zweimal jährlich,
 Gesamtauflage 1,480 Millionen

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

Französische Übersetzung:
 SRK, Übersetzungsdienst, Bern

Italienische Übersetzung:

Gabriella Broggi, Lugano

Fotos: P. Lewis (Titelseite);
 Ch. Perret (S. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9,
 18, 25, 32);

Foto Fabry (S. 2, 15);

C. Schmidheiny (S. 2, 23);

R. Walker (S. 10);

R. Bösch (S. 11);

Tourist Info Uri (S. 11);

L. Gähwiler (S. 14);

T. Kenner (S. 19);

G. Baumann (S. 22);

T. Kern (S. 27);

F. Engesser (S. 31)

Produktionsleitung:

tutto fatto, Zürich

Gestaltung:

Alex Demarmels, Thalwil

Herausgeber:

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

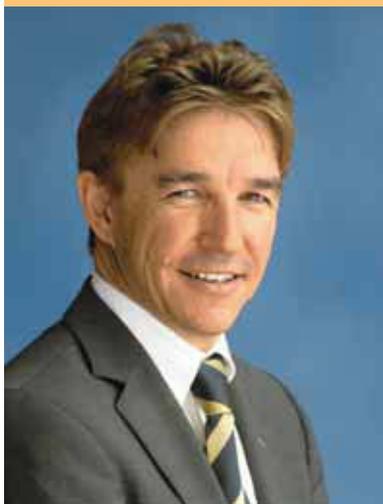
Litho: Sota AG, Zürich

Druck: Weber Benteli, Biel

Inseratenannahme:

Kretz AG, Verlag und Annoncen,
 8706 Feldmeilen

Abdruck: mit Quellenangabe



Ernst Kohler

Liebe Gönnerin, lieber Gönner

Ein schwerer Unfall oder eine plötzlich auftretende Krankheit im Ausland – Schicksalsschläge, die für die Betroffenen und ihre Angehörigen schnell einmal zu einem existenziellen Problem werden können. Es erstaunt mich daher immer wieder, dass unsere Ambulanzflugzeuge in der Schweizer Öffentlichkeit eher am Rande wahrgenommen werden. Während jedes Kind in der Schweiz die markanten rotweissen Helis mit der Rega in Verbindung bringt, ist unsere Einsatzfähigkeit rund um den Globus – auch in den Medien – weit weniger ein Thema.

Dabei haben wir allen Grund, auf unsere Repatriierungstätigkeit stolz zu sein: Noch nie in der 50-jährigen Geschichte der Rega-Auslandsflüge war unsere Flotte von drei Ambulanzflugzeugen des Typs Canadair CL 604 so viel unterwegs: Sie waren im vergangenen Jahr während gesamthaft 4235 Flugstunden in der Luft und brachten 851-mal kranke oder verunfallte Menschen in die Heimat zurück.

Seit Jahren hält diese steigende Tendenz an; die Einsätze in fernegelegene Regionen und folglich die Dauer der einzelnen Flüge nehmen stetig zu. Unsere Dienstleistung zeichnet sich dadurch aus, dass die Besatzungen und die ganze Infrastruktur ausschliesslich auf Ambulanzflüge spezialisiert sind. Die jahrelange Erfahrung der Rega gewährleistet eine hohe Qualität.

Dies zum Wohl unserer Patientinnen und Patienten, die sich darauf verlassen können, medizinisch optimal betreut zu werden. Zu verdanken ist dies unserem weltweit einmaligen System der Gönnerschaft. Zusammen mit der ganzen Gönnergemeinde halten Sie, liebe Gönnerinnen und Gönner, mit Ihren Beiträgen die Rega-Flotte in der Luft. Dafür danke ich Ihnen und wünsche bei der Lektüre viel Vergnügen.

Ernst Kohler, Vorsitzender der Geschäftsleitung



Von Nordafrika mit dem Rega-Ambulanzjet zurück in die Heimat

Fehltritt am Swimmingpool beendet Traumferien in Tunesien

Zusammen mit ihrer besten Freundin gönnt sich die rüstige Arlette Fässler jedes Jahr einen schönen Strandurlaub. Doch am 11. September 2007 führte ein schwerer Unfall zu einem jähen Ferienabbruch. Die Rega brachte die Gönnerin nach ihrer Operation zurück in die Schweiz.

Arlette Fässler musste in ihrem Leben schon manchen Schicksalsschlag einstecken – und doch hat sie sich immer wieder aufgerafft. So verlor die 77-jährige Witwe aus dem waadtländischen Ecublens vor 15 Jahren ihren Mann, nur kurze Zeit nach seiner Pensionierung. Seither meistert sie den Alltag alleine. Um der täglichen Routine zu entfliehen, verbringt sie seit mehreren Jahren zusammen mit ihrer besten Freundin zwei Wochen Badeurlaub im Mittelmeerraum – jeweils im Spätsommer, wenn die Temperaturen erträglicher geworden sind.

September 2007: Einmal mehr heisst die Wunschdestination Hammamet in Tunesien.

Arlette Fässler geniesst zusammen mit ihrer Freundin unbeschwerte Tage am Meer und erfreut sich an der sprichwörtlichen Gastfreundschaft der Tunesierinnen und Tunesier. So gehen die Tage, wie immer im Urlaub, viel zu schnell vorüber.

Am Rande des Swimmingpools hören die Ferien plötzlich auf

Am drittletzten Tag vor ihrer Heimreise in die Schweiz geschieht es: Die sportliche Waadtländerin rutscht nach einem erfrischenden Bad am Rande des Swimmingpools unglücklich aus. Mit schmerzverzerrtem Gesicht liegt sie am

Links:

Zwischenlandung in Djerba – hier kommt ein zweiter Patient an Bord.

Rechts:

Die warme, feuchte Aussenluft kondensiert im Flugzeug. Vera Stucki und Dirk Piel stehen im «Bodennebel».

Boden. Den zu Hilfe eilenden Hotelgästen bietet sich ein schmerzvolles Bild: Das Bein der Patientin ist völlig abgeknickt und verdreht. Beim Sturz hat sich Arlette Fässler einen komplizierten offenen Bruch am rechten Oberschenkel zugezogen.

Schnell sind Rettungskräfte da, die Patientin wird notfallmässig ins Spital von Hammamet eingeliefert.

Noch in Hammamet wird die Patientin operiert

Bei einer offenen Fraktur nimmt die Gefahr einer gefährlichen Infektion mit jeder Stunde rapide zu. Aus diesem Grund kommt eine sofortige Rückführung in die Schweiz nicht in Frage. Zu viel wertvolle Zeit würde durch den Transport verloren gehen.

Schnell ist den behandelnden Ärzten in Hammamet klar: Die Fraktur muss so rasch als möglich vor Ort operiert werden. So landet Arlette Fässler tatsächlich noch am selben Tag im Operationssaal.

Zwei Tage nach der problemlos verlaufenen Operation trifft in der Einsatzzentrale der Rega auf dem Flughafen Zürich-Kloten die Nachricht vom Unfall ein. Nach eingehenden Abklärungen und Rücksprache mit den Ärzten in Tunesien wird noch gleichentags entschieden, die Patientin zur weiteren Genesung in die Schweiz zu fliegen, was theoretisch auch auf einer Bahre (Stretcher) liegend an Bord eines Linienflugzeuges möglich wäre.

Da gleichzeitig die Anfrage für die Rückführung eines Patienten von Djerba (Südtunesien) nach Europa hängig ist, entschliesst sich die Einsatzleiterin in Absprache mit dem Rega-Arzt, diese beiden Patiententransporte zu kombinieren. So teilen sich die Kosten auf – und beide Patienten profitieren vom «Upgrading», das letztlich auch aus wirtschaftlichen Überlegungen sinnvoll ist. Den Rückflug in die Schweiz an Bord des Rega-Ambulanzflugzeuges hat Arlette Fässler – trotz des Umweges über Djerba – in bester Erinnerung. Zu Hause wartet auf sie ein mehrere Wochen dauernder Spitalaufenthalt, gefolgt von einer langwierigen Genesungsphase.

Thomas Kenner

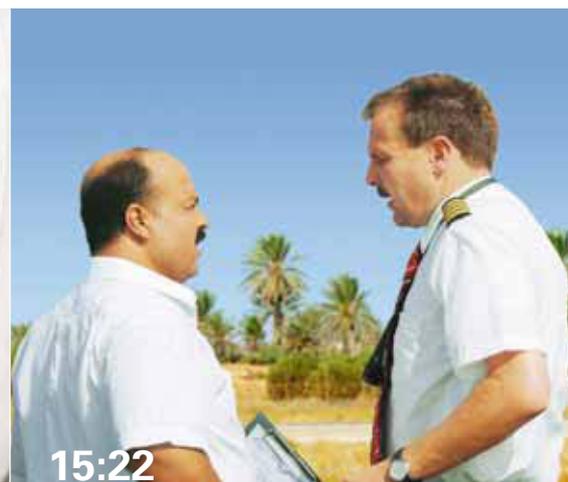
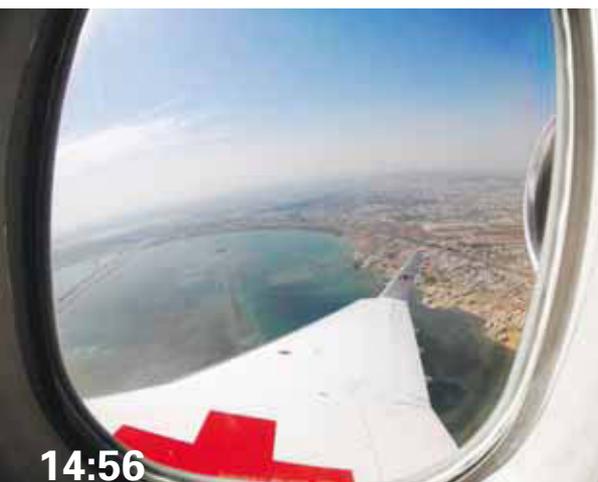


«Out of Africa»

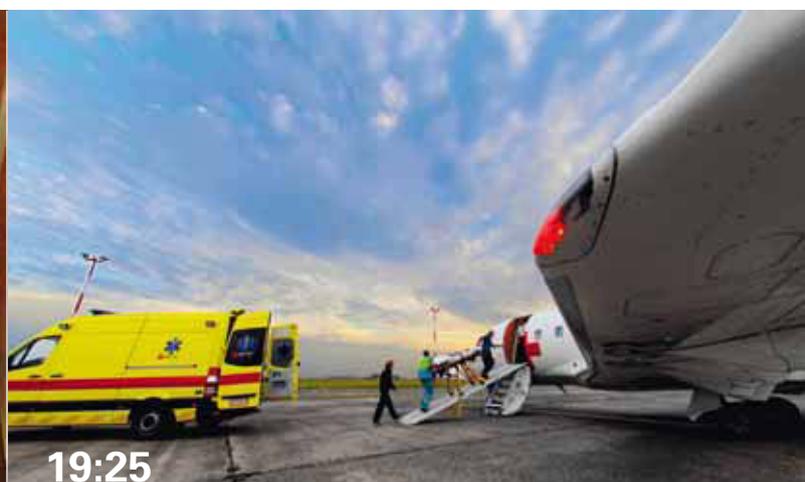
Das Räderwerk einer Repatriierung



Während die Patientin im Spital von Hammamet für den Ambulanztransport zum Flughafen von Tunis (Tunesien) vorbereitet wird, nimmt der Rega-Jet Kurs Richtung Afrika. Rega-Ärztin Vera Stucki und Pflegefachperson Dirk Piel treffen letzte Vorbereitungen an Bord. Die Laderampe symbolisiert den Brückenschlag zur Heimat – der «Challenger» ist ein fliegendes Stück Schweiz.



Nach einem problemlosen Start in der tunesischen Hauptstadt Tunis setzt der Jet schon kurze Zeit später auf dem Flughafen der Touristen-destination Djerba auf. Nach Erledigung der Formalitäten mit den lokalen Behörden wird der zweite Patient über die Laderampe an Bord des Jets gebracht.



Neben der Überwachung und Pflege der Patienten ist auch Schreibarbeit zu erledigen. Die Rega-Ärztin Vera Stucki hält während des Fluges nach Europa die wichtigsten Patientendaten fest. Nach einem reibungslosen Flug über das Mittelmeer kann der erste Patient an seinem Ziel ausgeladen werden.

Die Rega verfügt über drei Ambulanzflugzeuge des Typs Canadair CL 604 «Challenger». Diese Flotte war im vergangenen Jahr während gesamthaft 4235 Stunden in der Luft – die höchste je geflogene Flugstundenzahl seit Bestehen der Rega. Der Rega-Jet mit der Immatrikulation HB-JRB wurde am 14. September 2007 für einen Kombinationstransport aus Afrika eingesetzt.



14:34



14:45

Sorgfältig wird die Patientin in den Rega-Ambulanzjet gehievt und umgebettet. Nicht nur das medizinische Team der Rega ist beschäftigt; auch die Piloten sind an der Arbeit. Denn trotz digitaler Daten gibts im Cockpit für die Flugvorbereitungen immer noch einiges an «Papierkrieg» zu erledigen...



16:13



16:24

Das medizinische Team hat sich jetzt um zwei Patienten zu kümmern. Während im Innern des «Challengers» angenehme 20 Grad Celsius gemessen werden, ist es draussen auf dem Flugfeld glühend heiss. Die bei geöffneter Türe ins Flugzeug gelangende heisse, feuchte Luft kondensiert – und sorgt für «Bodennebel».



20:29



21:01

Wie der Rega-Jet Kurs Richtung Genf nimmt, dunkelt es schon ein. Auf dem Flughafen Genf-Cointrin wird schliesslich die Patientin aus Tunis ausgeladen – und mit der Ambulanz ins Spital von Morges gebracht.

Rückführungen im Rega-Ambulanz-Jet oder per Linienflugzeug?

Kombinationstransporte: sinnvoll und wirtschaftlich

Vor schweren Unfällen oder Krankheiten im Ausland haben die meisten grossen Respekt: Denn fern der Heimat werden Fragen rund um die medizinische Versorgung vor Ort und die anschliessende Rückführung für die Betroffenen schnell einmal zu einem existenziellen Problem. Wir unterhielten uns mit dem leitenden Rega-Arzt Dr. med. Olivier Seiler über das breite Spektrum der Auslandeinsätze.



Olivier Seiler: «Die Genesung fängt oft mit einer sorgfältigen Repatriierung an.»

Ein schwerer Unfall fernab der Heimat – ein klassischer Fall für die Rega. Wie gehen die Rega-Ärzte vor, um den Betroffenen optimal zu helfen?

Wir erachten es primär als unsere Aufgabe, den Patienten am Telefon ärztlich zu beraten, zu betreuen und zu beruhigen. So ist es uns möglich, eine medizinisch-sozial verträgliche Lösung zu finden, die dem Zustand des Patienten entspricht. Wir gehen dabei sehr systematisch vor: Der Rega-Arzt steht in Kontakt mit dem behandelnden Arzt vor Ort und entscheidet dann, ob die primäre medizinische Versorgung im Ausland gewährleistet ist oder ob eine rasche Rückführung in die Heimat notwendig wird. Manchmal ist eine erste Behandlung im Ausland sogar zwingend, um einen bleibenden Schaden zu vermeiden.

Oftmals zwingt der Faktor Zeit tatsächlich dazu, eine Operation im Ausland vornehmen zu lassen – in der Regel beinahe «notfallmässig», wie im geschilderten Fall eines komplizierten Beinbruches in Tunesien...

Das ist richtig, gerade im vorliegenden Fall hätte die Operation keinen Aufschub geduldet.

Trotzdem folgt darauf ein meist komplexer Heilungsprozess, der in den meisten Fällen mit Vorteil in der Heimat stattfindet. Gerade nach derartigen Eingriffen ist eine sorgfältige Repatriierung für die spätere Genesung wichtig.

Üblicherweise können Patienten mit ähnlichen Diagnosen an Bord von Linienflugzeugen in die Heimat zurückgeflogen werden. Was war ausschlaggebend dafür, die Patientin nach der Operation mit dem Rega-Ambulanzjet in die Schweiz zu fliegen?

In diesem Fall entschied man sich für einen sogenannten Kombinationstransport im Rega-Jet: Dabei werden mehrere Patienten aus der gleichen Region kostensparend und effizient gemeinsam transportiert. Hier kommen die enormen Vorteile, die eine Rückführung mit unserem eigenen Ambulanzflugzeug mit sich bringt, zum Tragen. Positiv ist sicherlich der Umstand, dass man die direkte Kontrolle über den Einsatz hat, nicht auf Flugpläne oder freie Buchungsplätze angewiesen ist und den operationellen Ablauf sehr direkt beeinflussen kann – was bei einem Transport des Patienten auf einem Charter- oder Linienflug natürlich nicht im gleichen Ausmass gewährleistet ist.

Wie schneiden die beiden Varianten im Preisvergleich ab?

Kombinationsflüge sind angesichts der hohen Tarife innerhalb Europas auch preislich eine sinnvolle Alternative – und helfen schnell einmal Geld zu sparen.

Wie sieht es mit der medizinischen Betreuung aus?

Im Rega-Flugzeug sind, unabhängig von der Schwere des Falles, immer ein Arzt und eine Pflegefachperson an Bord. Beim Transport auf Verkehrsflugzeugen wird eine medizinische Crew je nach den Anforderungen des Falles zusammengestellt: Sie besteht aus einer oder zwei Personen, einem Arzt und/oder einer Pflegefachperson.

Interview: Thomas Kenner

Ärztlicher Rat rund um die Uhr

Das medizinische Notfallmanagement gewinnt stets an Bedeutung. Dabei stehen Rega-Ärzte den im Ausland weilenden Patienten rund um die Uhr beratend zur Seite. Sei es durch vermittelnde Kontaktaufnahme mit den behandelnden Ärzten vor Ort, ein klärendes Gespräch mit den Angehörigen, sei es allenfalls durch die Organisation einer Verlegung in ein anderes Spital im Ausland. Dadurch lässt sich auch erkennen, ob eine unmittelbare Rückführung in die Heimat notwendig ist oder ob mit diesem Entschluss zugewartet werden kann – und dadurch gar die Fortsetzung der Reise möglich ist. Bis es allerdings so weit ist, bleibt die Rega am Ball, eine solche «Fernbetreuung» kann sich über Tage erstrecken.

Im Jahr 2007 wurden insgesamt 2827 Patienten im Ausland betreut, davon 993 aus dem Ausland nach Hause gebracht, was im Vorjahresvergleich einem Plus von 2,5% entspricht. Diese Ambulanzflüge wurden in 848 Fällen mit dem Rega-eigenen «Challenger 604» durchgeführt, oft in Kombination mit anderen Patienten. 145 Patiententransporte erfolgten mittels Linienflugzeugen, begleitet von einem Rega-Arzt und/oder Rega-Pflegefachpersonen. Die Zahl der lediglich telefonischen Beratungen stieg 2007 auf 1834 Fälle (Vorjahr 1704), was einer Zunahme um 7,6% entspricht.



Seit 25 Jahren betreibt die Rega eine Einsatzbasis in Erstfeld

Wichtiger Stützpunkt im Herzen der Urschweiz



Immer wieder war die Basis Erstfeld auch bei Unwetterkatastrophen im Einsatz – wie im August 2005, als ein Baggerführer in letzter Minute mitten aus der reissenden Reuss gerettet werden konnte.

Die Rega kann in diesem Jahr auf 25 Jahre Einsatzfähigkeit in der Urschweiz zurückblicken. Da die Rega-Basis in Erstfeld so zentral gelegen ist, wird sie oft zu Einsätzen in die umliegenden Regionen gerufen.

Seit November 1975, als noch die Heliswiss ab ihrer Erstfelder Basis Rettungen im Auftrag der Rega flog, ist er mit von der Partie: Hans, genannt Housi, Stocker. Noch heute ist er für die Rega als Rettungsassistent und Mechaniker unermüdlich im Einsatz. Seinen allerersten Rettungseinsatz wird er wohl nie vergessen: Als Housi 1972 in Bivio am Skifahren war, wurde er sozusagen «ab der Skipiste» zum Einsatz geholt: Der Pilot der Heliswiss war von einem Materialtransport kommend alleine im Heli unterwegs und brauchte dringend einen Flughelfer, um eine Rettung im Skigebiet bewältigen zu können. Also stieg Housi kurzerhand ein und half bei der Windenbergrung eines schwer verletzten Skifahrers. So kam er zu seinem ersten Helikopter-

einsatz. Der Weg zum Flughelfer, Mechaniker und später Rettungsassistent war vorgegeben.

«Liseli» leistete 17 Jahre gute Dienste

Bereits 1966 führte die Heliswiss die ersten Rettungsflüge in der Innerschweiz durch, mit einem Helikopter des Typs Bell 47 – zumeist für verunglückte Berggänger. Ab 1974 stand der Helikopter in Erstfeld. Da sich die Zahl der Einsätze in den folgenden Jahren rasch erhöhte, wurde 1978 ein eigener Rega-Heli, eine Alouette III mit der Immatrikulation HB-XFM, in Erstfeld stationiert. Der Helikopter wurde liebevoll «Liseli» genannt und durch die Heliswiss betrieben. «Liseli» leistete übrigens bis ins Jahr 1995 gute Dienste!

Bernhard Russi: Gönner aus der Urschweiz

«Hallo Rega!»



«Hallo, hier ist Bernhard Russi, auf der Oberalppassstrasse, oberhalb vom Moss, nach der Bahnüberführung. Bitte kommen Sie sofort, der Motorradfahrer steckt bis zum Bauch im Misthaufen und ist nach seinem fürchterlichen Sturz nicht mehr ansprechbar!»

20 Minuten später war die Rega da! Jener Sommer war ganz speziell für mich. Wo immer ich mich aufhielt oder bewegte, überall traf ich als Erster auf solche Unfälle und musste reagieren. Eine Woche zuvor hatte mich kurz nach Albertville, in Frankreich, ein Motorradfahrer mit übersetzter Geschwindigkeit überholt. Er streifte beim Wiedereinbiegen eine Verkehrsinsel und hob ab, überschlug sich mehrmals und landete 100 Meter weiter im Strassengraben. Die Polizei erschien erst 35 Minuten später und bestellte einen Krankenwagen. Der arme Mann verstarb auf dem Transport. Und drei Wochen nach dem Unfall am Oberalppass sah ich, wie ein führerloses Motorrad über die Furkapassstrasse hinausflog. Der Fahrer wurde glücklicherweise von der Abschränkung aufgehalten – mit einem fast rechtwinklig gebrochenen Oberschenkel.

«Hallo, hier ist Bernhard Russi auf der Furkapassstrasse, bitte...»

Der geschockte Motorradfahrer erkannte mich trotzdem, meinte aber, dass er lieber einen Krankenwagen hätte, weil er nicht Gönner der Rega sei. «Das regeln wir später!» Ich hatte Angst um ihn, konnte nicht helfen, aber ich wusste, dass es ein Wettlauf gegen die Zeit werden würde.

Mir ist klar, dass dies nicht der übliche Kommunikationsweg war und dass man nicht einfach immer und überall die Rega rufen kann. Trotzdem war ich beide Male erleichtert, als die Rega-Zentrale bestätigte, dass Hilfe unterwegs sei.

Ja, die Nummer der Rega ist in meinem Handy gespeichert. Zum Glück in erster Linie, um anderen helfen zu können. Die Versuchung ist gross, dass man auf Grund der landesweiten Abdeckung dieser Rettungsorganisation seine Abenteuer mit der Nummer 1414 im Hinterkopf plant, grössere Risiken eingeht oder vor allem in den Bergen zu spät noch etwas in Angriff nimmt.

Gerade diese Tatsache treibt mich immer wieder dazu, meine Ski- oder Klettertouren noch intensiver zu studieren und zu planen, denn das wahre Abenteuer ist immer noch: «Aus eigener Kraft hinauf *und* zurück!»

Ihr Bernhard Russi

Damals bestand die Besatzung aus dem Piloten, einem Flughelfer und einem Bergführer. Den Arzt holte man bei Bedarf auf dem Weg zum Einsatzort im Spital Altdorf ab. Im Jahr 1980 nahm die Rega einen eigenen Arzt unter Vertrag, drei Jahre später wurden auch Pilot und Flughelfer Rega-Angestellte – womit am 1. März 1983 die eigentliche Geburtsstunde der Innerschweizer Rega-Basis schlug. Im Juni 1991 bezogen die «Urner» den markanten Neubau bei der Autobahneinfahrt Erstfeld. Seit Mai 1995 fliegt die Besatzung ihre Einsätze mit dem Rega-Heli Agusta A 109 K2.

Eine Gebirgsbasis auf 460 Metern über Meer

Obschon auf einer Höhe von lediglich 460 Metern über Meer gelegen, gilt «Rega 8» als klassische Gebirgsbasis. Dementsprechend sieht das Einsatzspektrum aus: Im Sommer sind es hauptsächlich Bergunfälle, während die Einsatzcrew in den Wintermonaten oft für verunfallte Wintersportler ausrückt. Neben Verkehrs- und Arbeitsunfällen spielen auch Patiententransporte von Spital zu Spital eine nicht unbedeutende Rolle. Wegen ihrer zentralen Lage im Alpenraum wird die Basis oft auch zu Einsätzen in anderen Regionen gerufen.

Thomas Kenner



Ausflugstipp der Rega-Basis Erstfeld

Spannende Entdeckungen auf dem Schächentaler Höhenweg

Da war sich die Crew der Rega-Basis in Erstfeld schnell einig: Ob auf Schusters Rappen oder auf dem «Stahlross»: Der Schächentaler Höhenweg ist allemal ein Ausflug wert.

Keine Frage: Das Klausengebiet gehört zu den schönsten Passlandschaften der Schweiz. Entlang dem Schächentaler Höhenweg – Klausenpass, Ratz, Biel, Ruogig bis Eggberge – führt die Route in fantastischer Landschaft vorbei an majestätischen Bergen in einer einzigartigen Blumen- und Pflanzenwelt.

Das Postauto bringt Gäste von Flüelen über Altdorf und Bürglen bequem bis zur Haltestelle «Balm» am Klausenpass. Hier beginnt auf der Naturstrasse zur Alp Heidmannegg die Höhenwanderung Richtung Eggberge. Ein einmaliger Blick auf die umliegenden Berggipfel vom Clariden bis zum Uri-Rotstock begleitet Wanderer oder Biker auf dem Weg. Unter den Kalkwänden der Schächentaler Windgälle geht es in leichtem Auf und Ab weiter bis zur Alp Metteten. Von da führt der Weg weiter talauswärts auf der Sonnenseite über dem Schächental via ob den Hegen, Äbnet, Äpeli bis Ratz und von hier über Gisleralp, Weissenboden zum Biel. Vom Biel geht die Wanderung weiter über Ruogig/Selez, Fleschsee bis zu den Eggbergen, wo man eine beeindruckende Aussicht auf den Urnersee geniesst.

Tipp: Da die Marschzeit sieben Stunden beträgt, empfiehlt es sich, diese Wanderung als Zweitages tour zu planen. Die Berggasthäuser auf Ratz oder Biel bieten preisgünstige Übernachtungsmöglichkeiten an.

tk

Weitere Informationen: www.i-uri.ch

1952 ging die Rettungsflugwacht aus der SLRG hervor

«Geburtshelferin» der Rega: die SLRG

Für viele «Wasserratten» in unserem Land beginnt die Beziehung zu den Lebensrettern schon im Kindesalter – mit dem stolzen Erwerb eines Brevets für Schwimmer/innen. Es kommt nicht von ungefähr, dass die Rega zur Schweizerischen Lebensrettungs-Gesellschaft (SLRG) eine historische Beziehung pflegt – schliesslich ging sie vor 56 Jahren aus dieser Organisation hervor.

Kaum zu glauben: In der Zwischenkriegszeit erwog die Schweiz ein generelles Badeverbot für die Bevölkerung. Denn im Jahr 1933 konnten viele Menschen in unserem Land nicht schwimmen. Dementsprechend hoch war die Anzahl der im Wasser tödlich verunglückten Personen: rund 200. Da kam die Gründung der SLRG am 9. April 1933 gerade richtig. Sie setzte sich von Anbeginn dafür ein, dass die Leute schwimmen lernen und zugleich Rettungsschwimmer ausgebildet werden.

75-Jahr-Jubiläum einer grossartigen Erfolgsgeschichte

Die Geschichte der SLRG ist eine einzigartige Erfolgsgeschichte: Bis zum heutigen Tag haben rund 430 000 Rettungsschwimmer ihr persönliches Brevet I entgegengenommen. Die SLRG stellt heute mit 27 500 Mitgliedern sowie 10 000 Gönnermitgliedern einen Verband von beachtlicher Grösse dar – und gehört, wie die Rega, zu den wichtigsten Korporativmitgliedern des Schweizerischen Roten Kreuzes. Spendengelder und unzählige ehrenamtlich erbrachte Arbeitsstunden ermöglichen die Tätigkeit der SLRG.

So darf sich die Schweizerische Lebensrettungs-Gesellschaft über eine grossartige Erfolgsgeschichte freuen. Was anfänglich klein und zerbrechlich keimte, ist mittlerweile zu einer nicht mehr wegzudenkenden Institution auf der Schweizer Präventionslandkarte geworden. Und die SLRG hat es sich nicht nehmen lassen, ihren Mitgliedern zum 75-Jahr-Jubiläum ein Jubiläumslogo, eine neue Website sowie einen vollgepackten Eventkalender sozusagen «auf dem Silbertablett» zu servieren. Mehr noch: Die Schweizerische Lebensrettungs-Gesellschaft (SLRG) hat ihren Auftritt für dieses Jahr minutiös geplant und lädt die Schweizer Bevölkerung zu ihrem Fest ein. Die Rega beglückwünscht ihre «Geburtshelferin» aufs herzlichste!

Die SLRG verhalf einer Utopie zum Durchbruch

Denn die Rega erlebte ihre Geburtsstunde sozusagen im Schosse der SLRG. Der Funke zündete 1952: Ein kleiner Kreis von Pionieren der SLRG hatte sich mit der – damals noch utopisch anmutenden – Idee der Rettung aus der Luft befasst. Am 27. April 1952 waren die Delegierten der SLRG im «Bären» in Twann am Bielersee zur Delegiertenversammlung zusammengekommen. Der Mediziner Dr. Rudolf Bucher, der die Entwicklung der SLRG während mehr als 20 Jahren prägte, setzte sich dafür ein, dass von der Lebensrettungs-Gesellschaft ein «Ableger» gebildet werden sollte, der sich vollumfänglich auf die Rettung aus der Luft spezialisieren würde. Die Twanner Versammlung stimmte zu – die Schweizerische Rettungsflugwacht (SRFW) war gegründet. Damit hatte die Schweiz als eines der ersten Länder ein organisiertes Flugrettungswesen.

Thomas Kenner



Club der Brevetierten

Anlässlich ihres 75-Jahr-Jubiläums 2008 sucht die Schweizerische Lebensrettungs-Gesellschaft (SLRG) all jene in der Schweiz, die sich im Lauf der Jahre die Zeit genommen haben, ein Brevet zu machen – sei es nun ein Jugendbrevet oder ein Brevet im Rettungsschwimmen. Auf diese Weise sind in den letzten 75 Jahren rund 430 000 Menschen zusammengekommen. Ihnen ist es zu verdanken, dass das «Wasserschloss Schweiz» Jahr für Jahr ein bisschen sicherer war: Jeder, der ein Brevet hat, trägt dazu bei. Die SLRG will im Jubiläumsjahr nicht einfach sich selbst feiern. Anerkennung verdienen alle Brevetierten. Sie können stolz auf sich sein. Dank ihnen wurde die Gründungs-Vision der SLRG verwirklicht: Eine Schweiz, in der (fast) immer und überall jemand weiss, wie man im Notfall jemanden vor dem Ertrinken rettet. Zum Dank hat die SLRG unter dem Namen «Club der Brevetierten» einen losen Verbund von Ehemaligen lanciert. Die Zugehörigkeit ist kostenlos und mit keinerlei Verpflichtungen verbunden. Der Brevet-Club soll es alten Bekannten ermöglichen, sich wiederzufinden. Interessante, lustige oder auch kuriose Geschichten aus dem Alltag der Schweizerischen Lebensrettungs-Gesellschaft werden ausgetauscht, persönliche Erinnerungsfotos können veröffentlicht werden. Im Jubiläumsjahr 2008 werden die Brevetierten aus dem Club zudem an lokale und regionale Jubiläumsevents eingeladen, damit man sich bei ihnen persönlich bedanken kann. So bietet das Netz den Brevetierten eine Gelegenheit, der Öffentlichkeit zu zeigen, wie viele Menschen in den letzten 75 Jahren einen Beitrag zur Wassersicherheit in den Schweizer Gewässern geleistet haben.

www.slrp.ch

www.club-der-brevetierten.ch



Aussergewöhnliche Alarmierung

Zwei 10-jährige Mädchen als Alarmboten

Felswände und saftige Alpweiden, wilde Bergbäche, einfache Unterkünfte in unberührter Natur – auch für Kinder eine faszinierende Welt. Mit seinen Sprösslingen eine mehrtägige Gebirgstour zu unternehmen, ist ein grossartiges und faszinierendes Erlebnis. Wer mit Kindern in die Berge geht, übernimmt bei aller Vorsicht eine grosse Verantwortung. Man denkt aber nicht daran, dass die Rollen schlagartig vertauscht sein können und Kinder plötzlich die Rettung für den verletzten Vater organisieren müssen.

Ein Freitag im Sommer 2007: Thomas D. ist mit seiner Tochter Lili und deren Freundin Diane auf dem Abstieg von der Terrihütte (2170 M. ü.M.) ins Val Sumvitg. Seit mehreren Tagen sind sie zusammen im Bündner Oberland unterwegs, schlafen jeden Abend in einer anderen Hütte. Der 40-jährige Filmschaffende aus Berlin und die beiden 10-jährigen Mädchen schauen nochmals hinauf – nicht ohne Stolz resümieren sie, was sie während ihrer Ferien in der Schweiz geleistet haben.

Das Handy nützt überhaupt nichts

Gegen elf Uhr, auf einer Höhe von knapp 1500 Metern über Meer, gleitet Thomas D. auf dem rutschigem Untergrund aus und stürzt. Er bricht sich den Fuss. Sein erster Gedanke: «Handy einschalten und Hilfe anfordern!» Pech, es gibt keinen Empfang. «Dann halt aus eigener Kraft talwärts», denkt er. Den schweren Rucksack lässt der Verletzte schon mal zurück, mitten auf dem Wanderweg, versehen mit einem Zettel, der erklärt, was passiert ist. Obwohl er zwei Äste als behelfsmässige Krücken benützt, realisiert er bald, dass er es mit dem stechenden Schmerz in seinem linken Fuss niemals bis ins Tal schaffen würde. Er sieht nur eine Chance, Hilfe zu rufen: Die Mädchen müssen alleine hinunter und dort berichten, was passiert ist.

Der Alarm kommt zu Fuss ins Tal

Die 10-Jährigen prägen sich den Ort genau ein, wo sie Lilis Vater zurücklassen werden – beim Zusammenfluss zweier Bächlein, oberhalb einer Brücke, wo der Wanderweg aus dem Wald führt – und marschieren los. Nach knapp drei Kilometern mündet der Wanderweg in eine Fahrstrasse. Sie halten das nächste Auto an und berichten, was am Berg oben passiert ist. Die Fahrerin versucht, die Rega per Handy zu alarmieren. Doch auch sie hat keinen Empfang. Also fährt sie mit den Kindern talauswärts; nach weiteren drei Kilometern erreichen sie das erste bewohnte Haus, ein kleines Restaurant in Weiler Val. Seit dem Unfall sind nun schon fast fünf Stunden vergangen. Die Mädchen beschreiben der ortskundigen Wirtin die Örtlichkeit ganz präzise. Der älteren Frau ist schnell klar, wo sich der Verunfallte befinden muss. Sie ruft die Rega an.

Der Pilot holt den Rucksack...

Um 15.41 Uhr geht auf der Einsatzzentrale der Alarm ein. Romy Scherler – sie leistet Spätdienst – lässt sich von der einheimischen Anruferin genau schildern, was diese von den Kindern erfahren hat.

Auf der Karte bestimmt sie die mutmasslichen Koordinaten und gibt diese über Funk der Rega-Basis Untervaz durch. Kurz nach 16 Uhr erreicht der rot-weiße Helikopter die Stelle zuhinterst im Val Sumvitg. Thomas D. hört das immer lauter werdende Knattern der Rotoren – Musik in seinen Ohren. Bald erfährt er zu seiner Erleichterung vom Rettungssanitäter, dass die Alarmierung tatsächlich durch die Kinder erfolgt ist und dass die beiden in Sicherheit sind. Während sich die Notärztin um seinen gebrochenen Fuss kümmert,

Sportlicher Rega-Pilot: Während die Notärztin den Patienten betreut, hat er dessen zurückgelassenen Rucksack geholt.





Wiedersehen am Spitalbett in Deutschland:
Thomas D. mit Tochter Lili und deren Freundin Diane.



löst das dritte Crew-Mitglied gleich noch ein Problem, das den Verletzten zusätzlich beschäftigt hatte: Der Rucksack liegt noch oben auf dem Weg. Kurzerhand läuft der sportliche Pilot den Wanderweg hinauf. Noch bevor sich der Verletzte im Rega-Heli befindet, taucht er mit dem zurückgelassenen Stück wieder auf.

...die Kinder schlafen beim Polizisten

Gegen 17 Uhr landet der Rega-Heli mit Thomas D. beim Spital von Ilanz. Die Fraktur ist kompliziert und muss operiert werden. Weil der Fuss angeschwollen ist, kann dies nicht sofort geschehen. Eine Ambulanz wird den Geretteten am nächsten Tag in eine Klinik nach Deutschland überführen, wo der Eingriff später stattfinden wird. Und die Kinder? Ein Kantonspolizist hat sie unterdessen im Restaurant in Val abgeholt und ist mit ihnen zum Besuch des Verunfallten ins Spital Ilanz gefahren. Und weil sich dieser nicht mehr um seine «alarmierenden Engel» kümmern kann, nimmt der freundliche Polizist die beiden gleich zum Übernachten mit nach Hause, wo Lili und Diane seinen eigenen Kindern von ihren packenden Erlebnissen der letzten Stunden erzählen können. Tags darauf werden sie vom Grossvater abgeholt und nach Deutschland gefahren – mit Eindrücken aus einem Urlaub in der Schweiz, die sie wohl nie mehr vergessen werden.

Gery Baumann

Nervenzentrum der Luftrettung

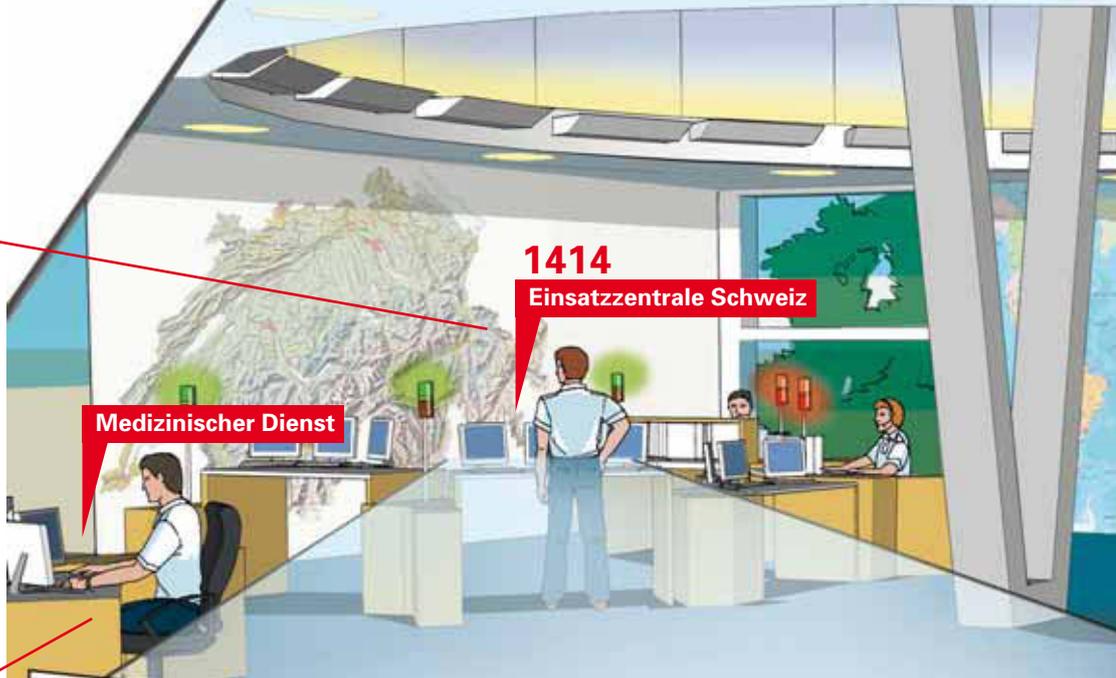
Im dritten Stock des Rega-Centers auf dem Flughafen Kloten ist die Einsatzzentrale der Rega, ein eigentliches «Houston» der Luftrettung. 24 Stunden am Tag geht es hier um Hilfe durch die Luft – für Patienten in der Schweiz und im Ausland.



Einsatzleiterin Schweiz

Organisiert Rettungen und Patiententransporte in der Schweiz.

Sie bietet unter hohem Zeitdruck die Rega-Helis und Einsatzpartner auf.



Medizinischer Dienst

1414

Einsatzzentrale Schweiz



Der Abklärungsarzt

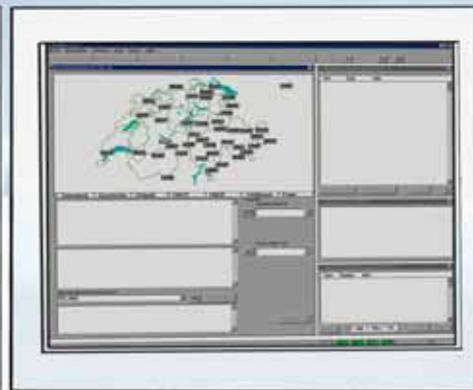
Er ist in ständigem Kontakt mit Kliniken im Ausland. Wenn die Situation klar ist, entscheidet er, ob, wann und auf welche Art ein Patient zurückgebracht wird.



Einsatzdatenbank (auf Office-PC)

Zeigt den Status der Helikopterbasen an allen Arbeitsplätzen gleichzeitig an:

- frei (einsatzbereit)
- aufgeboden
- Flug zum Einsatzort
- am Einsatzort
- Flug ins Zielspital
- im Zielspital
- Rückflug zur Basis



Kommunikationssystem

Zeigt die Art der eingehenden Anrufe an:

- Funk: R-Kanal, E-Kanal, K-Kanal
- Telefonnummer 1414

Enthält eine Einsatzdatenbank für

- Ambulanzen
- Polizei
- Spitäler
- Pistenrettungsdienste



Geografisches Informationssystem

Bietet am Bildschirm die geografischen Informationen:

- Landkarte bis 1:25 000
- Suche nach Orts- und
- Spitäler der Schweiz
- SAC-Hütten
- Panoramakarten der S
- Flugwege der Rega-H



Rega-Helikopter: Seit über 15 Jahren mit zwei Motoren in der Luft

Viel Staub aufgewirbelt hat in Fachkreisen die Ankündigung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL), dass Rettungshelikopter ab 2011 voraussichtlich nur noch zweimotorig operieren dürfen. Die Luftrettung im Gebirge sei in Gefahr, Menschen in Not hätten unter den neuen Vorschriften zu leiden, war folglich in einigen Zeitungskomentaren zu lesen.

Die Rega blickt den «Neuerungen» mehr oder weniger gelassen entgegen. Schon vor zwanzig Jahren haben die vielen Nachteinsätze und die Anflüge über städtisches Gebiet auf Spitäler die Verantwortlichen veranlasst, der Sicherheit Priorität zu geben und auf zweimotorige Helikopter zu setzen. Rega-Helikopter mit zwei Triebwerken fliegen seit über 15 Jahren täglich Rettungseinsätze – auch im hochalpinen Gebiet. Fälle, in denen auf Grund extremer Bedingungen auf leichte einmotorige Transporthelikopter ausgewichen werden muss, können pro Jahr an einer Hand abgezählt werden.

Rega: Einsätze exklusiv für Rettungen

Das Problem liegt bei der sogenannt gemischten Operation. Für Helikopterfirmen, die Lastenhelikopter auch für Rettungsflüge einsetzen, ist ein zweimotoriger Helikopter im Betrieb zu wenig rentabel. Für Lastenflüge sind leichte einmotorige Helikopter gefragt.

Die Rega hat sich seit jeher auf die Rettungstätigkeit beschränkt. Der Helikopter wird nur für Rettungs- und Patientenflüge eingesetzt. Er kann deshalb gar nie gewinnbringend operieren. Hier gelten andere Prioritäten, wie spezialisierte medizinische Ausrüstung, jederzeitige Verfügbarkeit und eben: Flugsicherheit. Wie in allen umliegenden Ländern wird die Rega deshalb weiterhin auch im Gebirge auf zwei Turbinen setzen und dabei den schweizerischen und europäischen Normen entsprechen.

Walter Stünzi

Wo ist die Rega zu sehen?

LIGA, Dietikon
28.5.–1.6.2008

WEGA, Weinfelden
25.9.–29.9.2008

Verkehrshaus Luzern
12./13.7.2008

Olma, St.Gallen
9.10.–19.10.2008

Wufa, Wil
4.9.–7.9.2008

Geoprotecta, St.Gallen
13.11.–15.11.2008

Auf unserer Website finden Sie immer die aktuellen Standorte der Messen und Ausstellungen, an denen die Rega präsent ist:

www.expo.rega.ch

Umzug bei der Rega

Anfang Mai 2008 ist die Basis Gsteigwiler nach Wilderswil, auf das Gelände des ehemaligen Militärflugplatzes Interlaken, umgezogen. Grund für die Verlegung der Berner Oberländer Rega-Basis waren enge Platzverhältnisse in Gsteigwiler sowie die Unmöglichkeit, die neuen Normen der International Civil Aviation Organisation (ICAO) an diesem Standort umzusetzen. Die gute und enge Zusammenarbeit mit der BOHAG (Berner Oberländer Helikopter AG) bleibt der Rega trotz Umzug erhalten. In Wilderswil wird die Rega Mieterin bei der RUAG, welche die notwendigen Umbauarbeiten zur Aufnahme einer Rega-Basis in Rekordzeit bewältigt hat.

Die Rega an der Euro 08

Seit Monaten sorgt sie für Gesprächsstoff: die Fussballeuropameisterschaft Euro 08. Der Grossanlass bedeutet Besucher aus ganz Europa, Festfreude, buntes Treiben in den Stadien und in den Fan-Zonen. Ein Glanzpunkt und eine Chance für die Schweiz. Die Spieltermine sind aber auch eine Zeit erhöhter Gefahr. Die Rega wird während diesen Tagen zwei zusätzliche Helikopter auf Pikett stellen, die ab 16 Uhr bis nach Mitternacht rasch einsatzbereit sein werden.

Rega-Postkarte via Internet senden

Einfach, schnell, persönlich: Gestalten und texten Sie individuell echte Hochglanzpostkarten mit Rega-Sujets. Die Post druckt Ihre Karte in modernster Digitaltechnik und stellt sie per A-Post Ihren Freunden und Verwandten weltweit zu. Sofern die Daten unter der Woche bis 17 Uhr eintreffen (sonntags bis 14 Uhr), garantiert die Post, dass sie Ihren Kartengruss in der Schweiz am darauffolgenden Tag zustellt.

www.card.rega.ch

Rega 2007

Die Kennzahlen sowie die Jahresrechnung 2007 der Rega sind auf der Rega-Website zu finden:

www.2007.rega.ch



Die Rega wartet ihre Helikopter selber

Sicherheit ist oberstes Gebot

Die Einsatzbereitschaft hat für ihn erste Priorität: Reini Gamma arbeitet im technischen Team, das sich darum kümmert, dass die Flotte der Rega-Helikopter auf allen Einsatzbasen in der Schweiz jederzeit startklar ist – und auch bleibt.

Pech gehabt: Kurz vor dem vereinbarten Interview-Termin wird unser Gesprächspartner dringend gebraucht. Der Helikopter der Rega-Basis in Dübendorf wurde im Rega-Center am Flughafen Zürich-Kloten während dreieinhalb Wochen periodischen Wartungsarbeiten unterzogen. Nun ist er wieder einsatzbereit und muss möglichst schnell auf die Zürcher Basis zurückgefliegen werden. Die dort in der Zwischenzeit eingesetzte Reservemaschine wird bereits auf einer anderen Basis erwartet. Reini Gamma (43) begleitet diesen Helikopteraustausch, um gleich noch offene Details mit der Einsatzcrew zu besprechen. Ein klassischer Fall für den Urner, der vor 18 Jahren bei der Rega als Luftfahrzeugmechaniker begonnen hatte – und mittlerweile neben dem Posten des Stellvertreters «Maintenance Manager Helikopter» auch als technischer Instruktor wirkt. Es kommt öfters vor, dass er in kurzer Zeit Entscheide fällen muss, die für die Einsatzbereitschaft der Flotte wichtig sind – und ab und zu seine Anwesenheit auf den Rega-Basen erfordern.

Ohne optimale Wartung keine Rettungseinsätze

Rega – das bedeutet Einsatzbereitschaft rund um die Uhr. So und nicht anders kennt man die Luftrettungsorganisation. Doch diese stete Einsatzbereitschaft kann nur gewährleistet werden, weil sich die Rega-Teams jederzeit darauf verlassen können, für ihre oftmals lebensrettenden Einsätze auf optimal gewartetes Flugmaterial zählen zu können. Kaum zu glauben, wie gross der Aufwand ist, um den Anforderungen an die Sicherheit jederzeit genügen zu können. Schliesslich geht es darum, ein komplexes Regelwerk der europäischen und schweizerischen Luftfahrtbehörden in die Praxis umzusetzen – und dessen Einhaltung zu garantieren.

Nahtstelle zwischen Gesetzgeber und Technik

Zusammen mit Curdin Capatt, dem verantwortlichen «Maintenance Manager Helikopter» bei der Rega, ist Reini Gamma zuständig für die Planung und Umsetzung der periodischen

Wartungsintervalle. «Unser Wirkungsbereich ist streng reglementiert», erklärt er. «Wir agieren als Nahtstelle zwischen dem Gesetzgeber und unseren Mitarbeitern in der Technik, die dafür sorgen, dass die geplanten Arbeiten sauber und zuverlässig ausgeführt werden.» Voller Stolz und Hochachtung berichtet Gamma von den 18 Mitarbeitern in der Rega-Technik, die sich um die Wartung der insgesamt 13 Helikopter kümmern: «Sie stehen nicht an der Front, wie unsere Einsatzmannschaften, leisten aber genauso ihren wichtigen Beitrag zum Funktionieren der Rega-Luftrettung.»

Doch nicht nur der Gesetzgeber regelt die Anforderungen in der Wartung: Auch die Hersteller der Helis – Eurocopter und Agusta – tun das ihrige zum optimalen Betrieb der Flotte; genauso wie die Triebwerkhersteller. Sie alle lassen den Betreibern nebst den technischen Handbüchern periodische Servicebulletins mit Modifikationen oder Verbesserungen zukommen.

Reservemaschinen ermöglichen ständige Einsatzbereitschaft

Wie das eingangs erwähnte Beispiel zeigt, ermöglichen es Reservemaschinen der Rega, auf allen Helikopterbasen für Patienten stets einsatzbereit zu sein. Bevor eine Maschine zur Wartung in das Rega-Center in Zürich-Kloten kommt, wird einer dieser Reserve-Helis auf der betreffenden Basis bereitgestellt.

Um auf dem neusten Stand der Technik zu bleiben, sind ständige Anstrengungen im Bereich der Aus- und Weiterbildung nötig. Für Reini Gamma und die Techniker zieht dieser immer wieder Auslandsaufenthalte bei den Helikopter- und Triebwerkherstellern nach sich. So bleibt dem im Zürcher Oberland wohnhaften Innerschweizer nicht immer die gewünschte Freizeit für sein Hobby: Am allerliebsten lässt er seinen eigenen, selbst zusammengebauten Modellhelikopter in die Lüfte steigen: «Bei meinem Modellhelikopter muss ich mich nicht an irgendwelche Unterhaltungs- handbücher halten und kann gar Modifikationen austüfteln und im Flug ausprobieren, ohne jemanden zu fragen.» So darf er sich wenigstens privat ab und zu mal eine Bruchlandung leisten...

Thomas Kenner



Immer mal wieder auf dem Sprung: «Helm auf!», heisst es für alle Crew-Mitglieder.

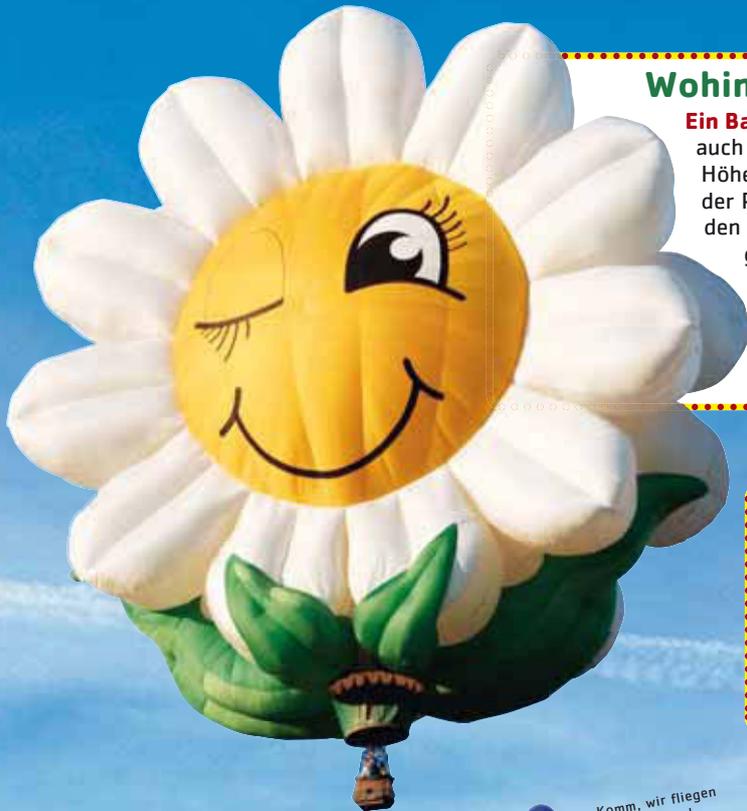


Reini Gamma ist wichtige Schnittstelle zwischen Piloten (links im Bild Chefpilot Heinz Leibundgut) und Technik (rechts Andreas Haefele).

Informationen zur Luftfahrt und zu Berufsbildern:
www.svfb.ch
www.bazl.admin.ch
www.berufsberatung.ch
www.rega.ch

Die Blume am Himmel

Lustige Blumen und luftige Bienen, Schweine, Flaschen und kunterbunte Riesen steigen bei Ballonfestivals in den Himmel. Hinter dem ganzen Spektakel steckt nicht viel mehr als heisse Luft.



Wohin geht die Fahrt?

Ein Ballon wird nur vom Wind getrieben. Der Wind gibt auch die Richtung vor. Weil der oft in verschiedenen Höhen aus unterschiedlichen Richtungen weht, kann der Pilot den Kurs trotzdem beeinflussen. Er muss den Ballon dafür in die Höhe mit dem günstigsten Wind navigieren.

Meist hält ein «Verfolger»-Team im Auto ständig Funk- und Sichtkontakt zu einem Ballon. Bei der Landung sind dann auch gleich Helfer da.



Rekord!

Den grössten Heissluftballon Europas besitzt die Ballongruppe Vordemwald aus der Region Zofingen im Aargau. Sein Korb bietet bis zu 20 Passagieren Platz, die Hülle ist gross wie ein 18-stöckiges Hochhaus.

Wettbewerb:

Verlockendes Angebot



Alina steht im coolsten Laden der Stadt. Und ist begeistert: Heute gibts ein tolles Angebot! Ein signiertes Poster ihrer Lieblingsband samt Rahmen – zusammen für nur 110 Franken. Alina müsste ihr ganzes Geburtstagsgeld ausgeben. Und sie fragt nochmal und rechnet nochmal: Das Poster kostet 100 Franken mehr als der Rahmen.

Was kostet dann der Rahmen?

Schreibe jetzt die Antwort auf eine Postkarte und sende sie bis 15. Juli 2008 an: **Rega, «Quiz», Postfach, 8099 Zürich.**

Unter den richtigen Antworten verlost die Rega zehn Modell-Eurocopter EC 145 im Wert von 29 Franken. Viel Glück!



Lösung aus Nr. 69:

Im Bild war der Helikopter der Basis Gené zu sehen. Es ist ein Eurocopter EC 135. Je eine Rega-Funkuhr haben gewonnen: Frédéric Corbaz, 1268 Begnins; Nicole Gloor, 1040 Echallens; Annemarie Jehli, 7205 Zizers; Ruppert Bürgin, 8055 Zürich; Matteo Gasparini, 6965 Cadro; Valeria Codrotti, 6584 Carena; Danny Del Don, 1226 Thöney; Urs Bächle, 4104 Oberwil; Hansueli Solter, 9315 Neukirch-Bgnach; Ramona Felder, 8752 Näfels

Wusstest du ...

... dass die Luft mit zunehmender Höhe über dem Boden immer kälter wird? Pro Hundert Höhenmeter nimmt die Luft-Temperatur um rund ein Grad ab. Ballonfahrer bewegen sich in 1000 bis 3000 m Höhe – sie sollten sich warm anziehen, auch wenn eine riesige «Heizung» über ihren Köpfen ist.



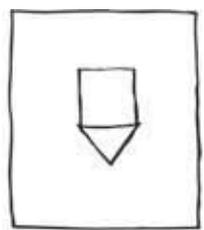
Wel SPICKt, ist sichel kein Flosch!



○ Weinend kommt die Tochter zu ihrer Mutter und schluchzt: «Mein Freund hat gesagt, ich soll mich zum Teufel scheren.» Die Mutter ärgerlich: «Und da kommst du ausgerechnet zu mir?!»

Drudel

Was siehst du hier?



○ Eine Ameise spaziert über eine Wiese. Plötzlich wird sie von einem Pferdeapfel getroffen. Zwei Stunden später ist die Ameise draussen. «Mist!», schimpft sie, «Genau aufs Auge!»

Lösung Drudel:

In Patagonien 100 Meter abgestürzt

«Sie staunten, dass ich noch am Leben war»

Enormes Glück hatte der 20-jährige Christian Schmidheiny im Januar 2007 in Patagonien (Chile). Er war in der fast senkrechten Wand des Aleta del Tiburón über 100 Meter abgestürzt und wurde in einer beispiellosen Aktion gerettet. Die Rega flog den Schwerverletzten eine Woche später in die Schweiz zurück. Heute fühlt sich der junge Rheintaler wieder absolut fit. Seine grosse Leidenschaft ist ungebrochen – das Klettern in der faszinierenden Welt schroffer Felswände.

Nach der vollständigen Genesung wieder am Trainieren: In der Kletterhalle würde ein allfälliger Sturz glimpflich verlaufen.

Seine Muskeln sind gespannt bis in die Fingerspitzen, höchst konzentriert sein Blick in die Wand: In einer einzigen, gleichmässigen Bewegung – als hätte jemand auf einen Knopf gedrückt – greift seine durch Magnesia weiss gefärbte Hand zum farbigen Griff über ihm. Sein Körper gleitet, wie von einem unsichtbaren Faden gezogen, einen weiteren Schritt nach oben – Christian Schmidheiny trainiert wieder in der Kletterhalle unweit seines Wohnorts im St.Galler Rheintal. Einen halben Meter über der weichen Matte, die einen Sturz problemlos abfedern würde. Ganz anders als damals bei seinem fürchterlichen Unfall im Januar 2007 anlässlich einer Expedition in Patagonien.

Steine sammeln für die Universität Lausanne

Für ein einmaliges Projekt, das der Schweizer Alpen-Club (SAC) zusammen mit der Universität Lausanne durchführte, war Christian gemeinsam mit elf weiteren Nachwuchsalpinistinnen und -alpinisten ausgewählt worden, um in den bis zu 1000 Meter hohen Granitwänden im chilenischen Nationalpark «Torres del Paine» Gesteinsproben für die Wissenschaft zu sammeln. Begleitet wurden die Jugendlichen von erfahrenen Bergführern und Geologen aus der Schweiz.



Unterwegs in der Unfallwand:
Christian Schmidheiny (rechts) beim Aufstieg zum Gipfel.

Am späten Abend des 7. Januar 2007 geschah es: Beim Abseilen vom Gipfel des Aleta del Tiburón (zu deutsch Haiflosse) stürzte Christian nach einem Seilhandhabungsfehler über 100 Meter ab. Immer noch in der steilen Felswand, blieb er schwerverletzt an einem Fixseil hängen. Ein Bergführer und zwei seiner Kameradinnen beobachteten den Unfall aus unmittelbarer Nähe. Später erzählten sie ihm, dass sie nicht daran geglaubt hätten, ihn noch lebend anzutreffen.

Beispiellose Rettungsaktion – Heimflug im Rega-Ambulanzjet

Abseits von Weg und Steg, ohne die sonst selbstverständliche Handy-Verbindung und mitten in der Nacht, wurde der Verletzte durch Mitglieder der Schweizer Expedition in einer äusserst aufwändigen Aktion aus der Wand gerettet und notfallmässig versorgt. Helfer aus dem Basislager hatten unterdessen nach mehrstündigem Abstieg eine Pension erreicht, von wo aus sie Alarm schlugen. Am nächsten Morgen gegen zehn Uhr traf ein chilenischer Rettungshelikopter ein und transportierte den Patienten 300 Kilometer weit zur nächsten Klinik nach Punta Arenas.

Die folgenden Tage lag Christian dort auf der Intensivstation im Koma. Nebst schweren Kopf- und Gesichtsverletzungen hatte er sich beim Sturz auch diverse Brüche zugezogen. Diagnostische und operative Behandlungen folgten. Täglich besprachen die Mediziner vor Ort und die Abklärungsärzte der Rega-Einsatzzentrale in Kloten die medizinischen Fakten. Es galt, den richtigen Zeitpunkt für eine Rückführung in die Schweiz zu finden. Am siebten Tag war es so weit: Betreut vom inzwischen eingeflogenen medizinischen Team

der Rega, verliess Christian Schmidheiny an Bord des Ambulanzjets HB-JRA Südamerika. 18 Stunden später, nach Tankstopps in Brasilien und auf den Kapverdischen Inseln, landete das Flugzeug in der Schweiz. Von Kloten führte eine Ambulanz den Patienten ins Kantonsspital St.Gallen.

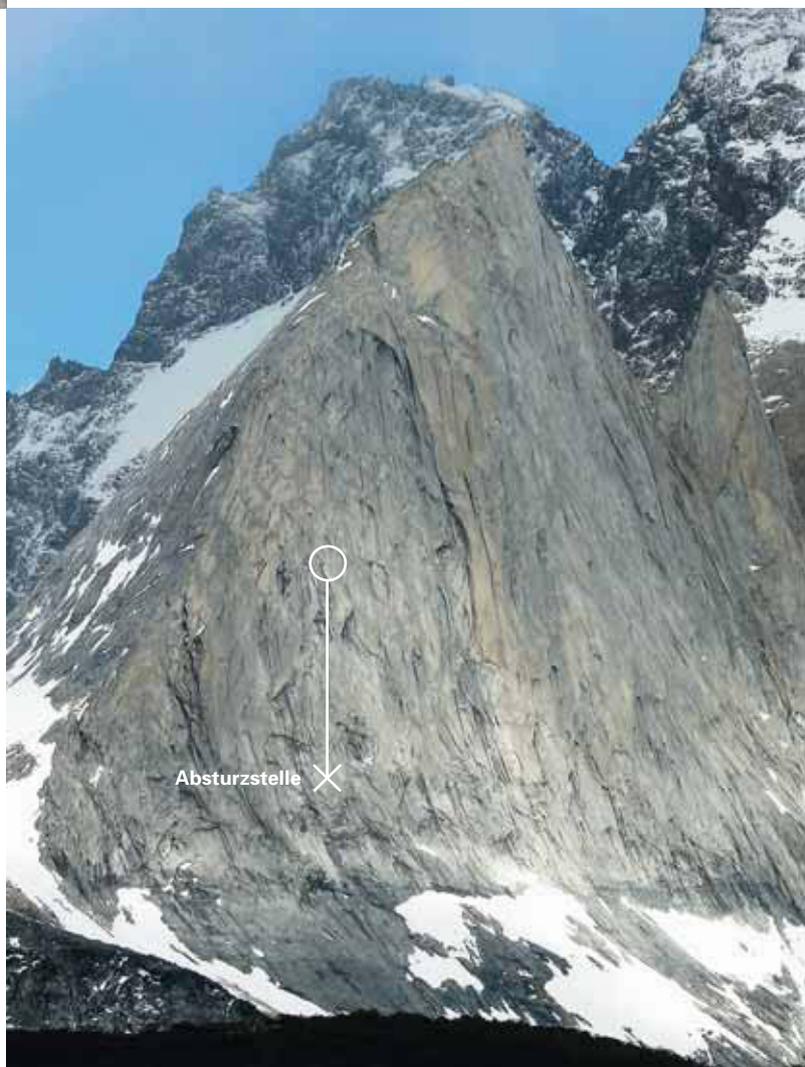
Die Verarbeitung der Ereignisse

«Da ich mich weder an den Absturz noch an die Tage danach erinnern kann, gibt es für mich bis heute keine negative Folgen, weder Alpträume noch Angstzustände», resümiert der lebensfrohe junge Mann aus dem Rheintal. Bilder der tief betroffenen Expeditionsmitglieder, die in jener Nacht von seinem Unfall erfahren hatten, und solche von den ersten Tagen im Spital in Punta Arenas kennt er nur aus einem Dokumentarfilm, der über die Expedition gedreht worden war. Auch körperlich hat er sich inzwischen vollständig erholt. Er hat seine Berufslehre als Polymechaniker erfolgreich abgeschlossen und ist mit Herzblut im SAC, im heimischen Turnverein sowie in der Ortsfeuerwehr dabei. Im vergangenen Winter absolvierte er die Rekrutenschule in Andermatt, wo er zum Gebirgsspezialisten ausgebildet wurde. Einen Wunsch, den er noch habe? Seine Augen glänzen, wenn er antwortet: «Eines Tages kehre ich zurück in den Torres del Paine, an den Aleta del Tiburón.» Zur Kletterroute, die durch jene Expedition erstmals begangen wurde und heute seinen Namen trägt. Dafür trainiert er, in den Bergen und – in der Kletterhalle, unweit seines Wohnorts.

Gery Baumann

Der Dokumentarfilm «Höhenflug» über die Expedition in Patagonien ist beim Shop des SAC erhältlich: www.sac-cas.ch

Schwierige Bergung und Rettung aus der Wand:
Schwerarbeit für die Kameraden der Schweizer Expedition.





Ausstellung «Wand und Wagnis» im Alpinen Museum Bern

Faszination des Risikos am Berg

Was sind Alpinisten: Helden, Abenteurer, Sportler oder doch gar Verrückte? Was ist riskanter: die Extremtour oder das Bergwandern? Die Ausstellung «Wand und Wagnis» im Schweizerischen Alpinen Museum in Bern fragt aus Anlass des 150-Jahr-Jubiläums der Eiger-Erstbesteigung nach den Risiken des Bergsteigens und der Motivation der Menschen, die sich in die Wände wagten und wagen.

«Der Gipfel des Eigers wird von den Talbewohnern selbst für unersteiglich gehalten. Wirklich spitzt sich der Grat in solcher Schärfe aus und die Abstürze sind so entsetzlich steil, dass die Möglichkeit eines Hinaufklimmens nicht erdenkbar ist», meinte noch 1850 der Alpinist Gottlieb Studer. Und doch wird der Eiger schon 1858 vom Iren Charles Barrington mit Hilfe der Bergführer Christian Almer und Peter Bohren aus Grindelwald bestiegen. Seine 1800 Meter hohe, fast senkrechte Nordwand blieb jedoch lange unbezungen und konnte erst 1938, nach vielen tragisch ausgegangenen Versuchen, von einer deutsch-österreichischen Seilschaft (Anderl Heckmair, Ludwig Vörg, Fritz Kasparek und Heinrich Harrer) in mehreren Tagen durchstiegen werden. Der Eiger verschafft bis in unsere Tage Herausforderungen: Am 13. Februar 2008 erkletterte der Schweizer Extrembergsteiger Ueli Steck die Eigernordwand auf der sogenannten Heckmair-Route in 2 Stunden 47 Minuten und 33 Sekunden und verbesserte somit seinen letztjährigen Rekord um mehr als eine Stunde.

Vom Gipfelerfolg zum Geschwindigkeitsrekord

Die Erstbesteiger kletterten in einfachen Schuhen mit einigen Nägeln, sicherten sich mit dünnen Hanfseilen und durften im Extremfall kaum auf Rettung hoffen. Inzwischen sind die Ausrüstung, die Methoden des Kletterns und die Rettung perfektioniert. Heute werden – nicht zuletzt auch dank dem unermüdlichen Einsatz von Rega und SAC – viele Menschen aus Situationen gerettet, die früher vielleicht tödlich geendet hätten. Das Risiko bleibt indes ein ständiger Begleiter von Extremkletterern, Bergsteigerinnen und Bergwanderern. Das liegt auch daran, dass immer noch neue, manchmal spektakuläre Routen und Rekorde gesucht und gefunden werden. Sich selber immer wieder aufs Neue herauszufordern, seine Grenzen zu suchen und dabei Risiken einzugehen, scheint Bestandteil der Auseinandersetzung mit dem Berg zu sein. Auch mangelnde Erfahrung, ungenügende Kenntnis der Gefahren und Bedingungen oder ein Wetterumschlag können trotz GPS und Hightech-Ausrüstung aus einer Bergtour ein lebensbedrohliches Abenteuer machen.

Alpinismus im Wandel

Der Alpinismus hat sich stark verändert und entwickelt. Aus Anlass des 150-Jahr-Jubiläums der Eiger-Erstbesteigung schöpft das Schweizerische Alpine Museum in Bern mit der Ausstellung «Wand und Wagnis» aus seiner Sammlung an originalen Ausrüstungsgegenständen, faszinierenden Fotografien, Zitaten und Geschichten, um diesen Wandel vor dem Hintergrund der Eiger-Geschichte zu erhellen. Wer sind die Menschen, die bergsteigen? Warum tun sie es, und wie gehen sie mit dem Risiko um? Die Ausstellung zeigt historische Fotografien von Bergführern, Seilschaften, Hütten, Gipfelerfolgen – aber auch von Rettungen. Diese Dokumente machen den historischen Alpinismus seit dem letzten Viertel des 19. Jahrhunderts nachempfindbar. Sie werden von Interviews und Filmen begleitet. Der Bogen reicht vom frühesten Film mit der Bergung der Leiche von Toni Kurz am Eiger im Jahr 1936 bis zu den Kletterkünsten moderner Extrembergsteiger.

Ariane T. von der Weid

www.alpinesmuseum.ch

15 000 Flugstunden – ein Leben

Der ehemalige Rega-Pilot Toni Lötscher schildert in seinem Buch «Rettungspilot» spannende und dramatische Erlebnisse aus 30 Jahren Rettungsfliegerei. Er erzählt von den Schwierigkeiten, die Wind und Wetter offenbaren, und welche Herausforderungen das Fliegen im Gebirge an einen Helikopterpiloten stellt. In 30 Jahren Fliegereigeschichte haben sich die Rettungstechniken ständig weiterentwickelt. Es ist faszinierend zu lesen wie ein Pilot den Helikopter einsetzt, um Menschenleben zu retten. Toni Lötscher schildert aber nicht nur die Technik, sondern lässt die Leser auch Anteil nehmen an menschlichen Dramen und Schicksalen, die er als Pilot erlebt hat. Insgesamt brachte er es in seinem ungewöhnlichen Leben auf die beachtliche Zahl von über 15 000 Flugstunden.

Rettungspilot, Toni Lötscher,
1. Auflage 2007, 132 Seiten,
über 70 Bilder, gebunden,
CHF 35.– im Buchhandel, oder:
www.t-loetscher.ch



Engpass im Sommer:

Spenden Sie Blut

Fussball-EM hin oder her: Auch im Juni 2008 braucht der Blutspendedienst des Schweizerischen Roten Kreuzes weiterhin Spender/innen. Täglich benötigen die Schweizer Spitäler rund 1300 Blutbeutel. Helfen Sie mit, dass es in den Sommermonaten nicht zu einem Notstand kommt – Blut lässt sich maximal 47 Tage aufbewahren. Am 14. Juni 2008 ist Weltblutspendetag.

www.blutspende.ch

Martigny:

Bernhardiner-Museum

Vor 950 Jahren gründete der Heilige Bernhard das Hospiz auf dem grossen St. Bernhard. Die Mönche züchteten Bernhardiner als Arbeits- und Rettungshunde. Es existieren viele Geschichten über legendäre Rettungsaktionen. So soll vor 200 Jahren der Bernhardiner «Barry» 40 Menschen im Schnee gerettet haben. Die Nachricht der heldenhaften Vierbeiner ging damals um die ganze Welt. Martigny widmet den vierbeinigen Vorläufern des Rettungshelikopters ein Museum.

www.musee-saint-bernard.ch

Bergwanderungen sind keine Spaziergänge

Jährlich verunfallen in den Schweizer Bergen rund 6500 Wanderer – rund 30 davon tödlich. Die bfu (Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung) gibt Tipps, wie Bergwanderer wieder sicher und heil ins Tal kommen. Die Zahlen der bfu-Statistik zeigen deutlich: Die meisten Unfälle in den Bergen ereignen sich nicht etwa beim Klettern, sondern beim Wandern. Das bfu-Informationsblatt «Bergwandern» enthält Tipps zu Planung, Ausrüstung und Verhalten. Es kann kostenlos bestellt werden unter <http://shop.bfu.ch>





Gefragte Tiertransporte in den Alpen

Die Schweizer Berghilfe und die Rega pflegen seit Jahren eine enge Zusammenarbeit beim Lufttransport von verletzten, kranken oder toten Tieren aus den Alpgebieten. Auch in der Alp-saison 2008 kann die Berglandwirtschaft auf diese Hilfe zählen.

Im vergangenen Jahr organisierte die Rega 1059 Helikoptertransporte für die Berglandwirtschaft. Vorwiegend handelte es sich dabei um Kälber, Rinder oder Kühe, die im alpinen Gelände durch Absturz oder Steinschlag verletzt oder getötet wurden – und per Helikopter aus unwegsamem Gebiet zur nächsten gut befahrbaren Strasse geflogen werden mussten.

Wichtig: Rega-Familiengönnerschaft

Um diese Tiere bergen zu können, bleibt in vielen Fällen nur die Hilfe des Helikopters. Diese für die Alpwirtschaft wichtige Leistung verursacht Kosten, die für die Tiereigentümer eine erhebliche finanzielle Belastung bedeuten würden. Seit Jahren engagieren sich die Rega und die Schweizer Berghilfe darum gemeinsam für eine tragbare Lösung für die Betroffenen. Für Tierbesitzer mit einer Rega-Familiengönnerschaft (70 Franken pro Jahr, auch für Einzelpersonen) bleiben diese Einsätze kostenlos. Um die Rega-Helikopter für Notfalleinsätze freizuhalten, werden für solche Tierflüge in der Regel Lastenhelikopter von Partnerfirmen beigezogen.

Hinweise für Viehtransporte in den Bergen

Alarmnummer für Viehtransporte 044 654 32 70

Keine Tierquälerei, um Fleisch verwerten zu können

Der Tierarzt entscheidet, ob der Lufttransport einem verletzten Tier zugemutet werden kann. Bei bestimmten Verletzungsmustern ist ein Tier, um Qualen zu vermeiden, vor dem Transport zu töten.

Aggressive oder eingeklemmte Tiere bedingen den Beizug eines Tierarztes.

Tierkadaver

Tote Tiere abseits von befahrbaren Wegen werden aus Gründen des Umweltschutzes geflogen. Solche Fälle müssen der zuständigen Instanz der Alp-gemeinde gemeldet werden. Diese gibt wenn nötig den Entsorgungsauftrag an die Rega weiter.

Tierkadaver sind gut sichtbar zu markieren.

Angaben bei der Alarmierung der Rega

- **Tiereigentümer:** Name, Vorname, Adresse, Göner-Nummer
- **Ohrmarken-Nummer** des Rindviehs (12-stellige Nr.)
- **Kontaktperson:** Alpmeister, Tierarzt, Hirt
- **Aufnahmeort** und Gewicht des Tieres, allfällige Flughindernisse
- **nächster Abladeort** bei einer befahrbaren Strasse

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 Belange

www.info.rega.ch

Die **Adresse für alle**

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



Mail-Flut im Göner-Center der Rega

Mit der diesjährigen Einladung der Rega zur Erneuerung der Gönerschaft gab es erstmals die Möglichkeit, die persönlichen Daten zur Gönerschaft über das Internet selbst abzurufen und zu kontrollieren. Die Gönerinnen und Göner machten davon rege Gebrauch. Die via Internet abgefragten Daten lösten bei der Rega prompt eine noch nie dagewesene Flut von Anfragen und Mitteilungen aus.

Montag, 28. Januar 2008, im Rega-Center am Flughafen Zürich-Kloten: Morgens früh brennt bereits das Licht im Göner-Center – und die ersten anwesenden Mitarbeiterinnen machen sich daran, die eingegangene elektronische Post vom Wochenende abzurufen, auszudrucken und nach Dringlichkeit zu sortieren. Das kühle und winterliche Wochenende hat viele Gönerinnen und Göner an den PC gelockt. So erreichen die Rega an diesem Morgen – seit Freitagabend nach Büroschluss – nicht weniger als 3021 E-Mails und rund 400 Anmeldungen aus dem Internet für die Eröffnung einer Gönerschaft, die zu bearbeiten und zu kontrollieren sind. Auch noch Tage danach geht es in diesem Stil weiter; täglich erreichen das Göner-Center über 2000 E-Mails.

Es freut die Rega natürlich, dass die registrierten Angaben auf grosses Interesse stossen und den Gönerinnen und Gönern die Korrektheit dieser Daten ein Anliegen ist. Die Rega bittet an dieser Stelle um Entschuldigung, falls Anfragen nicht sofort beantwortet werden konnten oder die erwartete Post mit den gewünschten Korrekturen erst zu einem späteren Zeitpunkt eingetroffen ist.

René Fritschi

Die Wolke

Die beiden Männer überholten sie kurz nach der ersten Steigung. Sie waren jung und stützten sich auf Stöcke. An ihren Rucksäcken hingen Seile. Es war Sonntag, und sie war noch nie überholt worden. Nicht auf dieser Strecke, die sie jeden Sonntag ging, so wie andere zum Gottesdienst. Mit der ersten Gondel bis zur Mittelstation, dann weiter den Berg hinauf in engen Schlaufen, nach jeder Windung des Weges eine neue Aussicht. Nach unten. Nach oben blieb sich alles gleich, bis nach zwei Stunden plötzlich die Hütte aus dem Nichts auftauchte. Sie lag in einer Kuhle, an einem winzigen See. Manchmal, im Sommer, zog sie die Schuhe aus und streckte die Füsse ins eiskalte, milchiggraue Wasser. In der Hütte ass sie einen Wurst-Käse-Salat und trank ein Glas Wein dazu. In ihrem Tagesablauf war es bereits Mittag, wenn die anderen alle noch beim Frühstück sass. Sie las die Zeitung, die sie den Nachbarn vom Treppenabsatz gestohlen hatte, eine dicke Sonntagszeitung voller bunter Bilder und luftiger Geschichten. Dann ging sie auf der anderen Seite des Berges wieder hinunter, im Laufschrift, um die Steile des Abhangs nicht zu spüren; manchmal jauchzte sie dabei. Bevor ihre Nachbarn überhaupt aufstanden, hatte sie die Zeitung wieder sorgfältig gefaltet und auf ihre Türschwelle gelegt.

Jeden Sonntag machte sie das so. Sie liess die Woche auf dem Berg zurück. Fing eine neue an. Eine frische, unverbrauchte. Wie die Zeitung der Nachbarn.

Jetzt wurde sie von einer Familie mit zwei kleinen Buben überholt. Der kleinere der beiden drehte sich nach ihr um, starrte sie aus grossen Augen an, bis ihn die Mutter rief. «Nun mach schon, du ewiger Träumer!»

Er drehte sich um und rannte den anderen nach.

Sie war noch nie überholt worden. Und schon gar nicht von Kindern. Sie wusste nicht, was sie heute hatte. Ihre Beine liessen sich kaum mehr heben. Sie bewegten sich wie durch einen zähen Brei, das Schlaraffenland kam ihr kurz in den Sinn, sie kämpfte sich wie durch Milchreis den Berg hinan. Die Beine schwer und schmerzhaft. Sie blieb stehen. Sie würde sich doch nicht hinsetzen müssen?

Da senkte sich eine Wolke neben ihr herab. Sie musste lächeln: Als Kind hatte sie sich auf dem mehrere Kilometer langen Schulweg gern vorgestellt, eine Wolke käme sie abholen, eine weiche weisse Zuckerwattenwolke in Sofagrösse. Genau so eine Wolke hielt jetzt neben ihr wie ein Taxi. Vorsichtig streckte sie die Hand aus. Die Wolke war fest, und gleichzeitig weich. Angenehm warm ausserdem. Sollte sie es wagen? Sie meinte, ein Schnurren zu hören. Wie von einem Motor. Sie schaute sich noch einmal um. Die Familie war hinter einer Biegung verschwunden. Sie war ganz allein auf dem Bergweg. Schliesslich zuckte sie mit den Schultern. Warum nicht? Sie kletterte auf die Wolke, die unter ihr nachgab wie eine Luftmatratze, rutschte ihren Körper zurecht, ihre schmerzenden Beine, die Wolke schloss sich wie eine Decke um sie. Sie nahm die Sonntagszeitung aus dem Rucksack und begann zu lesen.

Die Nachbarn beschwerten sich beim Abonentendienst und bekamen noch am selben Nachmittag Ersatz geliefert. Dem kleinen Jungen, der in der Hütte erzählte, die alte Frau sei auf einer Wolke davongeflogen, glaubte niemand. «Ach, du! Ewiger Träumer!»



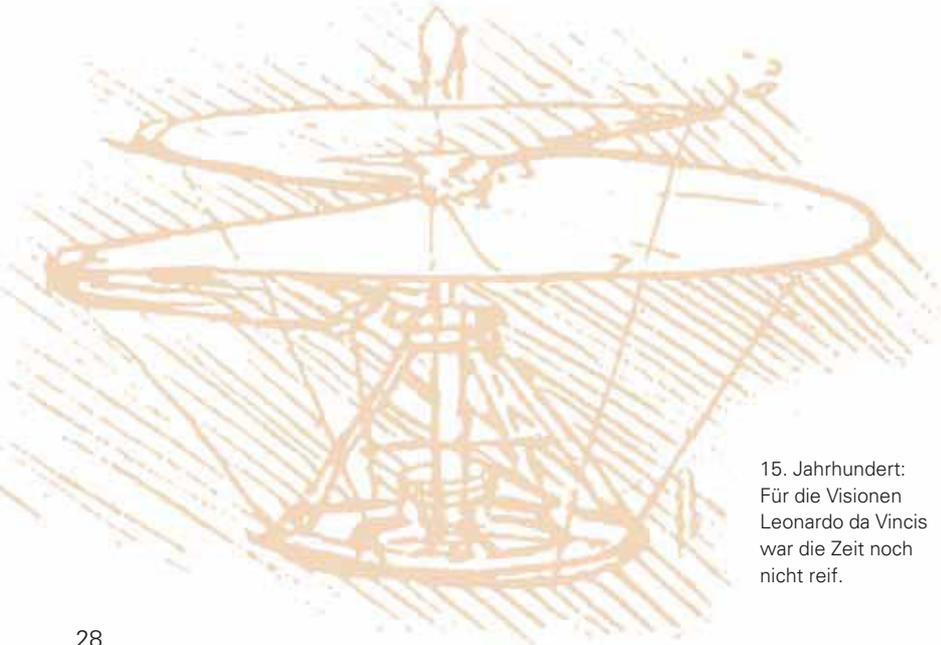
Milena Moser
Schriftstellerin



Über 100 Jahre Vertikalflug

Vom fliegenden Fahrrad zum Rettungshelikopter

Seit 1957 setzt die Rega Rettungshelikopter ein. Damit hatte sie immerhin die zweite Hälfte der Entwicklungsgeschichte des vertikalen menschlichen Flugs mitgeprägt. Die ersten fünfzig Jahre hingegen waren abenteuerlich und improvisiert – die Technik der damaligen Flugmaschinen überschaubar.



15. Jahrhundert: Für die Visionen Leonardo da Vincis war die Zeit noch nicht reif.

Dem Flugapparat von Paul Cornu ist die «Vaterschaft» des Fahrradmechanikers anzusehen.

Leonardo da Vinci, das Universalgenie des 15. Jahrhunderts, war seiner Zeit auch auf dem Gebiet des menschlichen Flugs weit voraus. Skizzen von 1490 zeigen seine Vision eines Flugapparats mit senkrecht stehenden Luftschrauben.

Eine Idee von Leonardo da Vinci: zwei gegenläufige Rotoren

Da Vinci versuchte, bei seinem «helix pteron» genannten Apparat das Problem der unkontrolliert rotierenden Kabine unter drehenden Tragflächen zu lösen. Das Genie fand schliesslich eine bestechend einfache Lösung: Zwei Rotoren mit gegenläufiger Drehrichtung sollten die Drehmomente gegenseitig ausgleichen. Versuche mit federgetriebenen Kleinmodellen waren erfolgreich und bestätigten ihm, dass die Idee umsetzbar war. Allerdings erlaubten die technischen Möglichkeiten seiner Zeit noch keine Realisierung im Massstab 1:1.

Ein Velomechaniker geht in die Luft

Paul Cornu, ein 26-jähriger Fahrradmechaniker, konstruiert 1907 in Lisieux bei Le Havre (F)

aus Fahrradbestandteilen einen Helikopter mit einem 24-PS-Benzinmotor. Cornu folgt dem Konzept Leonardos von 1490 mit zwei gegenläufig drehenden Rotoren. Am 13. November schwebt er mit seiner Maschine während 20 Sekunden und erreicht eine Flughöhe von 30 Zentimetern! Dies ist zwar noch keine eindrucksvolle Flugleistung, aber geht immerhin als erster bemannter Helikopterflug in die Luftfahrtgeschichte ein. Die 400 Jahre alte Idee Leonardos ist zum ersten Mal umgesetzt. Nun steht fest: Der Mensch kann sich an einer Luftschraube senkrecht in die Höhe bewegen. Die Entwicklung kann weitergehen.

Focke-Wulf 61: Flug in der Deutschlandhalle

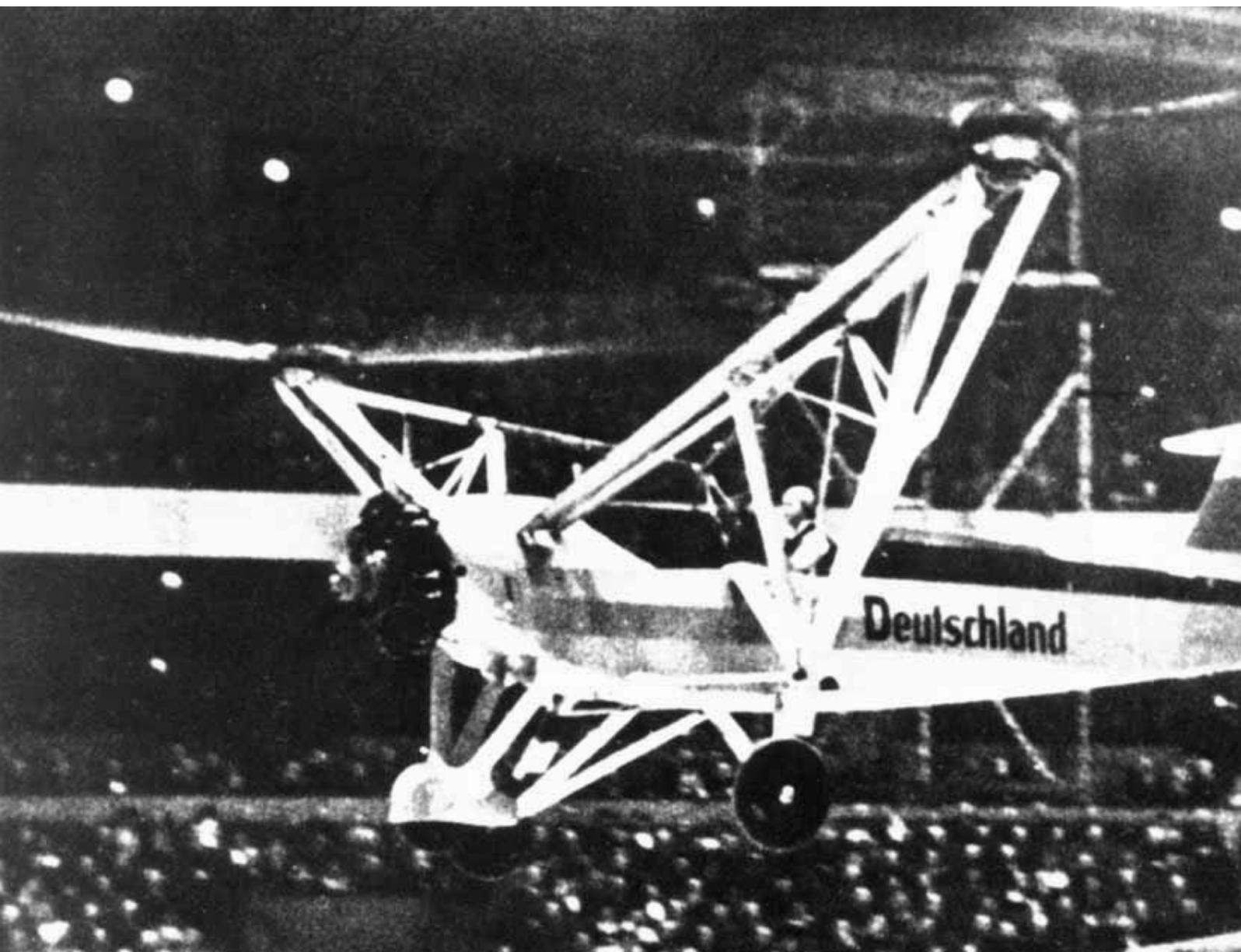
«Professor Focke und seine Techniker, die unter mir standen, wurden immer kleiner, als ich weiter nach oben flog – 50 Meter, 75 Meter, 100 Meter. Dann nahm ich langsam Gas weg, der Aufwärtsflug wurde immer langsamer, bis ich schliesslich auf der Stelle in der Luft schwebte. Das Gefühl war unbeschreiblich, berauschend. Ich wurde an eine Lerche erinnert, die auf leichten Flügeln über sommerlichen Feldern in die

Höhe steigt. Jetzt hatten ihr die Menschen das Geheimnis ihres Fluges entrissen.» So enthusiastisch schildert Hanna Reitsch, die deutsche Testpilotin, den ersten Flug mit der Focke-Wulf 61.

Der Fw 61 war der erste Helikopter mit zuverlässigen Flugeigenschaften. Im Juni 1937 holte er sämtliche Weltrekorde nach Deutschland: Flughöhe 2439 Meter, Flugzeit 1 h 20 min, Flugeschwindigkeit 122 km/h, Flugdistanz 80 km. Das Interesse des deutschen Publikums war so gross, dass das damalige NS-Regime beschloss, die revolutionäre Technik propagandistisch zu nutzen. Es liess die Fw 61 an einer Veranstaltung in der neu erstellten Deutschlandhalle in Berlin vorführen. Hanna Reitsch erntete bei jedem ihrer 18 Indoor-Flüge im Februar 1938 viel Beifall. Der Helikopter hatte nicht nur Rekorde gebrochen, sondern auch vor grossem Publikum seine Zuverlässigkeit und seine Manövrierbarkeit bewiesen.

Walter Stünzi

Der sensationelle Flug von Hanna Reitsch mit der Fw 61 in der Deutschlandhalle war 1938 eine willkommene Propaganda für das NS-Regime.



Die Helikopter der Rega – ein Querschnitt durch die Geschichte der Luftrettung nach dem Krieg



1952

Hiller 360 (1952)

15. November 1952. Erste Flugversuche der Rettungsflugwacht auf dem Flughafen Zürich-Kloten mit dem sogenannten Helikopterlift, einem ausgedienten Ballonkorb als Unterlast.

max. Abfluggewicht:	1135 kg
Reisegeschwindigkeit:	85 km/h
Triebwerk:	200 PS
V4-Benzinmotor	



1957

Bell 47-J (1957)

Der erste eigene Helikopter der Rettungsflugwacht anlässlich der Übergabe am 28. Februar 1957 auf der Schützenmatte in Basel. Dieser Helikopter war eine Spende des Verbands Schweizer Konsumvereine (VSK).

max. Abfluggewicht:	1163 kg
Reisegeschwindigkeit:	137 km/h
Triebwerk:	265 PS
6-Zylinder-Boxer-Benzinmotor	



1968

Agusta-Bell 206 A «Jet-Ranger» (1968–1977)

Der erste Rega-Helikopter mit Turbinenantrieb. Dieses Modell bediente vor allem die mit Helikoptern unterversorgte Region Zentral-/Ostschweiz und später auch Basel.

max. Abfluggewicht:	1360 kg
Reisegeschwindigkeit:	185 km/h
1 Turbine:	270 PS
Stückzahl:	2



1971

Alouette III (1971–1995)

Die Alouette III war während Jahren das Rückgrat der Helikopterflotte der Rega. Sie verfügte über eine Rettungswinde und zeigte hervorragende Flugleistungen in grosser Höhe.

max. Abfluggewicht:	2250 kg
Reisegeschwindigkeit:	165 km/h
1 Turbine:	880 PS
Rettungswinde:	180 kg/25 m
Stückzahl:	12



1977

Bölkow BO 105 (1977–1995)

Die BO 105 standen in den typischen Flachlandbasen Bern, Basel und Zürich im Einsatz. Sie ersetzen die Jet-Ranger 206 A und operierten ohne Rettungswinde.

max. Abfluggewicht:	2600 kg
Reisegeschwindigkeit:	243 km/h
2 Turbinen mit total:	850 PS
Stückzahl:	3

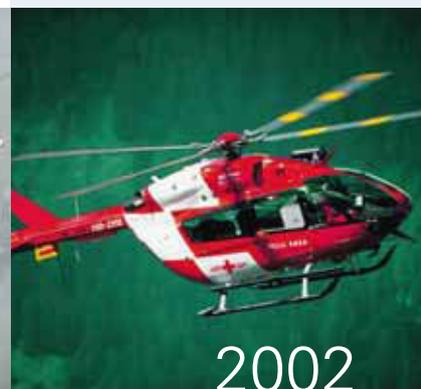


1992

Agusta A 109 K2 (ab 1992)

Die Agustas ersetzen ab 1992 die Alouette III im Gebirge und die BO 105 im Flachland. Der zweimotorige Helikopter entspricht den europäischen Sicherheitsstandards und verfügt über hervorragende Flugleistungen im Gebirge.

max. Abfluggewicht:	2850 kg
Reisegeschwindigkeit:	245 km/h
2 Turbinen mit total:	1542 PS
Rettungswinde:	205 kg/50 m
Stückzahl:	15



2002

Eurocopter EC 145 (ab 2002)

Dieser Helikopter steht im Einsatz auf den Flachlandbasen der Rega. Die geräumige Kabine bietet viel Platz für den Patienten und die medizinischen Besatzungen.

max. Abfluggewicht:	3300 kg
Reisegeschwindigkeit:	240 km/h
2 Turbinen mit total:	1542 PS
Rettungswinde:	270 kg/90 m
Stückzahl:	5

SLRG: Seit 75 Jahren im Einsatz für ungetrübte Wasserfreuden

Damit die Sicherheit nicht baden geht

Die Schweizerische Lebensrettungs-Gesellschaft (SLRG) setzt sich für die Sicherheit im und auf dem Wasser ein. Unermüdlich, mit grossem Einsatz – und dies seit 75 Jahren (vgl. Artikel auf Seite 13). Mit guten Gründen, denn nach wie vor stellt Ertrinken die zweithäufigste Unfall-Todesursache bei den unter 16-Jährigen dar.

Sommer, Sonne, Hitze: Bei hochsommerlichen Temperaturen verschafft oftmals nur der Sprung ins kühle Nass Erleichterung. In Zusammenarbeit mit SLRG, bfu und swimsports.ch hat die Rega Tipps zur Vermeidung von Badeunfällen zusammengetragen.

In Flüssen und Seen ist es am gefährlichsten

Viele suchen in der Sommerhitze Erfrischung im kühlenden Wasser. Doch der Badeplausch ist oftmals mit unwägbaren Gefahren verbunden. Die Zahlen sind erschreckend hoch: 32 Menschen sind in der Badesaison 2007 tödlich verunglückt, davon 23 Männer, 3 Frauen und 6 Kinder. Jährlich verunfallen gegen 16 000 Personen beim Wassersport (Hochrechnung bfu), durchschnittlich 31 davon tödlich. In Flüssen und Seen ist das Risiko am grössten.

Gemäss Fachleuten ist mangelnde Aufsicht über Kinder einer der grössten Unfallfaktoren rund ums Wasser: Schwimmhilfen bieten keine verlässliche Sicherheit, deshalb müssen Kleinkinder immer beaufsichtigt werden. Unfallursachen sind zudem oft mangelndes Gefahrenbewusstsein, Leichtsinn oder Übermut. Oder es werden Kälte, Wind, Blitzgefahr oder ein plötzlicher Wetterumschlag unterschätzt.

Neu wird in der Schweiz der Wasser-Sicherheits-Check (WSC) eingeführt. Nach einem kanadischen Modell führt swimsports.ch zusammen mit dem bfu diesen Selbstrettungstest für Kinder zwischen acht und elf Jahren ein. Dabei sollen die Kinder

- ins Wasser purzeln und vollständig untertauchen,
- nach dem Auftauchen 1 Minute an Ort an der Wasseroberfläche verharren («totes Männli»), paddeln, strampeln, mit möglichst wenig Energieverschleiss,
- anschliessend 50 Meter weit schwimmen (keine Technik vorgeschrieben).

Ziel ist, dass Eltern und Lehrpersonen die ihnen anvertrauten Kinder nur allein ins Tiefwasser (oder ins Schwimmbad) lassen, wenn die Kinder den WSC absolviert und bestanden haben.

Thomas Kenner

Die sechs Baderegeln

Wer die sechs Baderegeln der SLRG befolgt, kann das Unfallrisiko deutlich reduzieren:



Nie mit vollem oder ganz leerem Magen schwimmen! Nach üppigem Essen zwei Stunden warten. Alkohol meiden.



Nie überhitzt ins Wasser springen! Der Körper braucht Anpassungszeit.



Nicht in trübe oder unbekannte Gewässer springen! Unbekanntes kann Gefahren bergen.



Kleine Kinder nie unbeaufsichtigt am Wasser lassen! Sie kennen keine Gefahren.



Luftmatratzen und Schwimmhilfen gehören nicht ins tiefe Wasser! Sie bieten keine Sicherheit.



Lange Strecken nie alleine schwimmen! Auch der besttrainierte Körper kann eine Schwäche erleiden.