

1414

Nummer 72, Juni 2009

Gönnermagazin der Schweizerischen Rettungswacht

AgustaWestland Da Vinci:
**Der neue Rega-
Gebirgshelikopter**

rega 





4 Thema

Repatrierung in die Schweiz: Es muss nicht immer der Rega-Jet sein

In medizinisch nicht allzu komplexen Fällen können Patienten auf einem «Stretcher» liegend auch an Bord von Linienflugzeugen bequem und sicher in die Heimat zurückgefliegen werden – medizinisch kompetent betreut von Rega-Crews.

11 Einsatzpartner

144 – die Drehscheibe der Rettungsdienste

Ohne Rettungsdienste am Boden geht es nicht: Für die meisten medizinischen Notfälle wird landesweit über die Telefonnummer 144 alarmiert.

12 Basis-Porträt

Einsatzbasis Locarno: Rega-Stützpunkt in der Südschweiz

Für die Rega-Einsatzbasis in der italienischen Schweiz – sie liegt mitten in der Magadino-Ebene – steht das Jahr 2009 ganz im Zeichen der Übergabe des ersten der neuen Helikopter AgustaWestland Da Vinci.

14 Rettungseinsatz

Wenn ein Fehltritt die Freuden eines Fischers beendet

Unfall im Bachbett der Reuss: Dank der Rettungswinde ist eine Rettung aus unwegsamem Gelände möglich.

16 Poster

Der neue Rega-Heli AgustaWestland Da Vinci

Im Cockpit der Flugretter wird High-Tech zum Wohl der Patienten eingesetzt.

18 Rega-Inside

19 Persönlich

21 Rätsel-Ecke

22 Nachgefasst

Wenn der Hausarzt die Rega ruft

Auch Hausärzte alarmieren die Rettungsflugwacht und verhindern damit noch grösseres Leid. So wie im vergangenen Sommer, als eine Grillparty für die neunjährige Corina Meyer im Zürcher Kinderspital endete.

25 Kurz notiert

27 Gastkolumne Gisela Widmer

28 Damals

Vor 100 Jahren wurde Fritz Bühler geboren

Aus der Geschichte der Schweizerischen Rettungsflugwacht ist er nicht wegzudenken: Dr. med. h.c. Fritz Bühler, Pionier, Reorganisator und Präsident der Rettungsflugwacht von 1959 bis 1980.

32 Prävention

«Heisse» Tipps zum Thema Verbrennungen

0844 834 844

Die Service-Nummer für Gönnerinnen und Gönner

Wie Sie die Rega erreichen: Seite 25.

Titelbild:

Moderner, besser ausgerüstet und leistungsfähiger: der neue Rega-Gebirgshelikopter AgustaWestland Da Vinci über dem Lago Maggiore.

Rega-Stiftungsrat:

Albert Keller* (Präsident), Uitikon;
 Franz Steinegger* (Vizepräsident), Flüelen;
 Markus Reinhardt*, Dr. iur., Malans;
 Paul Maximilian Müller*, Bern;
 Daniel Scheidegger*, Prof. Dr. med., Arlesheim;
 Anne Ormond-Ronca, Denens;
 Adrian Frutiger, PD Dr. med., Trimmis;
 Charles Raedersdorf, Köniz;
 Ulrich Graf, Pfäffikon SZ;
 Roland Müller, PD Dr. iur., Staad;
 Andreas Berger, Dr. med., Merlischachen;
 Michael Hobmeier, Bäch;
 Bruno Jelk, Zermatt;
 Patrizia Pesenti, Breganzona;
 Christian Kern, Prof. Dr. med., Genf;
 Markus Mader, Bern
 (Vertreter des Schweizerischen Roten Kreuzes)
 (* = Mitglieder des Ausschusses)

Geschäftsleitung:

Ernst Kohler, Vorsitz
 Roland Albrecht, Dr. med., Chefarzt
 Andreas Lüthi, Finanzchef

Impressum Nr. 72 / Juni 2009**Gönnermagazin****der Schweizerischen****Rettungsflugwacht (Rega)**

Erscheint zweimal jährlich,
 Gesamtauflage 1,511 Millionen

Redaktion: Thomas Kenner,
 Walter Stünzi

Französische Übersetzung:

Cadence Conseils, Lausanne

Italienische Übersetzung:

Gabriella Broggi, Lugano

Fotos:

D. Agustoni (Titelseite, S. 12/13);
 T. Kenner (S. 2, 4, 7, 8, 9, 18);
 W. Stünzi (S. 2, 23);
 Ch. Perret (S. 3, 19);
 M. Spring (S. 11);
 M. Agustoni (S. 12);
 Gesundheitsamt TI (S. 13);
 www.montelema.ch (S. 13);
 Kantonspolizei Uri (S. 14, 15);
 C. Monticelli (S. 22);
 F. Engesser (S. 25, 28, 29, 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

Wir nähern uns der grossen Reisezeit. Die Erfahrung zeigt: Die Badetouristin wird nach einem schweren Autounfall in Marokko in ein Schweizer Spital gebracht werden müssen. Der Bergwanderer mit dem Herzproblem wird fernab jeder Strasse sofort Hilfe brauchen. Das bedeutet Hochbetrieb für die Rega: Einsatzzentrale, Crews und Unterhalt werden gefordert. Denken Sie bitte daran, wenn Sie Ihre wohlverdienten Sommerferien antreten: Richtiges Verhalten kann helfen, Notfälle zu vermeiden. Gut, dass es die Rega gibt. Besser, wenn man sie nie braucht!

Gefordert war die Rega auch im vergangenen Jahr, mehr als je zuvor. Nicht nur in der Schweiz, wo der Helikopter die medizinische Hilfe direkt zum Patienten bringt. Auch im Ausland, wenn die Rega medizinisch notwendige Transporte zurück in die Schweiz ermöglicht. Als Gönnerin oder Gönner stellen Sie sicher, dass die Rega diese Leistungen erbringen kann.

Allerdings: Seit Juni 2008 fliessen von den Gönnergeldern jährlich über 5 Millionen Franken als Mehrwertsteuer in die Staatskasse. Und auch Krankenkassen und Unfallversicherer wollen profitieren und verlangen – auf Empfehlung des Preisübersichters – tiefere Flugminutentariife. Nun wird die Rega aber weder vom Staat noch von den Versicherern finanziert, sondern von den Gönnerinnen und Gönnern. Es ist deshalb falsch, dass Staat und Versicherungen profitieren und damit die solide Finanzierung der Rega gefährden.

Klar ist: Niemand zieht einen Nutzen daraus, wenn das solide Fundament der Rega langfristig unterspült wird. Die Rega wehrt sich gegen solche Entwicklungen – im Interesse aller, die auf rasche und professionelle Hilfe aus der Luft angewiesen sind.

Ernst Kohler, Vorsitzender der Geschäftsleitung

Rückführung in die Schweiz:
Es muss nicht immer der Rega-Jet sein

Als Patientin liegend nach Hause – an Bord eines Jumbo-Jets

Die Ferienidylle am Strand der Dominikanischen Republik nahm ein jähes Ende: ein Patiententransport mit dem Jumbo der Air France nach Paris, gefolgt vom Weiterflug mit dem Rega-Jet nach Zürich.

Die Rega ist fraglos stolz auf ihre Flotte von drei Ambulanzflugzeugen. Doch in medizinisch nicht allzu komplexen Fällen können Patienten auf einem «Stretcher» liegend auch an Bord von Linienflugzeugen bequem und sicher in die Heimat zurückgeflogen werden – medizinisch kompetent betreut von Rega-Crews.





Zusammen mit ihrem Mann Alfons (69) hatte sich Lydia Schmidt (68) aus Neuhausen wochenlang auf die Golfferien im Karibikparadies der Dominikanischen Republik gefreut. Dem Novembernebel in der Schweiz entfliehen und sich ganz der sprichwörtlich karibischen Lebensfreude hingeben – wer träumt nicht davon!

Missglückter Ferienauftritt: Bereits am ersten Tag geschieht das Unglück

Bereits zum vierten Mal fliegen die passionierten Golfspieler in die Dominikanische Republik. Doch so hatte sich das Paar den Beginn seines Urlaubs in der Karibik nicht vorgestellt: Ausgerechnet am ersten Morgen rutscht Lydia Schmidt im Ferienhotel «Riu Palace» in Punta Cana auf dem glatten Marmorboden derart unglücklich aus, dass sie mit zwei gebrochenen Kniescheiben liegen bleibt. Instinktiv hat sie versucht, den Aufprall mit den Ellbogen abzufangen, was auch diese arg in Mitleidenschaft zieht.

Alfons Schmidt kümmert sich sofort liebevoll um seine mit Schmerzen am Boden liegende Frau und informiert die Hotelréception, dass dringend eine Ambulanz gebraucht werde. Mit dieser wird die Patientin in die glücklicherweise nahe gelegene Privatklinik Bávvaro in Punta Cana gebracht. Nach einer ersten Untersuchung und dem Studium der Röntgenaufnahmen ist für den behandelnden Arzt, Dr. Mendieta, sofort klar, dass Lydia Schmidt beide Knie gebrochen hat – und am rechten Knie gar eine Operation unvermeidlich ist.

Da nach einer Operation vor Ort das Bein aber weiterhin mindestens einen Monat im Gips ruhiggestellt werden müsste – und es somit in jedem Fall zu einer Rückführung in die Schweiz kommen würde –, kontaktiert der Ehemann den Touring Club Schweiz (TCS). Dieser wiederum beauftragt die Rega, möglichst schnell eine Repatriierung in die Schweiz zu organisieren, damit das Knie der Patientin in der Heimat operiert werden kann.

Bereits einen Tag vor dem Rückflug besucht die Rega-Crew die Patientin im Spital

Szenenwechsel: Die Rega-Pflegefachfrau Edith Ehrenreich packt in der Schweiz ihre Koffer und bereitet die medizinische Grundausrüstung vor. Zusammen mit Lukas Gasser, einem Lufttransporthelfer aus der Einsatzzentrale der Rega, fliegt sie per Linienflug via Paris Richtung Karibik. Bereits 48 Stunden vor dem geplanten Rückflug kommt die Rega-Crew in Punta Cana an. Sie erholt sich zuerst vom Langstreckenflug um anschliessend die Patientin auf dem Rückflug optimal betreuen zu können. Schon am nächsten Morgen machen sich die beiden auf den Weg ins Spital Bávvaro, wo sie der Patientin einen Besuch abstatten und den bevorstehenden Rückflug besprechen.

Am folgenden Tag läuft – nicht zuletzt dank guter Planung der Rega-Einsatzzentrale – alles wie am Schnürchen: Edith Ehrenreich und der ihr zur Seite stehende Lukas Gasser treffen im Spital ein. Derweil sind auf dem nahe gelegenen



Rega-Jet oder Linienflugzeug?

tk. Nicht immer ist der Rega-Jet die ideale Lösung, um Erkrankte oder Verletzte in die Schweiz zurückzubringen. Die Einsatzzentrale der Rega entscheidet je nach Umständen und Sachverhalt aufgrund von genauen ärztlichen Abklärungen, wie der Patient in die Schweiz zurückkehren kann.

Wenn es für den Patienten zumutbar ist, sein medizinischer Zustand dies erlaubt und eine Linienflugverbindung besteht, kann der Rückflug auch in einem Passagierflugzeug erfolgen, was nicht nur aus ökonomischer, sondern auch aus ökologischer Sicht sinnvoll ist. Im vorliegenden Fall hätte eine Repatriierung mit dem Rega-Jet mit rund 130 000 Franken zu Buche geschlagen, während die Variante mit Linienflug bis Paris und anschliessendem Transport Paris–Zürich mit dem Rega-Jet auf knapp 37 000 Franken zu stehen kam.

Beispielsweise bei einer Rückführung aus psychischen Gründen, bei welcher der Patient sitzend fliegen kann und vom Rega-Arzt und/oder einer Rega-Pflegefachperson begleitet wird, machen Linientransporte Sinn. Auch bettlägerige Patienten, die keine besondere medizinische Betreuung erfordern und keine ansteckende Krankheit haben, können in Verkehrsflugzeugen optimal transportiert werden. Für liegende Patienten müssen bis zu neun Passagiersitze gebucht und muss ein sogenannter «Stretcher» eingebaut werden. Ein Vorhang schützt Patient und medizinisches Personal vor den Blicken der mitreisenden Passagiere.

Im vergangenen Jahr erfolgte über ein Drittel aller Repatriierungen an Bord eines Linien- oder Charterflugzeuges: Den 420 entsprechenden Einsätzen standen 820 Fälle mit den Rega-Ambulanzjets gegenüber.



Flug mit dem Rega-Jet nach Zürich-Kloten:
Captain Oskar Mack und Copilotin Nadine Flückiger.

Flugplatz von Punta Cana Mechaniker bereits kurz nach der Landung des aus Paris ankommenden Jumbo-Jets der Air France damit beschäftigt, den «Stretcher», eine recht komfortable Liegebahre, auf den Sitzreihen zu montieren.

Noch gilt es, eine letzte, knifflige Hürde zu überwinden: Die Patientin muss die Treppe hoch und durch die hintere Türe ins Flugzeug gehievt werden. Sorgfältig manövrieren die Helfer und die Crewmitglieder die Patientin auf den hinten im Flugzeug platzierten «Stretcher».

Auf der letzten Etappe kommt doch noch ein Rega-Jet zum Einsatz

Sorgsam kümmern sich die Pflegefachfrau und ihr Lufttrasporthelfer, unterstützt durch den Ehemann und die charmanten Flugbegleiterinnen der Air France, während des Flugs nach Paris um die Patientin. Lydia Schmidt findet auf dem Nachtflug sogar etwas Schlaf.

In Paris angekommen, wartet am andern Morgen bereits ein Rega-Ambulanzflugzeug, um die



Alfons Schmidt kümmert sich um seine Frau Lydia.

Patientin nach Zürich zu fliegen. Denn auf den Flügen zwischen Paris und Zürich wäre eine Montage des «Stretchers» nicht möglich. Wiederum bestens umsorgt von derselben Rega-Crew, gelingt auch diese letzte Etappe der Repatriierung: Nach der Landung auf dem Flughafen Zürich-Kloten werden Lydia und Alfons Schmidt von der Ambulanz in Empfang genommen – und ins Spital in Schaffhausen gebracht.

Thomas Kenner

Geschafft: Ankunft im Rega-Center auf dem Flughafen Zürich-Kloten.



Punta Cana–Paris Charles de Gaulle–Zürich-Kloten

Kaleidoskop einer Repatriierung



Die Palmen-Idylle trägt – Lydia Schmidt liegt nach ihrem Sturz im Hotelzimmer im Spital Bávvaro in Punta Cana. Rega-Pflegefachfrau Edith Ehrenreich bespricht sich vor der Repatriierung mit dem behandelnden Arzt. Und bald schon wird die Patientin für die Reise vorbereitet.



Der Air-France-Jumbo steht am Flughafen bereit. Nun muss die Patientin schonend aus der Ambulanz ausgeladen und die steile Treppe zur hinteren Türe des Flugzeuges hinaufbefördert werden.



Aus dem Jumbo direkt in den Rega-Jet: Auch auf dem Flug zwischen Paris und Zürich-Kloten sind ihr Mann sowie die Rega-Pflegefachperson um das Wohl von Lydia Schmidt besorgt.

Patiententransport mit Zwischenhalt: Per Linienflugzeug und anschliessend mit dem Ambulanzjet brachte die Rega im vergangenen November eine Patientin aus der Dominikanischen Republik zurück in die Schweiz.



Mit der Ambulanz geht es kurz darauf Richtung Flughafen Punta Cana, wo sich Lufttransporthelfer Lukas Gasser um das Check-in für Patientin und Begleiter kümmert.



An Bord kümmern sich Edith Ehrenreich und Alfons Schmidt um die Patientin, die dank einem Vorhang von neugierigen Blicken mitreisender Passagiere abgeschirmt ist, bevor dann in Paris bereits Sicherheitsbeamte Zollformalitäten erledigen.



Nach einem ruhigen Flug über den Wolken ist es schon bald geschafft: In Zürich-Kloten wird die Patientin über die Rampe des Rega-Jets zur Ambulanz gebracht.

Ohne Rettungsdienste am Boden geht es nicht

Notruf 144 – die Drehscheibe der Rettungsdienste

Für medizinische Notfälle ist landesweit eine Nummer zuständig: Über Telefon 144 sind die jeweils schnellsten Rettungsmittel rund um die Uhr verfügbar. Kantonale Einsatzzentralen und Rettungsdienste sorgen für diesen lückenlosen Dienst an der Bevölkerung.

Die Aufgabe der Einsatzleiterinnen und Einsatzleiter in den Sanitätsnotrufzentralen 144 (SNZ 144) haben jährlich Hunderttausende von Notrufen zu bewältigen. Ihre anspruchsvolle Aufgabe besteht unter anderem darin, schnellstmöglich geeignete Einsatzmittel zu disponieren.

24 Drehscheiben für medizinische Notfälle

Die Sanitätsnotrufzentralen sind kantonal organisiert. Sie stellen die Versorgung der Bevölkerung mit den benötigten Einsatzmitteln sicher: ein Rettungs- oder Notarztfahrzeug, ein Ambulanzfahrzeug für einen Krankentransport von Spital zu Spital und, wenn es sein muss, einen Rega-Helikopter. Am Telefon sind ausgebildete Rettungssanitäter. Sie sind gefordert: Aufgrund der Alarmmeldung entscheiden sie innert Sekunden, ob eine Aktion erfolgen muss, ob sie dringlich ist und welches Rettungsmittel aufgeboden wird. Die SNZ 144 sind die Drehscheiben für medizinische Anliegen der Bevölkerung. 70 Prozent der Rega-Einsätze erfolgen nach einem Aufgebot einer SNZ 144.

Rettung am Boden und in der Luft ergänzen sich

Normalerweise sind die Rettungsfahrzeuge als Erste auf der Unfallstelle. Rettungssanitäter oder Notärzte bringen medizinische Hilfe und beurteilen die Lage. Müssen Patienten aufgrund ihres Zustands schnell in eine Universitätsklinik gebracht werden oder sind die Wegverhältnisse schwierig, kommt der Rettungshelikopter zum Zug. Die Rettungsdienste können die Rega-Einsatzzentrale über eine für sie reservierte Telefonnummer oder über Funk alarmieren.

Hindernisse gibts aber auch für den Rega-Helikopter: Schlechte Sicht, Nebel, Schneefall oder extreme Windverhältnisse können die Rega am Einsatz hindern. Dann sind die Bereitschaft und die Kompetenz ihrer Kollegen am Boden gefragt. So gibt es nicht ein Entweder-oder, sondern ein Miteinander der beiden Rettungsmittel.

Telefon 144 oder 1414 – eine Grundsatzfrage?

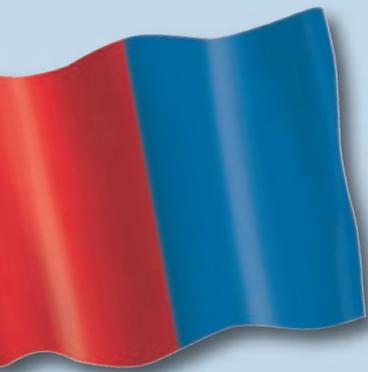
144 ist die generelle Nummer für medizinische Notfälle. Trotzdem ist es in besonderen Situationen durchaus angebracht, die Rega über die Nummer 1414 direkt zu alarmieren. So in abgelegenen Gebieten, bei schweren Verletzungen, Verbrennungen, Unfällen im Gebirge und bei Lawinnenniedergängen. Wenn aus Sicht der Alarmierenden ein Rega-Helikopter ohne Zweifel nötig ist, bietet sich dieser direkte und schnelle Alarmweg an. Er ermöglicht die Disposition des nächsten Helikopters und gibt der Rega-Zentrale die Gelegenheit für wichtige Rückfragen zu Wetter, Flughindernissen, zum genauen Standort und zur Anzahl verletzter Personen. Je nach Ereignismeldung informiert die Rega-Zentrale die zuständige SNZ 144.

Auch bei den Zentralen ergänzen sich die beiden Organisationen. Über beide Alarmnummern ist sichergestellt, dass die jeweils nötigen Einsatzkräfte rechtzeitig auf der Unfallstelle erscheinen. Am Boden oder in der Luft gibt es nur ein Ziel: schnelle und kompetente Hilfe für Patienten.

Walter Stünzi



**Bewährte Partner in der Rettungskette:
die bodengebundenen Rettungsdienste und die Rega**



Vom 16. bis 18. April 2009 hat die Rega auf ihrer Tessiner Basis den neuen Gebirgshelikopter AW Da Vinci vorgestellt. An einem Tag der offenen Tür stiess das neue Arbeitsgerät der Basis Locarno auf reges Publikumsinteresse.



Der Tessiner Helikopter in Cordonico, oberhalb Locarno

«Rega 6»: Einsatzbasis in der «Sonnenstube»

Porträt einer voralpinen Basis

Die Rega-Einsatzbasis in der italienischen Schweiz liegt mitten in der Magadino-Ebene, praktisch im Zentrum des Kantons. Sie besteht seit März 1983. Das Jahr 2009 steht im Zeichen der Übergabe des ersten der neuen Helikopter AgustaWestland Da Vinci.

Am Anfang bestand die Basis aus einem Hangar, einer Alouette III und einem Piloten. Die Rega zählte im Tessin 7215 Gönnerinnen und Gönner. Heute sind es rund 100 000. Jährlich werden gegen 630 Einsätze geflogen.

Zwischen diesen beiden «Epochen» liegen Jahre geduldiger Aufbauarbeit der Pioniere der Rega Ticino: die ersten Piloten, der Verantwortliche des ärztlichen Dienstes, die ersten Berufshelfer und Flughelfer, die zahlreichen Bergretter des SAC.

Jeden Winkel des Kantons kennen

Die italienische Schweiz erstreckt sich mehrheitlich über schwieriges Gelände. Berge, steile Flanken und tiefe, enge Täler machen das Fliegen generell, ganz besonders aber die Luftrettung schwierig.

Das Tessin ist zu über 50 Prozent von Wald bedeckt und zumeist voralpin und hügelig. Eine der wichtigen Anforderungen an die Luftretter ist daher die gründliche Kenntnis der vielen Täler,

Patrizia Pesenti:

«Meine Beziehung zur Rega ist ausgezeichnet, weil ich sie bis heute noch nie in Anspruch nehmen musste!»

«Aber Spass beiseite, die Rega ist eine wertvolle Organisation für alle, denen die eigene Gesundheit und diejenige der Bevölkerung am Herzen liegt. Wie wir alle wissen, sind Unglücksfälle nicht selten, bei denen Minuten den Unterschied zwischen Leben und Tod ausmachen. Die Rega ist wertvoll, weil sie innert kurzer Zeit unwegsame Regionen erreichen und ärztliche Hilfe, Medizin und Pflege bringen kann. Und sie tut das 24 Stunden an 365 Tagen im Jahr. Sie rettet Verletzte im Gebirge, fliegt mit den Jets um die Welt, um Kranke und Verletzte in die Heimat zurückzubringen und hilft Bergbauern in Not.

Eine Institution, die man erfinden müsste, würde sie nicht schon bestehen. Persönlich bewundere ich die Rega seit Jahrzehnten, schon als sie noch SRFW hiess. Ich weiss, dass die Besatzungen der Rega keine leichte Aufgabe haben und oft in schwierige und gefährliche Situationen geraten. Ich bewundere ihren Mut und ihre Selbstlosigkeit. Bis heute habe ich dem roten Helikopter immer nur von unten nach oben nachgesehen, ohne dass mich Unfälle oder schwere Krankheiten an Bord brachten. Es ist einfach gut zu wissen, dass es den roten Helikopter gibt. Eine Gewissheit, die mich und die Bevölkerung mit Vertrauen erfüllt.»

Ihre Patrizia Pesenti



Patrizia Pesenti, Juristin, ist Staatsrätin und steht dem Gesundheits- und Sozialwesen des Kantons Tessin vor. Seit 2009 ist sie Stiftungsrätin der Rega.



Steilhänge, Alpweiden und der verschiedenen Gewässer vom kleinen Wildbach bis zum grossen See.

2009: Inbetriebnahme des AW Da Vinci

Für die Rega-Basis Tessin, wie übrigens auch für die anderen Gebirgsbasen, ist 2009 das Jahr des neuen Gebirgshelikopters AgustaWestland Da Vinci. Die Vorstellung des Helikopters am 16. April 2009 und der darauffolgende Tag der offenen Tür am 18. April 2009 haben viel Volk angezogen, Gönnerinnen und Gönner, Flugbegeisterte, Neugierige und Freunde der Rega.

Gabriella Broggi



Von den Hängen des Monte Tamaro, ein Ausblick Richtung Süden.

Rega-Basis Tessin empfiehlt als Ausflugsziel:

Monte Tamaro–Monte Lema

Der Ausflug ins Voralpengebiet Tamaro–Lema bietet eine Höhenwanderung, bei der man die Schönheit von Natur und Landschaft der grünsten und sonnigsten Region des Tessins erleben kann. Ausgangspunkt ist Rivera, Talstation der Seilbahn zur Alpe Foppa. Von dieser Alp steigt man hoch zum Monte Tamaro, von wo man eine wunderschöne Rundschau auf die ganze Region geniesst. Weiter geht's auf dem südlichen Steilhang Richtung Bassa di Indemini. Es folgt die Querung des Sattels Bassa di Montoia. Wer den Aufstieg zum Gradiccioni scheut, kann rechts auf die Westflanke abbiegen. Der Weg führt über den Monte Pola (1741 m) zur Alpe Agario und zum Poncione di Breno. Wer hier den anspruchsvollen Gipfel vermeiden will, nimmt den bequemen Weg rechts, der über die Forcora d'Arasio ans Ziel führt, den Monte Lema. Hier führt eine Seilbahn nach Miglieglia ins Tal, von wo man per Autobus zurück nach Rivera gelangt.

Dauer des Ausflugs: etwa 4½ Stunden.

Für Familien mit Kindern gibt es den Adventure Park auf dem Monte Tamaro. Die Liebhaber des Nordic Walking finden einen 5,3 km langen Trail, der den Hängen des Tamaro entlang führt. Hier bietet sich eine prächtige Aussicht vom Luganese ins Bellinzonese und Locarnese bis hin zum Monte-Rosa-Massiv. Mehr Infos: www.montelema.ch

gi



Schwierige Windenbergung aus der Reuss

Wenn ein Fehltritt die Freuden eines Fischers beendet

Immer wieder sehen sich die Rega-Crews mit Situationen konfrontiert, in denen eine Landung beim Patienten nicht möglich ist. Ohne Rettungswinde wären Rettungen aus unwegsamem Gelände undenkbar. Wie das Beispiel eines Fischers zeigt, der im vergangenen Sommer im Bachbett der Reuss ausglitt – und mit der Rettungswinde geborgen werden musste.

Bergung des verletzten Fischers
und Anflug auf den Zwischenlandeplatz





Umlad des Patienten auf die Trage für den Transport im Helikopter

Ein Sommertag bei Fällibruck ob Intschi (UR): Bereits beim Alarm wurde der Besatzung von «Rega 8», der Urner Rega-Basis in Erstfeld, über Funk mitgeteilt, dass eine Landung an der Unfallstelle im Bachbett der Reuss nicht möglich sei. Während Rettungssanitäter Hans Stocker vor dem Abheben schon die Rettungswinde bereit macht, zieht sich der Notarzt, Christoph Bättig, das «Gstältli» an. Minuten später erreicht der Heli das Unfallgebiet. Nachdem sich die Crew einen Überblick verschafft hat, klinkt sich der Notarzt am Windenseil ein, um kurz darauf zentimetergenau auf einer kleinen Insel in der Gotthardreuss zu landen. Dort wird er vom Begleiter des 43-jährigen Patienten erwartet.

Fischen aus Passion – seit über zwanzig Jahren

Zusammen mit seinem Schwager und dessen Sohn ist Gustav B. an diesem Nachmittag aufgebrochen. Fischen bedeutet für ihn Entspannung, Hobby und Sport zugleich. Vorsichtig bewegt sich die Gruppe im seichten Wasser watend den Bach hinauf. Forellen sind hier zu Hause. Plötzlich gleitet der 43-jährige auf der nassen Unterlage aus, fällt rücklings auf einen Stein und schlägt mit dem Kopf auf. Der Schlag ist hart, der dreifache Vater verliert das Bewusstsein und taucht unter. Zum Glück können ihn seine Begleiter schnell aus dem Wasser ziehen und per Handy Alarm schlagen.

Christoph Bättig löst sich vom Windenseil und zeigt dem über ihm schwebenden Helikopter an, dass der Haken frei ist und der Pilot, Christian Roth, die Maschine wegziehen kann. Als Nächstes untersucht er den verunfallten Fischer. Dieser ist nur knapp ansprechbar, atmet jedoch, sein Kreislauf ist zufriedenstellend. Der Arzt legt dem Patienten eine Infusion, verabreicht ihm stabilisierende Medikamente und macht ihn für den Transport im Horizontalnetz bereit.

Nach der Windenbergung wird der Gerettete in den Heli umgeladen

Der im Netz liegende Patient und der Arzt werden mit der Rettungswinde aus dem Bachbett gehievt. Anschliessend setzt sie der Rettungshelikopter auf einer nahen Wiese behutsam ab. Nun wird der völlig durchnässte und stark unterkühlte Patient auf die Trage gebettet und für den Flug ins Spital in die Kabine des Helikopters umgeladen.

Später, im Kantonsspital Luzern, wird sich bestätigen, dass sich der Mann aus Spiringen (UR) ein schweres Schädel-Hirn-Trauma zugezogen hat. Nach mehreren Wochen Klinikaufenthalt und Therapie wird er jedoch wieder gesund und voll arbeitsfähig sein.

Gery Baumann

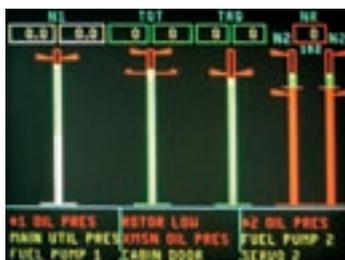


Der neue Gebirgshelikopter A

High-Tech

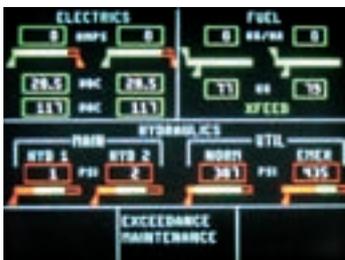
Am Boden wie in der Luft: Der Mensch in der
 Rettung. Moderne Technik macht aber
 mittel erleichtern die Arbeit des Piloten
 schaffen schnell Übersicht. Ein Beispiel

Electronic Display Unit I



Triebwerkdrehzahl
 Getriebeleistung
 Rotordrehzahl
 Gastemperatur
 System-Warnlichter

Electronic Display Unit II



Treibstoff
 elektrisches System
 Hydraulik

Radio Tuning Unit RTU



Frequenzwahl und Einstellungen

- Flugfunk
- Navigationsgeräte
- Transponder

Multi-Function Display



Digitale Landkarten
 Spitallandeplätze
 EVS Infrarot Frontkamera
 Navigationsweg

Reserve Horizont ESIS



Audio Control Panel

- Funk
- Gegensprechanlage

Steuerung Autopilot

Funkgeräte

- Rega-Funk «R»
- Emergency Kanal «E»
- Heli-Kanal «H»
- Positionsübermittlung an die Einsatzzentrale

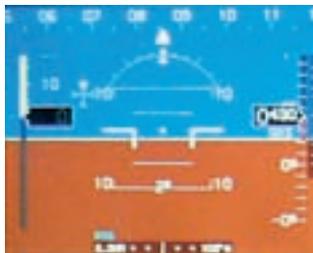
Collective

im Cockpit der Flugretter

sch ist immer noch das entscheidende Element einer erfolgreichen er die Rettungsfliegerei zuverlässig und schnell. Elektronische Hilfs- ten und erhöhen die Sicherheit. Multifunktionale Bildschirme ver- viel dafür ist das moderne Cockpit im neuen Rega-Helikopter.

Floice
Anti Collision Warning System

Primary Flight Display



Fluglage (3-D-Präsentation)
Radar-Höhenmesser
Flugdaten

Lastenhakenwaage

Meteranzeige Rettungsseil

Navigations-Display FMS



Flugplandaten
elektronischer Kompass
GPS/EGNOS
VOR/ILS/DME Navigationsanzeige
digitale Kartenanzeige
Geländewarnung TAWS
Kollisionswarnung TICAS

Cyclic

Cyclic Stick (rechte Hand)

Funktion: Mit dem Cyclic steuert der Pilot den Helikopter nach vorne/hinten/links/rechts.



Collective Pitch (linke Hand)





Verstärkung für die Rega:

Der neue Gebirgs- helikopter AW Da Vinci

Der erste AW Da Vinci
beim «Rollout» im Werk in Italien

Die auf den Gebirgsbasen der Rega seit 1992 eingesetzten Rettungshelikopter des Typs Agusta A 109 K2 werden im laufenden Jahr durch Helis der neusten Generation vom Typ AgustaWestland Da Vinci ersetzt. Dieser Schritt ist notwendig: Die Zahl der jährlichen Flugstunden hat sich in den letzten zwanzig Jahren beinahe verdoppelt – bei heute kleinerer Flotte. Grösserer Verschleiss und kürzere Wartungsintervalle sind die Folge. Die Beschaffung des neuen Helikopters trägt diesen Entwicklungen Rechnung.

Der technische Fortschritt verläuft auch im Bereich der Helikopterfliegerei rasant: So sind die Wartungskosten bei Helikoptern der neusten Generation tiefer als bei der bisherigen Flotte. Die Lärmemissionen sind trotz gleichzeitiger Leistungssteigerung geringer. Es gehört deshalb zur Investitionspolitik der Rega, die Helikopterflotte in Zyklen von ca. 15 Jahren zu erneuern.

Die im September 2006 abgeschlossene intensive Evaluationsphase führte zu einem speziell auf die Gebirgsrettung der Rega ausgerichteten Helikopter. Die Herstellerfirma AgustaWestland in Italien entwickelte den Da Vinci gemäss den strengen, klar definierten Vorgaben der Rega. Insgesamt werden elf Stück dieses Helis beschafft.

Das hoch gesteckte Einsatzprofil der Rega umfasst unter anderem folgende Anforderungen umfasst:

- zweimotoriger Antrieb
- elektronisch gesteuerte Triebwerke (FADEC)
- Operationshöhe mit Einsatzgewicht bis 4500 Meter über Meer (bei ISA +20°C), maximale Höhe 6000 Meter über Meer
- grössere Kabine als das Vorgängermodell
- Glascockpit (volldigitaler, vierachsiger Autopilot, Enhanced Vision – Infrarotkamera, Hinderniswarnsystem FLOICE, Trafficwarnsystem TCAS)
- Rettungswinde mit 90 m Seillänge / Tragfähigkeit 270 kg (gegenüber 50 m und 204 kg beim Vorgängermodell)
- möglichst geringe Lärmemissionen
- modernstes medizinisches Konzept

In den Jahren 1991 bis 1995 hatte die Rega fünfzehn Helikopter des Typs Agusta A 109 K2 beschafft. Sie ersetzen damals die zwölf Alouette III SA 319 B und die drei Bölkow BO 105 CBS. Die Helikopterflotte bestand in der Folge nur noch aus einem Typ, bis im Jahr 2003 die Flachlandbasen Lausanne, Bern, Basel und Zürich mit Helikoptern des Typs Eurocopter EC 145 ausgerüstet wurden.

Mit der Übergabe der neuen AW Da Vinci an die Gebirgsbasen Untervaz, Locarno, St.Gallen, Erstfeld, Samedan und Wilderswil wird nun der zweite Teil der Flotten-erneuerung realisiert.

Vorstellungs-Events auf den Rega-Basen

Die neuen Gebirgshelikopter des Typs AW Da Vinci werden jeweils mit einer kleinen Feier und einem regionalen Tag der offenen Tür auf den Rega-Gebirgsbasen vorgestellt.

Die offiziellen Vorstellungsanlässe finden am Freitag mit geladenen Gästen aus Kreisen der Politik, der Einsatzpartner und der Medien statt. Am Samstag ist jeweils auf der betreffenden Basis ein Tag der offenen Tür geplant.

St. Gallen

Samstag, 20. Juni 2009, Tag der offenen Tür

Untervaz

Samstag, 15. August 2009, Tag der offenen Tür

Wilderswil

Samstag, 29. August 2009, Tag der offenen Tür

Erstfeld

Samstag, 17. Oktober 2009, Tag der offenen Tür

Samedan

Frühling 2010, Tag der offenen Tür

Melanie Steinmann, Jet-Pilotin bei der Rega:

Patienten sicher heimwärts fliegen

Im Cockpit der Rega-Ambulanzflugzeuge hat sie ihren Traumjob gefunden: Melanie Steinmann (30) ist eine von zwei Jetpilotinnen bei der Rega. Das Schicksal der Patienten, die sie aus aller Welt nach Hause fliegt, lässt sie nicht kalt.

Die Faszination für die Fliegerei scheint Melanie Steinmann bereits in die Wiege gelegt worden zu sein: Jedenfalls liess sie sich von ihrer flugbegeisterten Familie anstecken. Mit ihr zusammen pilgerte sie an Flugmeetings, um die Piloten und ihre kühnen Vorführungen zu bewundern. Für den vielseitig interessierten Teenager war deshalb eine Laufbahn in der Fliegerei schon früh eine Option. Nach der Matura arbeitete die in Bertschikon im Zürcher Oberland aufgewachsene, reisebegeisterte junge Frau zuerst als Flight Attendant bei der Swissair.

Hier begann sich Melanie Steinmann auch für die Arbeit ihrer Kollegen im Cockpit zu interessieren. Ihre erste Flugstunde in den USA infizierte sie dann endgültig mit dem Virus der Fliegerei. Ihr Entschluss stand fest: Sie wollte Berufspilotin werden und erwarb auf dem kürzesten Weg die dazu nötigen Lizenzen. Trotzdem fand sie in der schwierigen Zeit nach dem Grounding der Swissair nicht gleich eine Stelle und arbeitete als Projektleiterin in der Immobilienbranche. Nach fast vier Jahren stand ihr die Cockpittüre bei der Fluggesellschaft Farnair in Basel zum ersten Mal offen.

Ambulanzflugzeuge – die weniger bekannte Seite der Rega

Bei der Rega wurde sie mit offenen Armen empfangen. Sie sei, wie sie beteuert, wärmstens in den Kreis der 25 Jetpilotinnen und -piloten aufgenommen worden. Es ist schon so: Während die Rega-Helikopter jedem Kind ein Begriff sind, haben sich die drei Ambulanzflugzeuge noch weit weniger ins Bewusstsein der Schweizer Bevölkerung «geflogen». «Das hängt wohl auch damit zusammen, dass wir vor allem im Ausland im Einsatz stehen», erklärt Melanie Steinmann. Da sind die Rega-Helis in der Öffentlichkeit viel präsenter. Wenn sie sich im Bekanntenkreis als Rega-

Pilotin «oute», nähmen alle automatisch an, sie fliege einen Rettungshelikopter...

Rega – das bedeutet Einsatzbereitschaft rund um die Uhr. Dies gilt natürlich auch für die Pilotinnen, Ärzte und Pflegefachpersonen. Unregelmässige Arbeitszeiten und Pikettbereitschaft gehören da einfach dazu. Wie auch immer: Die Begeisterung für den Beruf ist Melanie Steinmann anzumerken: «Das Cockpit ist das coolste Büro der Welt!», gibt sie zu Protokoll. Besonders gefalle ihr das Zusammenspiel der modernen Technik mit den Schnittstellen Mensch und Natur – und natürlich die einmaligen Erlebnisse, wie etwa ein Sonnenaufgang über dem Äquator oder ein Sonnenstrahl, der ein Bergdorf wundersam touchiert...

Das Schicksal der Patienten lässt sie nicht kalt

Dazu kommt natürlich bei der Rega die Sorge um das Wohl der Patienten. Wenngleich für deren Betreuung die medizinische Crew zuständig ist, lassen die Patienten und ihre Geschichte die Piloten im Cockpit nicht kalt: «Gewisse Schicksale gehen mir schon nahe», erklärt Melanie Steinmann, «und manchmal interessiert es mich dann auch später, wie es einem Patienten gesundheitlich geht.»

Unregelmässige Arbeitszeiten und die häufige Abwesenheit kompensiert Melanie Steinmann mit einer guten Pflege von Familie und sozialem Umfeld. Sie bezeichnet sich selbst als «Bewegungsmensch» und hält sich entsprechend mit Basketball, Laufen, Velofahren und Schwimmen fit. Im Flugzeug nimmt sie nicht ungerne nebenbei die Rolle einer Gastgeberin wahr und kümmert sich wenn immer möglich auch um die mitreisenden Begleitpersonen von Patienten: «Während sich alle um die Patienten bemühen, versuche ich auch für deren Begleitung da zu sein, denn oft brauchen sie ebenfalls eine intensive Betreuung.»

Thomas Kenner



«Gewisse Patientenschicksale gehen einem schon nahe.»
Melanie Steinmann im Cockpit des «Challenger»

REGA FÜR KIDS

Die zehn Unterschiede

Der verletzte Motorradfahrer ist endlich auf dem Flugplatz angekommen. Es wird nicht mehr lange dauern, bis er in der Schweiz im Spital ist. Unserem Zeichner «Joggi» sind beim Kopieren leider zehn Fehler passiert. Findest du sie?



© Illustration: Joggi

Wettbewerb

Gewinne den neuen Rega-Helikopter!



Wie telefoniere ich hierher?

Bevor der Rega-Challenger hier gelandet ist, um einen Verletzten nach einem Motorradunfall in die Schweiz zurückzuführen, musste die Rega-Einsatzleiterin mit dem Flughafen telefonieren. Welche Ländervorwahl musste sie einstellen, damit der Anruf durchkommt?

Schreibe jetzt die Antwort auf eine Postkarte und sende sie bis 17. Juli 2009 an: **Rega, «Quiz», Postfach, 8099 Zürich**
 Unter den richtigen Antworten verlost die Rega zehn Modelle des neuen Rega-Helikopters Da Vinci.
 Viel Glück!

Lösung aus Nr. 71: Das Bild ist seitenverkehrt abgebildet. Die Rettungswinde müsste auf der rechten Seite des Helikopters angebracht sein.

Je eine DVD «countdown» haben gewonnen: Christian Barella, Besazio; Chr. Brunner, Lichtensteig; Lea Dörig, Flumserberg; Livio Piazza, Horw; Kevin Guignard, L'Abbaye; Melina Gertsch, Mittlödi; Anna Biasca, Claro; Valerie Eisenbart, St. Margrethen; Victor Limat, St-Barthélemy; Dolores Béguin, Le Locle



Im Kinderspital spendet der Rega-Plüschpilot Corina Trost.

Mit schweren Verbrennungen von der Arztpraxis mit dem Heli ins Spital

Wenn der Hausarzt die Rega ruft

Rund um die Uhr ist die Rega in der Schweiz und im Ausland unterwegs, um Verunfallten und Kranken schnelle und kompetente Hilfe aus der Luft zu bringen. Auch Hausärzte alarmieren falls notwendig die Rettungsflugwacht und verhindern damit noch grösseres Leid. So wie im vergangenen Sommer, als eine Grillparty in Innertkirchen für die neunjährige Corina Meyer im Zentrum für brandverletzte Kinder am Zürcher Kinderspital endete.

Die Grillparty im Kreise der Familie Meyer soll der fröhliche Auftakt sein für die schönsten Tage im Jahr. Einen Tag vor der Abfahrt in ihr italienisches Ferienparadies stimmen sich die Eltern mit ihren beiden Mädchen auf die Ferien ein. Nichts trübt die gute Laune in Innertkirchen im schönen Haslital – bis ein folgenschwerer Fehltritt der neunjährigen Corina die Grillparty abrupt beendet.

Das brodelnd heisse Öl der Fritteuse ergiesst sich über das Mädchen

Um den Kindern mit Pommes frites eine kulinarische Freude zu bereiten, installieren die Eltern die Fritteuse auf einem Tisch. Natürlich gehört neben viel Ketchup auch das Salz dazu. Als Corina die «Menage» mit dem Salzstreuer auf den Tisch stellen will, passiert es: Das Mädchen stolpert und reisst im Fallen die Fritteuse mit. Diese kippt, das brodelnd heisse Öl ergiesst sich über das

Mädchen. Ein Schock für alle, grösste Schmerzen für Corina. Richtig und schnell reagieren die Eltern: Der Vater stellt seine Tochter mitsamt den Kleidern sofort unter die kalte Dusche.

Der Hausarzt reagiert schnell

Glücklicherweise ist der Hausarzt der Familie sofort erreichbar, trotz arbeitsfreiem Tag. Innert Minuten eilt er heran und kümmert sich um das junge Verbrennungsoffer. Er wickelt die Patientin zuerst in ein nasses Leintuch und nimmt sie dann zu sich in die Praxis. Dank der schnellen Erstversorgung und einer nun folgenden Infusion können die Schmerzen gemildert werden.

Schon am Ort des Geschehens hat der Hausarzt die Rega informiert. Noch während der Fahrt in die nahegelegene Praxis des Hausarztes kann die Rega-Einsatzzentrale den Helikopter der nahe gelegenen Berner Oberländer Basis Wilderswil aufbieten. Dank der schnellen Alarmierung ist der Transport im Nu organisiert – denn jetzt geht es darum, Corina schnell und schonend in das Zentrum für Brandverletzungen am Kinderspital Zürich zu bringen. Dass der Helikopter gleich neben der Arztpraxis auf einer Wiese landen kann, hilft mit, wertvolle Zeit zu sparen.

Die Mutter begleitet das Kind im Heli

Der Einsatz verläuft wie am Schnürchen: Die Mutter steht der kleinen Patientin während des Flugs zur Seite. Gut 20 Minuten nach dem Start in Innertkirchen landet der Helikopter auf dem Dach des Kinderspitals Zürich. Damit ist für eine optimale medizinische Betreuung gesorgt. Die jetzt folgenden Hauttransplantationen und der Heilungsprozess brauchen allerdings mehr Geduld: Ganze zwei Monate muss Corina im Zentrum für

Sechs Monate nach dem Unfall ist Corina wieder bei ihrer Familie.

Erfolgsgeschichte am Zürcher Kinderspital:

30 Jahre Zentrum für brandverletzte Kinder

Das Zentrum für brandverletzte Kinder am Kinderspital Zürich war das erste in Europa, das mit einem interdisziplinären Spezialisten-Team Kinder und Jugendliche mit Temperaturschädigungen (Verbrühungen, Verbrennungen, Erfrierungen) behandelte. Was vor 30 Jahren als Zentrum für Brandverletzungen gegründet wurde, entwickelte sich im Lauf der Zeit schrittweise auch zu einem Zentrum für Plastische und Rekonstruktive Chirurgie. Das bedeutet, dass im Zentrum für brandverletzte Kinder heute zunehmend Patienten behandelt werden, die das Kinderspital Zürich wegen anderer Hautprobleme aufsuchen. Dies sind unter anderem: grosse Muttermale, Epidermolysen (Verhornungsstörungen der Haut), grossflächige Weichteiltraumen nach Unfällen und seltene Hauterkrankungen.

Bereits zehn Jahre nach der Eröffnung durfte sich das Zentrum für brandverletzte Kinder eines guten internationalen Rufs erfreuen, der sich durch viele Neuerungen und zunehmende Erfahrung noch weiter verbesserte. Zu den wichtigen Innovationen zählt etwa die Anwendung von gezüchteter einschichtiger Haut (seit 1990). Auch der Einsatz von Kunsthaut (seit 1999) brachte Fortschritte. Seit dem Jahr 2001 arbeitet ein Forscherteam unter Leitung eines Zellbiologen an der Entwicklung einer mehrschichtigen Zuchthaut. Das Ziel dabei ist, nicht nur einen möglichst natürlichen Hautersatz im Labor zu produzieren, sondern auch die Narbenbildung nach Verpflanzungen zu minimieren.

Brandverletzungen behandelt und gepflegt werden – liebevoll umsorgt auch von ihren Eltern, die während dieser Zeit auch im Spital Unterschlupf finden. Weit weg von zu Hause zwar, jedoch «am richtigen Ort», wie die Eltern im Rückblick dankbar bemerken.

Danach ist das Schlimmste überstanden: Corina Meyer besucht heute wieder die Schule und hat trotz der langen Absenz problemlos wieder den Anschluss geschafft. Zwar sind die Spuren des Unfalls auch knapp ein Jahr danach noch zu sehen, und Corina muss eine Kompressionsjacke tragen, damit die Brandwunden am Rücken weiterhin sauber heilen. Doch in wenigen Wochen, wenn wiederum Sommerferien angesagt sind, kann sie auch diese ablegen. Die beispielhafte Abfolge von erster Hilfe durch die Eltern und den Hausarzt, schnellem Heli-Transport und bestmöglicher medizinischer Versorgung und Pflege im Spital haben dafür gesorgt, dass Corina wieder froh und munter das Leben eines neunjährigen Mädchens leben kann.

Thomas Kenner

Frage an die Rega

«Warum braucht die Schweiz die Rega? Es wäre doch viel einfacher, wenn der Staat, zum Beispiel die Polizei, die Luftrettung garantieren würde.»

R. Vincenz aus B.

Lieber Herr Vincenz

In vielen Staaten ist es tatsächlich so: Der Staat übernimmt die Luftrettung, oder er überträgt diesen Auftrag an private Organisationen. Was nicht von Krankenkassen oder Versicherungen bezahlt wird bleibt am Patienten oder am Staat hängen.

Die Schweiz geht seit der Pionierzeit der Luftrettung einen anderen Weg und finanziert das ganze Luftrettungssystem mit freiwilligen Beiträgen aus der Bevölkerung – dies ist einzigartig auf der Welt. Diese private, dezentrale Finanzierung hat viele Vorteile: Unabhängigkeit und Stabilität, landesweit einheitliche Verfahren, eine Einsatzzentrale, die ohne politische Auflagen die Mittel optimal einsetzen kann. Und vor allem: Die Rega kann sich voll und ganz auf die Rettung konzentrieren. Dass die Staatskasse dabei geschont wird, ist ein angenehmer Nebeneffekt.

An der Stelle des Staates kommen in der Schweiz die Gönnerinnen und Gönner für die Kosten auf. Dies ist seit 1966 so, als sich die Rettungsflugwacht in grösster finanzieller Not direkt an die Bevölkerung wandte. Heute sind die Gönner das Rückgrat der Rega: Mit einem kleinen jährlichen Beitrag ermöglichen sie den Betrieb und den Unterhalt eines dichten, schnellen und professionellen Luftrettungsnetzes. Zusätzlich profitieren Gönnerinnen und Gönner davon, dass ihnen die Rega die Einsatzkosten erlässt, falls keine Versicherung oder Krankenkasse bezahlt.

Das heutige Gönnersystem hat viele Vorteile: Die Luftrettung in der Schweiz wird solidarisch finanziert – als Willensleistung der Schweizer Bevölkerung; die Rega ist und bleibt unabhängig von politischen Interessen und ist nur den verunfallten und erkrankten Patienten verpflichtet. Der Dank hierfür gebührt den über zwei Millionen Gönnerinnen und Gönnern. Also auch Ihnen, lieber Herr Vincenz.



Ihr Ernst Kohler, Vorsitzender der Geschäftsleitung



Ursula Bühler Hedinger, erste Pilotin der Rega, 1943–2009

Am 3. Januar 2009 verstarb in Zürich Ursula Bühler Hedinger im Alter von 65 Jahren.

Ursula Bühler war die erste Pilotin der Rega. Sie hat den Aufbau der Repatriierungsfliegerei der Rega an der Seite ihres Vaters entscheidend mitgestaltet. Sie war dabei, als 1972 der erste Lear-Jet der Rettungsflugwacht in Betrieb genommen wurde, und stand in den frühen Jahren als Kapitänin rund um die Uhr für Auslandeinsätze bereit.

Ihre aviatische Karriere war beeindruckend. Als Frau hat sie in ihrer ganzen fliegerischen Laufbahn immer eine Pionierrolle eingenommen: erste Kunstflugpilotin, erste Jet-Pilotin, erste Flugkapitänin und erste Frau der Schweiz mit einer Linienpilotenlizenz. Sie hat als Fluglehrerin über 2000 Flugschülern das Fliegen beigebracht.

Tausenden von Patientinnen und Patienten ist sie als Pilotin eines Repatriierungsfluges der Rega in dankbarer Erinnerung.

So erreiche ich die Rega

Alarmnummer Schweiz
1414

Alarmnummer Ausland
+41 333 333 333

Gönner-Center
Tel. 0844 834 844, Fax 044 654 32 48
www.rega.ch oder www.info.rega.ch

Rega-Shop
Tel. 0848 514 514, Fax 0848 514 510
www.shop.rega.ch

Telefonzentrale
044 654 33 11

Adresse für alle Fragen
www.info.rega.ch

Als die Katze Junge wollte

Über erduldetes Leid ist leicht zu erzählen. Haha, weisst du noch? Hihi, und ob! Jaja.

Also, du weisst noch: Wie du im Treppenhaus lagst, da unten, in Indien. Nachts um zwei. 10 000 Kilometer vom nächsten Kantonsspital entfernt. Du hast recht laut geschrien. Doch gehört hab ich nichts. Ich hatte Stöpsel in den Ohren.

Ins Treppenhaus zu liegen kamst du, weil eine Katze sich unbedingt fortpflanzen wollte. Du wolltest das Viech verscheuchen. Kamst zu Fall dabei. Die Katze miaute weiter.

Als ich dich dann doch noch hörte – da nützen auf Dauer keine Stöpsel nichts. Und als ich dich fand – ou ou ou ou. Deine Unterbeine waren nicht mehr auf derselben Geraden wie deine Oberbeine. Und auch sonst. Alles irgendwie verkehrt rum und abgewinkelt. Wohin mit dir? Und wie? 85 Kilogramm Mann eine Treppe hinuntertragen? Sorry, bei aller Liebe. Und sicher nicht, solange du so schreist. Und wo war das nächste Spital? Gab es überhaupt ein nächstes Spital? Eine Ambulanz? Du träumst! Hier und Ambulanz. Dann halt ein Kamel! Einen Esel! Hanumans Affenarmee! Was auch immer! Einfach subito.

Ich fand dann ein Auto. Und seinen Besitzer. Der wiederum kannte ein Spital. Eine Art Spital. Es hiess Don Bosco. Immerhin ein Heiliger.

Acht Stunden später war ein Chirurg zur Stelle. Kniesehnenriss, sagte er. Das müsse man aufschneiden und zusammenflicken. Ich sagte: Nein. Mein Mann wird jetzt in die Schweiz geflogen! Du sagtest, ich sei eine Rassistin. Ich sagte: Du hast keine Ahnung, wie es hier aussieht. Du sagtest: Die können das hier. Der Chirurg sagte: In einer halben Stunde geht's los.

Dann füllte er Diesel in den Generator. Das war sein einziges Problem: dass der Strom ausfallen könnte während der Operation. Dann wäre es dunkel. Und das wäre schlecht. Später zeigte er noch den Draht, den er in deinem Knie einbauen würde. Draht aus der Schweiz! Er habe noch 15 Zentimeter davon. Dann sei Schluss mit Draht. Wir hätten wirklich grosses Glück.

Als du aus der Narkose aufwachtest, hattest du einen Gips am Bein und den letzten Schweizer Draht im Knie. Es war zwei Tage vor Weihnachten. In deinem Zimmer stand ein zweites Bett. Ein Feldbett. Das wäre für mich gewesen; für die Tag-und-Nacht-Betreuung. Aber das wussten wir nicht. Ich ging nach Hause. Ging schlafen. Kam am nächsten Nachmittage wieder. Du empfangst mich mit den Worten: Ich geh hier drauf vor Hunger!

Von den Gängen her erklang das Gemurmel der Nonnen. Sie beteten den Rosenkranz. Das verstanden wir, ohne die Worte zu verstehen. Es war wunderbar. Zu essen gab es trotzdem nichts.

Am Abend besuchte dich Rajashree, unsere Putzfrau. Ihr Mann war auch dabei. Die beiden berieten sich in ihrer Sprache. Dann sagte Rajashree: Sir, Madam not here! Then I sleep here. Du brauchtest ziemlich lange, um Rajashree davon zu überzeugen, nicht bei dir zu schlafen.

Rajashree würdigte mich tagelang keines Blicks. Sie sagte zwar nichts. Aber sie dachte: Madam very bad woman. Obwohl ich dir von nun an zu essen brachte. Sogar Patisserie.

Weihnachten kam und ging. Im Don Bosco wurde viel gebetet. Gesungen. Es war schön im Don Bosco. Eine Woche nach der Operation gab's noch eine Weihnachtsfeier für die Strassenkinder der Umgebung. Du durftest zum ersten Mal aus dem Bett. Das Bild hängt in meinem Büro: Du sitzt auf einem uralten Rollstuhl. Das eine Bein im Gips. Die Ferse auf einem Bocklein. Hinter dir ein Plakätchen: WISH YOU MERRY CHRISTMAS AND HAPPY NEW YEAR. Links und rechts davon ein grüner und ein orangefarbener Luftballon, bei beiden die Luft halb draussen.

Mittlerweile hüpfst du wieder wie früher über Stock und Stein. Der Chirurg war gut. Auch der Draht. Und überhaupt.

Und die Katze hat ganz bestimmt Junge gekriegt.



Gisela Widmer

Autorin, Kolumnistin und
Dozentin, Luzern

Damals

Vor 100 Jahren wurde Dr. med. h.c. Fritz Bühler geboren

«Chummerzhilf» als Beruf und Berufung

Aus der Geschichte der Schweizerischen Rettungsflugwacht ist ein Name nicht wegzudenken: Fritz Bühler, Pionier, Reorganisator und Präsident der Rettungsflugwacht von 1959 bis 1980. Er wird heute noch zu Recht als «Vater der Rega» bezeichnet. Seine Verdienste um den Aufbau und das Wohl der Organisation können nicht hoch genug gewertet werden.

Fritz Bühler, an vorderster Front bei einer der ersten Repatriierungen 1961 in Kloten



Fritz Bühler bei der Taufe
des ersten zivilen Ambulanzjets der Welt:
Der Lear-Jet 24 D erhält am 30. Juni 1973 in Bern
den Namen «Henri Dunant».



In seinem Umfeld war die Hartnäckigkeit des Chefs sprichwörtlich. Wenn er an etwas glaubte, eine neue Idee im Kopf hatte, die dem Ziel der Hilfe durch die Luft an Menschen in Not dienen konnte, war er schwer davon abzubringen. Viele seiner Erfindungen, anfänglich als Phantastereien oder Hirngespinnste abgetan oder bekämpft, schafften später den Durchbruch und gingen in der einen oder anderen Form gar um die Welt.

Ein findiger Kopf, ein warmes Herz

Seine Innovationskraft kannte keine Grenzen. Grosse Katastrophen oder individuelle Schicksale spornten ihn an, nach Lösungen zu suchen, die geeignet waren, mit dem Einsatz moderner Mittel wo immer nötig menschliches Leid zu lindern.

Das Problem, schwer verletzte, liegende Patienten in schwierigem Gelände auf den Wegflug an der Rettungswinde vorzubereiten, löste Fritz Bühler zusammen mit dem befreundeten Seilermeister gleichen Namens. Sie entwickelten zu diesem Zweck das Horizontalnetz. Dem System einer Schrägseilbrücke folgend, sorgen dabei zehn feste Hängeleinen dafür, dass der Patient mit geradem Rücken absolut horizontal im Netz liegt. Dieses Netz kann zusammengefaltet mit zwei Händen umfasst werden. Es findet heute noch bei schwierigen Bergungen Verwendung.



Fritz Bühler als Einsatzleiter: An Ostern 1965 werden acht Pfadfinder in den Urner Bergen vermisst.

Er wollte den Helikopter auch an Orten zur Rettung einsetzen, wo bisher nicht daran zu denken war, und organisierte zu diesem Zweck die internationalen Helikopter-Symposien auf der Kleinen Scheidegg. Die dabei erprobte Direktrettung von Verletzten aus der Eigernordwand war bahnbrechend und bildete einen Meilenstein in der Entwicklung der modernen Rettungsfligerei.

Sein Credo, die ärztliche Hilfe zum Patienten zu bringen und erst dann den Patienten schonend in das für die Behandlung der schwersten Schädigung zuständige Spital zu fliegen, gilt noch heute.

Die Arbeit der Lawinenhunde hatte ihn überzeugt. Er nahm die Idee auf und setzte den



Fritz Bühler mit dem Rettungspiloten Sigi Stangier am Helisymposium 1970 auf der Kleinen Scheidegg

Spürsinn der Tiere auch bei der Suche nach verschütteten Erdbebenopfern ein. Bei einer gross angelegten Übung auf dem Trümmerfeld eines abgebrochenen Hauses bewiesen die Lawinhunde auch in diesem Umfeld ihre Fähigkeiten und stellten alle anderen Versuchsmethoden in den Schatten. Der Katastrophensuchhund war geboren, der noch heute ein wichtiges Element der Schweizer Katastrophenhilfe im Ausland bildet.

Aus Fritz Bühler wird Dr. med. h.c. Fritz Bühler

Eigene Erfahrungen mit Patienten, die im Ausland wegen mangelnder medizinischer Versorgung leiden oder gar sterben mussten, liessen ihm keine Ruhe. Er nutzte seine persönlichen Beziehungen zu Pilotenkollegen und setzte ab 1960 die privaten Flugzeuge von Freunden für die Repatriierung ein. 1972 stiess der erste Ambulanzjet zur Flotte – als weltweit erstes reines Ambulanzflugzeug. Die Wurzeln der heutigen internationalen Operation mit ihren drei «Challengers» gehen auf diese bahnbrechende Idee Fritz Bühlers zurück.

Schon früh setzte er sich persönlich für die menschlichen Sorgen und Nöte der Geretteten und deren Angehörigen ein. Er legte damit den Grundstein für den heutigen Sozialdienst der Rega und war indirekt ein Wegbereiter für die heute bei grösseren Unfällen und Katastrophen überall eingesetzten Careteams.

Für seinen unermüdlichen Einsatz verlieh ihm die medizinische Fakultät der Universität Basel den Titels eines Ehrendoktors.

Die Rettungsflugwacht war seine Familie

Er war begeisterter Alpinist, patentierter Skilehrer und seit Jahren Privatpilot. Dies prädestinierte Fritz Bühler geradezu, 1959 die Reorganisation der Rettungsflugwacht an die Hand zu nehmen. Er verkaufte seine Firma und widmete sich voll und ganz der Aufgabe, die schwerwiegenden finanziellen und operationellen Probleme der Pionierorganisation zu lösen. Aus einem «hobbymässigen» Wochenendbetrieb schuf er in kurzer Zeit einen professionellen 24-Stunden- und 365-Tage-Luftrettungsdienst.

Fritz Bühler war immer und überall anzutreffen. Die Einsatzzentrale befand sich zuerst bei ihm zu Hause in seinem Wohnzimmer. Die Familie gehörte ebenfalls zur Rettungsflugwacht. Um auch fliegerisch rund um die Uhr die Bereitschaft sicherzustellen, setzte er deshalb bald auch seine Tochter und seinen Sohn – beide begeisterte Flieger – im Flugdienst ein.

Er überzeugt das Schweizer Volk

Am meisten drückten die Rettungsflugwacht die finanziellen Sorgen. Hier setzte er zuerst den Hebel an. Die Geldnot liess ihn zusammen mit Kollegen aus dem Vorstand 1966 die erste Gönneraktion starten. Für Fritz Bühler war klar, dass er den Rückhalt und die Unterstützung der ganzen Bevölkerung brauchte. Nach seinem grössten Anliegen befragt, meinte er einmal: «Die Bevölkerung müsste rettungsflugwachtbewusster werden.» Dieser Idee lebte er nach. Er hielt wöchentlich drei Vorträge vor Laien oder Fachleuten und verzichtete während Jahren auf Ferien. Und die Bevölkerung folgte dem Hilferuf in grosser Zahl. Eine ständig wachsende Gönnergemeinde sicherte mit ihren Beiträgen das Fortbestehen der Organisation. Heute zeugen 2,1 Millionen Gönnerkarten davon, dass seine über vierzigjährige Idee jung geblieben ist.

1980 – der Kapitän geht von Bord

Am 23. August 1980 verstarb Dr. Fritz Bühler mitten aus seiner Tätigkeit heraus an einem Herzversagen. Er hinterliess ein Werk, das im Rettungswesen integriert und dessen Fundamente tragfähig waren. Dr. Fritz Bühler als Organisator und Erfinder war ein Wegbereiter der Rega und der Luftrettung schlechthin. Sein Pioniergeist und sein Credo wirken auch an seinem 100. Geburtstag nach, und viele seiner Erfindungen kommen heute noch den Menschen in Not zugute.

Walter Stünzi

Fritz Bühler 1975 im Cockpit einer neuen Alouette III





«Heisse» Tipps zum Thema Verbrennungen

© iStockphoto.com/Jeannot Olivet

Mit Hitze ist nicht zu spassen: Jahr für Jahr werden in der Schweiz über 16 000 Unfälle mit Feuer verursacht – rund ein Drittel davon aus Fahrlässigkeit. Verletzt werden vor allem Kinder und Jugendliche bis 16 Jahre. Und Feuer ist teuer: Zu den unersetzbaren Verlusten kommen Sachschäden von über 600 Millionen Franken hinzu. Einige Tipps, wie Sie sich beim Umgang mit Feuer und Hitze nicht die Finger verbrennen.

Keine Frage: Feuer macht Freude und hat die Menschen seit jeher fasziniert. Ob gemütlicher Fondueplausch, fröhliches Grillen im Sommer oder romantisches Zusammensein bei Kerzenschein. Wie der Bericht auf Seite 22 zeigt, ist es enorm wichtig, dass man bei **Verbrennungen und Verbrühungen** schnell und richtig reagiert:

- Verletzungen sofort während mindestens 15 Minuten unter fließendem Kaltwasser kühlen
- Mit brennenden Kleidern nicht rennen, sondern sich auf den Boden legen und darauf wälzen
- Das Feuer mit einer Decke oder Kleidern aus Wolle löschen (keine synthetischen Stoffe)
- Kleider am Körper lassen, es besteht die Gefahr, Haut wegzureissen
- Um Temperaturschocks zu vermeiden: Opfer zudecken, nichts zu essen und zu trinken geben
- Sofort alarmieren (Tel. 144 oder 1414)

Beim **Grillieren** sind folgende Vorsichtsmassnahmen zu beachten:

- Achten Sie auf das Umfeld: Brennbare Gegenstände? Trockenheit? Wind? Kinder in der Nähe?
- Verwenden Sie Zündwürfel oder Brennpaste anstelle von flüssigen Brennstoffen
- Beaufsichtigen Sie das Feuer und löschen Sie die Glut vollständig mit Wasser

Kerzen, Rechauds und Tischgrills können Brände auslösen:

- Kerzen nicht unbeaufsichtigt brennen lassen
- Verwenden Sie Unterlagen oder Halter aus unbrennbarem Material und achten Sie auf einen Abstand von mindestens 30 cm zu brennbaren Objekten
- Verwenden Sie Brennpaste statt Brennsprit. Falls Sie Sprit verwenden: nachfüllen nur in abgekühltes Rechaud und nicht in Gegenwart anderer Personen
- Stellen Sie das Rechaud in genügendem

Abstand zu entzündbaren Gegenständen auf eine stabile, feuerfeste Unterlage

- Halten Sie für den Notfall eine Brandlöschdecke bereit

Auch bei **Haushaltgeräten** gilt: Je grösser die Achtsamkeit, desto geringer die Gefahren.

- Lassen Sie defekte Geräte wie Bügeleisen, Fritteusen, Luftbefeuchter oder Geräte mit Flüssiggas unverzüglich durch einen Fachmann reparieren; lagern Sie Gasflaschen im Freien
- Lassen Sie die Geräte nicht unbeaufsichtigt eingeschaltet
- Verlegen Sie Kabel so, dass niemand darüber stolpert

Beachten Sie Folgendes, damit Ihre **Küche** nicht zum Brandherd wird:

- Schützen Sie Ihre Hände mit Kochhandschuhen und Topflappen vor Hitze
- Herd: Kochen Sie auf den hinteren Platten, richten Sie die Pfannenstiele nach hinten und benutzen Sie den Herd nicht als Ablagefläche
- Backofen: Lassen Sie ihn auf Arbeitshöhe einbauen und achten Sie auf wärmedämmende Verglasung
- Wasserhähne (auch im Bad): Verwenden Sie Mischbatterien mit Temperaturbegrenzung
- Vorsicht mit Öl: Überhitzen Sie Öl nicht und geben Sie kein Wasser oder Gewürz ins heisse Öl. Löschen Sie brennendes Öl nie mit Wasser, sondern schieben Sie einen Deckel darüber oder verwenden Sie eine Löschdecke

Thomas Kenner

Die Broschüre «Feuer und Hitze» kann bei der Beratungsstelle für Unfallverhütung (Postfach 8236, 3001 Bern, Tel. 031 390 22 22) gratis bestellt werden.

Am einfachsten via Internet: www.bfu.ch