

1414

Nummer 73, November 2009

Gönnermagazin der Schweizerischen Rettungsflugwacht

rega 

Reportage
Einsatz in China

48 Stunden Rega-Basis
«Fascht e Familie»

Lawinenspezial
Jede Minute zählt





4 Thema

48 Stunden «fascht e Familie»

Während zwei Schichttagen ist die Helikopter-Crew auf der Basis Dübendorf mehr als nur ein gut eingespieltes Team. Es ist wie in einer kleinen Familie – jeder hat hier seine Aufgaben.

9 Einsatzpartner

Sie sind unentbehrliche Helfer auf der Skipiste – die Pistenpatrouilleure. Als Erste am Unfallort treffen sie wichtige Entscheide.

10 Basis-Porträt

In Wilderswil steht die jüngste Rega-Basis der Schweiz. Nach eineinhalb Jahren ist es nun Zeit, die vielseitige Arbeit der Helikopter-Crew näher vorzustellen.

12 Reportage

Fünf Engel für China

Ein Busunfall auf der berühmten Seidenstrasse führt den Rega-Ambulanzjet nach China. Die nicht alltägliche Mission ist für alle Beteiligten ein bleibendes Erlebnis.

15 Persönlich

Eine unter vielen – Fausta Gillis über ihre Arbeit in einer Männerdomäne.

16 Lawinenspezial

Rettung aus dem Lawinenkegel

Bei einer Lawinenverschüttung zählt jede Minute. Professionelle Rettungskräfte leisten rasche Hilfe am Boden und aus der Luft.

22 Rückblick

Annabelle und Balthasar

Das Wetter macht den Helikopterflug von Samedan nach Zürich unmöglich. Mit Zwillingen im Bauch und Frühwehen tritt Gabi Lämmli eine ganz besondere Reise durch die Schweiz an.

27 Gastkolumne

Das Gipsbein und der VW Käfer

Die Kolumnistin Gisela Widmer über Schmerzen, Hunde und Käfer.

28 Damals

Bei der verheerenden Sturmflut in den Niederlanden im Jahr 1953 hatte die damals frisch gegründete Schweizerische Rettungsflugwacht zum ersten Mal einen Auslandseinsatz.

32 Prävention

Schneeschuhlaufen: Die richtige Ausrüstung ist ein Muss.

0844 834 844

Die Service-Nummer für Gönnerinnen und Gönner

Wie Sie die Rega erreichen: Seite 24.

Titelbild:

Flughafen Kashgar: Der Ambulanzjet der Rega wird rund um die Uhr bewacht.

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. 73 / Nov. 2009**Gönnermagazin****der Schweizerischen****Rettungsflugwacht (Rega)**

Erscheint zweimal jährlich,
 Gesamtauflage 1,561 Millionen

Redaktion:

Sascha Hardegger
 Christian Trottmann
 Ariane Güngerich
 Maria Betschart
 Philipp Keller

Mitarbeit:

Walter Stünzi
 René Fritschi
 Kurt Winkler
 Robert Frey

Fotos:

M. Welti / R. Eberle (Titelseite, S.12, 13)
 D. Boschung (S. 3, 10)
 Ch. Trottmann (S. 4–7, 25)
 Ch. Perret (S. 9)
 Ph. Keller (S. 15, 19, 22–25)
 ZVG (S. 10, 11, 18, 19, 25, 27–29,
 31, 32)

Produktion:

tutto fatto, Zürich

Gestaltung:

Alex Demarmels, Thalwil

Herausgeber:

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

Litho: Sota AG, Zürich

Druck: Weber Benteli, Biel

Inseratenannahme:

Kretz AG, 8706 Feldmeilen

Abdruck: mit Quellenangabe



Ernst Kohler

Liebe Gönnerin, lieber Gönner

*Die Einführung des neuen Gebirgshelikopters AgustaWestland **Da Vinci** prägt das Rega-Jahr 2009. Die Beschaffung von elf dieser topmodernen Maschinen ist eine grosse Herausforderung: komplexe technische Systeme, verschachtelte Zeitpläne, in letzter Minute auftretende Probleme. Trotzdem verläuft die Einführung insgesamt einwandfrei. In dieser Ausgabe des Rega-Gönnermagazins «1414» berichten wir von diesen Erfahrungen.*

*Es braucht aber mehr als «nur» einen Helikopter und eine gut ausgebildete Besatzung, um auf einer Unfallstelle rasch und effizient medizinische Hilfe zu leisten. Wissen Sie, wie viele Retterinnen und Retter zum Einsatz kommen, um ein grösseres **Lawinenunglück** zu bewältigen? Was alles an Technik, Ausrüstung und «Handarbeit» benötigt wird, um vermisste Personen in den Schneemassen zu finden? Und welche herausragende Rolle der Faktor Zeit dabei spielt? Spannende Informationen hierzu finden Sie in diesem Heft – und das Institut für Schnee- und Lawinenforschung zeigt auf, wie Sie vermeiden, selber in eine so lebensgefährliche Situation zu geraten.*

*Wir ermöglichen Ihnen auch einen ungefilterten Einblick in den **Alltag einer Rega-Basis**. Erleben Sie, wie die Besatzung ein Wochenende lang rund um die Uhr einsatzbereit ist, um im entscheidenden Augenblick rechtzeitig zur Stelle zu sein. Oder wie vier Patientinnen und Patienten nach einem **Busunglück auf der Seidenstrasse** mit dem Ambulanzjet aus China zurück in die Schweiz gebracht werden.*

*«1414» erzählt auch in dieser Ausgabe wieder von Schicksalen und Emotionen, von Medizin und Technik, von höchsten Ansprüchen an Mensch und Material. Aber in erster Linie wollen wir Ihnen, liebe Gönnerinnen und Gönner, zeigen, was wir tun und wie wir es tun. Lesen Sie und **urteilen Sie selbst**, ob wir Ihren Gönnerbeitrag richtig einsetzen.*

Ernst Kohler

Vorsitzender der Geschäftsleitung



Adrian Ferrari

- Funktion: Rettungssanitäter
- Alter: 47 Jahre
- bei der Rega seit 1991
- Anzahl Einsätze: 3000

Michèle Thönen

- Funktion: Notärztin
- Alter: 32 Jahre
- bei der Rega seit 2009
- Anzahl Einsätze: 100

Kurt Wichser

- Funktion: Pilot
- Alter: 49 Jahre
- bei der Rega seit 1994
- Anzahl Einsätze: 3700

48 Stunden «fascht e Familie»

Drei Menschen, eine Mission. Während zwei Tagen bildet die Rega-Crew der Einsatzbasis Zürich eine Familie. Sie teilen Freud und Leid, kochen und essen zusammen und stehen rund um die Uhr im Dienste der Patienten.

07.30 Uhr. Der Schichtwechsel der Crew ist vollzogen. In den nächsten 48 Stunden stehen der Pilot Kurt Wichser, der Rettungssanitäter Adrian Ferrari und die Ärztin Michèle Thönen für Rega 1 auf der Basis im zürcherischen Dübendorf im Einsatz. Noch vor dem ersten Alarm muss sich Ärztin Thönen um ihre Haushalts-Charge kümmern. Fixleintücher, Bettlaken und Einsatzkombis – die Körbe sind voll von der vergangenen Woche. Mindestens drei Waschgänge wird es heute brauchen, bis alles wieder sauber und einsatzbereit ist. Jedes Crew-Mitglied erledigt einmal pro Woche eine bestimmte Aufgabe im Haushalt – ganz wie zuhause. Heute Samstag ist auf der Rega-Basis Dübendorf Washtag. Draussen herrscht dichter Nebel. Die Wetterprognose sagt jedoch 27 Grad und viel Sonnenschein voraus.

Haushalt und Einsatz

Die 32-jährige Michèle Thönen ist Assistenzärztin am Universitätsspital Zürich und fliegt für sechs Monate an Bord des Helikopters mit. Sie versorgt zusammen mit dem Rettungssanitäter Adrian Ferrari die Verletzten auf der Unfallstelle. Wer aber auf einer Basis arbeitet, hat noch

viel mehr Aufgaben, als «lediglich» eine kompetente Notärztin zu sein. Michèle Thönen ist an diesem Wochenende zuständig für Wäsche und Verpflegung der Pikett-Crew. «Am Abend legen wir ein paar Würste auf den Grill, dazu gibts

Saubere Wäsche: Ärztin Michèle Thönen sorgt für frische Einsatzkombis, Bett- und Frottee-Wäsche.



Salat und Brot.» Ihre beiden Besatzungskollegen Adrian Ferrari und Kurt Wichser freuen sich auf den voraussichtlich gemütlichen Grillabend. Pilot Kurt Wichser sitzt im Büro und ruft die aktuellsten Wetterdaten ab und informiert sich über besondere Ereignisse im Luftraum Schweiz. Auf dem ehemaligen Militärflugplatz Mollis beispielsweise findet eine Flugvorführung der Patrouille Suisse statt – Vorsicht ist geboten. Doch auch der Pilot hat nebst seinen Kernaufgaben im Verlaufe des Tages seine «Ämtli» im basiseigenen Haushalt zu erledigen. Heute auf dem Programm: Kühlschrank putzen und Abfall-eimer leeren.

Haushalt hin oder her – oberste Priorität hat die dauernde Bereitschaft im Dienste der Patienten. Das Reinigen der Cockpitscheiben gehört auf der Basis ebenfalls zum vielseitigen Alltag. Draussen macht sich Adrian Ferrari am 30 000 Liter fassenden Kerosintank zu schaffen. «Jeden Samstag überprüfen wir, ob sich Wasser oder Schmutz im Tanksumpf angesammelt hat. Dies könnte während eines Fluges verheerende Folgen haben», so Ferrari. Er ist seit bald 20 Jahren bei der Rega und leitet seit 2002 die Einsatzbasis Dübendorf. Als Helikoptermechaniker und Rettungs-sanitäter kennt er viele Facetten dieser Tätigkeit. Allerdings trifft auch er täglich wieder auf neue emotionale und überraschende Ereignisse.

Ruhiger Stress

Es gibt Buttergipfel, Brot und alles, was zu einem guten Frühstück gehört. Die Crew stärkt sich für den bevorstehenden Tag. Zu diesem Zeitpunkt weiss noch niemand, wie streng die nächsten 48 Stunden wirklich werden. Der Duft von Kaffee liegt in der Luft. Jäh wird die gemütliche Morgenstimmung unterbrochen. Das Telefon klingelt. Die Ärztin geht ran. Es handelt sich um einen dringenden Einsatz in Schaffhausen. Das Frühstück muss warten. Ein junger Mann hat sich bei einem Autounfall schwere Lungen-



verletzungen zugezogen. Im Kantonsspital Schaffhausen wurde der Patient erstversorgt. Der Auftrag von Rega 1: Überführung des Patienten per Helikopter in das Kantonsspital Winterthur.

Alles geht blitzschnell. Und trotzdem kommt kein Hauch von Hektik oder Stress auf. Kombi-reissverschluss hochziehen – und schon sitzt der Pilot im Cockpit. Ruhig beginnt er mit seiner Checkliste. Gleichzeitig klemmt Michèle Thönen ihr «Beautycase» unter den Arm und nimmt konzentriert im Helikopter Platz. «Beautycase» wird liebevoll die kleine gelbe Tasche genannt, welche die wichtigsten Notfallmedikamente und Spritzen in bereits aufgezogenem Zustand enthält. In der Tasche hat es unter anderem Medikamente für Kreislauftherapie und Notfall-Intubation. Der Rettungs-sanitäter steigt als einziges Crew-Mitglied noch nicht in den Helikopter ein.

Gute Sicht:
Zum Einsatz gehört für Kurt Wichser auch das tägliche Scheibenputzen am Helikopter.



Immer dabei:
Die Notfalltasche mit Übernamen «Beautycase» ist bei allen Einsätzen dabei.

Grundriss Einsatzbasis Dübendorf



Thema

Adrian Ferrari überwacht während des Startvorgangs der Triebwerke den Helikopter von aussen. Dann nimmt er Platz auf dem Kopilotensitz, und um 09.34 Uhr hebt die Maschine auf dem Flugplatz Dübendorf ab. Seit dem Alarmeingang sind nur wenige Minuten vergangen. Nach der Landung auf dem Dach des Kantonsspitals Schaffhausen übernimmt jedes der Crew-Mitglieder seine Rolle. Während der Pilot beim Unfallchirurgen die Patientenpersonalien notiert, kümmert sich die Ärztin um den Verletzten. Gleichzeitig bereitet der Rettungssanitäter die Bahre sowie die technischen Geräte für den Verlegungsflug vor. Die Stimmung auf der Intensivstation ist gut. Man kennt sich. Der Patient ist narkotisiert und schläft tief. Die Verlegung ins Spital Winterthur verläuft nach Plan. Um 11.23 Uhr landet der Rettungshelikopter wieder auf der Basis.



Guter Start: Adrian Ferrari überwacht die Triebwerke.

Kalter Kaffee

Der Kühlschrank ist voll. Und doch hat niemand von der Crew so richtig Lust zu kochen. Der Pizza-Kurier muss her. Michèle Thönen nimmt die Bestellung an die Hand und ordert: «1 Mal Pizza del nostromo, 1 Mal Napoli mit wenig Kapern und 1 Mal Tagliatelle al burro.»

Währenddessen erfasst Pilot Kurt Wichser sämtliche Details des letzten Einsatzes im Computersystem. Dieses ist mit der Einsatzzentrale in Zürich-Kloten vernetzt. Die Mitarbeitenden der Alarmzentrale finden hier alle wichtigen Informationen, wie Patientendaten und Unfallhergang. Diese Angaben wiederum werden von der Einsatzverrechnung benötigt. Bei Alarmeingang können selten sämtliche Details erfasst werden. Meistens pressiert es, und wenige Minuten können über Leben oder Tod entscheiden. In dieser Phase hat man wenig Zeit. Vor allem der genaue Unfallort und die Art der Verletzung müssen seitens der Alarmierenden rasch mitgeteilt werden. Anhand dieser Angaben werden die Helikopterbesatzungen auf den Basen von der Einsatzzentrale aufgeboden. Es klingelt. Vor der



Hand in Hand: Ärztin Michèle Thönen und Rettungssanitäter Adrian Ferrari laden einen Patienten um.

videoüberwachten Eingangstür der Basis steht der Pizza-Kurier mit dem Mittagessen. Die Retablierung an medizinischem und technischem Material ist noch in vollem Gange. Ärztin und Rettungssanitäter erstellen am Helikopter wieder komplette Einsatzbereitschaft. Leere Sauerstoffflaschen auswechseln, Bakterienfilter erneuern und Kabine überprüfen – dies sind die wichtigsten Pflichten der Crew nach einem Einsatz. Man weiss nie, wann der nächste Funkspruch kommt, der zum sofortigen Ausrücken auffordert.

Der Tisch ist gedeckt, Pizza und Pasta schmecken gut. «Rega 1 von Einsatzzentrale? Rega 1: Velounfall mit einem 6-jährigen Mädchen im thurgauischen Schlatt.» Jede Basis ist nebst örtlicher Bezeichnung mit einer Nummer versehen. Rega 1 lautet der Funkruf der Basis Zürich. Der Kaffee bleibt stehen. Jeder weiss genau, was er jetzt zu tun hat. Die Aufgaben sind, wie auch im Basis-Haushalt, klar verteilt. Bei Kinder-Notfällen ist vieles ein wenig anders. Die Ärztin schnappt sich ihre Checkliste und steigt in den Helikopter. Schon während des Fluges berechnet sie anhand einer Tabelle die zu verabreichende Medikamentenmenge für Kinder. Und nur ein paar Augenblicke später fliegt der Rettungshelikopter zum Unfallort. Dort ist die Ambulanz-Crew bereits daran, das am Kopf verletzte Mädchen medizinisch zu versorgen.

Der Rettungshelikopter landet auf dem Feld direkt neben dem Unfallort. Mami, Papi und Geschwister stehen besorgt bei der Ambulanz. Drinnen wird das Mädchen für den Helikoptertransport vorbereitet. Ziel ist das Zürcher Kinderspital. Sofort nach der Landung marschiert die Crew mit dem verletzten Mädchen auf der Bahre



Selbstversorgend: In der eigenen Küche auf der Basis bereitet die Crew ihre Mahlzeiten zu.

in den Schockraum. Die zierliche Rega-Ärztin informiert die Anwesenden im Schockraum in präziser Sprache über das Unfallereignis. Rettungssanitäter Ferrari trifft derweilen leise die nötigen Massnahmen, so dass die Patientin auf die Spitalbahre umgebettet werden kann. Etwas im Hintergrund übergibt der Pilot sämtliche Patientenpersonalien dem Pflegefachpersonal für die offizielle Anmeldung der jungen Verunfallten.

Ruhe vor dem Sturm

Bis zum Abend rückt die Crew noch zweimal aus. Eine ältere Dame erleidet einen Kreislaufstillstand und stürzt dabei zu Boden. Und im aargauischen Kaiseraugst bricht eine Frau während eines Spaziergangs plötzlich zusammen. Als der Rega-Helikopter landet, sind die bodengebundenen Rettungskräfte jeweils bereits vor Ort. Sie übergeben die Patienten erstversorgt der Ärztin Thönen und dem Rettungssanitäter Ferrari. Die beiden arbeiten am Unfallort eng zusammen. Die medizinische Führung liegt nun bei der Ärztin. Trotzdem profitiert Michèle Thönen von der jahrelangen Erfahrung des Rettungssanitäters.

Insgesamt hatte die Basis Zürich an diesem Samstag fünf Einsätze zu verzeichnen. Dies entspricht ziemlich genau dem Durchschnitt an einem Sommertag im Juli. Es ist inzwischen fast zehn Uhr abends. Auberginen, Zucchetti und Würste kommen auf den Grill, liebevoll zubereitet von der Küchenmannschaft, bestehend aus Pilot Kurt Wichser und Ärztin Thönen. Am Grill: Basisleiter und Rettungssanitäter Adrian Ferrari. Am Abendtisch gehts zu und her wie in einer ganz normalen Familie: Man lässt den Tag nochmals kurz Revue passieren.

Um Mitternacht legt sich die Crew zur Ruh – stets im Bewusstsein, dass jederzeit und rund um die Uhr ein Alarm eingehen kann. Die Schlafzimmer sind schlicht. In jedem der insgesamt vier

Räume steht ein Telefon auf dem Nachttisch. Kommt ein nächtlicher Alarm, klingelt es hier. Diese Nacht bleibt es ruhig. Doch um 05.00 Uhr meldet die Einsatzzentrale einen Alarm der etwas besonderen Art. Pilot Wichser schildert kurz und präzise die ersten Angaben zum Einsatz: Zwillingengeburt auf der Autobahn. Der Helikopter wird aus dem Hangar gefahren, und dann gehts los. Der Flug dauert gerade mal knapp drei Minuten. Aus der Luft sieht man die Rettungsfahrzeuge, Polizeifahrzeuge und eine teilweise abgesperrte Autobahn A1 bei Wallisellen (ZH).

Sobald der Helikopter gelandet ist, eilt die Rega-Ärztin zur Ambulanz. Dort liegt eine junge Frau, die wenige Minuten zuvor an diesem frühen Sonntagmorgen auf dem Rücksitz ihres Wagens gesunde Zwillingssbuben geboren hat. Nicht nur für die betroffene Familie, sondern auch für die Medien war diese aussergewöhnliche Geburt das Tagesthema schlechthin.

Die nächste Familie

Der Sonntag auf der Einsatzbasis verläuft ansonsten eher ruhig. Die Haushaltsarbeiten sind erledigt. Die neue Woche kann beginnen. Kurz vor sechs Uhr abends informiert sich Michèle Thönen in den einzelnen Zielspitälern, wie es um den Zustand der geflogenen Patienten steht. Durch diese nachträglichen Abklärungen will die Ärztin erfahren, ob sich die ersten präklinischen Vermutungen am Unfallort im Spital wirklich bestätigt haben. So erweitert Thönen ihr Wissen für weitere Einsätze.

Die Nacht von Sonntag auf Montag verläuft alarmfrei. Es ist Montagmorgen 07.30 Uhr. Nach 48 Stunden findet die Schichtübergabe statt. Ein neues Dreierteam der insgesamt acht Mitarbeiter auf der Basis Zürich ist startbereit, um Menschen in Not zu helfen. Nun sind sie für die nächsten 48 Stunden wieder fast eine Familie.

Christian Trottmann



Schnelle Zwillingengeburt:
Auf der Autobahn A1 bringt eine
Frau zwei Buben zur Welt.

Rettungsprofis auf Ski

Die Pistenretter: als Erste auf der Unfallstelle

Bei Unfällen auf Skipisten sind sie sofort da, sichern die Unfallstelle, leiten erste medizinische Massnahmen ein und bieten wenn nötig den Rettungshelikopter auf. Für die Rega-Besatzungen sind die Pistenpatrouilleure unentbehrliche Partner.

Der Skifahrer liegt zehn Meter unterhalb des Pistenrandes im Tiefschnee. Seine Ski sind verkeilt, sein Gesicht ist blass, er zittert. Der 120 Kilogramm schwere Mann musste mit hohem Tempo einer gestürzten Skifahrerin ausweichen. Beim Sturz in den Neuschnee hat er sich seine Schulter ausgekugelt.

Alarm über den Pistenrettungsdienst

Kollegen schlagen bei der Talstation Alarm. Innert weniger Minuten sind zwei Patrouilleure des Skigebiets beim Verunfallten. Zwar sind sie ausgerüstet mit Rettungsschlitten und medizinischem Material – aber bei jedem Versuch, den Mann zu bewegen, schreit dieser vor Schmerz. Den Rettern ist klar: Hier braucht es den Helikopter. Per Funk alarmieren sie von der Unfallstelle aus die Rega.

Medikamente und Muskelkraft

Der Rega-Arzt lindert als erstes den unerträglichen Schmerz des Patienten. Der Mann muss umgehend ins Spital. Jetzt ist Teamwork gefragt. Der Verletzte muss auf der Bahre zehn steile Meter hinauf zum Helikopter getragen werden – möglichst schonend und trotzdem schnell. Pistenpatrouilleure, Arzt, Rettungssanitäterin und Pilot kommen

trotz Kälte ins Schwitzen. Sie sinken bis zur Hüfte im Tiefschnee ein und können die Bahre auch zu fünft nur zentimeterweise vorwärts schieben. Jeder ist in dieser Situation auf den anderen angewiesen. Oben angekommen, geht dann alles rasch. Ein «Routine-Einsatz», wird man später sagen, auch wenn das für die Retter vor Ort in diesem Moment nicht so ist. Nach kaum fünf Minuten landet der Rettungshelikopter beim Spital. Ohne das Zusammenspiel aller Beteiligten wäre die schnelle Hilfe allerdings nicht möglich gewesen.

Der Helikopter ist auf Skipisten die Ausnahme

In den allermeisten Fällen müssen die Pistenretter, die von den Skigebietern finanziert und auch mit Hilfe der Rega ausgebildet werden, den Unfall alleine bewältigen. Denn nur für rund ein bis zwei Prozent aller Wintersportunfälle kommt die Rega zum Einsatz. Das zeigt: Die tägliche Schwerarbeit wird von den Pistenrettern am Boden geleistet. Sie sind bei einem Unfall die ersten vor Ort und beurteilen die Situation. Für den Helikopter sichern sie den Landeplatz und verlassen als Letzte wieder die Unfallstelle. Vor allem aber sind sie für die Rega-Besatzungen verlässliche Partner und fachkundige Helfer. Die effiziente Zusammenarbeit ist hundertfach eingespielt – im Dienste der verletzten Wintersportler.

Walter Stünzi

**Schnell, ortskundig und erfahren:
Ohne Pistenretter gibt es auf den Skipisten
keine Luftrettung.**





Ständige Bereitschaft:
Crew der Rega-Basis Wilderswil mit
AW Da Vinci und Agusta A 109 K2.



Wilderswil: «Rega 10» fliegt seit 38 Jahren

Vielseitige Einsatzbasis im Gebirge

Im Berner Oberland, wo internationale Alpinisten, Touristen und Abenteuerlustige aller Art aufeinander treffen, betreibt die Rega die Einsatzbasis Wilderswil. Nicht nur am Fuss von Eiger, Mönch und Jungfrau, sondern immer wieder auch auf den Gipfeln und in den zahlreichen Tälern des Tourismus-Mekkas sind Rega-Piloten, Rettungssanitäter und Ärzte mit äusserst anspruchsvollen und vielseitigen Einsätzen konfrontiert.

Die Freizeitaktivitäten Wintersport und Gebirgstourismus beschäftigen insbesondere auch das Rega-Team des Berner Oberlandes auf der Basis Wilderswil. Wird aus Spass, Sport und Vergnügen plötzlich Schmerz, Leid und Verzweiflung, ist eine Rettung mit dem Helikopter oft unvermeidbar.

Einsatzbasis Wilderswil

Am 10. Mai 2008 nahm die Rega-Crew im Berner Oberland ihren Dienst in der umgebauten Einsatzbasis am neuen Standort Wilderswil auf. Das Fazit des Basisleiters und Piloten Heinz Segessenmann nach über einem Jahr: «Ich bin mit der neuen Basis sehr zufrieden.» Sie steht auf dem ehemaligen Militärflugplatz Interlaken und somit wieder an ihrem Ursprung. Hier stationierte die Rega 1971 den ersten Rettungshelikopter

in dieser Region. Die Flüge fanden damals in Zusammenarbeit mit der Berner Oberländer Helikopter AG (Bohag) statt. Gemeinsam operierten die Rega und Bohag ab 1982 vom Heliport Gsteigwiler aus. Gut zehn Jahre später übernahm die Rega alle Rettungsflüge. Die begrenzten Platzverhältnisse führten bereits 1992 zu ersten Planungsprojekten und im Februar 2007 zum Umbau der heutigen Basis.

Typische Verletzungsmuster in jeder Jahreszeit

Die Basis Wilderswil fliegt an erster Stelle anspruchsvolle Gebirgeinsätze und Rettungsflüge, die insbesondere den Tourismus betreffen. Dieser bringt saisonale Schwankungen mit sich. 30 Prozent aller Einsätze betreffen den Wintersport. Die Einsatzspitzen sind von Dezember bis



AW Da Vinci:
Bugrad-Landung beim Faulhorn (BE).



Agusta A 109 K2:
Evakuierung am Eiger (BE).



Adolf Ogi:

«Die Rega erlöste mich von der Sonntagabend-Angst»

«Die Rega ist eine grosse Errungenschaft des 20. Jahrhunderts. Dank ihr habe ich in jungen Jahren meine Sonntagabend-Angst verloren. Wie kam es aber, dass ich, als kleiner Bub, und meine Familie sonntags sehr oft Ängste ausstehen mussten? Mein Vater, den ich für all sein Wirken sehr bewunderte, war nebst anderen Tätigkeiten auch Bergführer. Im Berner Oberland der 50er Jahre geschahen die meisten Bergunglücke an der Blümlisalp. Am Sonntagabend klingelte dann beim Bergführer Ogi das Telefon, und wir wussten sofort: Vater muss mit der SAC-Rettungskolonne ausrücken, um vermisste Berggänger zu suchen – und wir bangten um ihn, Sonntag um Sonntag. Dann kam die Rega! Die Rettungseinsätze meines Vaters blieben von diesem Zeitpunkt an aus – und damit auch meine Angst. Noch heute bin ich dankbar, dass Mitte des letzten Jahrhunderts die Idee zur Gründung der Rega umgesetzt wurde: Wie gesagt, eine unglaubliche Errungenschaft.»



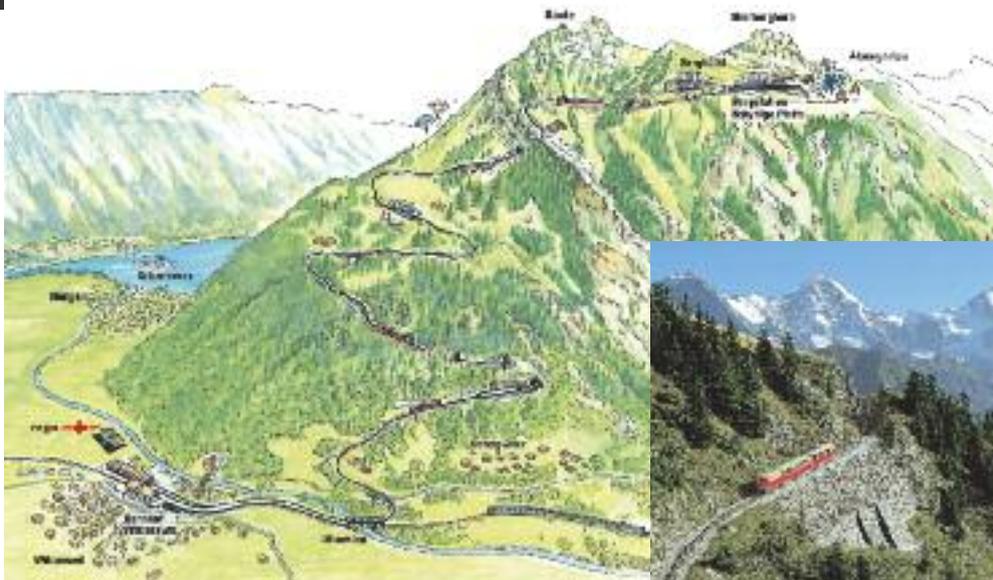
Adolf Ogi, alt Bundesrat und ehemaliger UNO-Sonderberater für Sport im Dienste von Entwicklung und Frieden

März und im Sommer von Juli bis August. Die Tagescrew – eine Ärztin, ein Rettungssanitäter, ein Pilot – kommt bei Bedarf auch im Flachland und im französischen Sprachraum zum Einsatz. Weiter führt die Basis Wilderswil spezielle Rettungsaktionen durch. Dazu verfügt sie über besondere Hilfsmittel: Die Longline für schwierige Rettungen in unzugänglichem Gebirge; technisches Material, um Passagiere von Seilbahnen und Sesselliften zu evakuieren; und einen Wasserbehälter für die Bekämpfung von Waldbränden. Diese Spezialitäten wollen geübt sein. Deshalb führt die Basis Wilderswil regelmässig Schulungen durch.

Grossanlässe und Medienrummel

Die Einsatzbasis des Berner Oberlandes ist immer wieder in die Organisation von Grossanlässen involviert, die auf dem dafür geeigneten Flugplatz Interlaken stattfinden. So im 2002, als die Rega ihr 50-jähriges Bestehen unter anderem im Berner Oberland feierte. Im selben Jahr war die Basis auch Gastgeberin des internationalen Kongresses Airmed mit über 600 Experten und zahlreichen Ausstellern. Die Basis Wilderswil stand auch schon öfters im Rampenlicht. So drehte das Schweizer Fernsehen beispielsweise die Sendungen «Eiger-Live» und DOK mit «Rega 10, bitte kommen». Am Tag der offenen Tür Ende August dieses Jahres hat die Bevölkerung den neuen Rega-Rettungshelikopter AgustaWestland Da Vinci bestaunen können. Er erfüllt die hohen medizinischen und fliegerischen Ansprüche im Gebirge und wird ab Frühjahr 2010 den Rettungshelikopter des Typs Agusta A 109 K2 ersetzen.

Ariane Güngerich



Majestätische Bergwelt und Bahnromantik

Schynige Platte – Hausberg der Rega-Basis Wilderswil

Die Schynige Platte-Bahn betreibt noch immer eine komplette Nostalgie-Infrastruktur mit einer Dampflokomotive, vielen Elektroloks sowie Wagons mit charmanten Holzbänken aus den Pioniertagen. Sie führt direkt zum einfachen, aber romantischen Berghotel Schynige Platte. Wer in die alte Bahn steigt, riecht noch das Eisen, das Holz und weiter oben die gute Bergluft – und das alles im Angesicht des majestätischen Dreigestirns Eiger, Mönch und Jungfrau.

Alpengarten und Wanderschaft

Auf dem Hausberg angekommen ist ein Besuch im Alpengarten besonders lohnenswert. Hier hegt und pflegt ein fünfköpfiges Team unter wissenschaftlicher Anleitung rund 600 Pflanzenarten aus den Schweizer Alpen. Wer Freude am Spazieren hat, für den ist der Panoramaweg Oberberghorn wie geschaffen. Der etwa eineinhalbstündige Rundgang mit leichtem Anstieg führt zum Grat über der Bahnstation und über die Alpweiden zurück zum Alpengarten. Dieser Weg eignet sich besonders für Familien mit Kindern. Etwas anspruchsvoller ist die Bergwanderung von der Schynige Platte auf Faulhorn und weiter zur First. Wer will, kann mit der Gondelbahn nach Grindelwald und mit der Berner Oberland Bahn zurück nach Wilderswil fahren. Diese Wandertour dauert rund sechs Stunden.

Der Schynige Platte-Familienhit: Zwei Kinder fahren gratis!

Egal ob Gross-, Paten- oder Nachbarskinder, pro erwachsene Person fahren zwei Kinder bis 15 Jahre gratis mit.

Weitere Infos: Jungfraubahnen, Tel. 033 828 72 33, info@jungfrau.ch, www.jungfraubahnen.ch

Fünf Engel für China

Nicht alle Tage fliegt ein Ambulanzjet der Schweizerischen Rettungsflugwacht nach China. Am 16. Mai dieses Jahres aber wird ein solcher Einsatz für die Rega Realität. Die Mission lautet: Repatriierung von vier Verletzten nach einem Busunglück auf der Seidenstrasse.



Angst vor Schweinegrippe: Das Flugzeug wird innen und aussen desinfiziert. Der Rega-Crew wird die Temperatur gemessen.

Es geschieht bei Kashgar auf der geschichtsträchtigen Seidenstrasse zwischen China und Tadschikistan – rund 5500 Kilometer von der Heimat entfernt. Der Chauffeur eines Kleinbusses gerät in einer Linkskurve über die Strasse hinaus. Dann krachts. An Bord des Busses befinden sich drei Touristinnen, ein Tourist sowie der Reiseleiter aus der Schweiz. Sie alle werden beim Unfall verletzt.

Fiebertemperaturen gegen Schweinegrippe

Unmittelbar nachdem die Schweizer Botschaft die Rega-Alarmzentrale über den Vorfall informiert hat, beginnen die Vorbereitungen in Zürich-Kloten auf Hochtouren zu laufen. «Swiss Ambulance – you are cleared for take-off runway 28» – der Kontrollturm gibt den Start frei. Am Samstag, 16. Mai 2009, um 16.51 Uhr hebt der Rega-Ambulanzjet in Richtung China ab. Knapp elf Stunden später – inklusive Zwischenstopp in der ehemaligen kasachischen Hauptstadt Almaty – landet die fünfköpfige Rega-Crew um 05.00 Uhr Ortszeit auf dem Flughafen von Kashgar. Doch dort heisst es: «Aussteigen verboten!» Bevor irgendein Besatzungsmitglied chinesischen Boden betreten darf, wird die gesamte Flugzeugkabine peinlichst genau untersucht und desinfiziert. Gleichzeitig wird allen mit einem Laser-Fiebertermometer die Temperatur gemessen. Mit diesen

Vorsichtsmassnahmen will China verhindern, dass gefährliche Schweinegrippe-Keime ins Land geschleppt werden. «So etwas habe ich noch nie erlebt», meint Kopilot Marc Welti.

30 Quadratmeter für 10 Personen

Nach kurzem Schlaf geht die China-Mission weiter. Inzwischen ist es Sonntag, der 17. Mai. Regula Amiet und Yvonne Vollmeier, die beiden Rega-Ärztinnen, die Pflegefachfrau Christine Wagner sowie die beiden Piloten Marc Welti und René Eberle nehmen einen ersten Augenschein im chinesischen Spital. Hier liegen die vier Verletzten in einem rund 30 Quadratmeter grossen Krankenzimmer. Normalerweise werden in diesem Zimmer bis zu zehn Patienten einquartiert. «Als wir das Zimmer betraten, wurden wir wie Engel empfangen», sagt Captain René Eberle fasziniert. Die verletzten Schweizer geniessen einige Privilegien. «Wir wurden alle sehr herzlich vom chinesischen Pflegepersonal betreut und hatten rund um die Uhr einen Dolmetscher zur Verfügung», erzählt Tonia Bischofberger. Sie hat sich beim Busunfall den Unterarm gebrochen. Am schlimmsten hat es den Reiseleiter erwischt. Er hat eine Blut- und Luftansammlung in der Brusthöhle sowie den Unterarm gebrochen. Die Ärzte treffen die letzten Vorbereitungen im Spital von



Flughafen Kashgar: Von der chinesischen Ambulanz werden die Patienten direkt in den Rega-Jet umgeladen.

Mao Zedong: Die 18 Meter hohe Statue ist eine der grössten in China.



Kashgar, bevor die Patienten am nächsten Morgen in aller Früh mit drei Ambulanzen zum nahe gelegenen Flughafen gefahren werden – begleitet von einem stattlichen Polizei- und Militärross.

Dort wird der Rega-Ambulanzjet, seit er gelandet ist, von Soldaten der Volksrepublik China rund um die Uhr bewacht. Der Schweizer Jet ist das einzige Flugzeug auf dem internationalen Flughafen von Kashgar. Der Busunfall ist ein regelrechtes Medienspektakel. Bei der Ankunft von Patienten und Flugbesatzung stehen bereits zahlreiche chinesische Reporter von Presse, Radio und Fernsehen bereit, um alles genau zu dokumentieren. In dieser Stadt mit knapp 400 000 Einwohnern ist der Schweizer Besuch etwas ganz Besonderes.

Mission beendet

Am Montagabend, 18. Mai, landet die Ambulanzmaschine der Rega um 19.15 Uhr mit den vier Patienten an Bord in Zürich-Kloten. Die China-Mission ist beendet. Nun werden die Verletzten im Rega-Hangar in Kloten von den Rettungskräften sorgsam in Empfang genommen. Während Tonia Bischofberger mit vorsichtigen Schritten langsam aus dem Ambulanzjet steigt, sagt sie nochmals zur Crew: «Danke, dass ihr uns nach Hause geholt habt.»

Christian Trottmann

Wenn sich eine Frau für Technik und Fliegerei begeistert

«Ich bin eine unter vielen»

Im Rega-Center Zürich-Kloten warten Luftfahrzeugmechaniker die gesamte Helikopterflotte. In Routinekontrollen prüfen sie die komplizierten Maschinen auf Herz und Nieren, Mängel werden behoben. Fausta Gillis ist ein Teil des Teams, das für einwandfrei funktionierende Rega-Helikopter sorgt.

Alles hat mit einem Insektenstich auf einer Alpweiese begonnen. Es trifft ausgerechnet ein Mädchen, das allergisch auf Bienengift reagiert. Es braucht sofort medizinische Hilfe vor Ort. Ihre Klassenkameradin, die damals zwölfjährige Fausta Gillis, sieht zum ersten Mal einen Rega-Helikopter und ist sofort vom Virus der Fliegerei infiziert. Gebannt beobachtet sie das Geschehen und weiss seit jenem Sommermorgen, dass sie einmal in der Helikopterbranche arbeiten will.

Nur wenige Ausbildungsplätze

Heute ist Fausta Gillis als Luftfahrzeugmechanikerin bei der Rega angestellt. Die 31-Jährige hat zuerst vier Jahre Maschinenmechanikerin gelernt und von 2004 bis 2006 die zweijährige Ausbildung als Luftfahrzeugmechanikerin absolviert. Inzwischen dauert diese Ausbildung drei Jahre. Die Rega ist eines der wenigen Unternehmen in der Schweiz, das eine solche Weiterbildung anbietet. Im Besitz der begehrten nationalen Lizenz für Luftfahrzeugmechaniker verlässt Fausta Gillis die Rega, so ist es im Lehrvertrag festgehalten. Sie sammelt in zwei anderen Betrieben weitere berufliche Erfahrungen, bevor sie sich im Sommer 2008 auf eine ausgeschriebene Stelle in ihrer ehemaligen Ausbildungsstätte bewirbt. Für die Zürcherin ein Gewinn: «Mich beeindruckt die Kollegen, die diesen Beruf zehn, zwanzig und mehr Jahre ausüben. Sie haben eine enorme Erfahrung, während ich erst am Anfang meiner Karriere stehe. Ich bin eine unter vielen. Es ist schön, Teil dieses kollegialen Teams zu sein.» Elf Luftfahrzeugmechaniker halten die gesamte Rega-Helikopterflotte in Stand. Dabei sind sie einem Vorarbeiter und einem Inspektor unterstellt. 13 weitere Luftfahrzeugmechaniker, die auf den Rega-Basen primär als Rettungssanitäter im Einsatz stehen, unterstützen sie dabei.

Gemeinsam zum Ziel

Meistens ist ein Team von drei bis fünf Personen damit beschäftigt, einen Helikopter nach Checkliste zu inspizieren oder zu reparieren. Jedem Team steht ein Supervisor vor. Dieser ist

für ein bestimmtes Wartungsereignis zuständig, teilt die auszuführenden Arbeiten zu und behält den geplanten Termin für die Fertigstellung im Auge. Hilfsbereit, professionell und herzlich erlebt Fausta Gillis ihre Berufskollegen. Mit ihrem Humor trägt auch sie einen Teil zum guten Klima bei.

Sind die Arbeiten am Helikopter beendet, wird dieser am Boden und in der Luft geprüft. Ein technischer Pilot und zwei Luftfahrzeugmechaniker testen jeweils die verschiedenen Komponenten und Systeme: die Dichtheit von Öl-, Treibstoff- und Hydraulik-Leitungen ist zu prüfen, verschiedene Öldrucke, Temperaturen und Drehzahlen sind nach den Vorgaben des Herstellers einzustellen. Zudem werden der Haupt- und der Heckrotor balanciert: Was für den Automechaniker beim Pneuwechseln das Auswuchten der Räder ist, ist für die Luftfahrzeugmechaniker das Ausbalancieren von Haupt- und Heckrotor beim Helikopter. Während des Fluges werden die Rotoren so eingestellt, dass sie sich ohne Unwucht drehen.

Schon heute gibt Fausta Gillis den Eurocopter EC 145 frei. Die Lizenz für den Agusta A 109 K2 und den neuen AgustaWestland Da Vinci erwirbt sie Ende 2009. Sobald sie diese beiden letzten Berechtigungen erhalten hat, wird auch Fausta Gillis, wie der Rest der Helikoptertechniker, einen Teil der 365 Piketttage übernehmen und berechtigt sein, alle Helikopter der Rega-Flotte nach Störungen zum Einsatz freizugeben.

Exotischer Beruf

In ihrem Freundeskreis ist der Ausnahmehandwerk kaum ein Thema. In Fausta Gillis Freizeit beschränken sich ihre technischen Tätigkeiten meist auf das Auswechseln von Glühbirnen oder das Aufstellen von Möbeln bei Freundinnen. Im Rega-Hangar aber arbeitet sie täglich mit Herzblut und Fachwissen an der komplizierten Technik. Das gesamte Team der Luftfahrzeugmechaniker hält die Rettungsflotte mit einer Portion Idealismus, viel Liebe zum Beruf und grossem Engagement in der Luft.

Maria Betschart



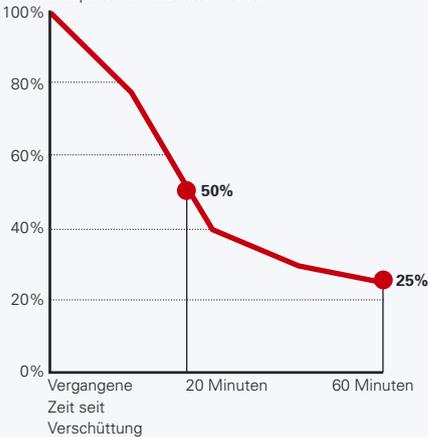
Präzisionsarbeit:
Fausta Gillis inspiziert einen
Eurocopter EC 145 im
Rega-Center Zürich-Kloten.

Erfahren Sie mehr über
die Weiterbildung zum
Luftfahrzeugmechaniker:
www.svfb.ch oder
www.berufskunde.com

Rettung aus dem Lawinenkegel

Trotz moderner Ausrüstung geraten Wintersportler immer wieder in Lawinen. Das ist lebensbedrohlich: Viele Verschüttete ersticken in der Lawine. Schon nach 20 Minuten beträgt die Überlebenschance nur noch 50 Prozent.

Überlebenschance einer komplett verschütteten Person



7 Versorgung der Patienten

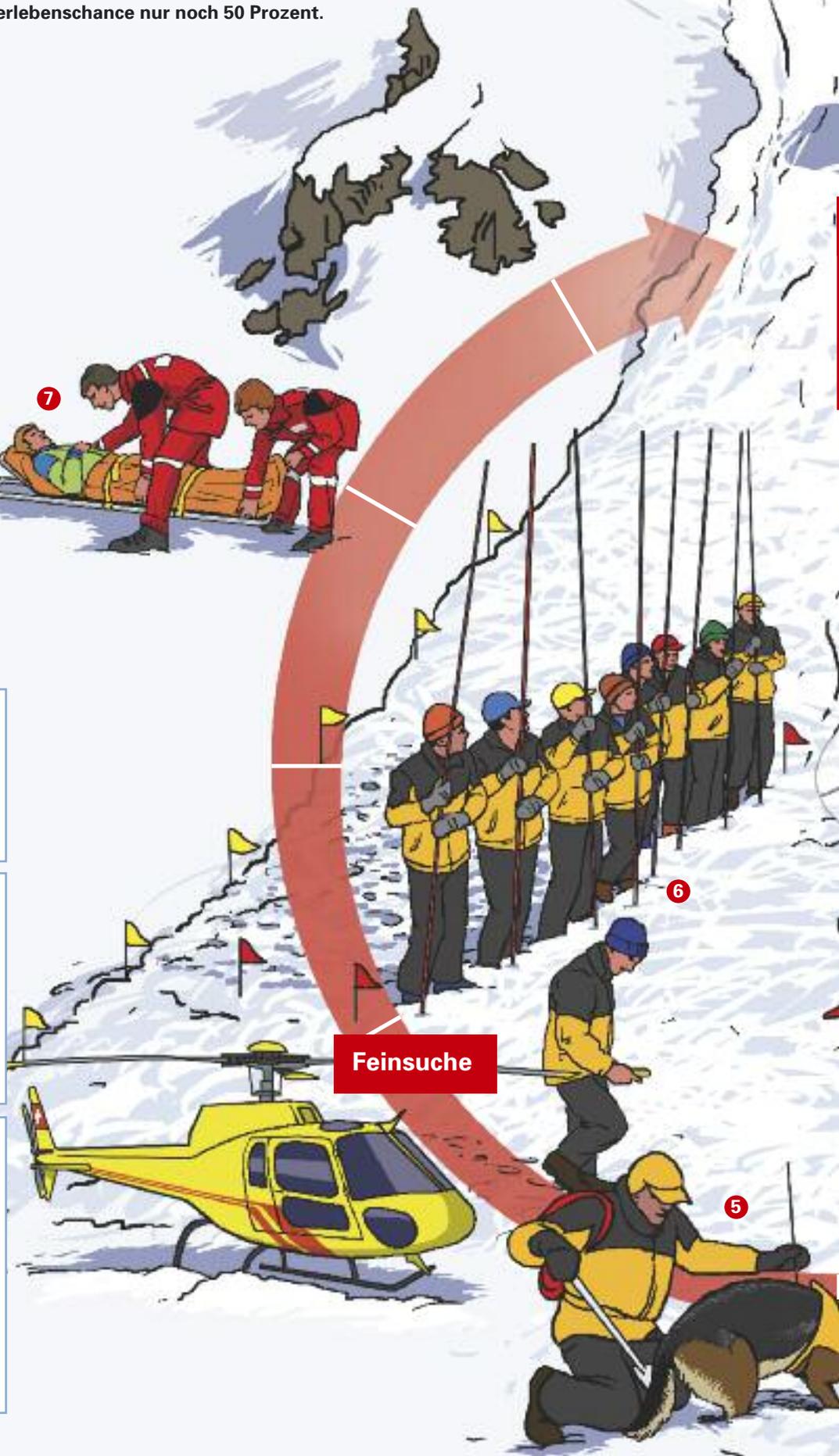
Der Notarzt reanimiert den Patienten und behandelt Verletzungen und Folgen von Unterkühlungen. Er ist mitverantwortlich für die Sicherheit am Einsatzort und betreut weitere anwesende Personen, insbesondere Angehörige und Kameraden des Patienten.

6 Suche mit Sondierstange/LVS

Auf Kommando des Sondierchefs gehen die Retter in einer Linie Ellbogen an Ellbogen einen Schritt vorwärts. Anschliessend stecken die Retter die etwa drei Meter lange und dünne Leichtmetallstange in den Schnee und suchen nach festen Gegenständen oder Verschütteten. So wird auf sehr aufwendige Art systematisch der Lawinenkegel beziehungsweise Teile davon abgesucht.

5 Suche mit Lawinenhunden

Nach oder schon während des Helikoptersuchfluges kommen Lawinenhunde zum Einsatz. Hundeführer und Hund bilden ein Team. Kommerziell betriebene Helikopter von Partnerfirmen der Rega fliegen die Hundeteams zum Lawinenkegel. Je nach Grösse der Lawine suchen mehrere Teams nach Verschütteten. Lawinenhunde haben einen hervorragenden Geruchssinn, lassen sich gut führen und zeigen Sucheifer, Kondition sowie einen guten Appell. Ausgebildet werden sie durch den SAC. Mehr lesen Sie unter www.alpinerettung.ch



Alarmierung 1414



Kameradensuche



Grobsuche



Notfallausrüstung

Zur Standardausrüstung gehören ein Lawinenschütteten-Suchgerät (LVS) der neuesten Generation, eine robuste Lawinenschaufel und eine Sondierstange. Nur diese drei Geräte kombiniert erlauben eine effiziente Kameradenrettung von komplett verschütteten Personen.

LVS – Das Lawinenschütteten-Suchgerät

Die heute üblichen Suchgeräte haben zwei Betriebsarten: einen Sende- und einen Suchmodus. Das LVS wird nahe am Körper getragen und ist auf Sendebetrieb. Nach einem Lawinenniedergang stellen die nicht verschütteten Personen ihr Gerät auf den Suchmodus um, und versuchen das Signal der Verunglückten zu orten.



Recco

Recco ist der Markenname eines anderen Lawinenschütteten-Suchsystems. Dieses System besteht aus einem passiven Reflektor und einem aktiven Suchgerät (Detektor). Die Reflektoren benötigen keine eigene Energieversorgung und sind daher kostengünstig. Sie sind schätzungsweise in einem Fünftel aller Wintersportbekleidungen und -ausrüstungen integriert, die entsprechend gekennzeichnet sind. Das Suchgerät wird von der Rega oder anderen Spezialisten eingesetzt.



1 Alarmierung

- Lawinenniedergang und erfasste Personen (Punkt des Verschwindens) genau beobachten
- Übersicht gewinnen und eigene Sicherheit berücksichtigen
- Rega alarmieren: 1414 oder über den Emergency-Kanal (161.300 MHz mit 5-Ton-Ruf)

2 Kameradensuche

- Lawinengebiet mit Augen und Ohren absuchen
- LVS auf Suchbetrieb schalten und Verschüttete orten

Dort, wo das Suchsignal am stärksten ist, eventuell Lage des Verschütteten mit Sondierstange genauer bestimmen und sofort mit der Schaufel zu graben beginnen. Je schneller die Kameradensuche anläuft, desto grösser ist die Überlebenschance der Verschütteten (siehe Grafik links). Wie das LVS optimal eingesetzt wird, lesen Sie auf den Merkblättern des Schweizer Alpen-Clubs (SAC): www.sac-cas.ch

3 4 Suche mit dem Rettungshelikopter

Solange man nicht ausschliessen kann, dass Personen unter den Schneemassen liegen, leitet die Rega sofort einen Suchflug ein. Aus der Luft erhält die Rega-Crew einen Überblick und kann Signale schnell und effizient orten. Oft wird der Lawinengebiet in einer ersten Phase mit einer Antenne auf LVS-Signale und in einer zweiten Phase (Skizze Nr. 4) mit einem Detektor auf Recco-Signale abgesucht.

Gefährliche Kabel und Seile melden

Seilbahnen und Kabel sind für Rega-Rettungshelikopter, kommerzielle Transporthelikopter oder auch Gleitschirme eine grosse Gefahr. Die Rega und die Armee rufen die Besitzer von nicht mehr gebrauchten Seilbahnen oder Kabeln auf, sich bei der nächstgelegenen Rega-Basis oder unter Telefon 1414 zu melden. Gefährliche Luftfahrthindernisse, insbesondere Kabel, werden ohne Kosten für deren Besitzer von Spezialisten der Armee und zivilen Partnern abgebrochen und entsorgt (Aktion «Remove»).



Prävention gegen Vergiftungen

Die Internetseite des Schweizerischen Toxikologischen Informationszentrums bietet wichtige Informationen, die helfen, Vergiftungen vorzubeugen. Mit Onlinespiel «Toxli» für Kleinkinder (Flash-Player benötigt). Dazu Listen zu giftigen und ungefährlichen Pflanzen, Antworten zu häufig gestellten Fragen sowie Merkblätter zum Bestellen (Medikamentensicherheit für Kinder, einheimische Schlangen). 24-Stunden-Notfallservice: Tel. 145, www.toxi.ch



Bereits wenige Nadeln der Eibe führen zu Erbrechen, Bauchkrämpfen, Blutdruckabfall und erhöhtem Puls.

Wo ist die Rega zu sehen?

Auf unserer Internetseite finden Sie immer die Messen und Standorte an denen die Rega präsent ist. www.expo.rega.ch

«Ewigi Liebi» – das Hitmusical in der dritten Spielsaison

Die heimlichen Stars von «Ewigi Liebi» sind die Murmelis. Bei ihnen hängt der Haussegen schief, nachdem sich Murmeli-Sohn Baschti im Engadin verliebt hat – nicht in Maria oder Renate, sondern in Bruno. Nun will er sich per Tunnel zurück ins Engadin graben und dort als Au-pair arbeiten. Die Sorgen und Ängste der zerstrittenen Murmeli-Eltern sorgen für manchen Lacher im Publikum. Gespielt wird die Murmeli-Familie vom Trio Eden. Hinter diesem Namen stehen deren Gründer und Macher Midi Gottet, Guy Landolt und Helmi Sigg. Bekannt wurde das Trio Eden zwischen 1993 und 1996 in über 150 Fernsehsendungen bei «Eden TV» sowie mit der ersten Bühnenshow «Jenseits von Eden».

Das Musical ist auch eine Murmeli-Soap. Wie muss man sich diese Tierfamilie alias Trio Eden vorstellen?

Midi Gottet: Bezeichnenderweise ist die vermenschlichte Murmeltierfamilie eine ganz normale Durchschnittsfamilie. Die Familie hat jedoch ein ernsthaftes Problem: Mutter Martha ist sehr herrschsüchtig, Vater Gusti kuscht ständig, und der Sohn outet sich als schwules Murmeltier. Und das löst dann Reaktionen in der Familie aus, wie sie vermutlich für eine gutbürgerliche Schweizer Familie normal sind.

Ewigi Liebi – Hand aufs Herz: Glaubt ihr wirklich daran?

Guy Landolt: Meine grosse, ewige Liebe ist die Fernbedienung meines Fernsehers. Früher musste ich immer aufstehen, um das Programm

zu wechseln, heute kann ich liegen bleiben. In den vergangenen 30 Jahren habe ich mich auf dem Sofa jeweils an meine Fernbedienung gekuschelt, und es wurde immer wieder ein ganz speziell schöner Abend.

Was bedeutet euch die Rega ganz persönlich?

Helmi Sigg: Die Rega ist für mich ein Stück «fliegende Schweiz», eine Institution, die unser Land braucht. Es ist beruhigend zu wissen, dass man bei einem medizinischen Notfall, sei es in der Schweiz oder auch im Ausland, von einem der Helikopter oder Jets geholt wird. Meine Familie und ich sind Gönner und zählen auf die Rega, hoffen jedoch, sie nie in Anspruch nehmen zu müssen.

Weshalb gehört die Rega in dieses Musical?

Midi Gottet: Das ist symbolisch. Hanspeter droht aus der Gondel zu fallen und wird von der Rega gerettet. Im Flug springt er auf das Heck und singt dazu den Kultsong «Campari Soda». Das Leben ist wieder in Ordnung – wunderbar!

Guy Landolt: Bei dieser Musical-Szene habe ich mich immer gefragt, weshalb dieser Helikopter so tief und waghalsig unter der Gondel fliegen soll. Ich fand das sehr gefährlich. Aber das Drehbuch «Ewigi Liebi» schreibt dies so vor, und somit fliegt sogar die Rega ein riskantes Manöver.

Helmi Sigg: Das zeigt auf, was die Rega bedeutet. Es beweist doch, dass das Gute im Leben immer siegt. Jeder Mensch soll darauf vertrauen können, gerettet oder – fürs Leben gesprochen – durch ein soziales Netz aufgefangen zu werden.

Christian Trottmann

Rund 340 000 Personen haben das Musical «Ewigi Liebi» bereits gesehen. Jetzt wird das Schweizer Erfolgsmusical noch bis Ende Dezember 2009 in der dritten Spielsaison in Zürich in der Maag MusicHall aufgeführt. Rega-Gönner/innen profitieren von einer Ticket-Ermässigung von 20 Prozent für die Vorstellungen am Mittwoch- und Donnerstagabend, Samstagabend, Sonntagvormittag und/oder Sonntagabend. Vergünstigte Tickets gibt es nur über die Rega-Website www.rega.ch. Den genauen Spielplan finden Sie unter www.ewigiliebi.ch.

20% Rabatt
für Gönnerinnen und Gönner



Frage an die Rega

«Seit vielen Jahren bin ich Skitouren­gänger und Vari­an­ten­skifahrer. Unter Kol­le­gen kamen wir am Stammtisch neu­lich auf Lawi­nen zu spre­chen: Jemand sagte, dass mög­lichst alle Lawi­nen an die Rega gemeldet werden sollen, um ein unnötiges Ausrücken der Rettungs­kräfte zu vermeiden. Wie genau soll man sich verhalten? Soll man der Rega Lawi­nen melden, auch wenn keine Per­sonen verschüttet wurden? Falls ja, unter welcher Telefonnummer?»

Peter Frick aus Balzers/Liechtenstein



Lieber Herr Frick

Tatsächlich: Die Rega ist froh um Meldungen, die dazu dienen, unnötige Einsätze zu verhindern. Bedingung ist allerdings, dass man genaue Angaben zum Ort und zum Zeitpunkt des Ereignisses machen kann.

Beispiel: Eine Skitourengruppe löst eine Lawine aus, ohne dass Personen zu Schaden kommen.

Wenn die Skitouren­gänger das Ereignis unserer Einsatz­zentrale (Telefon 1414) melden – mit genauem Ort und genauer Zeit –, wissen die Einsatz­leiter, dass bei all­fälligen späteren Hinweisen durch Dritte keine Suche notwendig ist. Übrigens nicht nur bei Lawi­nen: Es kommt vor, dass Passanten den «Absturz» eines Gletschirs in einem Wald­stück beobachten und die Rega alarmieren. Der Pilot konnte sich aber vielleicht selber helfen oder hat das Ereignis unbeschadet überstan­den. Auch hier sind wir froh, wenn der Pilot selbst oder eine Person, die sich in seiner unmittelbaren Nähe befindet, die Rega informiert.

Allerdings: Die Rega muss sich unbedingt darauf verlassen können, dass die Meldungen zutreffen. Die Person, die «entwarnt», muss sich deshalb ihrer Sache absolut sicher sein. Ist dies der Fall, dann kann verhindert werden, dass die verfügbaren Rettungsmittel ins Leere laufen.

Freundliche Grüsse

Ihr Robert Frey

Leiter Helikopter-Einsatzzentrale

Lawinenunfall: Checkliste für Alarmierung

Rufen Sie die Rega Alarmnummer 1414 an. Alternativ kann die Einsatzzentrale auch mit einem Notfunkgerät (161.300 MHz) inklusive 5-Ton-Ruf erreicht werden.

Die Rega-Einsatzzentrale wird Ihnen bei einem Lawinenunfall folgende Fragen stellen:

Wo ist der Unfallort?

- › Schweizer Landeskordinaten z.B. von einem GPS-Empfänger
- › Höhe in Meter über Meer
- › nächste Ortschaft und/oder Flurname auf der Landeskarte

Wer ist wie vor Ort erreichbar?

- › Name und Rückrufnummer

Was ist genau passiert?

- › Wie hat sich der Unfall ereignet?
- › Was haben Sie gesehen?

Wie viele Personen sind betroffen?

- › Anzahl beteiligte Personen?

Wie sind diese Personen verschüttet oder verletzt?

- › von der Lawine ganz verschüttete Personen?
- › von der Lawine teilweise verschüttete Personen?
- › Art der Verletzungen?
- › unverletzte Personen?

Haben diese Personen ein Lawinenverschütteten-Suchgerät (LVS)?

- › z.B. Barryvox, Tracker, Pieps etc.

Wie ist die Situation vor Ort?

- › Landung mit Helikopter möglich?
- › Gefahren durch Kabel, Seile, Antennen?

Wie ist das Wetter vor Ort?

- › Sicht?
- › Bewölkung?
- › Nebel?
- › Schneefall?
- › Regen?

Bereits während der ersten Fragen wird die Rega-Einsatzzentrale parallel die richtigen Rettungsmittel (Rettungshelikopter, SAC-Rettungsspezialisten mit Lawinenhunden etc.) aufbieten.

Weitere Sicherheitshinweise und Tipps

- Beginnen Sie wenn möglich sofort mit der Kameradensuche (Hören, Schauen und LVS).
- Betreuen Sie gerettete Personen und treffen Sie Erste-Hilfe-Massnahmen. Bei Fragen hilft Ihnen die Rega-Einsatzzentrale weiter.
- Falls Sie mit Ihrem Mobiltelefon oder Notfunkgerät keine oder schlechte Verbindung haben, wechseln Sie den Standort.

REGA FÜR KIDS

Die zehn Unterschiede

Der Rega-Helikopter steht startklar im Hangar. Auf dem letzten Flug haben die Ärztin, der Pilot und der Rettungsanwärter für den Patienten Material benötigt, das sie umgehend durch neues ersetzen. Jederzeit kann der nächste Alarm kommen. Die Crew ist 24 Stunden am Tag einsatzbereit. Unserem Zeichner «Joggi» sind beim Abzeichnen zehn Fehler unterlaufen. Findest du sie?



© Illustration: Joggi/Peter Jost

Wettbewerb

Jeder Helikopter und jedes Flugzeug in der Schweiz hat eine Nummer – wie ein Auto auch. Diese Helikopter-Nummer besteht aus fünf Buchstaben und heisst Immatrikulation. Dieser Rega-Helikopter trägt die Immatrikulation HB-ZRD. Schau dir dieses 1414-Heft genau an.



Zu welcher Rega-Basis gehört der Helikopter HB-ZRD?

Schreibe die Antwort auf eine Postkarte und sende diese bis zum 12. Dezember 2009 an:

Rega, «Quiz», Postfach, 8099 Zürich

Unter den richtigen Antworten verlost die Rega zehn Sporttaschen im Wert von je 49 Franken.

Viel Glück!



Lösung aus Nr. 72: Portorož befindet sich in Slowenien.

Die Ländervorwahl für einen Telefonanruf aus der Schweiz ist 00386.

Je ein Modell des neuen Rega-Helikopters AgustaWestland Da Vinci haben gewonnen:

Aedan Bélet, Fontenais; Andrin Steiner, Rehetobel; Ivan Baroni, Mendrisio; Manuel Friedli, Eglisau; Mathias Sgrazutti, Bironico; Max Kaufmann, Oberrüti; Nathalie Bloch, Puplinge; Reto Trümpy, Ennenda; Sabine Rouvé, Saint-Légier; Tim Theiler, Wilchingen

Wir gratulieren!

Schwangerschaft mit Komplikationen

Annabelle und Balthasar

Eine 35-jährige Frau hat frühzeitige Wehen; sie ist schwanger mit Zwillingen. Die Rega wird aufgeboten, sie mit dem Helikopter vom Oberengadin ins Universitätsspital Zürich zu fliegen. Die Indikation ist dringend, das Wetter jedoch verunmöglicht den direkten Weg. Ein kombinierter Transport mit Helikopter und Ambulanzjet ist die Lösung.

Noch einmal einen Ausflug machen, noch einmal ins Engadin fahren vor der anstehenden Geburt: Diesen Entschluss fasst eine mit Zwillingen schwangere Frau kurz vor Ostern 2008, zweieinhalb Monate vor dem Entbindungstermin. Zusammen mit ihrem Ehemann tritt sie in Absprache mit der Gynäkologin die Reise an.

Drohende Frühgeburt

Kaum im Urlaub, setzen ungewöhnlich heftige Wehen ein. In der 29. Schwangerschaftswoche, am 22. März 2008, fährt die Schwangere voller Angst ins nächstgelegene Spital. Obwohl Gabi Lämmli auf die Wehen hemmenden Mittel gut anspricht, will der leitende Arzt sie ins Universitätsspital Zürich (USZ) verlegen. «Er sagte, dass diese Klinik nicht für Frühgeburten eingerichtet sei», erzählt die Patientin. Da eine dreistündige Fahrt mit dem Ambulanzwagen nicht zumutbar ist, erhält die Rega den Auftrag, sie nach Zürich zu fliegen. Der Transport ist für den 25. März organisiert. Starker Wind und dichte Wolken verunmöglichen an diesem Tag, dass der Rega-Helikopter nordwärts über die Berge fliegen kann.

Die Patientin und die ungeborenen Zwillinge aber benötigen nun zwingend eine auf sie zugeschnittene medizinische Behandlung und Überwachung. Die Einsatzzentrale der Rega entscheidet, dass der Helikopter vom Engadin nach Lugano fliegt, denn in dieser Gegend ist das Wetter problemlos. In Lugano soll der Ambulanzjet die Patientin abholen und sie nach Zürich bringen. Ein aussergewöhnlicher Einsatz für die Rega, der so durchgeführt wird, weil ungünstiges Wetter den direkten Weg vom Engadin ins USZ verunmöglicht.

Erst als Gabi Lämmli um 13.15 Uhr im Rega-Helikopter auf der Bahre liegt, wird ihr bewusst, wie ernst ihre Situation ist. Die Crew lenkt sie während des Fluges, der knapp 30 Minuten dauert, von ihren Sorgen ab, indem sie ihr das herrliche Panorama zeigt, denn auf der Südseite herrscht Sonnenschein. Die Übergabe erfolgt um 13.50 Uhr auf dem Flugfeld in Lugano: Die Patientin ist angenehm überrascht, dass sich die gesamte Rega-Crew – Pilot, Kopilot, Ärztin und

Pflegefachperson – persönlich vorstellt. An diese Begrüssung sowie die professionelle Betreuung erinnert sie sich noch heute. Von den Turbulenzen während des Transportes merkt die Patientin wenig. Ausser dem erhöhten Puls, verursacht durch die Wehenhemmer, verläuft die Reise ohne medizinische Komplikationen. Als der Rega-Jet um 14.50 Uhr auf dem Flughafen Zürich-Kloten landet, schneit es. Und plötzlich setzen wieder sehr starke Wehen ein.

Langer Abschied von der Schwangerschaft

Die Rega-Ärztin begleitet die Patientin mit dem Ambulanzfahrzeug ins USZ und übergibt alle Informationen dem zuständigen Arzt. Die Schwangere ahnt, dass für sie womöglich eine lang andauernde Bettruhe ansteht. Sie gibt sich eine Tagesstruktur, um diese Zeit gut zu überstehen. Die fantastische Aussicht von der Frauenklinik auf den See und die Berge helfen ihr dabei. Die Besuche ihres Ehemannes, von Verwandten und Freunden schenken ebenfalls Kraft. Gut, hat sie schon zeitig das meiste für ihren Nachwuchs vorbereitet. Bereits vor den Ferien im Engadin ist das Kinderzimmer mit zwei Betten, selbst genähten Vorhängen und Babykleidern in der Kommode ausgestattet.

Nach einer Woche im USZ erhält Gabi Lämmli Besuch von Cristina Monticelli: Die Leiterin des Sozial- und Betreuungsdienstes der Rega kümmert sich mit ihrem Team um Patienten, die mit der Rega geflogen wurden. Sie besuchen nach einem Einsatz Betroffene, um sie zu unterstützen, wenn Fragen auftauchen, oder ihre Probleme aufzunehmen, um darauf einzugehen. «Das Nachfragen von Cristina Monticelli habe ich sehr geschätzt. Ich war nicht bloss ein Einsatz, sondern ich wurde als Mensch wahrgenommen», erzählt die Mutter.

Je länger die Babys im Bauch bleiben, desto besser für deren Entwicklung. Detailliert bespricht der Kinderarzt mit den besorgten werdenden Eltern das Vorgehen. Er erklärt, welche Konsequenzen der Zeitpunkt der Geburt für die Zwillinge hat. Normalerweise dauert eine Schwangerschaft 40 Wochen. Die Ärzte stecken als Erstes



Der Moment zählt: Annabelle und Balthasar geniessen mit ihrer Mutter die Gemeinsamkeit.



das Ziel, die Schwangerschaft bis zur 32. Woche hinauszuzögern; danach streben sie die 34. Woche an. Zwillingsschwangerschaften können physisch besonders anstrengend sein und dauern deshalb häufig nicht bis zum erwarteten Termin. Im Herbst 2007 hat die betreuende Gynäkologin als Entbindungsdatum die 36. Woche berechnet – schliesslich halten alle bis zu dieser Frist durch.

Das Bangen ist vorbei: zwei gesunde Kinder

Kurz vor der Geburt wird Gabi Lämmli in die Privatklinik verlegt, an der ihre Gynäkologin als Belegärztin tätig ist. Am 5. Mai 2008 kommen um zwei Minuten vor acht Annabelle und nur wenige Minuten später Balthasar per Kaiserschnitt auf die Welt. Das Mädchen wiegt 2450 Gramm, der Bub 2350 Gramm; sie ist 49 Zentimeter, er 50 Zentimeter gross. Die Neugeborenen werden umgehend mit Wickeltüchern und Wärme versorgt; der frischgebackene Vater lässt sie dabei nicht aus den Augen. Eine Stunde später schliesst auch die Mutter Annabelle und Balthasar richtig in die Arme. Spürt und riecht die kleinen Körper ganz nah. Den beiden Neugeborenen geht es sehr gut. Sie entwickeln sich in der Folgezeit prächtig. An Pfingsten verlässt die nun vierköpfige Familie das Spital und fängt gemeinsam ein neues Leben an. Der Ehemann bleibt sechs Wochen zu Hause und betreut zusammen mit seiner Frau die Säuglinge. Welche Freude! Schon nach drei Monaten schlafen die zwei Kleinen durch.

So schwierig die Schwangerschaft war, so unkompliziert sind die beiden Kinder heute. Am 5. Mai 2009 hat die Familie im ganz kleinen Rahmen den ersten Geburtstag von Annabelle und Balthasar gefeiert. Anderthalb Jahre später ist die belastende Schwangerschaft beinahe vergessen. «Ich trat warm angezogen mit der Daunenjacke ins Spital ein. Sieben Wochen später, als ich das erste Mal wieder nach draussen konnte, war es bereits Sommer», beschreibt die Mutter den Wechsel der Jahreszeiten, der während des Spitalaufenthaltes stattgefunden hat. Die zwei Sprösslinge bereichern ihr Leben, das sich in den vergangenen anderthalb Jahren grundlegend verändert hat. Die Eltern sind glücklich, dass ihre Kinder gut gedeihen und lebhaft sind. Seit deren Geburt gibt es keine gesundheitlichen Schwierigkeiten mehr, und ihre pflegeleichten Charaktere helfen, den Alltag gelassen und freudig zu bewältigen. Ihr Weinen und Lachen sind emotionale Momente, die bewegen; ihre Neugier und ihre Entdeckungsfreude machen die Welt etwas grösser.

Maria Betschart

Der ganz normale Alltag in der Gönnerabteilung

Heitere Gönnerpost

Schon bald ist das Jahr 2009 Geschichte, und der Gönner-Jahresversand 2010 steht bevor. Jedes Jahr erreichen das Gönnercenter über 100 000 Anfragen und Änderungsmittelungen, die gesichtet, sortiert und priorisiert werden. Dass es darunter zuweilen auch Amüsantes gibt, möchten wir Ihnen, liebe Gönnerinnen, liebe Gönner, nicht vorenthalten. Ein kurzer Blick in den Fundus unserer Gönnerpost mit klärenden Erläuterungen.

«Ich bekomme jeweils eine Rechnung für ein Elternteil mit Kinder. Ich habe keine Kinder, ausser ich hätte was verpasst und die haben mir nichts gesagt. Bitte ändern Sie meine Gönnerschaft auf eine Einzelperson.»

Selbstverständlich ändern wir die oben erwähnte Gönnerschaft. Generell ist zu sagen, dass wir bei bestehenden Gönnerschaften nicht wissen, ob noch weitere Kinder unter 18 Jahren zur Familie gehören. Deshalb bleibt eine Familiengönnerschaft bis zur entsprechenden Änderungsmittelung bestehen. Übrigens: Die bei uns registrierten Familiendaten und andere Daten zu Ihrer Gönnerschaft können Sie selber über unsere Internetseite abfragen. Dazu benötigen Sie Ihre Gönnernummer sowie den PIN-Code, den Sie auf dem Rechnungsformular finden.

Und so funktioniert:

www.admin.rega.ch oder www.rega.ch > Gönner > Abfrage Ihrer Gönnerdaten. Jetzt sind Sie nur noch einen Tastendruck von Ihren Angaben entfernt.

«Mirjam Keller bitte löschen.
Melde dann meine neue Freundin an,
wenn mich noch eine will.»

Anpassungen werden von uns wie gewünscht vorgenommen. Aufgrund des grossen Anfrage- und Mutationsvolumens werden diese jedoch jeweils nicht bestätigt.

«Bitte Gönnerschaft erweitern auf
1 Einzelperson mit Hund (Pfüdi).»

Haustiere und andere Tiere können nicht in einer Gönnerschaft eingeschlossen werden. Die einzige Ausnahme bildet das Rindvieh im Rahmen eines Abkommens mit der Schweizer Berghilfe und dem Schweizerischen Sachversicherungsverband. Voraussetzung dazu ist, dass der Tierhalter eine Familiengönnerschaft zu 70 Franken abgeschlossen hat. Zudem muss der jeweilige Tierhalter in rechtlicher Hinsicht eine natürliche Person sein.



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

**Abonnieren Sie den Rega-Newsletter
online unter**
www.airmail.rega.ch

Rettungshelikopter Da Vinci: Von der Fabrik auf die Basis

Langer Weg zur Einsatzbereitschaft

Der Rettungshelikopter Da Vinci ist die neueste Errungenschaft der Rega. Bis der im Jahr 2006 durch die Rega bestellte moderne Italiener aber im Einsatz steht, ist es ein langer Weg. Seit vergangenem Mai und noch bis ins Jahr 2010 werden im italienischen Werk in Vergiate, nahe Mailand, sämtliche elf bestellten Maschinen während jeweils rund drei Tagen in einem der riesigen Hangars auf Herz und Nieren getestet. Eine Rega-Delegation, bestehend aus sechs bis acht Spezialisten, überprüft stichprobenartig die Qualität der Fertigung, die Funktionstüchtigkeit der Instrumente im Cockpit und die mechanischen Einstellungen. Rund um die Uhr stehen den Rega-Spezialisten während dieser Tage diverse Mechaniker und Ingenieure der Herstellerfirma AgustaWestland zur Verfügung. Sie haben den Auftrag, sämtliche Mängel, und seien sie noch so klein, sofort zu beheben. Nicht erst im späteren Alltag der Rettungseinsätze, sondern bereits bei dieser Abnahme ist Präzision für die Rega Programm.

Nachdem die 405 Punkte des 54-seitigen Abnahmeprotokolls kontrolliert sind, geht die rund 3000 Kilogramm schwere und fast 13 Meter lange Maschine in die Luft. Abschliessend werden während des Fluges Vibrationsmessungen durchgeführt und besondere Anflugverfahren getestet. Die Tests sind bestanden, das Protokoll kann unterschrieben werden. Nun wird der Da Vinci in seine neue Heimat, die Schweiz, überflogen. Damit ist aber noch lange nicht Schluss: Was dann folgt, sind der medizinische Kabinenumbau und die intensive Ausbildung der Besatzung.



Rund 80 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der Rega sind von der Umschulung, der sogenannten Basiseinführung, direkt betroffen. Diese Einführung dauert vier Wochen und besteht aus drei Ausbildungsteilen.

In einer ersten Phase absolvieren die Piloten die Umschulung auf den Da Vinci. Insbesondere im Bereich der Flug- und Navigationsinstrumente setzt der Rega-Helikopter neue Massstäbe in der Rettungsfliegerei. Im zweiten Ausbildungsblock trainieren Rettungssanitäter und Pilot die Zusammenarbeit am neuen Fluggerät. Auf dem Programm stehen unter anderem – abhängig vom Basis-Standort – Operationen mit der Rettungswinde und Nachtflugtrainings.

Mit den beiden ersten Trainingseinheiten ist für die Rettungssanitäter und die Piloten die Ausbildung abgeschlossen. Jetzt werden die Rollen getauscht, die Auszubildenden werden zu Ausbildnern. Im letzten Teil der Basiseinführung werden die Spezialisten des Schweizer Alpen-Clubs (SAC) mit der neuen, 90 Meter langen Rettungswinde vertraut gemacht. Gleichzeitig erklärt der Rettungssanitäter dem Notarzt die neuen medizinischen Geräte. Ziel der einheitlichen, modulartigen Ausbildung ist, dass die Helikopter-Crews Einsätze auf jeder der insgesamt sechs Gebirgsbasen leisten können. Damit stellt die Rega auch hier grösste Flexibilität sicher. Nach vier Wochen Training am neuen Rettungshelikopter steht nun noch die Validierung des Luftfahrzeugs durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) an: Dann endlich sind Mensch und Maschine bereit für den Einsatz.

Christian Trottmann

Kreatives Gestalten für die Rega



Immer wenn Mo Richner unterwegs ist, sammelt sie Eindrücke, die sich ihren Augen darbieten. Die Impressionen formen sich zu fertigen Bildern, die sie in ihrem Kopf abspeichert. 1960 in Lenzburg geboren, viele Jahre als Primarlehrerin tätig, arbeitet sie seit drei Jahren selbständig als Gestalterin. Seit November 2005 bietet die Rega ein Memo-Spiel an, das Mo Richner gemalt hat. Beim Zeichnen des Memo-Spieles ist die Idee entstanden, Kunstkarten für die Rega zu kreieren. «Ich habe viele Fotos gesichtet, um geeignete Sujets auszuwählen. Dabei habe ich spannende Farbflächen, ja ganze Farbwelten entdeckt. Mein nächster Gedanke war dann: Warum nicht Karten gestalten, auf denen der Bezug zur Rega erst auf den zweiten Blick zu erkennen ist?», schildert die Künstlerin ihren Kreativprozess.

Geheimnisvolle Kunstform

«Seit längerer Zeit interessiert mich das Thema Verdichtung. In meinen Farbstiftarbeiten lege ich zwischen fünf und zwölf Schichten feinsten Farbstiftkritzels übereinander, webe so eine immer dichter werdende Textur aufs Papier. So entstehen intensive Farbräume; scharfe Kanten stossen an ausufernde, flimmernde Ränder, erahnte Formen verblassen im Farbstift Dickicht», verdeutlicht Mo Richner. Für die Kunstkarten hat sie bildstarke Ausschnitte gesucht und sie mit ihrer Farbstifttechnik umgesetzt. Farben und Formen, hinter denen sich beispielsweise Rotor oder Pilotenhelm vermuten lassen. Auf der Rückseite jeder Doppelkarte ist das Originalfoto abgebildet und der gewählte Ausschnitt hervorgehoben.

Maria Betschart

Im Rega-Shop (siehe Heftmitte) ist das Kunstkartenset (5 Sujets, Doppelkarten mit Couvert) von Mo Richner abgebildet, siehe auch www.shop.rega.ch und Kontakt für Originale unter www.schriftbildform.ch



Abstraktes Sujet: Die Karte zeigt einen Ausschnitt der Front-Partie des Helikopters A 109 K2.

Das Gipsbein und der VW Käfer

Vergessen Sie's! Brechen Sie nie ein Bein! Der Mensch, dem Sie davon erzählen, wird seins in jedem Fall viel schöner gebrochen haben. Und wenn er nicht sein eigenes Bein viel schöner gebrochen hat, dann hat es bestimmt sein Bello, der Hund.

Gleich verhält es sich mit den Weisheitszähnen: Die Weisheitszähne der anderen sind immer viel vertrackter verwurzelt, als der Ihre je einmal vertrackt verwurzelt sein kann.

Oder Massenkarambolagen. Erdbeben. Schiffshavarien. Bha! Bei den andern hat die Masse immer viel besser karamboliert. Die Erde immer viel stärker gebebt. Und kaum erzählen Sie jemandem von Ihrer letzten Grippe, antwortet Ihnen dieser Jemand: «Also ich, ich hatte die Schweinegrippe, im Fall.»

Und selbst wenn Sie dann eines Tages tot sind, erzählen die Leute schon am offenen Grab von anderen Todesfällen: «Sie musste wenigstens nicht leiden – im Vergleich zu Hugo. Der musste leiden!»

Sie haben schlicht keine Chance! Gegen die Malaisen der anderen kommen Sie niemals an! Dies zumindest ist meine Erfahrung. Nach 50 Lebensjahren lautet die Bilanz, die bittere: In seiner Not ist der Mensch allein.

Als ich acht war, schlug ich mir das schönste Loch, das man sich vorstellen kann, in den Hinterkopf. Der Arzt rasierte grossräumig Haare weg, nähte die Wunde zu und klebte ein Riesenpflaster drauf. Zwei Stunden lang war ich das Dorfgespräch. Dann kam Ueli. Und was machte der?! Er fiel vom Baum. Extra, wenn Sie mich fragen. Holte sich drei (in Zahlen: 3!) Löcher und einen gebrochenen Kiefer. Sein Einzug nach den Ferien auf dem Pausenplatz, mit diesem fantastischen Drahtgestell vor dem Mund, war triumphal. Mich fragte die Lehrerin nur: «Hast du eine andere Frisur?»

Immerhin, ein paar Jahre lang hatte auch ich eine gute Geschichte: Es war kurz nach Sapporo,

und ich wollte Maite die Zweite werden. Olympisches Gold für die Schweiz einfahren. Jawohl. Also fing ich an zu trainieren. In einem kleinen Skiort namens Finsterwald im Entlebuch. Rauf mit dem Lift. Runter in der Hocke. Ungebremst! 30 Mal. Bis es in Finsterwald etwas finsterner wurde, ich deshalb einen Dreckfleck nicht sah und es mich sodann auf diesem Dreckfleck verhudelte, dass die Knochen krachten. Dies war das Ende von «Maite die Zweite».

Der Dorfarzt in Entlebuch sagte: «Sehr schön gebrochen!» (Wenigstens das!). Dann drehte er den oberen und den unteren Teil des entzweiten Schienbeins in zwei entgegengesetzte Richtungen, so dass ich für kurze Zeit vor lauter Schmerz das Höllloch sah. «Schon vorbei», sagte er. Pflasterte den Gips ums Bein. Im VW Käfer meines Onkels ging's nach Luzern zurück. Da lag ich, zuhause, sechs Wochen lang, bis ich – mit zwei Krücken bewehrt – endlich auch einmal einen triumphalen Einzug auf dem Pausenplatz feiern konnte.

Aber wenn ich diese Geschichte heute erzähle: Bha! Kein Mensch bricht sich heute mehr das Bein in Finsterwald, sondern grundsätzlich nur an mondänen Orten. Und niemand wird mehr im VW Käfer transportiert. Mit Blaulicht geht das. Besser noch: im Helikopter. Was die zu erzählen haben! Und im Spital wird dann geschraubt und genietet und geöst, gelötet meinerwegen. Jedenfalls: Alle haben richtige Operationen heute mit richtigen Nähten. Dagegen kommt meine Landarztgeschichte einfach nicht an.

Kürzlich, da wollte ich meine Maite-die-Zweite-Geschichte wenigstens noch einmal erzählen: noch einmal im Leben. Der Trudy, von der ich wusste, dass sie sich noch nie was gebrochen hatte. Also hub ich an. Doch schon bei meinem ersten Atemholen, da sagte Trudy: «Also Bello, der hat sich letztthin...»



Gisela Widmer

Autorin, Kolumnistin und
Dozentin, Luzern

Damals

1953: Erster Auslandseinsatz der Rettungsflugwacht

Verheerende Sturmflut in den Niederlanden



Durchbrochen:
Die Deiche halten der Nordsee-
Sturmflut nicht mehr Stand.



Internationale Hilfsbereitschaft: Die Helikopter-Crew der Schweizerischen Rettungsflugwacht wartet auf Einsatzbefehle.

Die Katastrophennacht vom 31. Januar 1953 prägt auch heute noch die Erinnerung der holländischen Bevölkerung. Innerhalb weniger Stunden verloren damals nach Damnbrüchen an der Nordsee 1835 Menschen ihr Leben in der eiskalten Flut. Die noch junge Schweizerische Rettungsflugwacht stand bei jenem Ereignis zum ersten Mal mit einem Helikopter im Ausland im Einsatz.

Holland war auf diese Katastrophe nicht vorbereitet. Niemand hatte sich vorstellen können, dass die schützenden Dämme und Deiche brechen und die Nordsee die ihr mühsam abgerungenen Gebiete auf so brutale Weise zurückerobern würde.

Hoher Wasserstand und Sturm gleichzeitig

Die schwerste Sturmflut des 20. Jahrhunderts in den Niederlanden ist darauf zurückzuführen, dass ein Rekordpegelstand bei Flut mit einem Orkan von Windstärke 12 über dem Atlantik zusammentraf. Mitten in der Nacht begannen die Kirchenglocken zu läuten, Sirenen heulten in den dunklen Strassen und kündeten Wasseralarm an. Am Sonntagmorgen um 03.00 Uhr hielten die Deiche dem wachsenden Druck von Wasser und Wind nicht mehr stand. Sie brachen auf einer Länge von 187 Kilometern. 200 000 Hektar Kulturland im Südwesten der Niederlande gingen unter. In weiten Teilen der betroffenen Gebiete waren nur noch Baumkronen und Hausdächer zu sehen. In einzelnen Ortschaften wie Schuring oder Capelle blieb kein einziges Haus stehen. Die Menschen wurden im Schlaf überrascht. Es herrschte bittere Kälte, Schneefall erschwerte die Rettungsarbeiten. Insgesamt starben 1835 Menschen, und über 30 000 Nutztiere wurden Opfer der Flut.

Internationale Hilfe rollt an – die Schweizer retten aus der Luft

Als am Montag, 2. Februar, die niederländische Regierung den Notstand ausrief, hatten die Menschen schon zwei Tage und zwei Nächte in den Flutgebieten ausgeharrt. Unter prekären



Zwischenlandung:
Der ununterbrochene Rettungseinsatz und das schlimme Unglück haben die Helfer deutlich gezeichnet.



Zerstört: Hier standen geschlossene Häuserzeilen.

Verhältnissen und weitgehend von der Umwelt abgeschnitten, warteten sie auf Hilfe. Eine Welle der Solidarität erfasste Europa. Über das niederländische und das Schweizerische Rote Kreuz gelangte der Hilferuf zur noch nicht einjährigen Rettungsflugwacht. Bereits in der nächsten Nacht brachte ein Spezialflugzeug der Swissair das Luftrettungsteam ins Katastrophengebiet. Das Team bestand aus den Piloten Sepp Bauer, Walter Demuth und Oswald Matti sowie den Rettungsfallschirmspringern Guido Piedermann, Luzius Dettli, Max Hunziker und Albert Müller. Mit einem gemieteten Helikopter standen sie an der Nordsee während dreier Tage und Nächte ununterbrochen im Rettungseinsatz. Zusammen mit anderen, meist militärischen Helikoptern retteten sie Hunderte von verzweifelten Menschen aus der Kälte ihrer ungeschützten und weitgehend zerstörten Behausungen. Der Helikopter hatte seine erste grosse Bewährungsprobe als Rettungsmittel bestanden.

Erschütternd: Der alte Mann wird in letzter Minute aus seinem vom Einsturz bedrohten Haus gerettet.



Frühe, improvisierte Katastrophenhilfe der Schweiz

Was die Schweizer Retter an menschlichem Leid und an Schicksalsschlägen mitbekamen, beeindruckte sie tief. In den betroffenen Niederlanden, vor allem aber auch in der Schweiz fand die Leistung der Schweizer Retter hohe Beachtung.

Die Aktion war nichts anderes als ein Vorläufer der heute als Schweizerisches Korps für Humanitäre Hilfe (SKH) und als «Rettungskette Schweiz» institutionalisierten solidarischen Hilfe der Schweiz bei Katastrophen im Ausland. Noch heute ist die Rega ein Glied der Rettungskette Schweiz. Sie hat dabei vor allem die Aufgabe, in einer ersten Phase nach der Katastrophe Rettungshundeteams von Redog ins betroffene Gebiet zu fliegen.

Walter Stünzi



Achtung, Lawinen – auch auf Schneeschuhtouren

Nichts geht über eine Tour mit den Schneeschuhen im unberührten, verschneiten Gebirge. Allerdings: Wie Skitourengehänger und Variantenskifahrer sind auch Schneeschuhportler nicht vor Lawinen gefeit. Gute Informationen, die Einhaltung wichtiger Regeln und die richtige Ausrüstung helfen, Unfälle zu vermeiden. Der Spezialist sagt, was zu tun ist.

Schneeschuh laufen ist so einfach, dass es vielen Wanderern die winterliche Bergwelt zugänglich macht. Dieser Vorteil kann aber zum Problem werden: Im winterlichen Gebirge liegen harmloses Gelände und lawinengefährdete Hänge oft sehr nahe beieinander. Was für den Laien so wunderbar unberührt und harmlos aussieht, kann höchst gefährlich sein. Der Schneeschuh-Boom hat in den vergangenen Jahren leider zu immer mehr Lawinenunfällen geführt: Im Winter 2008/09 verloren insgesamt sechs Schneeschuhläufer ihr Leben in einer Lawine – das ist fast ein Viertel aller Lawinenopfer.

Bereits in den Voralpen und auch in bewaldetem Gelände können Lawinen ausgelöst werden. Wer abseits gesicherter Schneeschuhwege unterwegs ist, muss deshalb seine Tour sorgfältig planen: Wie verläuft die Route genau? Haben wir die Notfallausrüstung dabei? Sind alle Teilnehmer der Tour gewachsen – und wer leitet die Gruppe überhaupt? Kurz vor der Tour müssen die Infos zum aktuellen Wetter und zur aktuellen Lawinengefahr eingeholt werden.

Um im Gelände die gefährlichen Hänge zu erkennen, ist Erfahrung in der Beurteilung der Lawinengefahr nötig. Diese gewinnt man auf geführten Touren oder unter der Obhut eines erfahrenen Tourengehängers. Wer eigenverantwortlich ins winterliche Gebirge will, sollte vorgängig einen Lawinenkurs besuchen. Dort lernt man die wichtigsten Verhaltensregeln kennen und anzuwenden:

- Nie alleine auf Schneeschuhtour gehen.
- Neuschnee und Wind erhöhen die Lawinengefahr – frische Triebsschneeansammlungen kritisch beurteilen.
- Vorsicht vor Hängen, die in den letzten Stunden viel Wärme erhalten haben.
- Steilste Hangpartien einzeln begehen und bei schlechten Verhältnissen ganz meiden.
- Unerfahrene bleiben ab Gefahrenstufe 3 («erheblich») auf gesicherten Schneeschuhwegen.

- «Wumm»-Geräusche, Risse beim Betreten der Schneedecke oder frische Lawinen sind Alarmzeichen für sehr kritische Lawinenverhältnisse.
- Durch die Beurteilung der Faktoren Schnee-Verhältnisse, Gelände und Mensch (3x3-Methode) lassen sich besonders gefährliche Hänge bereits bei der Planung erkennen und unterwegs meiden.

Sollte es dennoch zu einem Unfall kommen, ist die sofortige Kameradenrettung am wirkungsvollsten – vorausgesetzt, jeder trägt die folgende Notfallausrüstung auf sich und weiss auch damit umzugehen:

- eingeschaltetes Lawinen-Verschütteten-Suchgerät (LVS)
- Lawinenschaufel
- Sondierstange

Das Ziel ist stets, gar nicht erst von einer Lawine erfasst zu werden, denn leider kommt auch die beste Rettung bei einer Lawinenverschüttung oft zu spät.

*Kurt Winkler,
Lawinenwarner am WSL-Institut für
Schnee- und Lawinenforschung SLF*

Weiterführende Links:

www.slf.ch

(Infos zur aktuellen Lawinensituation)

www.whiterisk.org

(Interaktive Lawinenpräventions-CD)

www.sac-cas.ch

(Schweizer Alpen-Club, SAC)

www.bergsportschulen.ch

(Bergführerverband, Bergsteigerschulen)

www.swissnowshoe.ch

(Schweizerischer Schneeschuh Verband)

www.globaltrail.ch

(Tourenvorschläge)

Weitere Informationen finden Sie auch in der Broschüre Nr. 3.028 Freeriden der bfu-Beratungsstelle für Unfallverhütung. Sie können sie kostenlos beziehen oder als PDF herunterladen unter www.bfu.ch oder bei bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung, Hodlerstrasse 5a, 3011 Bern.