



rega 
60 Jahre. Dank Ihrer Unterstützung.

Nummer 78 Juni 2012

Gömmernmagazin der Schweizerischen Rettungsflugwacht



4 Medizin in der Luftrettung

Medizinische Hilfe aus der Luft – rund um die Uhr

60 Jahre Medizin in der Schweizer Luftrettung – bereits die Rega-Pioniere machten Unmögliches möglich. Diesem Credo bleibt die Rega treu. Dank Hightech-Geräten können heute sogar Intensivpatienten gerettet werden.

8 Weltweite Hilfe

Mit Ambulanzjets auf der ganzen Welt im Einsatz

Die Rega ist die erfahrene Ansprechpartnerin für die Schweizer Bevölkerung bei Krankheit oder Unfall in der Fremde. Rund um die Uhr spricht jemand die vertraute Sprache und im Rega-Jet fühlen sich die Patienten schon fast «zu Hause».

12 Alarmierung

Von der heimischen Stube zur hochmodernen Einsatzzentrale

Die Einsatzzentrale ist das Nervenzentrum der Rega. Sie nimmt Notrufe rund um die Uhr entgegen und koordiniert sämtliche Operationen im In- und Ausland. Was heute mit modernsten technischen Hilfsmitteln geschieht, war früher Handarbeit.

16 Poster

Entwicklung der Rega-Flotte über sechs Jahrzehnte

Die Helikopter und Flugzeuge der Rega auf einer Doppelseite und auf der Rückseite gross die aktuelle Flotte – zum Herausnehmen und Aufhängen.

19 Luftrettung in der Schweiz

Rettungshelikopter fliegen direkt vor Ort – bei fast jedem Wetter

Heute bringt die Rega medizinische Hilfe an die abgelegensten Orte. Bereits in der Pionierzeit überwandern die Luftretter grosse Schwierigkeiten. Aber das schlechte Wetter kann auch heute noch einen Rettungseinsatz verunmöglichen.

24 Infrastruktur

Hauptsitz am Flughafen Zürich und Helikopter-Basen schweizweit

Modernste Infrastruktur und Ausrüstung am Hauptsitz und in den Rega-Basen, die 24-Stunden-Bereitschaft und die Sicherheit sind optimal gewährleistet. Das war nicht immer so – notfalls lebte die Besatzung im Wohnwagen und der Rettungshelikopter stand unter der Brücke.

28 Ereignisse

Einsätze bei Grossereignissen und Rückschläge

Bei Grossereignissen wie einem Carunglück mit vielen Verletzten steht die Rega ebenfalls im Einsatz. Doch auch Rückschläge gehören zur Geschichte. Die Rega hat Mitarbeitende verloren und widmet ihnen in dieser Jubiläumsausgabe eine Seite.

32 Jubiläum

Die Rega dankt mit Tagen der offenen Tür, neuem Film und Wettbewerb

Mit Tagen der offenen Tür am Hauptsitz und auf den Mittelland-Basen bedankt sich die Rega bei ihrer Gönnerschaft. Der neue Film «Am Puls der Rega» zeigt den Rettungsalltag hautnah und persönlich. Nehmen Sie am Kino-Wettbewerb teil!

0844 834 844

Die Service-Nummer für Gönnerinnen und Gönner

Wie Sie die Rega erreichen: Seite 32

Titelbild:

Das Gesicht der Rega – alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf einen Blick.

Stiftungsrat

Ulrich Graf*, Präsident, Bäch
 Franz Steinegger*, Vizepräsident,
 Flüelen
 Albert Keller*, Uitikon
 Michael Hobmeier*, Bäch
 Christian Kern*, Prof. Dr. med., Genf
 Paul Maximilian Müller, Bern
 Adrian Frutiger, PD Dr. med., Trimmis
 Roland Müller, Prof. Dr. iur., Staad
 Andreas Berger, Dr. med.,
 Merlischachen
 Bruno Jelk, Zermatt
 Patrizia Pesenti, Breganzona
 Heidi Hanselmann, Walenstadt
 Thomas P. Emmerich, Riehen
 Marco Maggiorini, Prof. Dr. med.,
 Schindellegi
 Markus Mader, Vertreter SRK, Bern
 (* = Mitglied des Ausschusses)

Geschäftsleitung

Ernst Kohler, CEO/Vorsitzender der
 Geschäftsleitung
 Roland Albrecht, Dr. med., Chefarzt
 Andreas Lüthi, Finanzchef

Impressum

Rega-Gönnermagazin 1414
 Nummer 78, Juni 2012
 Erscheint 2 Mal jährlich
 Gesamtauflage 1,682 Millionen

Herausgeberin

Rega-Kommunikation
 Postfach 1414
 8050 Zürich-Flughafen
 www.rega.ch
 Postkonto 80-637-5

Redaktion

Sascha Hardegger, Chefredaktor
 Ariane Güngerich, Leitung
 Philipp Keller, Bildverantwortung
 Wanda Bühler
 Maria Betschart

Mitarbeit

Walter Stünzi
 Antonella Stefanelli
 Federica Mauri
 Stéphanie Spiess
 Christian Trottmann
 Christophe Campiche

Fotos

Rega-Fotoarchiv (S. 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8,
 9, 10, 12, 13, 14, 16, 17, 19, 20, 21,
 24, 25, 26, 28, 29)
 Christian Perret (S. 2, 13)
 Massimo Pedrazzini (S. 2, 21)
 Heinz Rindlisbacher (S. 5)
 Peter Lewis (S. 9, 25)
 Friedli Engesser (S. 9)
 Philipp Keller (S. 14, 15, 18, 25, 26, 29)
 Thomas Gnägi (S. 21)
 Jacques-André Dévaud (S. 26)
 Sascha Hardegger (S. 29)
 Frank Born (S. 29)
 Gianni Pisano (S. 32)
 ZVG (S. 4, 7, 10, 14, 26, 29, 31)

Produktion tutto fatto, Zürich

Gestaltung Alex Demarmels, Thalwil

Druck Swissprinters

Inserate Zürichsee Werbe AG, Stäfa

Abdruck mit Quellenangabe erlaubt



Liebe Gönnerin Lieber Gönner

Über 300 000 Einsätze ist die Rega seit ihrer Gründung im Jahr 1952 geflogen – und mindestens ebenso viele Menschen hat sie gerettet. Medizinische Rettung aus der Luft ist kein Auslaufmodell, im Gegenteil: Die Hilfe der Schweizerischen Rettungsflugwacht ist so gefragt wie nie zuvor. 10 797 Helikoptereinsätze sind es im Jahr 2011 gewesen, das sind 5,7 Prozent mehr als im Vorjahr.

Zu ihrem runden Geburtstag dankt die Rega Ihnen als Gönnerin oder Gönner herzlich für die Unterstützung. Denn eines steht fest: ohne Gönner keine Rega. Es sind Ihre jährlichen Beiträge, die es der Rega ermöglichen, Tag für Tag rasche und professionelle Hilfe aus der Luft zu bringen. Fast 2,4 Millionen Gönner gibt es, viele davon sind Familiengönnerschaften, und 2011 sind erneut 86 000 Gönnerinnen und Gönner dazugekommen.

Mit dieser Jubiläumsausgabe des Gönnermagazins 1414 möchten wir Ihnen die 60-jährige Geschichte der Rega näher bringen. Sie soll den Nutzen und die Leistungen dieser Organisation verdeutlichen und zeigen, wohin die Reise geht. Wie sehen Vergangenheit und Gegenwart der Schweizer Luftrettung aus? Wo liegen die Herausforderungen der Zukunft? Auf diese Fragen möchten wir Ihnen Antworten geben.

Eines bleibt gewiss: Die Rega will auch in Zukunft eine Pionierrolle einnehmen, wenn es darum geht, Menschen in Not zu helfen. Auf die Rega war in den vergangenen 60 Jahren Verlass und so wird es auch bleiben.

60 Jahre. Dank Ihrer Unterstützung.

Herzlich

Ernst Kohler,
 CEO/Vorsitzender der Geschäftsleitung

50er-Jahre:
Der Patient auf der externen
Bahre – ganz alleine und
ohne Betreuung.



Von einfachster medizinischer Versorgung zur Hightech-Medizin

Rund um die Uhr fliegt die Rega die Medizin zum Patienten

Ein Einblick in 60 Jahre Medizin der Schweizer Luftrettung – und wir haben das Gefühl, es müssten Jahrhunderte sein. Bereits zu Pionierzeiten machten die Rega-Mediziner Unmögliches möglich. Diesem Credo bleibt die Rega treu. Sie kann heute dank Hightech-Geräten Intensivpatienten mit komplexem Krankheitsbild fliegen.

Unglaublich, was sich in 60 Jahren alles verändert hat. Noch nicht so lange ist es möglich, den Patienten überhaupt im Helikopter zu transportieren. Aussen am Helikopter auf einer Bahre mit Kunststoffhaube musste die Rettungscrew den Patienten während des Fluges sich selbst überlassen. Die einzige Kontrolle, ein Blick des Piloten und er wusste, der Patient lag noch da. Erst in den 60er-Jahren konnte der Patient auch während des Transportes medizinisch betreut werden. Prof. Dr. med. Georg Hossli erzählt von

einem dieser ersten Flüge. Er und der Pilot versuchten, den Schwerverletzten mit offenem Beinbruch so gut wie möglich in der kleinen Kabine zu lagern. Aber mit dieser Beinverletzung brachten sie die Tür nicht mehr zu – und hängten sie kurzerhand aus. Während des Fluges seien sie fast erfroren. Er, der Rega-Pionierarzt, besprach jeden Einsatz und dessen medizinische Notwendigkeit vorgängig mit Fritz Bühler. «Damals war jeder Einsatz für sich ein Drama, die medizinische Versorgung sehr primitiv.»



27. April 1952

Die Gründung

Die Schweizerische Lebensrettungsgesellschaft SLRG gründet im Hotel Bären in Twann die Schweizerische Rettungsflugwacht als Untersektion.



1952

Die Rettungsflugwacht ist einsatzbereit

Am 25. Dezember meldet Dr. Rudolf Bucher, Leiter der Rettungsflugwacht, über Radio Beromünster die Einsatzbereitschaft von Fallschirmspringern und Helikoptern.



Helikopterlandung auf dem Spitaldach: heute normal, in den 60er-Jahren eine verrückte Idee.

60er-Jahre: Arzt zum Patient, Helikopterlandung auf Spitaldach

Ein Pionier wie Hossli hat Visionen und verrückte Ideen. So eine war damals die Landung auf dem Spitaldach. «Unmöglich!», hiess es. Doch dann durfte eine Probelandung durchgeführt werden – und solche Landungen wurden mit der Zeit zum Regelfall. Weitere Ideen waren, den Pikettdienst einzuführen und den Arzt zum Patienten zu bringen. «Die gute Rega-Organisation nützt nichts, wenn der Arzt nicht zum Unglücksort kommt.» Die Einführung einer neuen Rettungskiste mit medizinischem Notfallmaterial führte zur Vereinheitlichung der medi-

zischen Grundausrüstung – für Helikopter und Flugzeug. So nahm die moderne Notfallmedizin am Einsatzort und auf dem Luftweg ihren Lauf – heute nicht mehr wegzudenken.

80er-Jahre: Erstes transportables Sauerstoffmessgerät

Die kleine Klammer am Finger, die innert Sekunden den Sauerstoffgehalt im Blut misst, der auf einem Monitor angezeigt wird, ist heute eine Selbstverständlichkeit. Aber in der Luftrettung besteht diese Möglichkeit erst seit 1986 – ein Meilenstein in der Medizin. Denn in diesem Jahr konnte die Rettungsflugwacht den ersten transportablen Pulsoximeter, so nennt sich dieses Gerät, einführen. Intubierte und künstlich beatmete Patienten zu fliegen, diese Möglichkeit bestand, der Sauerstoffbedarf aber musste erahnt werden. Blaue Lippen und Nägel liessen auf einen tiefen Sauerstoffgehalt im Blut schliessen. Erstmals auf einem Jeteinsatz von Bangkok nach Basel wusste das medizinische Team über die genaue Sauerstoffsättigung des Patienten während des Fluges Bescheid.

2009: Hightech-Medizin über den Wolken

Der Pioniergeist ist in der Neuzeit angekommen. Unmögliches wird möglich gemacht. Erstmals in der Geschichte der Rega können Patienten mit schwerem Herz-Lungen-Versagen geflogen werden. Möglich macht dies die kleine, mobile Herz-Lungen-Maschine «Life-Box» (ECMO). Sie wiegt nur rund 16 Kilogramm.



1986: Transport eines Intensivpatienten mit künstlicher Beatmung.



Rega-Geburtsstätte Twann – entdecken Sie diese Region

Am 27. April 1952 ist die Schweizerische Rettungsflugwacht Rega im Hotel Bären in Twann gegründet worden. Die Gemeinde Twann-Tüscherz gratuliert der Rega zum 60-Jahr-Jubiläum. Ihnen, liebe Gönnerin, lieber Gönner, möchten wir die schöne Region um Twann am Bielersee näher bringen und freuen uns auf Ihren Besuch.

Neben vielen anderen Sehenswürdigkeiten ist zweifellos die Twannbachschlucht eines der lohnenden Ziele. Der Ausflug in die wilde Schlucht kann mit einer leichten Wanderung von Magglingen über den Twannberg verbunden werden. Dank einer Standseilbahn von Biel nach Magglingen ist dieser Kulturpfad auch für Kinder mühelos in rund 3 Stunden zu bewältigen. Der kühn angelegte Schluchtpfad führt an grösseren und kleineren Wasserfällen vorbei, über Holzstege und unter tief unterhöhlten Felsen durch, hinab ins malerische Winzerdorf. In den engen Gassen von Twann mangelt es nicht an Weinkellern und Restaurants. Eine Schifffahrt auf dem Bielersee krönt den Tag in einer wunderbaren Landschaft.

Christophe Campiche,
Gemeindeschreiber Twann-Tüscherz

www.twann-tüscherz.ch
www.tourismus-bielersee.ch



1953

Die ersten Rettungsfallschirmspringer

Im Winter 1953 kommen die ersten Rettungsflugwacht-Fallschirmspringer im Ernstfall zum Einsatz.



1955

Grosse Publikumsdemonstration in Zürich

An drei Tagen im März verfolgen über 300 000 Zuschauer die Einsatzdemonstration im Zürcher Seebecken. Sie dient der Beschaffung von Mitteln für die Rettungsflugwacht.



VERLORENE SCHLÜSSEL KOMMEN ZURÜCK!

Jeder Briefkasten wird zum Fundbüro. Der Finder wirft den gefundenen Schlüsselbund einfach unverpackt in den nächsten Post-Briefkasten. Die Post sendet den Schlüsselbund an die keymail Schlüsselfundstelle. keymail sendet Ihnen sofort und kostenlos eine E-Mail und Sie erhalten den Schlüsselbund per Einschreiben zurück.

UNSER GESCHENK ZUM 30-JÄHRIGEN JUBILÄUM

Der kostenlose SelfSAFE Kartenschutz zu jedem keymail Schlüsselschutz. Absolut einzigartig und konkurrenzlos. Mit SelfSAFE sperren Sie im Verlustfall alle Kredit-, Bank- und Kundenzahlkarten. SelfSAFE garantiert den sicheren und weltweiten Zugriff auf Kreditkarten, eingescannte Dokumente, Ausweise und medizinische Daten.

30 YEARS



AKTION! Nimm 3 zahle 2

5 Jahre Garantielaufzeit
für nur CHF 29.90/Stück

10 Jahre Garantielaufzeit
für nur CHF 49.50/Stück

Interessiert? Bestellen Sie gleich
☎ 055 220 68 68 // www.keymail.ch

keymail - 30 Jahre Rettung aus dem Briefkasten
rega - 60 Jahre Rettung aus der Luft
Herzliche Gratulation !

Der erste Rettungshelikoptereinsatz und der erste Repatriierungsflug im Ambulanzjet verlaufen erfolgreich. Zusätzlich kann eine intraaortale Ballonpumpe, kurz IABP, den Kreislauf und die Herzleistung der Patienten unterstützen. Anfang 2010 erfolgt die Weltpremiere: Der erste Transatlantik-Flug auf 12 000 Meter Flughöhe mit der «Life-Box» rettet einem Patienten das Leben. Während einer Ferienreise in der Karibik war dieser so schwer erkrankt, dass er sich kurze Zeit später mit einem schweren Multiorganversagen auf der Intensivstation in Pointe-à-Pitre befand. Das Spital auf Guadeloupe stiess an seine medizinischen Grenzen. Nach Eintreffen der Rega-Crew musste der Zustand des Patienten für den



Hightech-Medizin ist inzwischen auch in der Luftrettung auf 12 000 Meter über Meer möglich.

Transport zuerst mit einer ECMO und einem Blutfilter (Nierenersatzverfahren) stabilisiert werden. Erfreulicherweise verbesserte sich der Gesundheitszustand während des Überfluges stetig. Der Patient, Hans-Werner Lindgens, verspürt eine grosse Dankbarkeit. «Ohne die Rega würde ich heute nicht mehr leben. Mein Überleben verdanke ich dem kalkulierten Mut und der enormen Expertise der Rega. Die bescheidene Schweizer Art darf ruhig auch einem gewissen Stolz Platz machen. Danke!»

Medizinische Geräte: Stetiges Anpassen an die Bedürfnisse der Luftrettung

In der Luftrettung können beispielsweise bei Geräten 30 Zentimeter und/oder 2 Kilogramm weniger von grosser Bedeutung sein, denn Platz und Gewicht an Bord sind sehr beschränkt. Der Pioniergeist ehemaliger Rega-Zeiten existiert weiter. Die Rega beteiligt sich an der Entwicklung von besseren, kleineren, leichteren, hochtechnischen medizinischen Geräten und arbeitet eng mit den Herstellern zusammen. So führte die Rega in der Vergangenheit und Gegenwart medizinische Geräte ein, die den Patienten noch genauer überwachen (Monitoring) und sensibler beatmen können. 2011 kam bei der Rega, weltweit erstmals, ein Beatmungsgerät zum Einsatz, das mit einem sogenannten intelligenten Beatmungsmodus arbeitet – es adaptiert und optimiert Atemzug um Atemzug, vergleichbar mit einem Autopiloten in der Fliegerei.

Grundlagenforschung: Erkenntnisse über lufttransportierte Patienten

Die medizinischen Geräte im Kleinformat, die in den Rettungshelikoptern und Ambulanzjets tagtäglich im Einsatz stehen, liefern präzise medizinische Online-Daten der Patienten. Sie werden zusammen mit den physikalischen Flugdaten (Start, Überflug, Landung) gesammelt und entsprechend ausgewertet. Dadurch gewinnt die Rega und damit die Rettungsfliegerei neue medizinische Erkenntnisse zum Patientenzustand bei verschiedensten Krankheitsbildern in den einzelnen Flugphasen. Der 90-jährige Prof. Dr. med. Georg Hossli erzählt, dass die Intensivbehandlung in der Schweiz zu Beginn der 60er-Jahre entstanden ist und er sie schrittweise in der Rega eingeführt hat. «Heute können wir hochkomplexe Intensivpatienten fliegen und ihnen damit das Leben retten», so der heutige Chefarzt Dr. med. Roland Albrecht. Die Rega führt das Werk fort, das die Pioniere begonnen haben. Sie fliegt die Medizin rund um die Uhr direkt zum Patienten.



Dank grosser Erfahrung und kalkuliertem Mut wird Unmögliches möglich.

Ariane Güngerich



1956

Katastrophenhilfe in den USA

Nach einem Flugunfall bergen Pioniere der Rettungsflugwacht die sterblichen Überreste von 128 Menschen aus dem unwegsamen Grand Canyon.



1957

Der erste eigene Helikopter

Eine landesweite Sammlung des Verbandes schweizerischer Konsumvereine (heute Coop) ermöglicht die Beschaffung eines Helikopters vom Typ Bell-47 J für Bergrettungen durch Hermann Geiger.

Die Rega hilft weltweit und bringt Patienten zurück in die Heimat

Im Rega-Flugzeug schon fast wie «zu Hause»

Mit dem privaten Geschäftsflugzeug des Herrn Direktor auf Patienteneinsatz.



Wir sind ein Volk von Reisenden. Schweizerinnen und Schweizer sind als Touristen oder als Geschäftsreisende in allen Ländern der Erde anzutreffen. Wenn sie in der Fremde verunfallen oder erkranken, ist die Rega der erfahrene Ansprechpartner. Rund um die Uhr spricht jemand ihre Sprache und ergreift die nötigen Massnahmen. Dies beruhigt auch die Angehörigen zu Hause – seit über 50 Jahren.

Velounfall auf einer griechischen Insel, Nierenkoliken auf der Safari in Afrika, mit dem Rollstuhl gestürzt in Österreich – die unterschiedlichen Situationen haben einen gemeinsamen Nenner: Man ist hilflos, verunsichert und fühlt sich verlassen. Die vertraute, beruhigende Stimme am Telefon gibt aber Zuversicht und Gewissheit, dass etwas unternommen wird. Dieses Bedürfnis erkannte die Rega schon früh. Erste Repatriierungsflüge fanden in den 60er-Jahren statt.



1960

Selbständig unter Fritz Bühler

Die Rettungsflugwacht löst sich von ihrer Mutterorganisation, der SLRG. Fritz Bühler wird technischer Direktor.



1960

Erste Repatriierung

Bei der ersten Repatriierung bringt die private Piaggio P-166 von Dr. Armin Meyer einen Patienten aus Frankreich in die Schweiz zurück.



Weltweit erstes Ambulanzflugzeug – Learjet 24D.

1960: Patienten im privaten Flugzeug des Herrn Doktor oder des Bankdirektors

Die Rega hatte anfangs noch keine Ambulanzflugzeuge. Gute Beziehungen zur Wirtschaft halfen jedoch: Geschäftsleute sprangen ein und stellten, wenn Not am Mann war, ihre privaten Flugzeuge zur Verfügung. So kam es vor, dass der Bankier oder Herr Direktor mit dem Zug ins Ausland reisen mussten, weil ihre Flugzeuge für die Rega unterwegs waren. Solche Flüge beschränkten sich noch auf Europa, die meisten Patienten kamen aus dem Mittelmeerraum. Piloten und Mediziner wurden von Fall zu Fall beigezogen.

1973: Der erste Ambulanzjet – weltweit ein Novum

Das änderte am 30. Juni 1973: Der Learjet 24D «Henri Dunant» nahm als weltweit erster ziviler Ambulanzjet seinen Betrieb auf. Das eröffnete völlig neue Möglichkeiten. Das Flugzeug war rund um die Uhr einsatzbereit, flog in grossen Höhen und fast dreimal so schnell wie die bisher verwendeten Flugzeuge. Flüge hinter den «Eisernen Vorhang» und über den Äquator hinaus waren nun plötzlich möglich. Der Weg zur weltweiten Dienstleistung war vorgezeichnet.

In alle Herren Länder

Heute ist die Rega generell Ansprechpartner für medizinische Probleme im Ausland, nicht nur in lebensbedrohlichen Situationen. Über 2100 Mal jährlich kontaktieren Patienten oder ihre Angehörigen aus der ganzen Welt die Rega. In zwei von drei Fällen kann die Einsatzzentrale helfen, ohne dass ein Rücktransport nötig wird. Sie vermittelt Adressen für Diagnose und Behandlung, berät über Medikamente und gibt gegebenenfalls auch die beruhigende ärztliche «Entwarnung».

Über 800 Mal jährlich genügt dies jedoch nicht. Dann ist eine weitere Kompetenz der Rega gefragt: die medizinisch begleitete Rückführung von Patienten in die Schweiz – medizinisch betreut in einem Linienflugzeug oder mit



Gönnlerin seit Geburt

«Schnelligkeit, Solidarität und Hilfeleistung» – diese drei Eigenschaften verbindet Estelle Reymond mit der Rega. Die 27-jährige Lehrerin aus dem Kanton Waadt ist durch ihre Eltern schon seit Geburt Gönnlerin der Rega. Nach ihrer Volljährigkeit hat sie sich dazu entschieden, die Institution weiterhin zu unterstützen. Auch wenn sie selbst noch nie die Hilfe der Rega in Anspruch nehmen musste, erlebte sie diese schon aus der Nähe mit. Ihre Mutter musste nach einem Autounfall in Irland von der Rega mit dem Ambulanzjet repatriert werden. «Trotz der unerfreulichen Umstände hat meine Mutter sehr gute Erinnerungen an ihre Repatriierung. Das Einfühlungsvermögen und die Professionalität der Besatzung haben zum guten Gelingen der Rückführung beigetragen», erzählt sie. Als erfahrene Reiterin beobachtete Estelle Reymond zudem schon mehrere Rega-Einsätze an Reitturnieren. «Diese Erfahrungen zeigen mir, wie wichtig meine Gönnerschaft ist. Mit meinem Beitrag unterstütze ich ein weltweit einzigartiges Rettungssystem und helfe so sehr direkt Menschen in Not.»

Stéphanie Spiess



Gute zwei Mal pro Tag bringt die Rega jemanden in die Heimat zurück.

1966

Gönnerschaft als Selbsthilfe

Kein Geld vom Bund. Ein landesweiter Hilferuf ist hingegen erfolgreich. 25 000 Gönnern bewahren die Rettungsflugwacht vor dem finanziellen Kollaps.



1968

Bell 206A, erster Helikopter mit Turbine

Der «Jet-Ranger» HB-XCU verfügt zwar über eine Turbine, aber nicht über eine Rettungswinde. Bergrettungen ohne Landemöglichkeit sind nur mit dem Fixtau möglich.



einem Ambulanzjet. Die drei eigenen Flugzeuge sind dafür als Intensivstationen eingerichtet und stehen mit erfahrenen Crews rund um die Uhr im Einsatz. Dies gibt den Gönnerinnen und Gönnern die Sicherheit, auch in den entferntesten und einsamsten Gebieten unserer Erde nicht allein gelassen zu sein.

Für Grosseinsätze ...

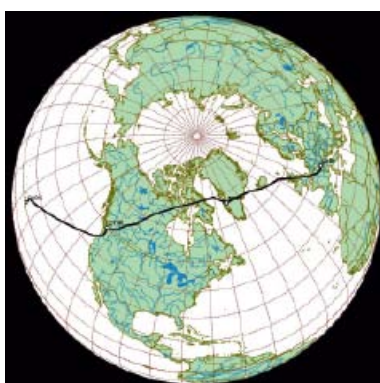
Flottengrösse, Infrastruktur und Besatzungen sind darauf ausgerichtet, sowohl grosse Ereignisse als auch speziell anspruchsvolle Einsätze bewältigen zu können. So standen beim Tsunami in Südostasien im Dezember 2004 während zehn Tagen 16 medizinische Besatzungen in den betroffenen Gebieten im Einsatz. Im Verlaufe einer Woche brachte die Rega in der Folge auf verschiedenen Wegen 60 Patienten in die Schweiz zurück. Mit den eigenen Ambulanzjets allein flog sie vier Mal ins Katastrophengebiet. Besatzungen und Material waren bis zur Grenze ihrer Leistungsfähigkeit belastet. Das System bestand jedoch diese Feuerprobe. Es hat sich gezeigt, welcher unschätzbare Wert die eigene Infrastruktur und erfahrene Besatzungen für die Patienten haben.

... und Einzelschicksale

Hohe Anforderungen an die Rega können aber auch Einzelschicksale stellen. Im Sommer 2011 warteten zwei Patientinnen sehnhlichst auf



2004, Tsunami in Südostasien:
10 Tage, 16 Rega-Crews, 60 Patienten.



In drei Etappen via Grönland und Vancouver nach Hawaii.

das Eintreffen des Rega-Ambulanzjets: eine schwerkranke Frau in Kanada und auf Hawaii eine Verletzte.

Zwei Patientinnen, lange Distanzen, intensive medizinische Betreuung – dafür sind die Besatzungen und die Flugzeuge der Rega geschaffen. Die «Challenger» der Rega verfügen über zwei Plätze für Intensivpatienten. Die grosse Kabine bietet auch Ruheplätze, auf denen die Piloten während der langen Flüge abwechselnd schlafen können.

Nach eingehenden medizinischen Abklärungen hob die HB-JRC am 27. Juli 2011 in Zürich ab. In Søndreströmfjord (Grönland) und Vancouver tankte die Besatzung den Jet auf. Nach rund 16 Stunden erreichte die Maschine Maui auf Hawaii. Hier gab es für die Besatzungen endlich die erste Nacht im Bett. Denn bis hierher hatten sie mit den Liegepritschen in der Flugzeugkabine vorlieb nehmen müssen.

Schon am nächsten Tag hoben sie mit der Patientin an Bord wieder ab. In Vancouver stiess die zweite Patientin zu ihnen, und via Grönland führte die Reise zurück über den Atlantik. Am 30. Juli traf der Rega-Jet wieder in Zürich ein. Kurze Zeit später befanden sich beide Frauen im Spital.

Nach über 31 Flugstunden waren die Ärztin, die Pflegefachperson und die vier Piloten müde, aber zufrieden. Sie hatten ihr Material und ihr Können optimal zum Wohl der Patientinnen einsetzen dürfen. Sie werden es auch weiterhin mit Hingabe tun.

Walter Stünzi



Ärztin, Pflegefachfrau und die vier Piloten mit dem traditionellen Lei-Blumenkranz zur Begrüssung in Maui (Hawaii).



1971

Erste Direktrettung aus der Eigernordwand

Was bisher als unmöglich galt, gelingt: Mit der Rettungswinde kann die Besatzung der Basis Gsteigwiler zwei Alpinisten direkt aus der Wand bergen.



1971

Erste Alouette III

Die Alouette III SE 316 HB-XDF ist der erste mit Gönnergeldern beschaffte Helikopter der Rega. Hier im Einsatz am Engadin Skimarathon 1972.

GENIESSEN SIE DIE AUSSICHT WIR BERATEN MIT WEITSICHT



Bergsport ist eine lebenslange Leidenschaft.

Alles, was Sie brauchen, finden Sie bei Bächli Bergsport:
Die grösste Auswahl von Bergsportartikeln in der Schweiz,
sportliche Beratung, wegweisenden Service und faire Preise.

Besuchen Sie unseren Onlineshop mit über 6'000 Artikeln!

FILIALEN

Zürich
Bern
Basel
Kriens
St. Gallen
Pfäffikon
Volketswil

OUTLETS

Zürich
Bern
Basel
Kriens
St. Gallen
Pfäffikon
Volketswil

ONLINESHOP

www.baechli-bergsport.ch



B'ÄCHLI
BERGSPORT

Am Anfang steht der Alarm

Von der Stube zur hochmodernen Einsatzzentrale

Sie ist das Nervenzentrum der Rega: Die Einsatzzentrale nimmt rund um die Uhr Notrufe entgegen und koordiniert sämtliche Operationen. Was heute durch modernste Hilfsmittel erleichtert wird, erforderte in den Anfängen der Rega noch viel Handarbeit.

Ein Alarm geht ein. In der Rega-Einsatzzentrale blinkt neben jedem Arbeitsplatz eine grüne Lampe. Der zuständige Einsatzleiter setzt sein Headset auf, nimmt den Notruf entgegen. Heute arbeiten in Spitzenzeiten bis zu zehn Einsatzleiterinnen und -leiter sowie zwei Ärzte gemeinsam im Grossraumbüro. In der Gründungszeit der Rega zog eine einzelne Person die Fäden.



Fritz Bühler koordinierte in den Anfängen der Rega die Besetzungen von der heimischen Stube aus.



Einsatzkoordination am Esstisch

Rega-Pionier Fritz Bühler wurde 1960 Chef der Einsatzleitung der Schweizerischen Rettungsflugwacht (SRFW). Er war Dreh- und Angelpunkt des Einsatzgeschehens und wirkte dabei von seinem Stubentisch aus. Im heimischen Wohnzimmer organisierte er Flugzeuge und bot Besetzungen auf. Beim Vermitteln zwischen Arzt und Alarmierenden hielt Bühler kurzerhand zwei Telefonhörer zusammen und liess die Involvierten so direkt miteinander sprechen.

Silvesternacht 1983/1984:
gemeinsame Schicht für die Einsatzleiter
Ivo Steinacher (l.) und Beat Schwander.



1973

Helikopter mit zwei Turbinen

Mit dem Bölkow BO-105C – hier zu sehen auf dem Kinderspital Zürich – beginnt bei der Rega die Ära der zweimotorigen Helikopter.



1973

Mit eigenem Flugzeug ins Ausland

Der Learjet 24D HB-VCY der Rega ist weltweit der erste zivile Ambulanzjet. Er ist medizinisch voll ausgerüstet und rund um die Uhr einsatzbereit.

Zentrale in der Dachwohnung

Im Sommer 1973 führte die SRFW die Alarmnummer 01/47 47 47 ein, die ausserhalb der Bürozeiten von der Ärztezentrale Zürich bedient wurde. Die Einsatzfähigkeit nahm indes stetig zu und konnte nicht mehr nebenamtlich koordiniert werden. Ivo Steinacher stiess 1977 als Einsatzleiter zur Rega. Er erinnert sich: «Wir waren in einer Dachwohnung in Zürich untergebracht. Was heute alles computerisiert abläuft, war damals höchstens in Papierform vorhanden. Die wichtigsten Telefonnummern hatten wir im Kopf, die Preistabellen für Offerten waren in Büchern niedergeschrieben, zur Ortnung der Patienten bereiteten wir Kartenmaterial am Boden aus.»

Das komplexe Netz wird gesponnen

Zur selben Zeit trieb Fritz Bühler den Aufbau eines gesamtschweizerischen Funknetzes voran. Dieses diente anfänglich ausschliesslich der Kommunikation zwischen Einsatzleiter und den Rettungsschreibern – noch heute Hauptzweck des Funknetzes. Mittlerweile steht das Rega-com-Netz über den Emergency-Kanal auch Privatpersonen für Notrufe zur Verfügung.

1984 zog die Rega an die Mainaustrasse im Zürcher Seefeld und richtete dort eine professionell ausgerüstete und rund um die Uhr be-

setzte Einsatzzentrale ein. Die Arbeitsplätze waren mit Telefon, Funk, Telefax und Telex ausgerüstet. Hinter der damaligen Notrufnummer 01/383 11 11 verbarg sich längst ein komplexes Informations- und Alarmsystem.

Seit 1997 ist die Einsatzzentrale der Rega im obersten Stock des Rega-Centers am Flughafen Zürich untergebracht. Mit dem Umzug in die neuen Räumlichkeiten führte die Rega die bis heute bewährte Alarmnummer 1414 ein. Wenig später folgte dann die separate Nummer für die Alarmierung aus dem Ausland +41 333 333 333. Entsprechend ist die Einsatzzentrale heute nach In- und Auslandseinsätzen aufgeteilt. In jeweils drei Schichten stellen beide Seiten während 365 Tagen im Jahr eine 24-Stunden-Bereitschaft sicher.

1414 – schnelle Rettung mit dem Helikopter

Erreicht ein Alarm über 1414 die Einsatzzentrale, zählt jede Minute. Der Einsatzleiter befragt den Anrufer zuerst nach dessen Standort. Vor dem Siegeszug des Mobiltelefons war der Alarmierende oft weit weg von der verunglückten Person. Heute erreichen über 80 Prozent der Alarme die Rega per Mobiltelefon. Ein Umstand, dem die Rega Rechnung trägt: Ihre kürzlich lancierte Notfall-Applikation für iPhones und Android-Geräte überträgt bei einer Alarmierung die Standortangaben und



Rega-Gönnern der ersten Stunde

Seit den 60er-Jahren unterstützt Ursula A. Baumgarten-Corts die Rega. «Ich finde es phantastisch, was alles aus privater Initiative entstehen kann. Ausserdem fasziniert mich die Fliegerei.» Das sind zwei Gründe für die Gönnern, seit 44 Jahren die Rega zu unterstützen. Sie verfolgt seit Jahrzehnten die Entwicklung der Rega: die Erneuerungen der Helikopterflotte, 1973 die Einführung des ersten Ambulanzflugzeuges Learjet 24D, die technischen Fortschritte. «Der Entscheid des Bundesgerichts von November 2011, dass die Rega auf den Gönnernbeiträgen Mehrwertsteuer zahlen muss, empört mich. Ich bin Gönnern, weil ich die Idee der Rettungsflugwacht grossartig finde und nicht aus finanziellen Überlegungen.» Die Berichte über Patienten im Rega-Magazin 1414 liest sie mit Interesse und fühlt mit. «Auch wenn ich noch nie selbst die Rega benötigt habe», sagt Ursula A. Baumgarten, «ist es für mich selbstverständlich, dass ich der Rega als Gönnern treu bleibe. Ich wünsche der Jubilarin alles Gute für die Zukunft!»

Maria Betschart



Heute ist die Einsatzzentrale im obersten Stock des Rega-Centers am Flughafen Zürich untergebracht.

1975

Rettungshelikopter kommt auf die Strasse
Nach langen Verhandlungen bewilligt der Zürcher Regierungsrat eine Versuchsphase für den Einsatz des Rettungshelikopters bei Strassenverkehrsunfällen.



1979

Die Rega wird eine gemeinnützige Stiftung
Der Verein errichtet eine Stiftung. Fritz Bühler wird erster Präsident des Stiftungsrates.





Kontaktaten des Alarmierenden direkt auf den Bildschirm der Einsatzzentrale. Dies spart wertvolle Zeit. Nach den telefonischen Abklärungen bietet der Einsatzleiter unter Berücksichtigung des Einsatzgeschehens und der Wetterlage die geeignete Helikopter-Basis auf. Per Funk übermittelt er der Rettungsscrew laufend die wichtigen Details wie Koordinaten, Funkfrequenzen und allfällige Hindernisse.

+41 333 333 333 – mit der Rega zurück in die Heimat

Die Einsatzleiterinnen und -leiter auf der «Auslandsseite» koordinieren und organisieren die Rückführungen von erkrankten und verletzten Personen aus dem Ausland. Die Abklärungen für eine sogenannte Repatriierung können sich über mehrere Tage hinziehen. Dem Einsatzleiter steht ein Abklärungsarzt zur Seite, der mit dem ausländischen Spital die notwendigen medizinischen Vorkehrungen trifft und bestimmt, wann der Patient transportiert werden kann, ob dies sitzend oder liegend in einem Linienflugzeug geschehen soll oder ob einer der drei Rega-Ambulanzjets losgeschickt werden muss. Ist Letzteres der Fall, erarbeitet der Dispatcher als Bindeglied zwischen Einsatzleiter und Jet-Piloten die optimale Flugroute, berechnet den Treibstoffbedarf und plant falls notwendig Zwischenstopps zum Auftanken ein.

Die Einsatzzentrale der Zukunft

Ende 2012 wird die Rega einen neuen Meilenstein in ihrer Geschichte setzen. Als Teil eines sehr komplexen Grossprojektes nimmt sie dann ein neues, integriertes Einsatzleitsystem in Betrieb. Derzeit arbeitet ein hoch motiviertes Team aus Einsatzleitern und IT-Spezialisten in einer Übergangs-Einsatzzentrale im Untergeschoss des Rega-Centers an dessen Entwicklung und Datenaufbereitung. Das neue System soll die Alarmierung weitgehend automatisieren. Künftig sieht der Einsatzleiter auf seinen vier Bildschirmen neben den verschiedenen Landkarten und Satellitenbildern auch nützliche Zusatzinformationen wie Wetter- und Lawinendaten oder Flughindernisse am Einsatzort. Das Funksystem ist ebenfalls Bestandteil dieses Projekts. So erneuert die Rega bis 2015 die über 40 Fixstationen ihres heutigen landesweiten Regacom-Funknetzes.

Doch auch wenn die Rega-Einsatzzentrale die modernsten Hilfsmittel zur Verfügung hat, die Schicksale am anderen Ende der Leitung bleiben dieselben. Wie der ehemalige Einsatzleiter Ivo Steinacher sagt: «Ob früher oder heute, als Einsatzleiter braucht man ein gutes «Gspüri» für die verschiedensten Unfallsituationen.»

Wanda Bühler

Schulterblick in die Zukunft: Einsatzleiterin Bettina Müller arbeitet in der Übergangseinsatzzentrale am neuen Rega-Leitsystem.



1980

Fritz Bühler †

23. August: Der grosse Organisator und Kämpfer für die Luftrettung stirbt völlig unerwartet in seinem 72. Altersjahr während eines Betriebsanlasses.



1980

Die «Hitchcock»-Rettung

Ein Fallschirmspringer hängt am Heckrad eines Flugzeugs. Der Helikopter fliegt so darüber, dass der Retter an der Rettungswinde den Unglücklichen los schneiden kann.

regga 
60 Jahre. Dank Ihrer Unterstützung.



Jahresringe der Rega



2002
Für die Mittellandbasen beschafft die Rega sechs Eurocopter EC 145.



1971
Die Alouette III ist der erste mit Gönnergeldern beschaffte Helikopter der Rega.



1957
Die Konsumvereine (heute Coop) schenken der Rega den ersten eigenen Helikopter vom Typ Bell-47 J.

2000

1990

1980

1970

1960



2009
AgustaWestland Da Vinci heisst der neue Gebirgshelikopter der Rega.



1973
Mit dem Bölkow BO-105C fliegt die Rega erstmals zweimotorig.



1952
Die erste Rettung mit einem Helikopter (Hiller 360) wird in Davos durchgeführt.



1992
Der erste Agusta A 109 K2 nimmt in Untervaz (GR) seinen Dienst auf.

a anhand ihrer Flotte

rega 

60 Jahre. Dank Ihrer Unterstützung.



1953

Ein Fallschirmretter springt mit Lawinenhund aus dem Flugzeug (Helio-Courier).



1977

Von nun an fliegen zwei Learjet 35 für die Rega-Patienten.



1987

Zwei neue Ambulanzjets vom Typ Hawker 800 ersetzen die beiden Learjets.

1950

1970

1980

1990

2000



1973

Der Learjet 24D HB-VCY ist das erste eigene Ambulanzflugzeug der Rega.



2002

Drei Ambulanzjets Challenger CL-604 bilden die neue Flotte der Rega.



1960

Die erste Repatriierung findet mit einem ausgeliehenen Piaggio P-166 statt.



1983

Für Langstrecken-Einsätze dient die Challenger CL-600.



Rega

HB-ZRS

HB-ZRC

Rega

Rega 1414

HB-ZRS

SETTIMI VENT

Schnell – auch abseits von Weg und Steg: die Hilfe aus der Luft

Die Rega fliegt direkt zum Unfallort – bei fast jedem Wetter

Die Luftrettung hatte schon in ihrer Urzeit grösste Schwierigkeiten zu überwinden. Heute ist sie etabliert und bringt die Medizin an die abgelegensten Orte. Das grösste Hindernis – das schlechte Wetter – besteht aber weiterhin und kann bisweilen einen Einsatz verunmöglichen. Hier liegt die grösste operationelle Herausforderung für die Zukunft.



Heute sind wir es gewohnt, dass der Rettungshelikopter auf den höchsten Bergen seinen Einsatz leistet und unter schwierigsten Bedingungen den Notarzt zur Unfallstelle bringt und Verletzte evakuiert. All dies war in der Gründungszeit der Rettungsflugwacht noch nicht selbstverständlich.

1952: Mit dem Fallschirm oder im Ballonkorb zu den Verletzten

In den ersten Jahren standen den Luftrettern nur Flugzeuge zur Verfügung, die auf Gletschern landeten. Wo keine Landung möglich war, sprangen die Luftretter mit Fallschirmen über der Unfallstelle ab, um erste Hilfe zu leisten. Sie trugen die wichtigste Ausrüstung auf sich und hatten – wenn nötig – auch einen Lawinenhund angeschnallt.

Die ersten Helikopter verfügten noch nicht über eine Rettungswinde. Für Situationen, in denen eine Landung unmöglich war, suchten die Pioniere nach neuen Lösungen. Dabei waren sie regelrechte Tüftler: Knotentau, Lachsnetz, Strickleiter oder ein Ballonkorb unter dem Helikopter sind Beispiele aus dieser Zeit, die allesamt verworfen wurden, bevor sie operationelle Reife erreichten.

Heute: Rund um die Uhr medizinische Hilfe im ganzen Land

Wer heute Hilfe aus der Luft braucht, kann im ganzen Land auf ein dichtes und leistungsfähiges Luftrettungsnetz zählen. Die Rega operiert rund um die Uhr und setzt ihre Helikopter von 13 Basen aus ein. Auf jedem Stützpunkt steht ein dreiköpfiges Team, bestehend aus

Fallschirmretter mit Lawinenhund im Gantrischgebiet 1952.

Der Retter im Ballonkorb, an der Strickleiter oder mit dem Hund am festen Seil.



1984

Langstrecken-Ambulanzflugzeug

Die Challenger CL-600 HB-VFW ist für den Langstrecken-Einsatz mit mehreren Patienten ausgerüstet. In Genf wird sie auf den Namen «Fritz Bühler» getauft.



1984

Neue Einsatzzentrale

Die Rega bezieht den neuen Hauptsitz im Zürcher Seefeld. Die Einsatzzentrale nimmt im Dachstock des Gebäudes den Betrieb auf.

Im Mittelland:
der Eurocopter EC 145.

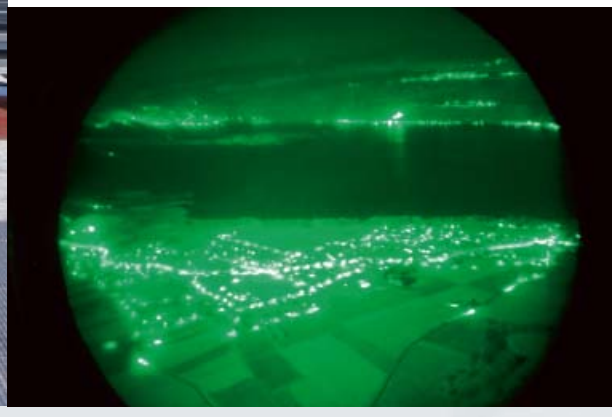


Notärztin, Rettungssanitäter und Pilot auf Pikett mit dem Ziel, innert 15 Flugminuten am Unglücksort eintreffen zu können. Total stehen 17 Rettungshelikopter zur Verfügung (sechs Mittellandhelikopter und elf Gebirgshelikopter).

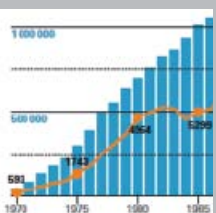
Gegen das Dunkel der Nacht – das Nachtsichtgerät

Die Hilfe aus der Luft ist auch in der Nacht gefragt. Die Rega-Helikopter fliegen heute jeden fünften Einsatz nach Einbruch der Dunkelheit. Seit 1987 benutzen die Piloten für den Sichtflug

Besser als von blossem Auge, aber schlechter als die Sicht am Tag: Blick durch das Nachtsichtgerät.



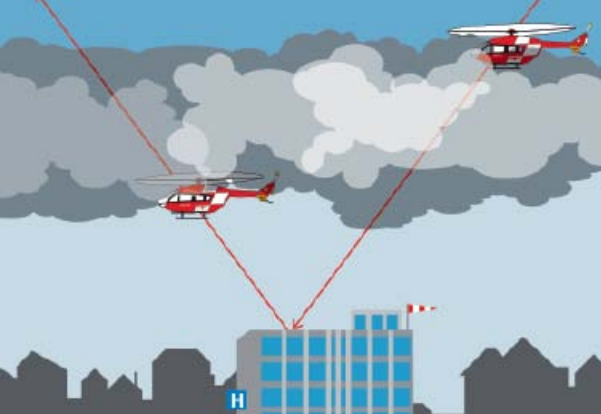
Im Gebirge:
der AgustaWestland Da Vinci.



1985
Die «Schallmauer» 1 000 000 Gönner
Der Erfolg der Gönnerschaft hält an. Am 23. August stellt die Rega ihren einmillionsten Gönnerausweis aus (gelbe Linie: Anzahl Rettungseinsätze).



1987
Nachtsichtgeräte im Helikopter
Die Rega rüstet als weltweit erste zivile Luftrettungsorganisation alle Helikopter mit Nachtsichtgeräten aus. Damit werden Nachteinsätze sicherer.



Dank Satellitennavigation durch die Wolken aufs Spitaldach.

in der Nacht spezielle Nachtsichtgeräte. Diese sind am Helm befestigt, verstärken das Restlicht und geben dem Piloten die Möglichkeit, Hindernisse zu sehen, Landeplätze auszumachen und Wolken zu umfliegen. Das einfarbig-grüne Bild mit reduziertem Gesichtsfeld verlangt von den Piloten höchste Aufmerksamkeit und Disziplin.

Die Herausforderung von morgen – das schlechte Wetter

Nebel, Wolken oder Schneefall behindern die Sicht, da kommt der Rettungshelikopter an seine Grenzen. Menschen in Not müssen deshalb auch heute noch damit rechnen, dass die Luftrettung nicht immer möglich ist. Hier liegt die operationelle Herausforderung der Rega für die Zukunft.

Durch die Wolken aufs Spitaldach

Seit Juli 2011 können Rega-Helikopter mit Patienten an Bord auch bei Wetterbedingungen, die keinen Sichtflug erlauben, auf dem Dachlandeplatz des Inselspitals Bern landen. Damit ist eine neue Ära in der Schweizer Rettungsfliegerei eingeläutet.

Dies ist die Frucht jahrelanger Vorarbeit. Mit dem Ziel, die wetterbedingte Lücke der Luftrettung so weit wie möglich zu schliessen, haben verschiedene Beteiligte die Zulassung von GPS-gestützten Anflugverfahren vorangetrieben. Die Rega hatte die Initiative ergriffen und auf ihrer Seite die technischen Voraussetzungen geschaffen. Helikopter mussten und müssen nachgerüstet, Besatzungen geschult werden. Die Rega entwickelte zusammen mit Skyguide und dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) neue Anflugverfahren und Trainingslehrgänge. Auch die Spitallandeplätze müssen neuen Anforderungen genügen. Die Sicherheit hat dabei immer oberste Priorität.

Training auf dem Simulator

Damit der Instrumentenflug oder «Blindflug» sicher ist, braucht es für die Piloten konstantes Training. Die Suche der Rega nach einer optimalen Schulungs- und Trainingseinrichtung ergab als effizienteste Lösung eine Trainingsinfrastruktur mit Simulator. Die Swiss Aviation Training (SAT) verfügt in Kloten über einen geeigneten Raum. Dort, wo zu Swissair-Zeiten ein Simulator für die MD-80 Flugzeuge stand, baut die Rega in naher Zukunft einen Simulator für die Schulung von Helikopterpiloten. Die Trainingseinheit profitiert von der Logistik und vom Personal der SAT.

Rega-Piloten, aber auch Piloten anderer Unternehmen, werden dort nahezu alle in der Praxis anzuwendenden Verfahren und Notfallsituationen üben können, ohne einen Liter Kerosin zu verbrennen und ohne dass die Umgebung etwas von ihrem Training hört.

Die ganze Anlage wird rund zwölf Millionen Franken kosten und 2013 betriebsbereit sein – für Besatzungen und Patienten ein weiterer grosser Schritt in Richtung noch mehr Sicherheit.

Walter Stünzi

In den Räumen der SAT: So wird der Simulator für die Rega-Besatzungen aussehen. Naturnahe Visualisierungen und Bewegungen geben dem Piloten auch im Simulator das reale Fluggefühl.



Rega als Teil der Familie

Für den Verantwortlichen des kantonalen Schätzungsamtes Locarno, Mirco Pasini, ist die Rega Teil der Familie geworden. Dank seiner Eltern ist er seit Kindheit Rega-Göner und unterstützt die Rega aus Überzeugung weiter. «Die Begeisterung und Hingabe, mit der sich ein Freund von mir als Rettungssanitäter der Rega-Basis Tessin der Rettung von Menschen widmet, habe ich verinnerlicht», erklärt Mirco. Auch er will aus Überzeugung helfen. Mirco war jahrelang aktives Mitglied eines Tauchclubs. Als Rettungstaucher half er der Polizei bei der Suche nach Vermissten im Wasser. Danach trat er der freiwilligen Feuerwehr der Stadt Locarno bei und entdeckte für sich das Element Feuer, mit dem er sich auseinandersetzen konnte. Kurz, die verschiedenen Rettungstechniken sind seine Leidenschaft. Das Element Luft überlässt er allerdings der Rega: Lieber mit beiden Füßen auf dem Boden bleiben und diese Arbeit den Spezialisten überlassen. «Allzeit bereit und verfügbar – ich weiss, auf die Rega ist Verlass» schliesst Mirco Pasini.

Federica Mauri



1987

Die Hawker 800 nehmen ihren Dienst auf

Die zwei neuen Ambulanzflugzeuge ersetzen die beiden Lear-35. Grössere Kabine und Reichweite ermöglichen einen besseren Dienst am Patienten.



1992

Die neue Flotte besteht aus Agustas

Am 14. August nimmt die Basis Untervaz (GR) den ersten von 15 zweimotorigen Helikoptern des Typs Agusta A 109 K2 in Betrieb.



2011 haben wir 68'370 Kunden gerettet.

Danke Rega! Ihr seid eine Inspiration für uns.

Wir retten vor komplizierten Versicherungen. Denn als direkteste Versicherung der Schweiz bevorzugen wir klare Worte, einfache Verträge und schnelle Wege. Das Resultat: 10% Internet-Rabatt und Bestnoten bei Kundenbefragungen.

Besuchen Sie uns auf direktem Weg: online! www.smile-direct.ch



Ein Unternehmen von
Nationale Suisse

Die direkteste Versicherung der Schweiz.
www.smile-direct.ch

REGA FÜR KIDS

Die zehn Unterschiede

Sebastian Rohner (11) hat der Rega zum 60. Geburtstag eine wunderschöne Zeichnung geschenkt. Beim Kopieren haben sich jedoch zehn Fehler eingeschlichen. Ob du sie finden kannst?



Lösung aus Nr. 77:
Die zehn Fehler findest du auf unserer Website unter www.1414.rega.ch



Wettbewerb

Verbinde die Zahlen und beantworte dann die folgenden zwei Fragen:

1. Wo hast du ihn bereits gesehen?

2. Warum braucht es die Rega?

Schreibe die Antworten auf eine Postkarte und sende diese bis 19. Juli 2012 an:

Schweizerische Rettungsflugwacht Rega
«Quiz» Gönnermagazin 1414
Postfach 1414
8058 Zürich-Flughafen

Unter den richtigen Antworten verlost die Rega zehn DVDs mit dem neuen Rega-Film «Am Puls der Rega» und – lass dich überraschen!



Viel Glück!



Lösung aus Nr. 77: Der Rega-Ambulanzjet zeichnet die Zahl 60 in die Luft, die für das 60-Jahr-Jubiläum der Schweizerischen Rettungsflugwacht steht.

Je ein Rega-Ambulanzjet-Modell Challenger CL-604 haben gewonnen:
Rihana Aeschlimann, Dulliken; Fabio Curti, Origgio; Johann Dommen, Ursy; Sam Francey, Estavayer-le-Lac; Marvin Märkli, Azmoos; Matthieu Meier, Zuckenriet; Livia Probst, Hombrechtikon; Morgane Rochat, Vésenez; Andrin Steiner, Rehetobel; Aron Zucconi, Robasacco

Wir gratulieren!

Vom improvisierten Unterstand zum High-Tech-Rettungsterminal

«Unter der Brücke» – das war einmal



Leben wie Clochards unter der Brücke: die Basis St.Gallen im Dezember 1982.

Heute verfügt die Rega an ihrem Hauptsitz und in den über die Schweiz verteilten Einsatzbasen über modernste Infrastruktur und Ausrüstung. Alles, was die ständige Pikettbereitschaft und die Flugsicherheit erfordern, ist vorhanden. Das war nicht immer so – notfalls lebte man früher auch einmal in der Baracke oder im ausrangierten Wohnwagen.



Im Container auf dem Spitaldach – die Basis Zürich 1993.

1996

Erstmals rund um die Welt

In 43 Stunden transportiert die Rega nacheinander drei Patienten und fliegt mit der Challenger CL-600 zum ersten Mal rund um die Welt.



1997

Neues Rega-Center in Zürich-Kloten

Erstmals sind Hangar, Einsatzzentrale, Technik, Logistik, Gönner-Center und Administration unter einem Dach vereint.

Eine Spenderin stellt sich vor



Elsy Koller ist seit 1973 Gönnerin der Rega. Zufälligerweise hat sie vor einigen Jahren im Rega-Jahresbericht gelesen, dass Spenden und Erbschaften zugunsten der Rega möglich sind. Das brachte sie auf die Idee, erstmals über den Gönnerbeitrag hinaus zu spenden. Sie ist überzeugt, dass die Rega eine gute Sache ist. Zudem schätzt sie die Menschlichkeit und das Engagement der Einsatzcrews. Für sie Gründe genug, die Schweizerische Rettungsflugwacht besonders zu unterstützen.

Frau Koller war schon immer eine sehr engagierte Person. Sie war erst die zweite Frau überhaupt, die in der Schweiz im Devisenhandel – einer Männerdomäne – tätig wurde. Noch heute ist sie initiativ und vielseitig interessiert. So unterstützt sie aktiv den Blindenverband Zürich, das Ortsmuseum Höngg, liest Bücher und besucht Seminare, die sich mit der Psychologie des Menschen befassen. Zum Jubiläum gratuliert Frau Koller der Rega herzlich und dankt allen Mitarbeitenden für ihren Einsatz.

Wir danken Frau Koller und allen unseren Spenderinnen und Spendern für die wertvolle Unterstützung.

Antonella Stefanelli

«Wir mussten uns damals alles erkämpfen, nichts war selbstverständlich», sagt Heinz Enz, der als Basisleiter in den frühen 80er-Jahren die Rega-Basis St. Gallen auf die Beine stellte. Er war mit der Alouette III und seiner Besatzung so ziemlich auf sich allein gestellt. Anfänglich stand der Helikopter Tag und Nacht beim Kinderspital St. Gallen im Freien. Pilot, Rettungs-sanitäter und Notarzt warteten im Spital auf Einsätze.

Damals: Wie Clochards unter der Brücke

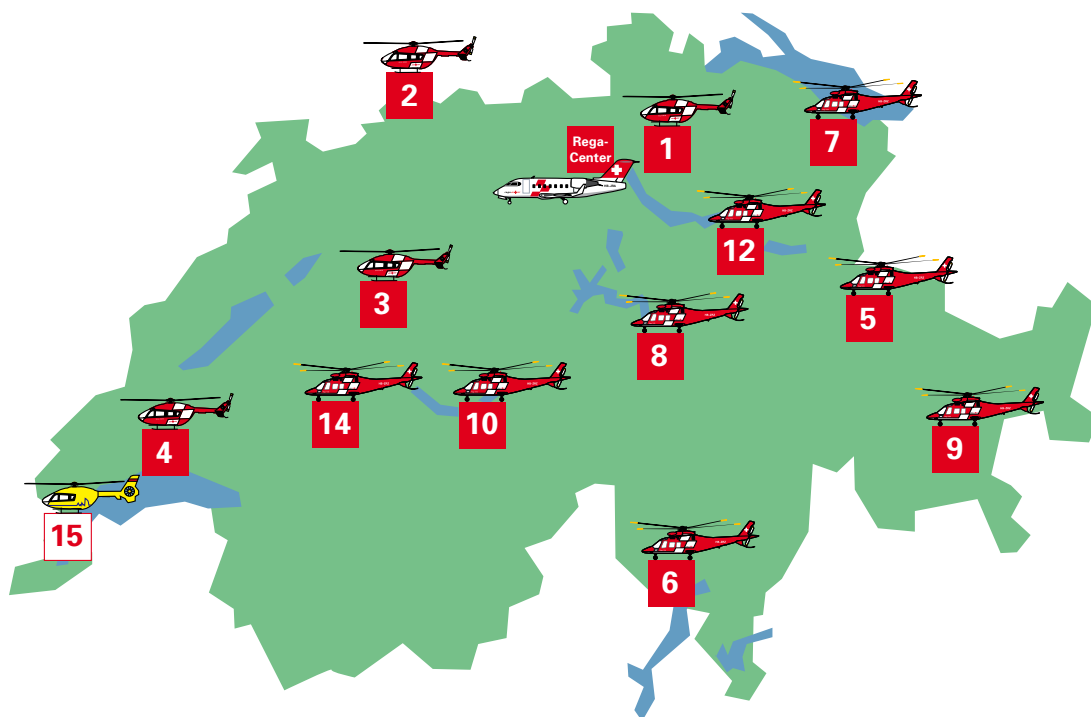
Im Hinblick auf den Winterbetrieb ging die Suche nach einer «Unterkunft» für die Maschine los. Eis und Schnee sollten weder die Einsatzbereitschaft noch die Flugsicherheit beeinträchtigen. Als im Spätherbst immer noch keine Bleibe gefunden war, blieb nichts Besseres als der Platz unter einer Autobahnbrücke. Der Helikopter war so wenigstens vor den direkten Witterungseinflüssen geschützt. Die Besatzung, die ja auch im Winter immer in der Nähe ihrer Maschine sein musste, fand ihre Unterkunft unter derselben Brücke in einem alten, ausgedienten Wohnwagen.

Die anderen Einsatzbasen der Rega waren zu jener Zeit nicht besser gestellt: In Interlaken stand die Alouette III in einem alten Flugzeug-unterstand der Luftwaffe, die Besatzung hauste in einer alten Militärbaracke. In Zürich stand der Helikopter auf dem Dach des Kinderspitals im Freien, die Crew sass in einer Dachwohnung im Quartier. Sie hatte bei einem Alarm rund achtzig Treppenstufen zu bewältigen. Und nach dem Einsatz schleppte sie das Kerosin in Kanistern über diese Stufen, um den Helikopter wieder zu betanken.

Heute: Hangar, Büros und Wohntrakt in zweckmässigen Räumen

Die Ära der Improvisation ist Geschichte. Die heutigen Rega-Basen sind so eingerichtet, dass weder die Einsatzbereitschaft noch die Flugsicherheit unter den äusseren Bedingungen leiden. Und auch der Gesundheit der Besatzungen und der Arbeitssicherheit wird Sorge getragen.

Zum modernen Hangar gehören heute eine eigene Tankanlage, ein eigener Raum für die medizinischen Geräte und Medikamente sowie



Rund um die Uhr einsatzbereit

Die Besatzungen der vier Mittellandbasen in Dübendorf **1**, Basel **2**, Bern **3** und Lausanne **4** fliegen mit dem Eurocopter EC 145. Auf den acht Gebirgsbasen Untervaz **5**, Locarno **6**, St. Gallen **7**, Erstfeld **8**, Samedan **9**, Wilderswil **10**, Mollis **12** und Zweisimmen **14** steht der AgustaWestland Da Vinci im Einsatz. In Genf **15** transportiert unsere Partnerbasis die Patienten.



1997

Der neue Notruf «1414»

Für Luftrettung in der Schweiz gilt neu die vierstellige Alarmnummer «1414».



2002

Drei neue Challenger CL-604

Drei identische Flugzeuge des kanadischen Herstellers Bombardier lösen die 15 Jahre alte bisherige Ambulanzflugzeugflotte ab.



Alles unter einem Dach – die neue Rega-Basis Lausanne wurde 2010 eingeweiht.

eine kleine Werkstatt. Helle, moderne Büroräume erleichtern die Flugvorbereitung und die Administration. Für die Besatzungen stehen ein Wohnzimmer und eine Küche zur Verfügung. Dank genügend Schlafräumen mit eigenen Nasszellen kann das Dreierteam mehrere 24-Stunden-Schichten auf der Basis verbringen.

Einzelne Einsatzbasen verfügen noch nicht vollumfänglich über diesen Standard, den sich die Rega zum Ziel gesetzt hat. Mit Bauprojekten wie im Berner Oberland (Zweisimmen) oder im Tessin (Flugplatz Locarno) modernisiert die Rega ihre Infrastruktur laufend. Der finanzielle Aufwand ist enorm: Eine moderne Helikopter-Einsatzbasis der Rega kostet je nach notwendigen baulichen Massnahmen – beispielsweise für Gewässerschutz – über sechs Millionen Franken. Das lohnt sich, wenn man bedenkt, dass es um die Sicherheit der Crew und des rund zehn Millionen Franken teuren Rettungshelikopters geht.

Seit 1997 ist der Rega-Hauptsitz am Flughafen Zürich. Hangar für Ambulanzjets, Unterhalt, Einsatzzentrale, Gönner-Center, Administration – alles unter einem Dach.



In Zukunft in die Höhe?

Wegen immer strengerer Vorschriften und höherer Sicherheitsanforderungen prüft die Rega ihre Basisstandorte laufend. Die erwähnte Einsatzbasis St.Gallen befand sich früher am Rand der Landwirtschaftszone – heute steht sie mitten im Industriegebiet. Das macht die Einhaltung der erforderlichen Hindernisfreiheit im An- und Abflug immer schwieriger.

Denkbar, dass in Zukunft die Helikopterbasen in luftiger Höhe gebaut werden. Eine Rega-Basis auf dem Dach des Prime-Tower in Zürich? So weit wird es nicht kommen. In den frühen 90er-Jahren bestand allerdings ein Projekt, auf dem Dach des Kantonsspitals Basel eine Rega-Basis zu bauen, das aus verschiedenen Gründen verworfen wurde. Möglich, dass ähnliche Projekte in Zukunft wieder geprüft werden.

Zentral am Flughafen Zürich

In der Anfangsphase war die Rega vor allem am noch beschaulichen Flughafen Zürich in Kloten zu finden. In einer Baracke wurde ausgebildet, entwickelt und verwaltet. Später befanden sich die Rega-Einsatzzentrale und auch die Verwaltung im malerischen Zürcher Seefeld-Quartier.

Erst 1997 konnten der Ambulanzjet-Einsatzbetrieb, der Luftfahrzeug-Unterhalt, die Einsatzzentrale und die Administration im modernen Rega-Center am Flughafen Zürich-Kloten unter einem Dach zusammengeführt werden. Damit bestehen heute die bestmöglichen Voraussetzungen, um die Wege innerhalb der Organisation so kurz wie möglich zu halten.

Sascha Hardegger



2002

Fünf Eurocopter EC 145

Für den Einsatz auf den Mittellandbasen beschafft die Rega beim Hersteller Eurocopter zunächst fünf geräumige Rettungshelikopter.



2004

Tsunami in Südostasien

Die Rega ist gefordert. Während zehn Tagen stehen 16 medizinische Besatzungen im Einsatz. Im Verlauf einer Woche repatriieren sie 60 Patienten.



THE BIGGEST
PEAK PROJECT
IN HISTORY

edimampeliker / Robert Bösch
Location: Jungfrau 4158 m

Ein kräftiges Hoch auf die Rega!

Auch Mammut feiert Geburtstag mit dem grössten Gipfelprojekt aller Zeiten. 150 Seilschaften besteigen innerhalb eines Jahres 150 Gipfel weltweit. Ausgerüstet mit der neuen Peaks Collection, die für Teamgeist, Solidarität und verlässliche Seilschaften in den Bergen steht. Mehr Infos zum Projekt und dem aktuellen Stand der Besteigungen unter www.mammut.ch



Mammut – Worldwide Partner of IFMGA

MAMMUT
150 YEARS



Bereit für die Herausforderung?



Fallschirmaufklärer

Die Ausbildung zum Fallschirmaufklärer ist eine der spannendsten und professionellsten Ausbildungen in der Schweizer Armee. Melde dich auf www.sphair.ch, und teste gleich ob du das Zeug zum Fallschirmaufklärer hast.

Der Anmeldeschluss für 2012 ist der 15. Juli 2012!



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Schweizer Armee
Luftwaffe



SPHAIR

Hilfe aus der Luft – auch bei besonderen Ereignissen steht die Rega im Einsatz

Carunglück in Algerien und Überschwemmung in Bern



Die Balair-Maschine wurde in ein Lazarett für 21 Patienten verwandelt.

Die Rega stand in den 60 Jahren ihres Bestehens auch immer wieder bei nicht alltäglichen Ereignissen im Einsatz. So 1979, als eine gross angelegte Repatriierung aus Algerien durchzuführen war. Oder 2005, als die Rega unzählige Menschen aus dem überschwemmten Berner Mattequartier evakuierte. Grossereignisse können jederzeit eintreten, gleich nebenan oder weit weg. Die Schweizerische Rettungsflugwacht hält sich für jeden Fall bereit – rund um die Uhr, 365 Tage im Jahr.

Erdbeben im Iran, Tsunami in Südostasien, Lawine in den Bergen, Carunglück in Algerien und Überschwemmung in Bern: Die Aufzählung besonderer Ereignisse würde ein ganzes Buch füllen. Auch die Rückschläge der Rega gehören leider dazu. Seit 1968 werden alle eigenen Unglücksfälle systematisch erfasst. Bis heute starben 20 Menschen an den Folgen von Unfällen, darunter ein Pilot, zwei Rettungssanitäter und drei Ärzte. Auch drei Patienten und zwei Passagiere kamen ums Leben sowie weitere neun Rettungsmitglieder. Verletzt wurden insgesamt 15 Personen, darunter sechs Rega-Crewmitglieder. Die Zahl der zerstörten Luftfahrzeuge beläuft sich auf 15. Den Menschen, die an den schwarzen Tagen in der Geschichte der Rega ihr Leben verloren, ist die Seite 31 gewidmet.

1979 – 21 Verletzte und 5 Tote in Medea, Algerien

Die Hilfe auf dem Luftweg bei Katastrophen im Ausland steckte damals noch in den Kinderschuhen. Doch dann kam der Notruf aus Algerien – und die Rega organisierte ihren ersten grossen Repatriierungseinsatz. Die Osterreise einer Gesellschaft aus der Romandie hatte abrupt geendet. Ihr Reisecar war brutal mit einem Camion zusammen gestossen und hatte sich zwei Mal überschlagen. Die Passagiere wurden eingeklemmt oder aus den Fenstern geschleudert. Fünf Fahrgäste verloren ihr Leben. Andere waren schwer verletzt. Die Leichtverletzten versuchten zu helfen. Über die Schweizer Botschaft gelangten spärliche Informationen zur Rega. Man be-

Im russischen Transporthelikopter hatten alle auf einmal Platz.



2006

2 000 000 Gönnerinnen und Gönner
Die Familie Van der Bent aus Veyrier (GE) schreibt sich als zweimillionste Gönnerin ein. Sie ist für einen Tag Gast im Rega-Center.



2009

AW Da Vinci, neuer Gebirgshelikopter
Für den Einsatz auf den Gebirgsbasen beschafft die Rega beim Hersteller AgustaWestland elf Rettungshelikopter.

22 Jahre für ihre Patienten – Cristina Monticelli geht in Pension



Seit fast 60 Jahren betreut die Rega mit ihrem Sozial- und Betreuungsdienst Patienten auch nach einem Einsatz. Der persönliche Kontakt mit den Geretteten erleichtert vieles. Für die Sorgen und Probleme werden mit Patienten und Angehörigen, Pflegepersonal und Seelsorge geeignete Lösungen gefunden, beispielsweise für die Betreuung der vier Kinder einer Patientin. Cristina Monticelli und ihr Team besuchen im Jahr rund 1400 Patientinnen und Patienten. Bei jährlich über 14 000 Rega-Einsätzen versteht sich von selbst, dass in der Regel nur Patienten in grösseren Spitälern besucht werden können.

Vor 22 Jahren hat Cristina Monticelli bei der Rega ihre Lebensstelle gefunden. Viele Patienten und Betroffene durften in all den Jahren ihrer herzlichen Art begegnen. Cristina Monticelli freut sich über ihre kompetente Nachfolgerin. So fallen ihr der Abschied von der Rega und ihr Neubeginn als Pensionierte etwas leichter. Von grosser Dankbarkeit erfüllt, wünscht sie allen, die sie begleiten und betreuen durfte, von Herzen alles Gute.

Ariane Güngerich



Nydegg-Brücke wird zum Heliport.

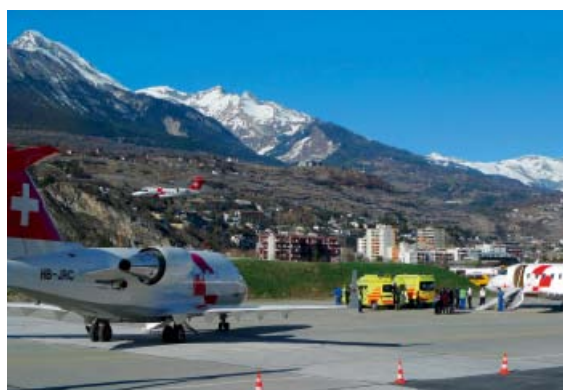
dem die Regierung am 24. August die Zwangsevakuation des Mattequartiers angeordnet hatte, war die Rega gar mit einem zweiten Helikopter vor Ort. Für die Rettungscrews bedeuteten die Einsätze absolute Präzisionsarbeit. Sie mussten in grosser Flughöhe operieren, sonst hätte der Abwind der Rotoren die Dächer beschädigt. Unterstützt wurde die Rega durch Rettungsspezialisten Helikopter der Berufsfeuerwehr Bern und des Schweizer Alpen-Club SAC. Über den Land-, Wasser- und Luftweg wurden insgesamt rund 340 Personen aus dem überschwemmten Stadtteil evakuiert. Am 26. August hatte sich die Situation so weit beruhigt, dass ein Teil der Anwohner in ihre Wohnungen zurückkehren durfte.

2012 – Carunglück mit belgischen Kindern

Das jüngste Grossereignis, mit dem sich die Rega konfrontiert sah, ereignete sich im März 2012. Nach dem tragischen Carunglück im Wallis transportierte die Rega am 16. März mit ihrer gesamten Ambulanzjet-Flotte in sechs Flügen insgesamt 14 Patientinnen und Patienten und deren Angehörige von Sion nach Brüssel. Damit waren erstmalig in der Geschichte der Rega alle Ambulanzflugzeuge gemeinsam an einem Einsatz engagiert. Einen Tag danach sowie in der Folgewoche flog sie auch die letzten vier schwerverletzten Kinder in ihre Heimat zurück. Die Schweizerische Rettungsflugwacht hält sich auch für derart aufwändige Einsätze stets bereit.

Wanda Bühler und Ariane Güngerich

Sion: alle drei Rega-Jets gleichzeitig im Einsatz.



fürchtete Schlimmes. Ein Hilfsteam von Ärzten, Pflegefachpersonen und Einsatzleitern unter der Leitung von Prof. Georg Hossli flog mit dem Rega-Jet nach Algerien. Dort lagen die 21 Patienten inzwischen in einem Provinzspital in Medea, etwa 80 Kilometer südlich von Algier. Das Schweizer Hilfsteam bereitete die Verletzten für den Transport vor. Als erstes mussten sie von Medea nach Algier geflogen werden. In einem russischen Transporthelikopter hatten alle Patienten und Betreuer auf einmal Platz, so löste sich das erste Transportproblem von alleine. Für den Rückflug in die Schweiz hatte die Rega eine DC-9 der Balair organisiert. Mit diesem zum Lazarett umgewandelten Verkehrsflugzeug flog das Hilfsteam mit den Verletzten in die Heimat zurück. Nur zwei Tage nach dem Unfall fand die Unglücksreise der Westschweizer und die eindrucksvolle erste Repatriierungsaktion der Rettungsflugwacht ein Ende. Geblieben ist die Erinnerung.

2005 – «Land unter» im Berner Mattequartier

Im August 2005 zog ein schweres Unwetter über die Schweiz und setzte weite Teile des Landes unter Wasser. Bäche verwandelten sich in Flüsse, diese wiederum in reissende Ströme. Besonders schlimm trafen die Überschwemmungen den



Evakuierung aus der Gefahrenzone an der Rettungswinde.

Kanton Bern. Am 22. August stieg der Aarepegel rasant an – im Berner Mattequartier verschärfte sich die Lage zusehends. Die Wassermassen bahnten sich ihren Weg unaufhaltsam durch die Häuserzeilen, überfluteten die Altstadtgassen fast zwei Meter hoch. Gebäude drohten einzustürzen. Erste Bewohner wurden evakuiert. Am 23. August forderte die Berufsfeuerwehr die Hilfe der Rega an. Die Evakuierung aus der Luft war nötig geworden, nachdem es den Rettungskräften wegen der starken Strömung nicht mehr möglich war, auf dem Landweg oder per Boot an die Häuser heranzukommen. Die Crew der Basis Bern flog mit dem Helikopter einen Bewohner nach dem anderen an der Rettungswinde aus der Gefahrenzone. Nach-

2009

Mobile Herz-Lungen-Maschine an Bord

Zum ersten Mal können schwerstkranke Patienten im Rega-Helikopter mit einer Herz-Lungen-Maschine betreut werden.



2010

300 000. Einsatz

Neugeborene Zwillinge werden vom Kinderspital Luzern mit dem Rega-Helikopter nach Hause in den Kanton Waadt zurückgeflogen.



REGA ist Herzenssache. FLYER fahren auch!

Danke für 60 Jahre Engagement



FLYER X-Serie: Der sportliche Überflieger

Die X-Serie verbindet Spass, Komfort und Fitness. Sei es im anspruchsvollen Gelände oder auf dem täglichen Arbeitsweg. Die kraftvolle Unterstützung schätzen alle, die gerne mühelos ein paar Kilometer länger unterwegs sind.



Das original Schweizer Elektrofahrrad FLYER gibt's in 11 verschiedenen Modellreihen. Testen Sie bei einer Probefahrt, mit welchem FLYER Sie glücklich werden.



Bestellen Sie Ihre
FLYER-Unterlagen

www.flyer.ch

Biketec AG | Schwende 1 | CH-4950 Huttwil | Tel. +41 (0)62 959 55 55 | info@flyer.ch

FLYER

 Innovation in Mobility

Schwarze Tage

Die Rega blieb in den 60 Jahren leider nicht von tragischen Ereignissen verschont, bei denen Retter, Patienten oder Dritte ihr Leben verloren. Ihrem Gedenken ist die folgende Chronologie gewidmet.

10. Februar 1957

Das Rettungsflugzeug Fairchild 24 stürzt im Birrfeld (AG) ab. Der Pilot findet den Tod.

13. Oktober 1957

Das Einsatzflugzeug Pilatus P4 stürzt auf dem Steingletscher (BE) ab. Ein Fallschirminstruktor an Bord kommt dabei ums Leben.

6. August 1968

Bei einer Übung im Urbachtal (BE) stürzt ein Retter vom Sitz des Helikopter-Fixtaus und stirbt.

15. Juni 1975

Bei einem Suchflug stürzt ein Helikopter des Typs «Lama» im Sustengebiet (UR) ab. Der Pilot der Heliswiss und zwei Retter an Bord verlieren ihr Leben.

27. Mai 1978

Bümpliz (BE): Bei einer Hochhaus-Evakuationsübung mit dem Vertikalnetz reisst die Befestigungsleine des Netzes. Zwei Passagiere und ein Rega-Retter stürzen in den Tod.

29. Juni 1985

Bei einer Übung stürzt eine Alouette III am Glärnischfirn (GL) ab. Der Pilot der Heli-Linth kommt ums Leben.

13. März 1991

Der Rotorwind des Rega-Helikopters bläht den Schirm eines verletzten Gleitschirmpiloten auf und reisst ihn in die Tiefe. Der Gleitschirmpilot findet dabei den Tod.

16. Februar 1993

Bei einem technischen Überflug stürzt eine neue Agusta A 109 K2 aus unbekanntem Gründen in den Zugersee. Der technische Pilot an Bord verunglückt tödlich.

19. Dezember 1995

In der Nacht kollidiert bei Schmerikon (SG) eine AS 355 «Ecureuil» nach dem Start am Unfallort mit einer Hochspannungsleitung und stürzt ab. Zwei Besatzungsmitglieder der Heli-Linth und der Patient an Bord erleiden tödliche Verletzungen.

5. September 1996

Auf dem Flug zu einer Tierrettung im Sägistal (BE) kollidiert eine AS 350 «Ecureuil» mit dem Gelände. Der Pilot der BOHAG und zwei Rega-Besatzungsmitglieder sterben.

31. Juli 1997

In Leysin (VD) reisst das Drahtseil der Rettungswinde einer A 109 K2 kurz vor der Landung. Der Rega-Arzt und die Patientin an der Rettungswinde überleben den Absturz nicht.

15. Juli 1998

Ein Agusta A 109 K2 kollidiert während eines Rettungseinsatzes bei Lodrino (TI) mit einem Transportkabel. Der Pilot findet den Tod.

3. Januar 2010

Bei einem Lawineneinsatz im Diemtigtal (BE) wird der Rega-Arzt von einer Nachlawine verschüttet. Er kann nur noch tot geborgen werden. Auch sechs weitere Menschen kommen in dieser Lawine ums Leben.



2011

Per «Blindflug» zum Inselspital

27. Juli: Die Rega fliegt dank satellitengestützter Navigation mit dem GPS-Anflugverfahren das Berner Inselspital auch bei schlechter Sicht an.



2012

60 Jahre. Dank Ihrer Unterstützung.

Die Rega feiert ihr 60-Jahr-Jubiläum und dankt mit verschiedenen Anlässen ihren treuen Gönnerinnen und Gönnern.

Jubiläum

Neuer Rega-Film – Alltag im Rettungseinsatz

Der neue Film «Am Puls der Rega» – ungeschminkt und hautnah. Er zeigt einen Ausschnitt von 24 Stunden: Leben auf der Einsatzbasis, Warten, von Null auf Hundert, Tag und Nacht, echte Einsätze der Rettungshelikopter- und Ambulanzjet-Crews. Retter und Gerettete schildern eindrücklich persönliche Erlebnisse, Grenzerfahrungen und den Umgang mit Leben und Tod. Noch nie waren Sie den Rettern näher als in diesem packenden Film.

Während rund eines Jahres begleitete ein Filmteam verschiedene Besatzungen auf Helikoptern und Ambulanzjet. Entstanden ist eine realistische 68-minütige Dokumentation über den wahren Alltag der Rega.

Tauchen Sie ein in die Welt der Schweizer Luftretter – spüren Sie den Puls der Rega!



Christian Trottmann

Der Film ist im Internet erhältlich unter: Rega-Shop www.shop.rega.ch

**Grosses Kino –
teilnehmen und
sich mitreissen
lassen!**

Die Rega feiert ihr 60-jähriges Bestehen. Als Dank für Ihre Unterstützung laden wir Sie und eine Begleitperson ein, unseren Rettungsalltag im neuen spannenden Rega-Film hautnah mitzuerleben. Nehmen Sie am Wettbewerb teil und gewinnen Sie mit etwas Glück 2 Tickets für eine unserer exklusiven Kino-Matinées!

Wettbewerb Kino-Matinée:

Wählen Sie Ihre Wunschvorstellung in Ihrer Region und füllen Sie das Teilnahmeformular aus.
www.wettbewerb.rega.ch

Teilnahmeschluss ist der 19. Juli 2012.



Neues Rega-Buch – «1414» zum 60-Jahr-Jubiläum

«1414» ist ein besonderes Rega-Buch – zweiteilig, Geschichte und Gesichter! Zum 60. Geburtstag wird die Rega damit beschenkt. Autorin Franziska Schläpfer hat die Idee des Wörterseh-Verlags umgesetzt. Da die Rega-Mitarbeitenden die Institution verkörpern, lässt die Autorin sie sprechen – persönlich, lebendig. Die Porträts sind wie ein Puzzle, viele Einzelteile ergeben ein Gesamtes, die Rega. Franziska Schläpfer

stellt fest, dass ein roter Faden die Puzzleteile zusammenhält: Die Menschen sind stolz auf ihre sinnvolle Arbeit. Das Rega-Buch enthält eine Chronik, 26 Porträts sowie viele Bilder und Illustrationen.

Ariane Güngerich

Das Buch ist in Buchhandlungen und im Internet erhältlich unter:
Rega-Shop www.shop.rega.ch, Wörterseh Verlag www.woerterseh.ch

So erreiche ich die Rega

**Alarmnummer Schweiz
1414**

**Alarmnummer Ausland
+41 333 333 333**

Gönner-Center
Informationen rund um die Gönnerschaft
Tel. 0844 834 844
www.rega.ch oder
www.info.rega.ch

Aktuell
www.60Jahre.rega.ch
www.facebook.com/regal414

Adresse für alle Fragen
www.info.rega.ch

Telefonzentrale
044 654 33 11

Events, Veranstaltungen
www.expo.rega.ch

**Abonnement
Rega-Newsletter**
www.newsletter.rega.ch

Rega-Shop
Tel. 0848 514 514
www.shop.rega.ch

Jubiläums-Aktivitäten Tage der offenen Tür

Rega-Basis Lausanne	9. Juni 2012
Rega-Basis Bern	23. Juni 2012
Rega-Basis Zürich, Dübendorf	7. Juli 2012

Sonderanlass

Rega-Basis Basel, Barfüsserplatz Basel	18. August 2012
--	-----------------



Mehr erfahren Sie unter www.60Jahre.rega.ch