

**Begegnungen Die Luftrettung der Zukunft** Instrumentenflug mit Helikoptern könnte Hunderte von Leben retten. Wir schaffen die Bedingungen dazu. **16**

**Horizonte Tüfteln zum Wohl der Patienten** Einfach ist es nicht, der Hightech-Medizin zum Fliegen zu verhelfen. Aber auch nicht immer unmöglich. **22**



## Verstärkung bei Verkehrsunfällen

Wird nach Polizei, Feuerwehr und Ambulanz auch noch die Rega an einen Unfallort gerufen, zählt jeder Augenblick. **8**



**Bereit zum weltweiten Einsatz:** Die Ambulanzjets der Rega brachten im letzten Jahr 799 Patienten nach Hause – unter anderem auch zweimal aus Französisch-Polynesien im Südpazifik.

# «Es gibt kaum jemanden, für den die Rega nicht wichtig werden könnte.»

Sascha Hardegger  
Chefredaktor



## Liebe Leserinnen, liebe Leser

«Ich brauche die Rega nicht.» Das sagt ein guter Bekannter, kurz vor der Pensionierung, Vater und Grossvater. Er sei ja nie «z'Berg», Wintersport interessiere ihn nicht und sportlicher als ein Sonntagsspaziergang werde es bei ihm nicht. Wie so viele hat er ein bestimmtes Bild der Rega: Vielleicht

sieht er vor dem inneren Auge den rot-weissen Rettungshelikopter auf der Skipiste landen. Und denkt sich dabei: «Gut, dass es das gibt. Für die anderen.»

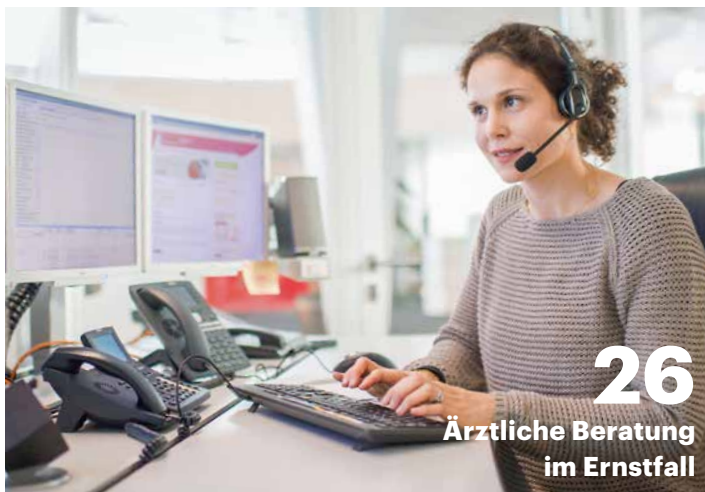
Meinem Bekannten ist nicht bewusst, dass die Rega jährlich mehr als 3'500 Einsätze im Zusammenhang mit akuten Krankheiten wie zum Beispiel Herzinfarkt oder Schlaganfall fliegt. Oder dass die Rega-Helikopter pro Jahr knapp 2'000 Mal zu Verkehrs- und Arbeitsunfällen gerufen werden. Ich möchte niemandem Angst machen, aber Aufklärung ist wichtig: Im Falle eines Herzinfarkts oder eines schweren Unfalls ist der raschmögliche Transport in ein Zentrumsspital essenziell – um Leben zu retten und um die negativen medizinischen Folgen möglichst gering zu halten. Und hier spielt die Rega, der direkte Weg durch die Luft, eine wichtige Rolle.

Es gibt kaum jemanden, für den die Rega nicht plötzlich wichtig werden könnte. Auf Reisen, am Arbeitsplatz, in der Freizeit, auf der Strasse, ja sogar im Spital vor oder nach einer Operation oder einer Geburt. Wir hoffen natürlich, die Rettungshelikopter und Ambulanzjets der Rega nicht zu brauchen – und das wünsche ich uns allen. Trotzdem: Ist es nicht gut zu wissen, dass die Rega auf den Ernstfall vorbereitet ist?

Ich wünsche Ihnen viele gesunde Spaziergänge und eine interessante Lektüre mit neuen Einblicken in die Tätigkeit der Rega.

*Manchygn*





26

Ärztliche Beratung  
im Ernstfall



4

8

Damit er überlebt,  
packen alle mit an!



22

Spitzentechnik  
auf Patiententransport



16

Wegweiser  
durch die Wolken

Rega-Magazin 1414 | Nummer 84,  
Mai 2015 | Erscheint zweimal jährlich |  
Gesamtauflage 1,8 Mio.

**Herausgeberin**

Schweizerische Rettungsflugwacht  
Rega  
Postfach 1414  
8058 Zürich-Flughafen  
www.rega.ch  
Postkonto 80-637-5

**Stiftungsrat**

Ulrich Graf\*, Präsident, Bäch |  
Christian Kern\*, Prof. Dr. med.,  
Vizepräsident, Genf | Michael Hob-  
meier\*, Bäch | Gabi Huber\*, Dr. iur.,  
Altdorf | Patrizia Pesenti\*, Zollikon |  
Adrian Frutiger, PD Dr. med., Trimmis |

Andreas Berger, Dr. med., Immensee |  
Heidi Hanselmann, Walenstadt |  
Thomas P. Emmerich, Riehen |  
Marco Maggiorini, Prof. Dr. med.,  
Schindellegi | Adrian Amstutz,  
Sigriswil | Josef Meier, Wettingen |  
Gerold Biner, Zermatt | Thomas  
Holderegger, Waldstatt | Franz  
Stämpfli, Innertkirchen | Markus  
Mader, Vertreter SRK, Bern  
(\* = Mitglied des Ausschusses)

**Geschäftsleitung**

Ernst Kohler, CEO/Vorsitzender |  
Roland Albrecht, Dr. med., Chefarzt |  
Andreas Lüthi, Finanzchef | Corine  
Blesi\*, Helikopter Einsatz | Sascha  
Hardegger\*, Kommunikation und  
Gönner | Heinz Leibundgut\*,

Helikopter Verfahren und Training |  
Urs Nagel\*, Jet Einsatz (\* = Mitglied  
der erweiterten Geschäftsleitung)

**Redaktion**

Sascha Hardegger, Chefredaktor |  
Ariane Lendenmann, Leitung |  
Maria Betschart | Karin Hörhager |  
Philipp Keller, Bildverantwortung |  
Wanda Pfeifer

**Mitarbeit**

Federica Mauri

**Fotos**

Karin Hörhager (S. 4, 8, 9, 10, 12, 23) |  
Philipp Keller (S. 2, 11, 14, 15, 23, 25) |  
Thomas Lüthi (S. 4, 13, 14, 26) |  
Christian Perret (S. 1, 6, 7) | Markus

Rieder (S. 6, 16) | Iris Ritter (S. 21) |  
ARS (S. 28) | Shutterstock (S. 30) |  
zVg. (S. 7) | Rega-Fotoarchiv (S. 5, 24)

**Konzept/Gestaltung/Prepress**

Source Associates AG, Zürich

**Produktion**

tutto fatto, Zürich

**Print**

Swissprinters, Zofingen

Abdruck mit Quellenangabe erlaubt.



**6 Take off** in die Welt der Rega.

## Begegnungen

**8 Bei Verkehrsunfällen** ist die Rega-Crew immer dann zur Stelle, wenn die Lage sehr ernst ist – und jede Minute zählt!

**13 24 h Rega mit Regula Steng**, die als Einsatzleiterin dafür sorgt, dass nach einem Notruf auf «1414» sofort Rettung naht.

**16 Einsatz im Blindflug:** Helikopterpiloten eröffnet die Navigation nach Instrumenten ganz neue Wege zu einem Spital.

**18 Im Fokus:** In Zukunft sollen die Helikopter nicht nur fliegen, wenn das Wetter passt. Sondern immer, wenn es sie braucht.

**21 Meinung** über Krankenversicherer, die sich schwer tun, ihren Beitrag an eine leistungsfähige Luftrettung zu leisten.

5



**Wissen** signalisiert Ihnen, dass wir an dieser Stelle Wissenswertes zum Thema ausführen.



**Online** finden Sie über den aufgeführten Link weitere Infos oder einen visuellen Leckerbissen.



**Zusatzinformationen** zum Thema, die wir Ihnen auf keinen Fall vorenthalten wollen.

- Besuchen Sie uns auf unserer Webseite [www.rega.ch](http://www.rega.ch) oder auf [www.facebook.com/reg1414](https://www.facebook.com/reg1414).

## Horizonte

**22 Lösungen für die Luftrettung** zu finden, ist unsere Spezialität – auch und gerade bei heiklen Transporten der Hightech-Medizin.

**26 Im Dialog** mit Beratungsärztin Gwendolin Zehnder, die bei medizinischen Fragen aus dem Ausland jederzeit eine Antwort weiss.

**28 Einsatzprotokoll** einer nicht alltäglichen Suche nach einem Canyoning-Sportler.

**29 Rega-Kids** gewinnen mit Spass und Köpfchen tolle Wettbewerbspreise.

## Navigation

**30 Wissen**, wie Sie in den Minuten nach dem Verkehrsunfall am besten helfen können.

**33 Im Rega-Shop** entdecken Sie das ganze Sortiment der beliebten Rega-Artikel.



# Take off

Kurz notiert

## Wenn Retter selber der Rettung bedürfen

6

Sicherheit wird bei der Rega nicht nur grossgeschrieben. «Mission first, safety always» – diesem Credo haben wir es zu verdanken, dass die Rega-Helikopter seit 15 Jahren unfallfrei fliegen. Tief betroffen waren wir Ende Februar, als sich drei Rega-Mitarbeitende bei einer harten Landung eines Helikopters der Basis Erstfeld verletzt. Wir sind sehr froh, dass sie sich inzwischen wieder auf dem guten Weg zur vollständigen Genesung befinden. Und bedanken uns an dieser Stelle herzlich für die netten Wünsche aus der Gönnerschaft.

## Für eine wetterunabhängige Luftrettung in der Schweiz

Schritt für Schritt nähert sich die Rega ihrem Ziel, möglichst bei jedem Wetter Rettungseinsätze fliegen zu können. Im Frühjahr führte sie auf dem Flughafen Dübendorf Testflüge mit allwettertauglichen Helikoptern durch, die über eingebaute Enteisungsanlagen verfügen. Das höhere Gewicht dieser grösseren Helikopter wirkt sich unter anderem auf den Downwash (Abwind) aus. Aus diesem Grund wurde bei den Tests auch der Downwash-Effekt auf Gegenstände des täglichen Gebrauchs speziell geprüft.

► Mehr zum Thema ab Seite 16



## Contadino-Einsätze zugunsten Schweizer Bergbauern

Im verregneten Alpsommer 2014 wurde die Rega auffällig oft wegen Kühen alarmiert, die sich verstiegen und verletzt hatten oder gar tödlich abgestürzt sind. Für diese Contadino-Einsätze für Bergbauern beauftragt die Rega jeweils kommerzielle Helikopter-Transportunternehmen. Die Kosten werden durch eine Rega-Gönnerschaft übernommen, falls die Versicherungsdeckung ungenügend ist. Die Notfallnummer für Contadino-Einsätze: 058 654 39 40.

Weitere Informationen auf unserer Webseite unter [www.contadino.rega.ch](http://www.contadino.rega.ch)



## Tage der offenen Tür

Nach Wochen des Umbaus erstrahlt die Rega-Basis in Erstfeld in neuem Glanz. Am 13. Juni, zwischen 10 und 17 Uhr, öffnen wir Tür und Tor, um mit Ihnen zu feiern: Schauen Sie sich die Basis, den neuen Erweiterungsbau und unsere Helikopter-Flotte aus der Nähe an. Und für die Kleinsten steht unsere Hüpfburg bereit. Wir freuen uns auf Ihren Besuch! Der nächste Tag der offenen Tür findet voraussichtlich am 15. August 2015 auf unserer Einsatzbasis in Basel statt.



## Neue Ambulanzjets für die Rega

Die Frage der Nachfolge für die Jet-Flotte, die 2018 abgelöst werden soll, ist geklärt: Die Rega setzt auf eine bewährte Flugzeugfamilie und kauft drei neue Ambulanzjets Challenger 650 von Bombardier. Äusserlich ist er vom heutigen Rega-Jet kaum zu unterscheiden. Der Challenger 650 wird jedoch über leistungsstärkere Turbinen verfügen und über ein Cockpit, das dem neuesten Stand der Avionik entspricht. Zudem wird es in der Kabine leiser als heute, was den Patienten und der Crew zugutekommt.

## Die Zahlen dieser Ausgabe:

# 8'739

Patienten transportierten die Rega-Helikopter im letzten Jahr – fast jeder zweite von ihnen musste aufgrund von einer akuten Erkrankung in ein Spital geflogen werden.

# 832

Opfer von Verkehrsunfällen riefen Rega-Crews im vergangenen Jahr auf den Plan.

# 60

neue Wetterstationen und Webcams installiert die Rega schweizweit, um ihrer Vision, bei jedem Wetter retten zu können, einen Schritt näher zu kommen. Um nach Instrumentenflugverfahren zu fliegen, benötigen Rega-Piloten jederzeit aktuelle Wetterdaten.

## Im Fall der Fälle hilft die Rega



Barry hat als Rega-Botschafter ausgedient. In unserem neuen Werbeauftritt treten Menschen an seine Stelle, die dank der Rega gerettet werden konnten und von ihrem Schicksal erzählen.



Erfahren auch Sie, weshalb eine Rega-Gönnerschaft Sinn macht:  
[www.meinerrettung.ch](http://www.meinerrettung.ch)



## Velofahrer schützen sich

Köpfe, die sich schützen möchten, finden im Sortiment des Rega-Shops neu einen Velohelm (ab Fr. 59.-). Denn für Velofahrer zeichnet die Statistik der Strassenverkehrsunfälle ein düsteres Bild: 2014 gab es mehr als doppelt so viele tödlich Verunfallte als im Jahr zuvor (29 Personen). Ein möglicher Grund – neben der Verdichtung des Verkehrs – sieht die Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu in der Stagnation der Helmtragequote bei rund 40 Prozent.

► Bestellungen über den Rega-Shop ab Seite 33 oder [www.shop.rega.ch](http://www.shop.rega.ch)

## Rega beteiligt sich an Bau von Spitallandeplätzen

Viele Spitäler in der Schweiz passen ihre Helikopterlandeplätze an die Standards der europäischen Luftfahrtbehörde EASA an. Die Rega beteiligt sich an den Sanierungen in Form von Beratung und Expertise, aber auch finanziell mit jährlich mehreren Hunderttausend Franken. Nach dem Ospedale Regionale Bellinzona e Valli (TI) wurden nun auch neue Landeplätze auf dem Dach des Paraplegikerzentrums Nottwil (LU) und dem Spital Schiers (GR) eingeweiht.





# Jede Minute zählt!

**Bereits beim Anflug aus der Luft lässt sich die Heftigkeit der Kollision erahnen. Ein Verkehrsunfall, der nicht nur von der Rega-Crew alles fordert.**

8









832

Mal im Jahr wurde die Rega 2014 aufgrund eines Verkehrsunfalls alarmiert.

10

Rufen Einsatzpartner die Rega an eine Unfallstelle, ist die Situation in der Regel sehr ernst.

Die Rotorblätter des Da Vinci-Helikopters drehen noch, als Notärztin Barbara Althof aus dem Helikopter steigt, ihren medizinischen Rucksack schultert und sich mit schnellen Schritten der Unfallstelle nähert. Rettungssanitäter Markus Rieder – auch er bepackt mit medizinischem Material – folgt ihr. Dass bei diesem Einsatz jede Minute zählt, war der Rega-Crew bereits beim Anflug klar. Zwei Autos sind auf einer Schnellstrasse bei Frutigen im Berner Oberland frontal miteinander kollidiert.

Schon aus der Luft war eine Gruppe Feuerwehrleute zu erkennen, fieberhaft an einem der beiden Fahrzeuge arbeitend. Genau auf dieses Fahrzeug steuern die Notärztin und der Rettungssanitäter zu. «Aus der Luft erhalten wir einen guten Überblick über die Situation auf dem Unfallplatz. Oft können wir der Polizei oder später den Ärzten im Spital wertvolle Hinweise zum möglichen Unfallhergang und den zu erwartenden Verletzungsmustern geben», erklärt Rega-Pilot Rick Maurer, als er die Rotoren zum Stillstand bringt und ebenfalls aus dem Rettungshelikopter steigt.

Für die Crew der Einsatzbasis Wilderswil, über Funk «Rega 10» genannt, ist es der fünfte Einsatz an diesem strahlend schönen Samstag. Ununterbrochen war sie unterwegs; die Spinatspätzli, die Barbara Althof zum Mittagessen vorbereitet hatte, stehen seit Stunden unangestastet in der Küche. Kaum zurück von ihrem letzten Einsatz – der Tankstutzen steckt noch am Helikopter, die Medikamente im Rucksack sind eben erst frisch aufgefüllt –, kommt erneut der Ruf der Einsatzzentrale über Funk: «Einsatz primär. Verkehrsunfall. Details im Flug.»

#### Gespensische Ruhe am Unfallort

Keine fünf Minuten nach dem Alarm ist der Da Vinci wieder in der Luft. Im Helikopter herrscht angespannte Ruhe, die Crew ist hochkonzentriert. Ist der Helikopter bei Einsätzen im unwegsamen Gelände oft das erste und einzige Rettungsmittel, verhält es sich bei Verkehrsunfällen anders: Meist sind Polizei, Feuerwehr und Ambulanzdienste bereits an der Unfallstelle und leisten Hilfe. Braucht es dann



die Rega, ist die Situation für die Verunfallten in der Regel sehr ernst. Rund 800 Mal im Jahr wird die Rega zu Verkehrsunfällen gerufen.

Zwei Ambulanzen, mehrere Fahrzeuge von Polizei und Feuerwehr sowie die Autos der ersten Helfer säumen den Strassenrand. An der Unfallstelle bietet sich ein schlimmes Bild. Die Kühlerhauben beider Unfallfahrzeuge sind bis zur Unkenntlichkeit zerstört, von den ausgelösten Airbags hängen nur noch weisse Stofffetzen in den Fahrzeugen. Splitter und Karosserieteile überall. Eine hastig aufgegriffene Notfallapotheke und der teils benutzte Inhalt liegen neben der Fahrgastzelle eines der beiden Autos. Aus den Fahrzeugen laufen Treibstoff und Öl aus – die Feuerwehr sorgt dafür, dass sie nicht entflammen. Ausser den gelegentlichen Rufen der Polizisten, die den Verkehr regeln und den Automobilisten immer wieder zurufen müssen, sie sollen aufs Fotografieren verzichten und endlich weiterfahren, ist es gespenstisch ruhig.

Rega-Pilot Maurer erreicht die Unfallstelle, platziert die Bahre mit der Vakuummatratze in



**Rick Maurer**  
40, Helikopterpilot

«Aus der Luft erhalten wir einen guten Überblick über den Unfallplatz.»





**Unterstützung von der Rega-Basis Bern:** Pro Rettungshelikopter kann jeweils ein Schwerverletzter ins Spital transportiert werden.

der Nähe der Unfallfahrzeuge und erkundigt sich bei seinem Crew-Kollegen Markus Rieder über die Situation. Drei Personen wurden bei dem Unfall verletzt. In einem Fahrzeug sassen ein Vater und seine acht Jahre alte Tochter. Der Vater wurde beim Unfall schwer verletzt und befindet sich in einer der Ambulanzen, wo er medizinisch notversorgt wird. Seine Tochter sitzt etwas abseits auf der Ladefläche eines Pick-ups. Es scheint ihr körperlich gut zu gehen, mehrere Personen sind bei ihr und reden beruhigend auf sie ein. Der Fahrer des anderen Wagens konnte noch nicht aus seinem Auto befreit werden. Die Feuerwehr arbeitet mit schwerem Gerät, trennt Türen und Dach vom Rumpf des Fahrzeugs.

#### **Innert kürzester Zeit ärztlich versorgt**

Notärztin Barbara Althof kümmert sich um ihn. Als sie einen Herz-Kreislauf-Monitor benötigt, um den Zustand des Eingecklemten zu überwachen, bittet sie ihren Piloten um Hilfe. Rick Maurer eilt zum Helikopter und kehrt mit dem Monitor in der Hand zurück. «An der Unfallstelle halte ich mich als Pilot jeweils etwas im Hintergrund», erklärt er. «So habe ich die Übersicht, kann bei Gefahr für die Helfer einschreiten, die Patienten anmelden und Kontakt zur Einsatzzentrale halten.» Natürlich gebe es Situationen, in denen er seine Crew-Kollegen auch bei medizinischen Aufgaben unterstütze. Bei Verkehrsunfällen aber habe es meist genug helfende Hände, gerade dann sei es wichtig, ▶



## **Starke Einsatzpartner für die Rega**

In den ersten Minuten nach einem Ereignis werden viele Weichen für den Patienten gestellt. Durch eine möglichst verzögerungsfreie medizinische Versorgung vor Ort und den schnellen, schonenden Transport in ein geeignetes Spital wird die rasche Einleitung definitiver Therapien ermöglicht. Das lindert viel menschliches Leid und verbessert das medizinische Ergebnis. Es ist daher unerlässlich, dass alle Glieder der Rettungskette gut zusammenarbeiten. Die Rega beschäftigt ein Team, das sich ausschliesslich um die Belange ihrer Einsatzpartner wie Ambulanzdienste, Polizei und Feuerwehren kümmert. «Es ist wichtig, dass unsere Einsatzpartner die Mittel und Möglichkeiten unserer Rettungshelikopter

11



kennen, sich aber auch der Grenzen und Gefahren im Umgang mit einem 3,5 Tonnen schweren Fluggerät bewusst sind», erklärt Patrick Sieber, Leiter Partnerausbildung bei der Rega. In massgeschneiderten theoretischen und praktischen Ausbildungssequenzen und Einsatzübungen vermittelt er mit seinem Team genau dieses Wissen. Nicht nur den verschiedenen Partnerorganisationen bringen die gemeinsamen Übungen einen Mehrwert. So wissen im Umgang mit den Rega-Helikoptern erfahrene Einsatzpartner, wie wichtig eine zuverlässige und präzise Einweisung für den Piloten ist und welche medizinische Ausrüstung zur Verfügung steht – ein Mehrwert auch für die Rega-Crews, insbesondere aber für den Patienten, der von einer reibungslos funktionierenden Rettungskette profitiert.



**Zeit ist bei schweren Verletzungen ein kritischer Faktor:** Nach der Erstversorgung am Unfallort wird der Patient raschmöglichst ins Insspital Bern geflogen.

**Im Helikopter erreichen die beiden Schwerverletzten das Insspital Bern in 13 Flugminuten.**

dass einer die Übersicht behalte. Maurer übergibt das Material seinen Kollegen, informiert die Einsatzzentrale über den aktuellen Stand des Einsatzes und fordert Verstärkung an. In einem Rettungshelikopter hat es nur Platz für einen schwerverletzten Patienten. Hier müssen aber zwei Schwerverletzte raschmöglichst ins Insspital Bern. Mit der Ambulanz würde dies 45 Minuten dauern, mit dem Helikopter sind es 13 Flugminuten – und Zeit ist bei schweren Verletzungen ein kritischer Faktor. Die Crew von «Rega 3» der Basis Bern wird aufgeboden und landet kurze Zeit später neben der Maschine aus Wilderswil.

**Aufarbeitung im Team**

Der befreite, schwerverletzte Fahrer liegt inzwischen auf der Bahre der Rega, fixiert auf einer Vakuummatratze und an ein mechanisches Beatmungsgerät angeschlossen. Seine Verletzungen sind gravierend. Aufgabe der Rega-Crew ist es nun, ihn bestmöglich zu stabilisieren und schnell ins Spital zur weiteren Behandlung zu fliegen. Fast zeitgleich hebt auch der andere Rega-Helikopter ab in Richtung Bern. Mit an Bord auch das 8-jährige Mädchen. Sie soll im Spital nochmals gründlich untersucht werden und vor allem bei ihrem Vater sein.

Zurück auf der Basis Wilderswil macht die Crew von «Rega 10» als Erstes den Helikopter wieder startklar, ergänzt das medizinische Material und führt die Einsatzrapporte nach.

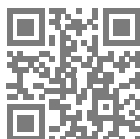
«Wenn nach einem langen Tag alle administrativen Dinge erledigt sind, tut es gut, den Tag nochmals Revue passieren zu lassen», sagt Pilot und Basisleiter Rick Maurer. «Einander zu erzählen, wie man die Einsätze erlebt hat, was gut und was weniger gut gelaufen ist.» In der Regel erkundige sich die Notärztin abends in den Spitälern noch nach dem Befinden der Patienten. «Es ist dann immer schön zu hören, wenn es den Patienten bereits wieder besser geht und wir mit unserer Arbeit dazu beigetragen haben. Ich hoffe, das ist auch bei den drei Verletzten von heute Abend der Fall.»

*Karin Hörhager*

► **Mehr zum Thema** Verkehrsunfall und was Sie an einer Unfallstelle tun können, um die Arbeit der Rettungskräfte zu unterstützen, lesen Sie ab Seite 30.



**Diese Ausrüstung** darf bei keinem Einsatz fehlen: [www.einsatz.rega.ch](http://www.einsatz.rega.ch)



**W Helikoptereinsätze 2014**





# 24h Rega

Regula Steng, 30, Einsatzleiterin in der Rega-Einsatzzentrale Helikopter

**Ein bis zwei Minuten, mehr hat Regula Steng nicht, um am Telefon eine Notlage zu erfassen. Danach bietet die Einsatzleiterin sofort alle nötigen Rettungskräfte und Hilfsmittel zum Einsatz auf.**

«Wir alle können in eine Situation geraten, in der wir Hilfe benötigen», sagt Regula Steng. «Etwas Schlimmes ist schnell passiert, nicht selten an den ungünstigsten Stellen.» Die 30-Jährige muss es wissen: Als Einsatzleiterin der Rega verarbeitet sie Schicksalsschläge wie andere die tägliche Post. Zu ihrem Alltag gehören Unfälle, medizinische Notfälle, Patiententransporte, Vermisstmeldungen. Im besten Fall nimmt sie nach Feierabend in Gedanken eine Handvoll Happyends mit nach Hause. Im schlimmsten Fall eine erfolglose Reanimation oder Leichenbergung.

Die Bilder dazu erhält sie übers Ohr, als wäre das Leben ein Hörspiel: Sie nimmt die Notrufe auf «1414» entgegen. Ein kurzer Austausch mit dem Alarmierenden muss ihr reichen, um sich ein Bild über die Bedürfnisse des Betroffenen zu verschaffen. Die Kunst sei es, am Telefon die Situation richtig einzuschätzen, um die nötigen Rettungsmassnahmen einzuleiten. «Der Bauer – alleine auf der Alp, sein Bein mit der Motorsäge halb durchgesägt – sagt, ihm sei ein Missgeschick passiert, ein Wehweh.» Andere melden sich bei Fällen, die Steng an die Sanitätsnotrufzentrale weiterleitet. «Die Helikopter gehen nur in die Luft, wenn es sie braucht.»



13

Ihre Freizeit, die so unregelmässig ist wie ihre Arbeitszeiten, verbringt die Einsatzleiterin gerne auf dem Velo oder auf Inlineskates. Die Zweisamkeit mit ihrem Ehepartner komme mit der Schichtarbeit etwas zu kurz, wenn sie nicht gut plane, «aber dafür macht mein Job Sinn und mir ist nie langweilig». Jeder Alarm ist einzigartig – auch wenn die Einsätze mit den Jahren ähnlicher werden und ihre Routine nach zwei Jahren in der Rega-Einsatzzentrale gross genug ist,

dass sie auch hektische Schönwettertage mit bis zu 70 Rettungseinsätzen einwandfrei meistern kann. Gute Sprachkenntnisse und ihre Berufserfahrung als Tourismusfachfrau und Flug-Dispatcherin helfen ihr dabei, ruhig zu bleiben, auch bei schwierigen Rettungseinsätzen. «In unserem Job müssen wir stets einen klaren Kopf bewahren», erklärt sie. «Von mir wird erwartet, dass ich fokussiert bleibe und immer rasch eine Lösung finde – auch wenn mir ein Verletzter gerade mitteilt, wie viele Meter er über eine Felswand gefallen sei und er ohnmächtig wird, bevor er mir sagen kann, wo ...» Ariane Lendenmann  
Lesen Sie weiter auf Seite 14 ►

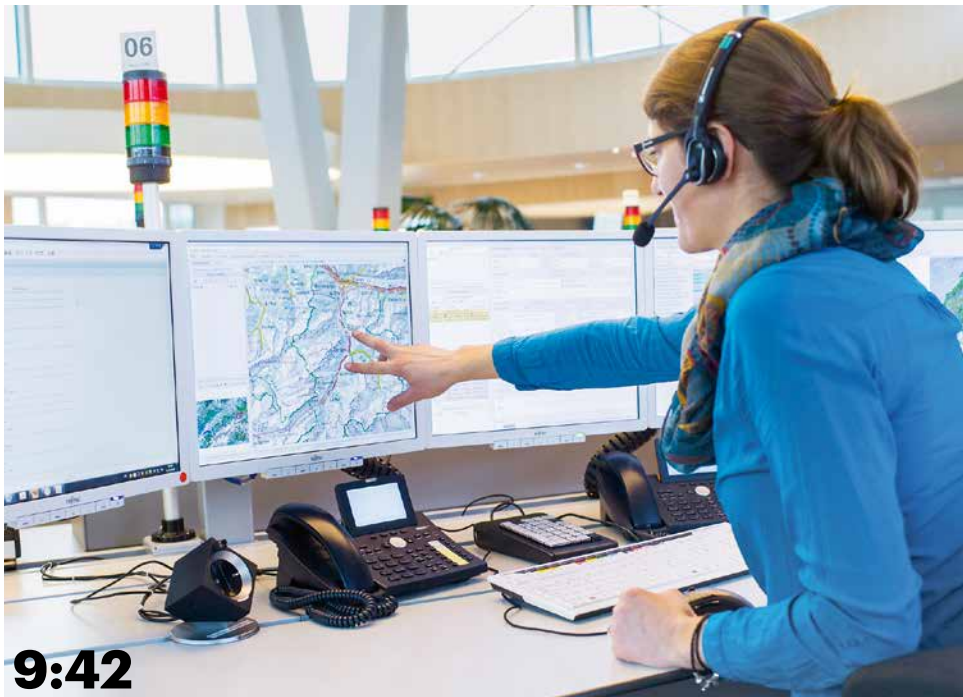


**Einsatzleiter** nehmen bei der Rega die Notrufe entgegen, bieten die Rettungskräfte auf und organisieren alle Einsätze vom Alarm bis zum Spital.

«Die Kunst ist, die Situation des Betroffenen am Telefon richtig einzuschätzen.»



14



▲ Briefing bei Arbeitsantritt: Was war in der Nacht los? Welche Crews sind noch unterwegs? Wichtige Vorkommnisse und Pendenzen werden notiert und bei Schichtwechsel an die Kollegen übergeben.

▲ Lokalisierung des Betroffenen: Sind die exakten Koordinaten des Einsatzortes bekannt, können sie über das digitale Einsatzleitsystem direkt ins Cockpit des Rettungshelikopters weitergeleitet werden.



▲ Situationsanalyse: Heutzutage konsultieren Einsatzleiter nicht mehr die Karte an der Wand, sondern im Computer. Die Fragen aber bleiben dieselben: Wo befindet sich der Verletzte, welche ist die nächste Rega-Basis, die zur Verfügung steht?





◀ Bitte nicht stören: Die rote Lampe signalisiert, dass Regula Steng am Telefon gerade einen Notruf entgegennimmt oder über Funk den Einsatz einer Crew koordiniert – digital und über Headset.

11:37

► Einführung einer Kollegin: Im Team der Einsatzzentrale Helikopter arbeiten 20 Einsatzleiter im 24-Stunden-Schichtbetrieb. Bis Neulinge soweit sind, alle Einsätze eigenständig zu koordinieren, vergeht gut ein Jahr.



15

13:40



15:15

▲ Unregelmässige Arbeitszeit: Im Schichtbetrieb fällt der Feierabend auch mal auf einen Morgen oder Nachmittag. Dafür bleibt viel Freizeit übrig, welche die ehemalige Rollschuhsportlerin gerne auf Skates verbringt.



## Die Einsatzzentrale, das Herzstück der Rega

In der Einsatzzentrale Helikopter laufen bei der Rega die Fäden für Alarmierungen in der Schweiz zusammen: **Einsatzleiter nehmen rund um die Uhr Notrufe von Verunfallten und Erkrankten entgegen** und organisieren raschmöglichst medizinische Hilfe aus der Luft. Geht über die Nummer 1414 ein Alarm ein, zählt jede Minute. Die Einsatzleiter erfragen telefonisch die wichtigsten Informationen und bieten unter Berücksichtigung des Einsatzgeschehens und des Flugwetters die geeigneten Rettungskräfte und -mittel auf. **Sie halten ständig den Kontakt zu den Rega-Crews und begleiten jeden Einsatz** vom Alarm bis zur Anmeldung des Patienten im Spital und der Rückkehr der Crew auf die Basis. Ein modernes Einsatzleitsystem erlaubt es ihnen, zu jeder Zeit über jeden Einsatz informiert zu sein.



# Oben blau, unten grau

16

## Wenn sich die Patienten über dem Nebel befinden, die Spitäler jedoch darunter, ist Blindflug gefragt.

Das Wetter am 21. Januar 2015 präsentiert sich wie häufig in der kalten Jahreszeit: oben blau, unten grau. In den Bergen frönen die Schneeeinsteiger ihrem Hobby und im Mittelland sitzen die Daheimgebliebenen unter einer hartnäckigen Hochnebeldecke. Diese Wetterlage ist eine Herausforderung für die Helikopterpiloten der Rega: Helikopter operieren bis heute in der Regel unter Sichtflug-Bedingungen, und das Durchfliegen einer geschlossenen Hochnebeldecke ist aus Sicherheitsgründen verboten – auch bei Rettungseinsätzen. Im besten Fall müssen die Rega-Piloten in einer solchen Situation Umwege in Kauf nehmen, im schlechtesten Fall muss ein Einsatz gar abgesagt oder abgebrochen werden.

Kurz nach halb zwei Uhr nachmittags wird die Rega-Crew aus Erstfeld zu ihrem zweiten Einsatz an diesem Tag gerufen. Ein junger Skifahrer hat sich im Wintersportgebiet Hoch-Ybrig (SZ) am Rücken verletzt und muss ins

Kinderspital nach Luzern. Bei schönem Wetter ist das ein Flug von knapp zehn Minuten. Nicht so an diesem Tag. Die Hochnebeldecke liegt tief über dem Vierwaldstättersee, an ein Durchkommen ist nicht zu denken. Der Transport mit Rettungsschleife, Luftseilbahn und Ambulanz vom Skigebiet ins Kinderspital nach Luzern würde weit über eine Stunde dauern. Mit unbestimmten Rückenverletzungen und starken Schmerzen ist eine solche Fahrt für den Patienten alles andere als angenehm.

Der Militärflugplatz Emmen bringt die Lösung für den Rega-Piloten Stefan von Boletzky und seinen jungen Patienten. «Wie die meisten Militärflugplätze verfügt auch Emmen über eine fest installierte Infrastruktur für instrumentenbasierte Anflüge», sagt von Boletzky. So entscheidet er, direkt nach Emmen zu fliegen, dort vom Sichtflug in einen Flug nach Instrumentenflugverfahren (IFR) zu wechseln und im Blindflug die Hochnebeldecke zu durchstossen. Unter der Nebeldecke geht es dann sicher ins Kinderspital nach Luzern. 16 Minuten nach dem Start im Skigebiet kann die Rega-Crew den 14-jährigen den Ärzten des Kinderspitals Luzern übergeben.

Noch vor Kurzem wäre dieser Einsatz nicht ohne Umwege und entsprechende Ver-



**Retten bei jedem Wetter:** Die Zukunft der Flugrettung auf [www.ifr.rega.ch](http://www.ifr.rega.ch)





zögerungen in der medizinischen Versorgung des Patienten durchführbar gewesen. Erst seit Ende 2014 sind alle Rega-Helikopter für Instrumentenflugverfahren umgerüstet und zertifiziert. Knapp 70 Prozent aller Piloten der Rega verfügen bereits über die Zulassung für IFR-Flüge.

Dass Stefan von Boletzky seine IFR-Lizenz bereits besitzt, kommt an diesem Tag nicht nur dem jungen Luzerner zugute. Zurück auf der Basis wird die Rega-Crew gleich zum nächsten Einsatz gerufen. In der Region Sörenberg (LU) ist eine Skifahrerin mit anderen Personen kollidiert und hat sich ebenfalls am Rücken verletzt. Es dämmt bereits, als die Crew kurz nach fünf Uhr am Unfallort eintrifft. Der Transport in ein Zentrumsspital ist dringend nötig, da eine Nervenschädigung nicht ausgeschlossen werden kann. Die Luzernerin aus dem Entlebuch muss ins Kantonsspital Luzern geflogen werden.

«Wir hatten grosses Glück, dass an diesem Tag der Flugplatz Emmen und damit die Flugsicherung wegen des WEF in Davos so spät noch in Betrieb waren», erzählt er. «An einem anderen Tag hätten wir diesen Anflug so nicht durchführen können und auf ein anderes, weiter entferntes Spital ausweichen müssen.» Statt Luzern hätte von Boletzky das Inselfspital



**Stefan von Boletzky**  
45, Helikopterpilot

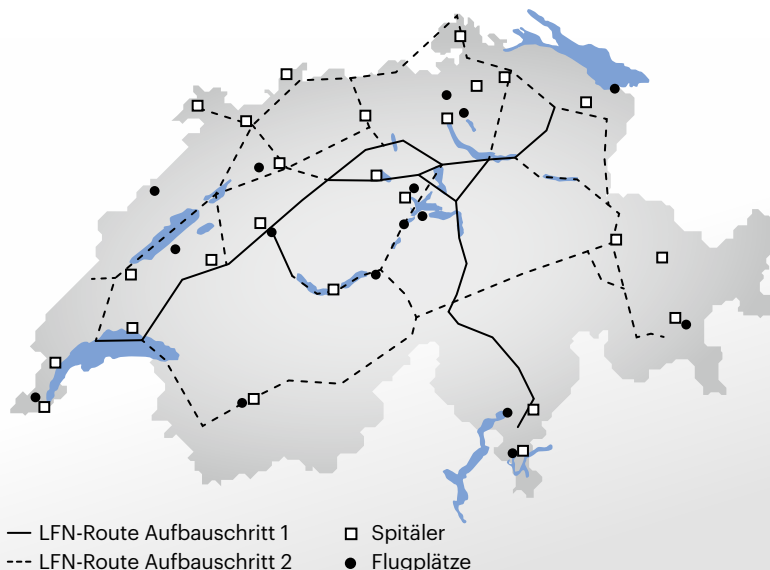
«Noch vor kurzem wäre dieser Einsatz so nicht durchführbar gewesen.»

Bern angefliegen – derzeit leider das einzige Spital in der Schweiz, welches direkt mittels IFR-Verfahren angefliegen werden kann.

Geht es nach der Rega und ihren Partnern, der Schweizer Luftwaffe und der Flugsicherungsgesellschaft Skyguide, soll sich dies bald ändern. Gemeinsam wird unter anderem an der Etablierung eines Netzwerks von IFR-Flugrouten gearbeitet (siehe Grafik unten). Dieses auf Satellitennavigation basierende Netzwerk soll in naher Zukunft sowohl Flugplätze mit festen IFR-Infrastrukturen als auch Spitäler und kleinere Flugplätze mit speziell konzipierten Anflügen miteinander verbinden. Rega-Pilot von Boletzky freut sich auf die Verbesserung: «Dann können wir unsere Patienten jederzeit und von überall her auf dem schnellsten Weg sicher ins Spital fliegen.»

*Karin Hörhager*

**✳ IFR-Tiefflugrouten für Helikopter**



Dank satellitengestützter Navigation soll es in Zukunft möglich sein, Flüge nach Instrumentenflugverfahren unabhängig von fixen Installationen am Boden durchzuführen. Um solche Flüge zu ermöglichen, wurde das Projekt GNSS Low Flight Network (LFN) ins Leben gerufen. Die Schweizer Luftwaffe und die Flugsicherungsgesellschaft Skyguide arbeiten gemeinsam mit der Rega seit Jahren an der Ausarbeitung dieses Netzwerks und der Implementierung der entsprechenden Anflugverfahren. Wie auf einer Autobahn soll der Helikopter in Zukunft mittels Autopiloten einer im Flugrechner gespeicherten Flugroute nachfliegen können – ein entscheidender Sicherheitsgewinn. Diese IFR-Flugrouten im Luftraum «Echo» sollen Flughäfen, Flugplätze und insbesondere auch Spitäler miteinander verbinden.

# Retten im Blindflug

Die Rega will künftig noch mehr Menschen in Not helfen. Sie hat deshalb verschiedene Massnahmen lanciert, damit ihre Rettungshelikopter in Zukunft auch bei Nebel und Schneefall fliegen können.

18

## Aktuelle Wetterdaten

Um Flüge nach Instrumentenflugverfahren (IFR) durchzuführen, braucht es laufend aktualisierte und rund um die Uhr verfügbare Wetterdaten. Die Rega investiert deshalb in die Installation von bis zu 60 neuen Wetterstationen und Webcams. Künftig sollen diese Daten direkt ins Cockpit geleitet werden. Auch werden Lösungen gesucht, damit die Rega-Piloten ohne Zeitverlust von den aktuellsten Wetterdaten profitieren können.



## Die Rega-Rettungshelikopter

### REMICO (REga Mission Control):

Das modernisierte Rega-Funknetz und neue Bediengeräte in den Helikoptern ermöglichen einen besseren Datentransfer zwischen der Einsatzzentrale und dem Cockpit. Mit dem Aufbau der Wetterstationen wird es in Zukunft möglich sein, neben den Einsatzkoordinaten auch aktuelle Wetterdaten zu übermitteln.

### Retrofit-Programm für Da Vinci-Helikopter:

Während die sechs Mittellandhelikopter vom Typ EC 145 der Rega bereits über ein IFR-taugliches Cockpit verfügen, mussten die Gebirgshelikopter noch nachgerüstet werden. Ende 2014 wurde der letzte der elf AgustaWestland Da Vinci durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) für Flüge nach Instrumentenflugverfahren zertifiziert.





## Der Helikopterpilot



### Synthetic Vision:

«Synthetic Vision»-Systeme ermöglichen es dem Piloten, trotz unzureichender Sichtverhältnisse mögliche Gefahren und Hindernisse zu «sehen». Die Rega konnte ein entsprechendes System im Herbst 2014 testen – Grundlage für den möglichen, zukünftigen Einsatz solcher Systeme in Rega-Helikoptern.

### IFR-Ausbildung:

Um Flüge im Instrumentenflugverfahren (IFR) durchführen zu können, müssen Helikopterpiloten eine aufwändige Ausbildung absolvieren. Auch nach Erhalt der Lizenz müssen IFR-geschulte Rega-Piloten (sowie die Rettungsanitäter) alle drei Monate entsprechende Übungen im Flugsimulator absolvieren.

19



Illustration: Daniel Karrer, Zürich

## Helikopter der Zukunft

Im Rahmen der Evaluation eines möglichen Nachfolgers für die Flotte der Mittellandhelikopter EC 145 prüft die Rega auch die Beschaffung eines allwettertauglichen Helikopters mit Enteisungsanlage. Da eine Enteisungsanlage rund 100 Kilogramm wiegt, der Helikopter aber nicht zu schwer sein darf, um nach wie vor problemlos auf Spitallandeplätzen und an Unfallstellen landen zu können, sucht die Rega gemeinsam mit verschiedenen Herstellern nach entsprechenden Lösungen.



**Werfen Sie einen Blick**  
in den Gebirgshelikopter  
AgustaWestland Da Vinci:  
[www.panorama.rega.ch](http://www.panorama.rega.ch)





# «UND AUF EINMAL STÜRZTE ICH KOPF-VORAN VOM VELO.»»



Hören Sie die Rega-Geschichte von Matteo Pio-Loce, 18, auf Mallorca. [meinerettung.ch/matteo](http://meinerettung.ch/matteo)



Jetzt Gönner werden. **rega** 



# Meinung

Ernst Kohler

«Wir wehren uns dagegen, von den Krankenversicherern zum Sündenbock gemacht zu werden. Auch sie müssen ihren Beitrag an die Luftrettung leisten.»



21

Spitäler und Rettungsdienste werden in der Schweiz durch den Steuerzahler und durch den Prämienzahler bezahlt. Gemäss aktuellen gesetzlichen Grundlagen finanzieren die Kantone beispielsweise mindestens 55 Prozent des Spitalbetriebs. Der Rest wird von den Versicherern übernommen.

Im Fall der Rega bezahlen Staat und Steuerzahler nichts. Die vollständig private Rega wird stattdessen von ihren Gönnerinnen und Gönnern in der Luft gehalten, die über 60 Prozent der Gesamtkosten übernehmen. Sie sorgen seit Jahrzehnten dafür, dass die Rega rasche medizinische Hilfe aus der Luft leisten kann. Diese Unterstützung wird immer grösser: Im 2014 durfte die Rega erneut einen Zuwachs von 38'000 Neugönnern verzeichnen.

Während die Gönner ihren Teil zuverlässig leisten, droht die «zweite Säule» der Rega zu bröckeln: Einige Krankenkassen finden die 1996 mit der Rega vereinbarten Tarife zu hoch und haben den entsprechenden Vertrag gekündigt – und dies, obwohl seit bald 20 Jahren keine Anpassung stattgefunden hat. Zum Vergleich: In dieser Zeit sind die Kosten im Gesundheitswesen um über 50 Prozent gestiegen.

Die Position dieser Krankenversicherer ist unhaltbar. Im Grunde genommen müssten die Tarife erhöht werden. Nicht nur die Kosten im Gesundheitswesen, auch der Aufwand in der Fliegerei ist gestiegen, die Anforderungen an die moderne Luftrettung sind generell höher

als früher. Die alten Tarife sind nicht mehr angemessen. Hinter vorgehaltener Hand ist das auch den Krankenversicherern bewusst.

Sollten sich die Krankenversicherer in dieser Frage durchsetzen, gefährdet das mittelfristig die Finanzierung der Luftrettung in der Schweiz. Das wäre ein Eigentor: Die professionellen Rettungsdienste, darunter die Rega, tragen viel dazu bei, Kosten zu vermeiden. Das Schicksal etwa eines Herzinfarkt-Patienten kann massgeblich beeinflusst werden, wenn er so rasch wie möglich versorgt und in ein geeignetes Herzzentrum transportiert wird. Oft geschieht das mit dem Helikopter. Kann dieser Patient später wieder arbeiten, so werden Hunderttausende von Franken volkswirtschaftlicher Kosten vermieden. Ganz zu schweigen von der menschlichen Tragik, die nicht in Franken und Rappen berechnet werden kann. Der Preis für diesen Erfolg ist klein: Auf 1'000 ausgegebene Franken im Gesundheitswesen entfallen 80 Rappen auf die Luftrettung.

Bei allem Verständnis dafür, dass die Kostensteigerung im Gesundheitswesen die Beteiligten zwingt, nach Sparpotenzial zu suchen: Wir werden uns nach Kräften dagegen wehren, dass die ohnehin schon zu 60 Prozent von Gönnerinnen und Gönnern finanzierte Rega von den Krankenversicherern zum Sündenbock gemacht wird. Auch sie müssen ihren Beitrag an eine leistungsfähige Luftrettung leisten, schliesslich profitieren sie auch davon.

**Sollten sich die Krankenversicherer in der Kostenfrage durchsetzen, gefährdet das mittelfristig die Finanzierung der Luftrettung in der Schweiz.**



**Ernst Kohler**

52, ist seit 2006 CEO der Rega. Der ehemalige Flugplatzchef und Bergführer ist vierfacher Vater und wohnt in der Region Luzern.

# Hightech-Medizin in der Luft

22 **Die Rega will das Beste für ihre Patienten – immer und überall. Drei Beispiele zeigen, dass es zwar nicht einfach ist, medizinischen Hightech-Geräten das Fliegen beizubringen. Aber der Aufwand lohnt sich immer.**

Die Rega steht auf der ganzen Welt für ihre Patienten im Einsatz. Wenn bei der Einsatzleitung im Rega-Center am Flughafen Zürich das Alarmtelefon klingelt, wird ein bewährter Prozess in Gang gesetzt. So geht zum Beispiel jeder Rückführung aus dem Ausland eine gründliche medizinische Abklärung voraus. Gemeinsam mit den Einsatzleitern entscheiden die Beratungsärzte über Notwendigkeit, Zeitpunkt und Art einer Repatriierung. Fällt dabei der Entscheid, den in Not geratenen Menschen mit einem der drei eigenen Ambulanzjets in die Heimat zurückzuholen, erarbeiten die Einsatzleiter zusammen mit dem diensthabenden Dispatcher die Flugpläne, organisieren Transporte und Ambulanzen am Einsatzort, bieten die Crew auf und informieren diese im Briefing kurz vor Abflug über alle Details des Einsatzes.

Eigentlich könnte sich die Rega auf diesen gut funktionierenden Abläufen ausruhen. Wieso ändern, was sich bewährt hat? Den Willen aber, Bestehendes noch besser zu machen und Neues zu entwickeln, haben die Rega-Mitarbeitenden im Blut. Nicht nur in

der Einsatzzentrale werden die Prozesse immer wieder hinterfragt und optimiert, auch im Bereich Medizin suchen Ärzte und Pflegefachpersonen stets nach neuen Wegen, um schwerstkranken Patienten noch besser, schonender und umfassender helfen zu können.

## Wohlbehütet im Transportinkubator der Rega

In der Vergangenheit der Rega gibt es zahlreiche Beispiele für medizinische Innovation. In der vergangenen Ausgabe des Magazins «1414» haben wir an dieser Stelle die Geschichte des kleinen Daris erzählt. Nur wenige Tage alt, wurde das «Frühchen» vor einem Dreivierteljahr im neuen Rega-eigenen Transportinkubator in die Schweiz geflogen und schrieb damit Rega-Geschichte. Kinderarzt und Projektleiter André Keisker ist dieser Einsatz denn auch noch in bester Erinnerung: «Da war einerseits die Sorge um den kleinen Patienten und andererseits die Anspannung, ob auf der technischen Seite alles so funktioniert, ▶



## Zur Unterstützung des Herz-Kreislaufs

### Die intraortale Ballonpumpe (IABP)

ist ein notfallmedizinisches Hilfsmittel zur Unterstützung einer ungenügenden Herz-tätigkeit – etwa nach einem Herzinfarkt – mit dem Ziel, die Durchblutung und damit die Sauerstoffversorgung des Herzmuskels zu verbessern.

Die **extrakorporale Membranoxygenierung (ECMO)** ist eine intensivmedizinische Technik, bei der eine Maschine teilweise oder vollständig die Atem- und/oder Herzfunktion des Patienten übernimmt.





23

**Hightech für Neugeborene:** Rega-Arzt Dr. André Keisker (Rampe oben) begleitet den Flug des Frühchens Daris im ersten Rega-eigenen Transportinkubator.



**Fliegende Intensivstationen im Helikopter:** Hochkomplexe Maschinen wie die ECMO erlauben Verlegungen von schwerstkranken Patienten.





**Innovation für hochinfektiöse Patienten:** Die Isolationsbox erlaubt den sicheren und einfachen Transport von Spital zu Spital ohne Unterbruch der Isolation.

**2010 war die Premiere, heute gehören Spezialtransporte von Schwerstkranken mit Unterstützung von ECMO-Geräten bei der Rega zur Routine.**

wie wir es vorbereitet und geplant hatten. Bei einem Beschaffungsprojekt dieser Grössenordnung müssen so viele Eventualitäten bedacht werden; entsprechend riesig ist die Freude nach dem ersten gelungenen Einsatz.» Was im August 2014 neu, ungewohnt und im Einsatz unerprobt war, ist mittlerweile Standard geworden: Der neue Transportinkubator stand im Rega-Jet seither zehn Mal im Einsatz.

#### **Herz- und Lungenfunktion aus der Maschine**

Standard sind bei der Rega auch andere medizinische Spezialtransporte. So zum Beispiel Einsätze mit Herz-Kreislauf-unterstützenden Geräten. Seit Jahren stehen der Ausbau und die Weiterentwicklung der Transportmöglichkeiten für schwerstkranke Patienten im Fokus der verantwortlichen Rega-Mediziner. Auf Initiative von Rega-Chefarzt Roland Albrecht konnte die Rega 2008 eine eigene intraaortale Ballonpumpe (IABP) und kurz darauf zwei ECMO-Geräte zur sogenannten extrakorporalen Membranoxygenierung beschaffen (Begriffserklärung siehe Kasten Seite 22). Ende Januar 2010 feierte die Rega eine Weltpremiere: Sie führte mit dem ECMO-Gerät den ersten Transatlantikflug durch.

Ist der Einsatz der beiden Herz-Kreislauf-unterstützenden Geräte im geräumigen Ambulanzjet bereits seit längerem Routine, können erst seit 2013 auch mit dem kleineren der beiden Rega-Helikoptertypen – dem AgustaWestland Da Vinci – Transporte mit

ECMO geflogen werden. «Solche Projekte bringen immer drei Hauptherausforderungen mit sich», erklärt Roland Albrecht. «Der Erhalt der nötigen Zulassungen für den Gebrauch dieser Geräte an Bord von Luftfahrzeugen. Die Erarbeitung der entsprechenden Transportkonzepte, welche den Ablauf während eines Einsatzes vorgeben. Und nicht zuletzt der sichere und platzsparende Einbau in die drei verschiedenen Luftrettungsmittel der Rega.» Schliesslich sollen alle Patienten – egal, ob sie im Ambulanzjet oder im Rettungshelikopter transportiert werden – vom gleichen medizinischen Standard profitieren.

#### **Rücktransport bei hochinfektiöser Krankheit**

Der Rega-Chefarzt weiss, wovon er spricht. Erst Anfang dieses Jahres konnte die neueste Errungenschaft dem regulären Einsatzbetrieb der Rega übergeben werden: die sogenannte Patient Isolation Unit (PIU). Die Isolationsbox ermöglicht es der Rega, Patienten mit hochinfektiösen Krankheiten ohne Unterbruch der Isolation sicher von Spital zu Spital zu transportieren. Auch die PIU ist ein Spezialgerät, das kompatibel ist mit allen Luftrettungsmitteln der Rega und noch dazu mit den Transportsystemen in Ambulanzfahrzeugen.

Anstoss für die Rega, in Zusammenarbeit mit verschiedenen Partnern eine PIU für luftgestützte Transporte zu entwickeln, sei die Ebola-Epidemie in Westafrika im vergangenen Sommer gewesen, erklärt Albrecht. «Wir



**Die Rega im Einsatz** mit dem Transportinkubator:  
www.daris.rega.ch





haben die Isolationseinheit und das entsprechende Transportkonzept aber nicht nur im Hinblick auf das Ebola-Virus entwickelt, sondern generell für den Transport von infektiösen Patienten. Das gehört schliesslich zur normalen Tätigkeit der Rega.»

Nach mehreren Trainingsmissionen, in denen die Handhabung und Abläufe akribisch geübt wurden, kam die PIU am 17. Februar 2015 erstmal bei einem Ernstfall zum Einsatz. Eine speziell geschulte Crew – bestehend aus vier Piloten, einem Arzt, einer Intensivpflegefachperson und einem Supervisor – brachte eine möglicherweise mit Ebola infizierte britische Ärztin aus Sierra Leone erfolgreich zurück in ihre Heimat. Jenen zu helfen, die selber helfen, liegt dem Rega-Chefarzt am Herzen: «Infektiöse Krankheiten oder Epidemien wie Ebola sind Probleme, welche die ganze Welt betreffen. Umso wichtiger ist es, dass wir den Freiwilligen, die vor Ort helfen, eine Evakuationsmöglichkeit für den Notfall anbieten.»

Es wird wohl eine Weile dauern, bis Einsätze mit der PIU – ähnlich jenen mit dem Transportinkubator oder ECMO/IABP-Geräten – Standard werden. Denn zum Glück kommt es nicht häufig zu katastrophalen Ausbrüchen von In-



**Chefarzt Roland Albrecht:** «Transporte von infektiösen Patienten gehören zur normalen Tätigkeit der Rega.»

fektiöskrankheiten wie 2014 in Westafrika. Doch es ist gut zu wissen, dass die Rega bereit ist und sich auch neuen Herausforderungen erfolgreich stellt.

Karin Hörhager



## Neues Transportkonzept für hochinfektiöse Patienten

**«Wir hatten sämtliche Abläufe trainiert, bis jeder Handgriff sass.**

Wir wussten, worauf wir beim Anziehen des Schutzanzuges achten mussten, gingen immer wieder das Umladen der Patientin in die neue Isolationseinheit PIU durch. **Auch das Vorgehen am Zielflughafen war vom Absperren der Desinfektionszone bis zur Platzierung des Tankfahrzeugs und der Abfallentsorgung streng vorgegeben.** Dennoch waren wir am 17. Februar dieses Jahres angespannt. Klappt unser erster Einsatz mit der PIU wie geplant? Was wird uns vor Ort erwarten?

In Sierra Leone würde es heiss und feucht sein. Unter einem Schutzanzug können da schnell über 40 Grad entstehen. Mit Ausdauertraining hatte ich meinen Körper

auf diese Situation vorbereitet und konnte dank autogenem Training meine mentale Belastbarkeit.

Auf dem Flugfeld in Freetown machte uns aber nicht nur die feuchte Hitze zu schaffen. Dicht über uns kreisten Helikopter, es war laut, windig und wir standen unter Beobachtung. Nicht einfach, unter diesen Umständen vollste Konzentration zu bringen. Doch unser Transportkonzept bewährte sich hervorragend. **Jeder Schritt wurde durch den Rega-Supervisor streng nach Protokoll angeordnet und überwacht. Ich fühlte mich als Besatzungsmitglied zu jedem Zeitpunkt optimal geschützt.**

Früher trugen wir bei Transporten mit hochansteckenden Patienten während des ganzen Fluges Schutzkleidung und mussten den Jet

danach mit sehr viel Aufwand desinfizieren. Ist heute der Patient erst einmal sicher in der PIU untergebracht, können wir uns der Schutzkleidung entledigen und im Jet frei bewegen. **Der Patient bleibt vom Einladen ins Flugzeug bis zur Einlieferung im Zielspital in diesem transportfähigen Schutztunnel. Das ist für alle Beteiligten eine grosse Erleichterung.»**



**Dirk Räber**  
45, Intensivpflegefachperson bei der Rega

«Manchmal würde ich gerne durch den Hörer schauen.»

**Die Beratungsärztin Gwendolin Zehnder greift dann zum Telefon, wenn Schweizer Patienten im Ausland die Hilfe der Rega benötigen.**

26





**Gwendolin Zehnder, Sie arbeiten bei der Rega als Beratungsärztin. Mit welchen Situationen werden Sie täglich konfrontiert?**

Das ist ganz unterschiedlich. Wir suchen Lösungen für Patienten, die im Ausland einen medizinischen Notfall hatten und zur weiteren Behandlung in die Schweiz repatriert werden müssen – das geht vom Beinbruch bis hin zur schweren Erkrankung. Dabei stehen wir in ständigem Kontakt mit dem Patienten, mit seinen Angehörigen und mit den behandelnden Ärzten. Wir machen uns ein möglichst umfassendes Bild der Lage vor Ort. Und entscheiden in Zusammenarbeit mit den Einsatzleitern, wann der Patient transportiert wird, ob sitzend oder liegend in einem Linienflugzeug, oder ob einer unserer drei Rega-Ambulanzjets losgeschickt wird.

**Und bei weniger gravierenden medizinischen Problemen?**

Da bieten wir Hilfe übers Telefon. Wir beraten häufig Reisende oder Auslandschweizer, die ein gesundheitliches Leiden haben und mit einem Schweizer Arzt das weitere Vorgehen besprechen möchten.

**Gibt es bestimmte Vorkehrungen, die ich vor einer Auslandsreise treffen kann, um böse Überraschungen zu vermeiden?**

Holen Sie im Vorfeld für Ihr Reise-land die wichtigsten Informationen über mögliche Krankheiten und Impfvorschriften ein. Stellen Sie sich entsprechend eine Reiseapotheke zusammen. Zudem empfehlen wir neben der Rega-Gönnerschaft immer auch den Abschluss einer

Reiseversicherung. Haben Sie ein vorbestehendes medizinisches Leiden, sollten Sie mit Ihrem Arzt die Wahl Ihrer Feriendestination besprechen und ausreichend Medikamente mitnehmen. Es ist dann auch ratsam, einen aktuellen medizinischen Bericht im Gepäck zu haben.

**Was, wenn ich dennoch im Ausland erkrankte oder verunfalle?**

Wir machen immer wieder die Erfahrung, dass Reisende zu lange warten, bevor sie im Ausland ärztliche Hilfe in Anspruch nehmen. Zögern

Dr. Gwendolin Zehnder, 38

«Warten Sie nicht zu lange, kontaktieren Sie uns, wenn Sie im Ausland ein medizinisches Problem haben.»

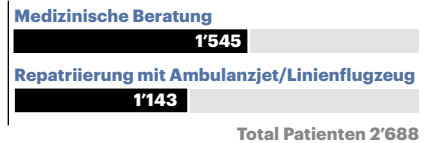
Sie nicht, bei Unsicherheiten die Rega über die Nummer +41 333 333 333 zu kontaktieren. Wenn nötig, verweisen wir Sie dann an eine Arztpraxis oder ein Spital vor Ort, begleiten Sie aber auch danach noch weiter. So nehmen wir beispielsweise Kontakt mit dem behandelnden Arzt auf und «übersetzen» die Diagnose in Ihre Muttersprache. Wir holen falls nötig die Meinung von Spezialisten in der Schweiz ein, damit wir Sie bestmöglich beraten können. Im Falle einer Repatriierung geht unsere Begleitung bis hin zur Anmeldung im Schweizer Zielspital.

**Was ist die Schwierigkeit bei Beratungen über das Telefon?**

Manchmal fehlt mir für eine Diagnose der visuelle Eindruck und dass ich den Patienten selber untersuchen kann. Bei Unklarheiten ist der Austausch mit meinen Teamkollegen sehr wertvoll. Vielfach ist auch «Detektivarbeit» vonnöten, bis wir den zuständigen Arzt überhaupt am Telefon haben. Das braucht viel Geduld und Fingerspitzengefühl für die kulturellen Eigenheiten eines



**Medizinische Abklärungen 2014**



Landes. Gerade diese Unterschiede der Mentalität sind aber auch sehr spannend. Wie gerne würde ich manchmal durch den Hörer schauen können, wenn es am anderen Ende der Leitung hoch hergeht ...

**Und wenn der schlechte Gesundheitszustand eines Patienten einen Transport kaum zulässt?**

Dann gilt es, die Risiken einer Repatriierung gegenüber der Qualität der medizinischen Infrastruktur vor Ort abzuwägen. Unsere Ambulanzjets sind zwar ausgerüstet wie eine fliegende Intensivstation – trotzdem sind die Möglichkeiten während eines Fluges eingeschränkt. Sind die Zustände im ausländischen Spital jedoch sehr schlecht, nimmt man einen Transport eher in Kauf.

**Wie gehen Sie mit solchen tragischen Fällen um?**

Auch wenn wir täglich damit konfrontiert werden, lassen uns die schweren Einzelschicksale nicht kalt. Das gemeinsame Aufarbeiten im Team hilft – ebenso wie der private Ausgleich mit meiner Familie. Das Schöne an unserer Arbeit ist aber, dass auch sehr viel zurückkommt. Diese Momente der Dankbarkeit überwiegen am Ende des Tages.

Interview: Wanda Pfeifer

# Rettung mit viel Glück im Gepäck

**Ein Canyoning-Abenteuer im Tessin endet für einen jungen Deutschen gerade noch gut: Fluten reissen ihn mit, spülen ihn in eine Höhle und lassen ihn erst nach zwei Tagen frei.**



28

## Val d'Ambra (TI), 15.08.2014

Ein sonniger Freitagnachmittag im Hochsommer 2014. Der Rierna im Val d'Ambra führt wegen starker Regenfälle sehr viel Wasser. Dennoch steigt der 23-jährige mit einem Freund in die Schlucht ein. Unterwegs verlieren sich die beiden aus den Augen. Als der junge Deutsche auch gegen Abend nicht wieder auftaucht, löst sein Bergleiter Alarm aus.

Ein grosser Rettungstrupp rückt aus, sucht den gesamten Flusslauf ab, ohne Erfolg. Zwei Tage und Nächte suchen 27 Bergretter des SAC, mehrere Canyoning-Spezialisten, Rettungstaucher der Seepolizei zusammen mit der Helikoptercrew der Rega-Basis Locarno nach dem Vermissten. Ein Stück seines Seils, das die Retter am Ufer finden, und das Hochwasser des Rierna lassen wenig Hoffnung, ihn noch lebend finden zu können.

### Giovanni Beldi, Rettungssanitäter

«Der Canyoning-Sportler ist von den Fluten des Rierna überwältigt und mitgerissen worden.»

Da taucht er plötzlich vor seinen Rettern auf. Völlig unversehr. «Der Canyoning-Sportler ist im Flussabschnitt oberhalb von Personico vom Wasser überwältigt und mitgerissen worden», erzählt Giovanni Beldi, Rettungssanitäter der Rega. «An einer unterspülten Stelle im Fels, unterhalb eines

sieben Meter hohen Wasserfalls, hat es ihn angeschwemmt. In dieser Felsnische musste er bis zum späten Sonntagmorgen ausharren.» Erst nach dem Rückgang des Hochwassers habe er sich aus dem ungemütlichen Unterschlupf befreien können.

Völlig umsonst war die Rettungstruppe indes nicht ausgerückt: «Der Verunglückte fand einen mit Esswaren und Ersatzkleidung gefüllten Rucksack eines Retters, der bei der Suchaktion vom Wasser mitgerissen und just an der Stelle angeschwemmt worden war, wo auch er Schutz gefunden hatte.»

Federica Mauri

## Unterkühlte Touristen gerettet

**Grindelwald (BE), 31.3.2015** Zwei Berggänger aus dem Nahen Osten verirrt sich auf dem Grindelwald First. Sie alarmierten zwar die Polizei, konnten sich aber nicht verständigen. Mit Hilfe einer Übersetzerin gelang es der Rega-Einsatzzentrale, die beiden zu lokalisieren. Sie mussten mit Unterkühlung ins Spital geflogen werden.

## Einsatz wegen eines Apfels

**Avully (GE), 25.4.2015** «Rega 15», die Partnerbasis in Genf, musste einen Mann ins Spital transportieren, der zu ersticken drohte. Ein Stück Apfel war so in seinem Hals steckengeblieben, dass er keine Luft mehr bekam.

## Kombi-Flug für zwei Patienten

**Zürich (ZH), 22.4.2015** Umsichtige Planung spart Kosten: Auf einem Einsatz im Ambulanzjet nach Napoli (I) für einen krebskranken Patienten konnte mit einem kurzen Flug nach Lamezia in Süditalien gleich noch ein weiterer Patient repatriert werden.



## Das Rega-Jahr 2014 in Zahlen

**40**

Einsätze organisiert die Einsatzzentrale der Rega jeden Tag.



**1'143**

Patienten wurden im Ambulanzjet oder Linienflugzeug repatriert.

**1'306**

Transporte von verunglückten Kühen organisierte die Rega für die Schweizer Bergbauern.



**990**

Mal rückten die Helikopter-Crews wegen eines Arbeitsunfalles aus.



# Rega-Kids

**Sprachrätsel** Unser Pilot hat dir eine geheimnisvolle Nachricht geschrieben. Benutze den Schlüssel zur Übersetzung der Nachricht.

Λ 8 Ɔ ▽ 6 ▽ 1, 2 8 1 1 ▽

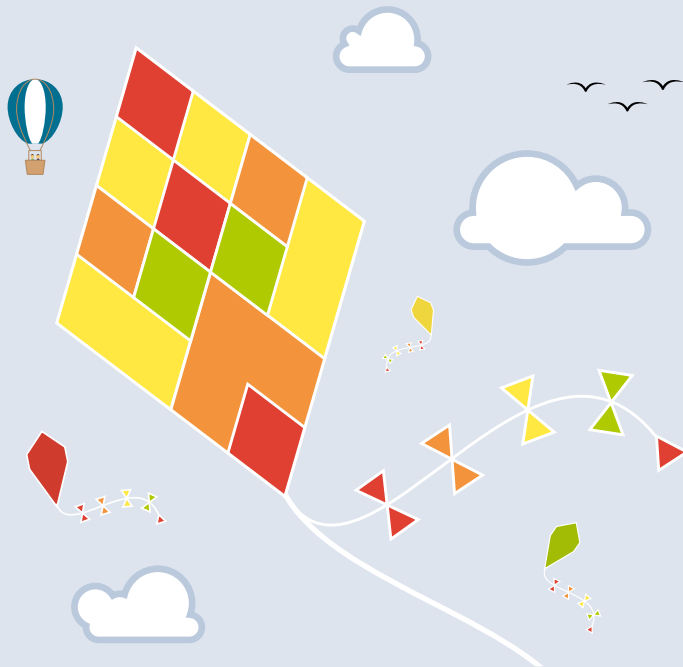
Λ 0 ▽ Ɔ ε Δ 1 0

0 ▽ Ɔ Ɔ ▽ 6 4 - 9 ▽ 1 Δ 2 8 5 5 ▽ Ɔ

2 8 1 1 5 6 ▽ 2 2 9 ε Δ 1 0!

Δ	8	Ɔ	▽	6	▽	1	Δ	0	2	8	1	1	▽
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
Λ	5	†	Ɔ	2	5	▽	ε	†	2	†			
O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z		

**Bildrätsel** Wie viele Rauten siehst du im Drachen? Schau dir den Drachen genau an und zähle die Rauten.

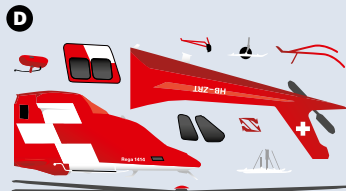
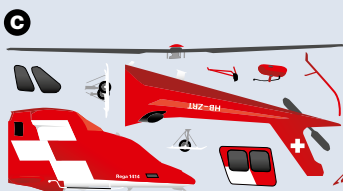
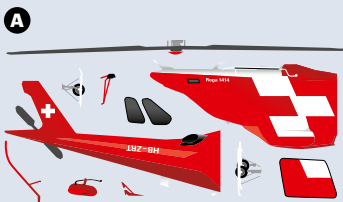


29

**Wettbewerb** Findest du heraus, mit welchen Teilen man den Helikopter richtig zusammensetzen kann?



Antwort: \_\_\_\_\_



**Schreibe die Antwort auf eine Postkarte und sende diese bis 31. Juli 2015 an:**  
 Schweizerische Rettungsflugwacht Rega  
 «Quiz» Rega-Magazin 1414  
 Postfach 1414  
 8058 Zürich-Flughafen



Unter den richtigen Antworten verlosen wir zehn allwettertaugliche Stirnlampen im Rega-Design (LED, mit drei Helligkeitsstufen) im Wert von je 49 Franken. **Viel Glück!**

**Lösung aus Nr. 83:** Die Zahl 94 passte nicht in die Zahlenreihe.

**Je ein Tagesrucksack haben gewonnen:**  
 J. Arbona, Boveresse | F. Castelli, Cadro | M. Cordonier, Montana | W. Inauen, Brülisau | A. Kägi, Jona | G. Mantovani, Bellinzona | A. Maurer, Jouxten-Mézéry | A. Mazenauer, Appenzell Meistersrüte | J. Richner, Lenzburg | H. Scholl, Pieterlen. **Wir gratulieren!**

# Wissen

30

## Was Sie nach einem Verkehrsunfall tun können, um die Rettungskräfte bestmöglich zu unterstützen.

Gemäss Bundesamt für Statistik kam es 2014 auf Schweizer Strassen zu insgesamt 17'803 Unfällen mit Personenschaden. Wer das Glück hatte, selber noch nie in einen Verkehrsunfall verwickelt zu sein, wurde wohl zumindest schon einmal Zeuge eines Unfalls auf der Strasse. Ob als Ersthelfer oder als unbeteiligter Verkehrsteilnehmer, jeder kann bei

Verkehrsunfällen seinen Teil dazu beitragen, dass die Rettungsmassnahmen maximale Aussicht auf Erfolg haben.

### Als Ersthelfer am Unfallplatz

Der Eigenschutz hat bei jeder Rettung höchste Priorität – das gilt nicht nur für Laien, auch Profis halten sich daran. Der beste Retter nützt nichts,

wenn er sich beim Versuch zu helfen selber verletzt oder durch unbedachte Handlungen Dritte in noch grössere Gefahr bringt. Daher gilt: Bleiben Sie ruhig, wenn Sie an einen Unfallplatz kommen und versuchen Sie diese Ruhe auf den Betroffenen und die umstehenden Personen zu übertragen. Folgende Gedanken können Ihnen helfen, die Nervosität, die in einer Notsituation unweigerlich aufkommt, in den Griff zu kriegen: Seien Sie sich bewusst, dass in der Regel das Schlimmste bereits passiert ist. Und nehmen Sie sich das Credo der Rega-Crews zu Herzen: «Wenn es pressiert, mach langsam.»

Verschaffen Sie sich zunächst einen Überblick darüber, was überhaupt geschehen ist. Versuchen Sie potenzielle Gefahren einzuschätzen und zu beseitigen. Achten Sie ganz besonders darauf, ob Risiken für Betroffene, Helfer oder Umstehende bestehen. Mögliche Gefahren

### **W** Wie kann ich an einem Unfallplatz helfen?

- 1 Eigenschutz hat höchste Priorität!**  
Ruhe bewahren, Auto sicher am Fahrbahnrand parken, Warnblinker einschalten und Warnjacke anziehen. Vorsichtig aussteigen und Warndreieck aufstellen (Abstand innerorts 50 m, ausserorts 100 m).
- 2 Überblick verschaffen:** Was ist geschehen, wie viele Verletzte?
- 3 Alarmierung** der Polizei 117, Feuerwehr 118, Sanität 144 oder Rega 1414.
- 4 Umgebung einschätzen.** Wenn keine Gefahren drohen (durch den nachfolgenden Verkehr, umfallende Gegenstände, brennbare Substanzen), sich dem Unfallauto nähern.
- 5 Gefahren für den Verletzten ausschliessen.** Droht das Unfallfahrzeug abzurutschen, zu brennen oder zu explodieren? Wenn nicht, dann:
- 6 Lage des Verletzten beurteilen** und entsprechend Erste Hilfe leisten.



sind Brand, Explosion, Absturz oder rollender Verkehr. Versuchen Sie, bereits aus der Distanz die Situation des Betroffenen, den Unfallhergang, die Verletzungen oder Zeichen einer akuten Erkrankung zu erfassen. Mit diesen gesammelten Informationen alarmieren Sie eine der Notrufnummern. Erst jetzt ist es an der Zeit, die Situation aus der Nähe einzuschätzen und sich – wenn keine unmittelbaren Gefahren drohen – dem verunglückten Fahrzeug und den verletzten Personen zu nähern.

**Verhalten bei Blaulichtfahrten**

Alle Strassenbenutzer müssen gemäss der Verkehrsregelverordnung Fahrzeugen der Ambulanz, Polizei und Feuerwehr, die sich mit Blaulicht und Sirene ankündigen, Vortritt gewähren – unabhängig von der Verkehrsregelung durch Lichtsignale. So weit, so gut. Aber Hand aufs Herz, wissen Sie im Einzelfall, was Sie als Fahrzeuglenker zu tun haben? Ob im Tunnel oder auf Autobahnen: Wir

**Rega-Tipp**

«Wenn es pressiert, mach langsam.»

haben die wichtigsten Informationen rund um das Verhalten bei Blaulichtfahrten für Sie zusammengestellt (siehe Kasten unten), damit Sie sich in Zukunft sicher fühlen, wenn Sie im Verkehr eine Sirene hören.

**Gefährliches Treiben**

Auch als Laie kann man also den Rettungskräften – und letztlich dem Unfallopfer – in verschiedener Hinsicht helfen. Sei es als Ersthelfer, der alarmiert und Erste Hilfe leistet, oder als unbeteiligter Verkehrsteilnehmer, der mit seinem korrekten Verhalten sicherstellt, dass Hilfskräfte ungehindert zum Unfallort gelangen.

Leider gibt auch immer wieder Personen, die mit ihrem Verhalten – bewusst oder unbewusst – den Patienten schaden: Gaffer, Schaulustige oder Leserreporter. Sie fahren

langsam an der Unfallstelle vorbei oder halten gar an und machen in vielen Fällen Bildaufnahmen mit dem Handy, die immer öfter auf Online-Newsportalen oder Social-Media-Plattformen landen. Das ist nicht nur in moralischer Hinsicht ein sehr fragwürdiges Verhalten, es ist auch gefährlich und je nach Situation strafbar. Fahren Sie, liebe Leserin, lieber Leser, bitte zügig an der Unfallstelle vorbei, konzentrieren Sie sich auf den Verkehr und lassen Sie das Smartphone in der Tasche – so leisten Sie einen wertvollen Beitrag an die Verkehrssicherheit und helfen damit den Rettungskräften vor Ort und letztlich den Verletzten.

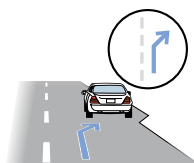
Wir wünschen Ihnen stets unfallfreie Fahrt und sonnige Sommermonate.

*Karin Hörhager*

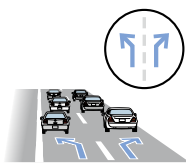
► **Mehr zum Thema** finden Sie im

Ratgeber «Erste Hilfe leisten – sicher handeln» (erhältlich im Rega-Shop ab Seite 33 oder auf [www.shop.rega.ch](http://www.shop.rega.ch)).

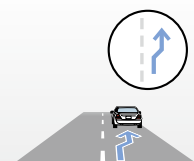
**W Verhaltensregeln bei Einsatzfahrzeugen mit Blaulicht und Sirene**



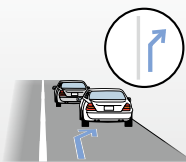
**Allgemein:** Sobald Sie eine Sirene hören, suchen Sie umgehend eine Ausweichmöglichkeit am rechten Strassenrand oder ausnahmsweise auch auf dem Gehweg und halten Sie an. Falls dies nicht möglich ist, setzen Sie Ihre Fahrt vorsichtig fort, aber wechseln Sie dabei nie den Fahrstreifen.



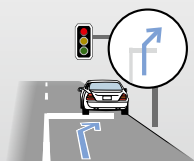
**Im Stau auf mehrspuriger Strasse:** Bilden Sie für das nahende Einsatzfahrzeug eine Gasse zwischen der linken und der rechten Fahrspur. Der Pannestreifen dient einzig dem sicheren Platzieren eines Autos mit fahrtechnischem Problem. Er ist weder Überholspur noch Abstellort für Autos ohne Panne.



**Im Tunnel:** Bietet sich keine Ausweichmöglichkeit, fahren Sie mit normaler Geschwindigkeit weiter. Ein Einsatzfahrzeug wird Sie im Tunnel mit Gegenverkehr nicht überholen. Vermeiden Sie das Anhalten auf dem Tunnelfahrstreifen.



**Auf der Fahrbahn oder im Stau mit durchgezogener Sicherheitslinie:** Weichen Sie an den rechten Fahrbahnrand aus (ausnahmsweise auch auf den Gehweg) und halten Sie an. Machen Sie dem nahenden Einsatzfahrzeug ausreichend Platz, da aus Sicherheitsgründen die durchgezogene Linie nicht überfahren wird.



**Erstes Fahrzeug vor dem Rotsignal:** Fahren Sie auch bei rotem Signal langsam einige Meter vor und stoppen Sie am rechten Strassenrand. In solchen Situationen ist Ihnen das Überschreiten des roten Lichtsignals gestattet und wird nicht geahndet.



Rega unterstützt  
J+S-Anlässe –  
ein Engagement für  
die Jugendförderung



Unsere Werte, unser Handeln wie auch unsere breite Verankerung in der Bevölkerung basieren auf dem Solidaritätsprinzip. Mit dem J+S Engagement möchten wir insbesondere jungen Menschen etwas zurückgeben:

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer eines Jugend und Sport-Anlasses gelten für die Dauer der Aktivität als Rega-Gönner.





# Rega-Shop

Diverse Fanartikel, zweckmässige Produkte und  
fünf neue Artikel

UNSERE  
HIGH-  
LIGHTS

NEU



## 1 Velohelm uvex city i-vo 119.—

Der Allround-Bikehelm uvex city i-vo schützt vor möglichen Gefahren unterwegs. In bewährter, hochwertiger uvex-Qualität in Deutschland gefertigt: in-mould Technologie (untrennbar verbundene Schale bestehend aus EPS-Innenschicht und Polycarbonat-Aussenschicht).

- Schalengrößen 52 – 57 cm (S) oder 56 – 60 cm (M)
- Kopfumfang lässt sich durch das Grössenverstellungssystem uvex IAS optimal anpassen
- 24 Belüftungsöffnungen
- Innenausstattung herausnehmbar und waschbar
- abnehmbarer Sonnenblendschutz
- Insektenschutz
- reflektierende Aufkleber und Gurtbänder
- Normen: EN 1078/TÜV GS/CE
- Gewicht: 225 g (S) oder 250 g (M)

► **Extras:** inklusive abnehmbarer LED-Lampe

## 2 Kinderhelm 59.—

Der Helm uvex kid 3 schützt Kinder beim Biken, Boarden oder Skaten. Zusätzlich zum uvex IAS-Grössenverstellungssystem werden 10 mm dicke Zusatzpolster mitgeliefert, um den Helm optimal an die Kopfform anzupassen.

- Schalengrösse 51 – 55 cm
- Hartschalen Technologie (gespritzte Aussenschale mit EPS-Innenschale)
- Kopfumfang lässt sich durch das Grössenverstellungssystem uvex IAS optimal anpassen
- Zusatzpolster für den Tragekomfort
- 10 Belüftungsöffnungen
- reflektierende Rega-Aufkleber
- Normen: EN 1078/TÜV GS/CE
- Gewicht: 355 g



## BESTSELLER



### 3 Victorinox «Traveller» 112.—

Alles in einem Werkzeug: Taschenmesser, Höhenmesser, Thermometer, Barometer.

► **Gratis:** wertvolles Lederetui



### 6 Stirnlampe 49.—

Robuste, allwettertaugliche Rega-Stirnlampe der Marke Mammut mit LED-Lämpchen. Es sind drei Helligkeitsstufen oder das alpine Notsignal wählbar. Anpassbares Kopfband. Verpackt in 100% wasserdichtem (hält auch dicht bei Staub und Sand) Aufbewahrungsbeutel.

- vier LED Lämpchen
- Leuchtstärke 60 Lumen
- Leuchtweite bis 30 m
- Leuchtdauer 20 Stunden im Wandermodus, 40 Stunden im Arbeitsmodus
- inklusive 3 Stück AAA-Batterien
- Gewicht 72 g (inklusive Batterien)



### 7 Sportsonnenbrille mit hochwertigen Gläsern 149.—

Sportsonnenbrille TN deluxe skiny mit photochromatischem, polarisierendem Brillenglas, passt sich den Lichtverhältnissen automatisch an. Bruch sichere Gläser der optischen Klasse 1.

100% UV-Schutz bis 400 nm. Hightech-Rahmen aus hochwertigem Material, beweglich und gleichzeitig stabil. Brille wiegt nur 28 Gramm. CE-zertifiziert. Verpackt in schützender Box mit Gürtelschnalle und Karabiner, dazu Mikrofaseretui. Schwarz. Weitere technische Informationen: [www.TNsunglasses.ch](http://www.TNsunglasses.ch)

► **Spezielles:** TN sunglasses Rega-Edition

34



### 4 DVD «Am Puls der Rega» 15.—

Rasche medizinische Hilfe aus der Luft: Was zeichnet die Arbeit der Rega und ihrer fliegenden Crews im täglichen Einsatz aus? Die 68-minütige DVD-Dokumentation zeigt den Rettungsalltag der Rega. Deutsch (auch F, I und E erhältlich).

## KLASSIKER



### 5 Baseballcap 15.—

Cap schwarz mit Stickerei. Einheitsgrösse, kann dem Kopfumfang angepasst werden. 100% Baumwolle.

## NEU



### 8 Wander-Taschenschirm 49.—

Der handliche, leichte Wanderschirm leistet unterwegs bei Schnee, Wind und Regen gute Dienste. Dank wertvoller und modernster Materialien bleibt er auch unter widrigen Wetterbedingungen stabil, widerstandsfähig und ist von langer Lebensdauer.

- zuverlässige Auf- und Zu-Automatik
- angenehmer, gummierter Griff
- Nylonhülle mit Karabiner
- Material Gewebe: Polyester mit Teflon-Behandlung und Doppelnähten
- Material Gestell: Schaft aus Metall, Streben aus Glasfaser
- Farbe: rot, mit Sicherheitsreflektoren aussen an den Ecken
- Gewicht: 350 g
- Masse: Durchmesser 98 cm (geschlossen 29 cm)





### 9 Rucksack Daypack 79.—

Tagesrucksack mit Airstripes-Tragesystem, das für ausreichende Belüftung am Rücken sorgt. Hauptfach ist ordnertauglich. Farben: anthrazit und rot, mit reflektierendem Streifen.

- anatomische, gepolsterte Schulterträger
- diverse Taschen innen und aussen
- Gummizughalterung vorne
- reflektierende Halterung für Velolampe
- abnehmbarer Bauchgurt
- Material: Nylon und Super-Polytex 330D
- Volumen: 25 Liter
- Masse: 46×33×21 cm (H×B×T)

► **Gratis dazu:** Ein faltbares Sitzkissen in rot (33×33 cm), im Beutel verpackt. Vorderseite aus Polyester, Thermo-Isolierfolie auf der Rückseite.



### 10 Wanderstöcke 69.—

Die Teleskop-Wanderstöcke der Marke Komperdell sorgen bergauf und bergab für sicheren Stand beim Wandern und entlasten die Hüft-, Knie- und Sprunggelenke. Der komfortable Handgriff mit verstellbarer Schlaufe unterstützt die optimale Hand- und Armhaltung.

- Klemmsystem Power-Lock II für eine schnelle und sichere Längeneinstellung
- leicht verstellbare Neopren-Handschlaufe
- abnehmbare Trekking-Teller
- Material: Aluminium, 3-teilig
- Stockspitze aus Wolfram/Carbid F
- Länge: 105 – 140 cm verstellbar, zusammengesoben 70 cm
- Gewicht: 580 g/Paar
- Garantie: 3 Jahre



### 11 Ratgeber «Erste Hilfe leisten – sicher handeln» 32.—

Wertvolle Tipps, nicht nur bei Unfällen, sondern auch gegen Bauchweh und Zahnschmerzen. Mit einem Booklet für unterwegs und vielen Infos zum Nachlesen in leicht verständlicher Sprache. Für alle, die sicher Erste Hilfe leisten wollen. Von Rega, Samariterbund, Lebensrettungsgesellschaft, Alpiner Rettung und SAC erarbeitet. 296 Seiten. Careum Verlag.



### 12 Eurocopter EC 145 29.—

Der Rettungshelikopter EC 145, auf Rega-Mittel-landbasen eingesetzt, als Sammlermodell (kein Kinderspielzeug). Massstab 1:45, 22 cm, Metall.



### 13 AgustaWestland Da Vinci 29.—

Der Rega-Rettungshelikopter Da Vinci, speziell für Rettungen in den Bergen entwickelt, als Sammlermodell (kein Kinderspielzeug). Massstab 1:43, 27 cm, Metall.



### 14 Ferngesteuerter RC-Helikopter – Eurocopter EC 145 69.—

Einfach zu fliegen: Ferngesteuerter Modellhelikopter Eurocopter EC 145 im Rega-Design, Massstab 1:72. Rumpf aus Kunststoff. Das coaxiale Rotorsystem mit elektronischem Gyro garantiert daheim und draussen bei Windstille ein präzises und stabiles Flugverhalten. Integrierter Lipo-Antriebsakku 3.7 V/150 mAh. 3-Kanal, 2.4 GHz.

- **Extras:** LED-Suchscheinwerfer zum Ein- und Ausschalten
- **Information:** kein Kinderspielzeug, geeignet ab 14 Jahren



**Packungsinhalt**

- Notfallbeatmungstuch
- Zeckentferner (Karte)
- Steriliumtücher für Händedesinfektion
- Reinigungstücher für Wunden
- reissfeste Nitril-Handschuhe
- wasserfestes Sprühpflaster 21,5 ml
- Pflasteretui
- Schürf- und Brandwundenpflaster
- Blasenpflaster
- sterile Kompressen
- kühlende Verbandsbinde «Coolfix» 6 cm x 4 m
- Verbandsbinde selbstklebend 6 cm x 3 m
- Fingerverband Gaze 4 x 50 cm
- Wundnahtstreifen 6 x 76 mm
- Knie-/Ellbogenpflaster für Kinder
- Set mit Schere, Pinzette und Sicherheitsnadel
- Heftpflasterrolle zum Fixieren 2,5 cm x 5 m
- Alu-Rettungsdecke
- Dose für Medikamente
- Erste-Hilfe-Checkliste
- Aussenmasse: Etui 20 x 13 x 6 cm (L x B x T)
- Gewicht: 595 g

**15 Outdoor-Notfallset 89.—**

Die wichtigsten Erste-Hilfe-Artikel für draussen, von Rega-Ärzten zusammengestellt. Das Set ist mit erstklassigem Material (von IVF Hartmann) ausgerüstet und zeichnet sich durch innovative Mittel für die feuchte Wundversorgung aus. Dank zusätzlichem Reissverschluss mehr Raum für weitere Produkte.

**Online-Shop**

Sie können Ihre Bestellung im Rega-Shop bequem online und rund um die Uhr abwickeln.

[www.shop.rega.ch](http://www.shop.rega.ch)

**Telefonisch oder per Fax bestellen**

Gerne nehmen wir Ihre Bestellung auch direkt über unsere Rega-Shop-Nummern entgegen.

Bestelltelefon: **0848 514 514**  
 Bestellfax: **0848 514 510**

**Bestellbedingungen**

- Artikel werden solange Vorrat geliefert.
- Ihr Porto- und Verpackungskostenanteil beträgt für die Schweiz CHF 8.80.
- Artikel können innerhalb von 7 Tagen retourniert werden.

Die Artikel des Rega-Shops sind von hoher Qualität und wurden sorgfältig für unsere Gönnerinnen und Gönner ausgesucht. Beim Kauf eines Artikels helfen Sie mit, dass die Rega an 365 Tagen im Jahr Menschen in Not medizinische Hilfe aus der Luft bringen kann.



**Shopartikel über unseren Online-Shop [www.shop.rega.ch](http://www.shop.rega.ch) bestellen oder das ausgefüllte Bestellformular in ein frankiertes Couvert legen und an Rega-Shop, Postfach, 3076 Worb senden.**

Absender (bitte in Blockschrift)

Frau  Herr

Name \_\_\_\_\_

Vorname \_\_\_\_\_

Strasse \_\_\_\_\_

PLZ/Ort \_\_\_\_\_

Telefon \_\_\_\_\_

Gönner-Nr. \_\_\_\_\_

Unterschrift \_\_\_\_\_

**Vielen Dank für Ihre Bestellung.**



# Für die kleinen Rega-Fans



## 16 Rega-Helikopter und -Jet aus Holz jeweils 15.—

Destination Kinderzimmer: In den Rega-Farben rot und weiss laden der Helikopter oder Jet aus Ahornholz zum ausgedehnten Spielen ein. Es gibt viel zu entdecken, tasten, greifen: abgerundete Formen, bewegliche Propeller, rollende Räder. Für Kinder ab 10 Monaten. Hergestellt von Hape Toys, entspricht den europäischen Spielzeugnormen.  
Masse: 8,8 × 12,7 × 6,5 cm (H × L × T)

## NEU

## 17 Kindergartentasche Helikopter oder Jet 29.—

Die Kindergartentaschen mit dem aufgedruckten Rega-Helikopter oder Rega-Jet haben Platz für ein gesundes Znüni und eine kleine Getränkeflasche. Robuste, reflektierende Metallschnalle, längenverstellbarer Tragriemen. 2 Jahre Garantie (Marke Funke).

## 18 Teddybär 29.—

Rega-Teddy mit Helm und Kombi zum An- und Ausziehen. Er ist für alle Abenteuer gerüstet und nie zum Spielen zu müde. 30 cm gross. Entspricht den CE-Richtlinien.



© 2015 Globi Verlag,  
Imprint Orell Füssli Verlag

## 19 20 21 22

Globi-Artikel wie Malheft, Puzzle, Buch und CD siehe Bestellkarte oder im Webshop.

## Bestellkarte

Ausfüllen, abtrennen und in einem frankierten Couvert verschicken.

rega

Nr.	Artikel	Preis (CHF)	Anzahl	Art.-Nr
1	Velohelm Uvex S (52–57 cm)	119.—	_____	70011
	Velohelm Uvex M (56–60 cm)	119.—	_____	70012
2	Kinderhelm Uvex kid 3 (51–55 cm)	59.—	_____	70014
3	Victorinox «Traveller»	112.—	_____	90002
4	DVD «Am Puls der Rega», deutsch	15.—	_____	20014
5	Baseballcap	15.—	_____	30033
6	Stirnlampe	49.—	_____	90062
7	Sportsonnenbrille	149.—	_____	90038
8	Taschenschirm	49.—	_____	90065
9	Rucksack Daypack	79.—	_____	90045
10	Wanderstöcke	69.—	_____	90061
11	Ratgeber «Erste Hilfe»	32.—	_____	10012
12	Eurocopter EC 145	29.—	_____	50002
13	AgustaWestland Da Vinci	29.—	_____	50006
14	Ferngesteuerter Helikopter EC 145	69.—	_____	50016
15	Outdoor-Notfallset	89.—	_____	90040

Nr.	Artikel	Preis (CHF)	Anzahl	Art.-Nr
16	Rega-Helikopter aus Holz	15.—	_____	40028
	Rega-Jet aus Holz	15.—	_____	40029
17	Kindergartentasche Helikopter	29.—	_____	40030
	Kindergartentasche Jet	29.—	_____	40031
18	Teddybär	29.—	_____	40007
19	Globi-Malheft	4.—	_____	40001
20	Globi-Puzzle	29.—	_____	40021
21	Globi-Buch, deutsch	20.—	_____	40002
22	Globi-CD, schweizerdeutsch	17.—	_____	40004

### Den Sommer draussen erleben, siehe Webshop

Schlafsack light	69.—	_____	30036
Innenschlafsack, Seide orange	69.—	_____	30035

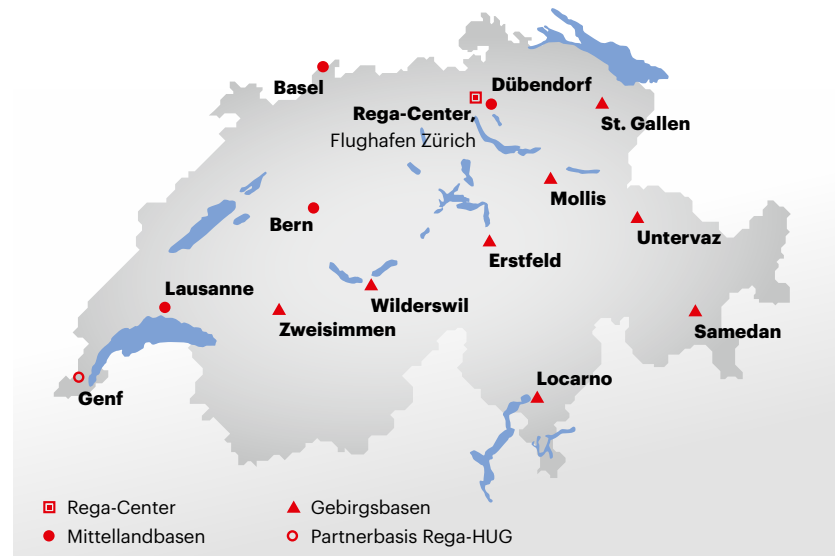
● Neu ● Bestseller ● Klassiker

Weitere Artikel aus unserem Sortiment unter [www.shop.rega.ch](http://www.shop.rega.ch)

# Wir sind für Sie da!

**Unsere Dienste waren 2014 so gefragt wie noch nie: Tag für Tag transportierte die Rega im Schnitt 27 Menschen, die medizinische Hilfe nötig hatten. Auch für Sie sind wir im Notfall zur Stelle. Jederzeit, wo immer sie uns brauchen.**

## Zum Einsatz bereit:



## Gut positioniert – startklar in wenigen Minuten

Die Rega betreibt für ihre Einsätze in der Schweiz zwölf Helikopter-Basen sowie die Partnerbasis Rega-HUG in Genf. Unser dichtes Netz an Standorten ist so angeordnet, dass einer unserer Helikopter den Patienten innert 15 Flugminuten erreichen kann. Die drei Ambulanzjets der Rega fliegen ab Flughafen Zürich – dorthin, wo Patienten ganz dringend einen medizinischen Rücktransport in ihre Heimat benötigen. Dabei fliegt die Rega jedes Jahr gut 400 verschiedene Flugplätze auf der ganzen Welt an.

### Notfallnummern

Alarmnummer Schweiz **1414**  
Alarmnummer Ausland **+41 333 333 333**

### Gönner-Center

Anliegen zur Gönnerschaft  
Telefon Schweiz **0844 834 844**  
Telefon international **+41 44 654 32 22**

Montag–Freitag  
8.30–12.00 Uhr, 13.00–16.30 Uhr

### Rega-Newsletter

[www.newsletter.rega.ch](http://www.newsletter.rega.ch)

### Rega-Shop

Telefon Schweiz **0848 514 514**  
Webseite **[www.shop.rega.ch](http://www.shop.rega.ch)**

### Allgemeine Informationen

Telefonzentrale **+41 44 654 33 11**  
Webseite **[www.info.rega.ch](http://www.info.rega.ch)**