

REGA

Nachgefragt
**«Qualität ist unser
oberstes Gebot»**

Einsatz Schweiz
**Wenn das Schicksal
zweimal zuschlägt**

Aktuell
**Alarmnummern 1414
und +41 333 333 333**



Inhalt

- 4 Nachgefragt
«Qualität ist unser oberstes Gebot»
- 6 Einsatz international
Wenn das Unheil hinter der nächsten Kurve lauert
- 10 Einsatz Schweiz
Wenn das Schicksal zweimal zuschlägt
- 14 Aktuell
Alarmnummern 1414 und +41 333 333 333
- 16 Illustration
Die neue Einsatzzentrale der Rega
- 18 Rega-Inside
Die Natur gibt uns die Grenzen vor
- 20 Kurz notiert
News rund um die Rega
- 25 Kinder-Ecke
Zehn Unterschiede und Wettbewerb
- 26 Rückblick
Safari – Attentat – Rega
- 28 Damals
Hermann Geiger – Flugpionier mit Herz
- 30 Gastseite
Bertrand Piccard: Forschung im 21. Jahrhundert
- 31 Prävention
Sicher durch den Winter

0844 834 844

Die Service-Nummer für Gönnerinnen und Gönner
Wie Sie die Rega erreichen: Seite 32



Titelbild:

Das «Herz» der Rega, die neue Einsatzzentrale: Hier treffen Notrufe von nah und fern ein

Liebe Gönnerin Lieber Gönner

Impressum

Rega-Gönnermagazin 1414
Nummer 81, November 2013
Erscheint 2 Mal jährlich
Gesamtauflage 1,75 Millionen

Herausgeberin

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

Redaktion

Sascha Hardegger, Chefredaktor
Ariane Güngerich, Leitung
Philipp Keller, Bildverantwortung
Karin Hörhager
Wanda Pfeifer

Mitarbeit

Federica Mauri
Walter Stünzi

Fotos

Rega-Fotoarchiv (S. 8, 11, 13, 18, 19,
31, 32)
Philipp Keller (S. 4, 19, 26)
Jacques-André Dévaud (S. 11)
Markus Rieder (S. 18)
Dominik Orth (S. 1, 2, 14, 15)
Martin Rindlisbacher (S. 3)
Massimo Pedrazzini (S. 7, 8)
HSR (S. 23)
Friedli Engesser (S. 2, 28)
ZVG (S. 2, 6, 8, 10, 11, 13, 20, 21, 23,
25, 26, 27, 30, 31, 32)

Produktion

tutto fatto, Zürich

Gestaltung

Triple-X, Werner Blättler, Zürich

Print/Prepress

Swissprinters, Zürich

Abdruck mit Quellenangabe
erlaubt

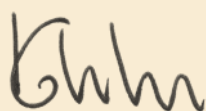
Medizinische Hilfe aus der Luft zu Gunsten von Menschen in Not: Dank Ihrer Unterstützung sind wir seit Jahrzehnten in der Lage, diese schöne und anspruchsvolle Aufgabe zu erfüllen. Wir setzen dafür die bestmöglich ausgebildeten Retter und das bestmögliche Material ein.

Diese Haltung wird zunehmend in Frage gestellt: Welche Ausrüstung und welcher Grad der Bereitschaft sollen finanziert werden? Braucht es eine Rettungswinde oder ist diese zu teuer? Ist es notwendig, ständige Verbindung mit der Einsatzzentrale zu garantieren oder geht es auch ohne? Kurz, wie hoch soll die Messlatte gelegt werden? Neuerdings stellt sich auch die Frage, wie viel dies kosten und wie viel die Rega ihren Mitarbeitenden bezahlen darf. Vielleicht haben Sie die entsprechenden Diskussionen in den Medien verfolgt. Die Gesundheitsdirektorenkonferenz beschäftigt sich ebenfalls mit der Luftrettung. Zu diesen und anderen aktuellen Themen äussert sich unser Stiftungsratspräsident Ulrich Graf auf der folgenden Doppelseite.

Die Rega ist dabei wie ein Eisberg: Der sichtbare Teil – die Helikopter und Jets im Einsatz – sind der kleinere Teil. Der grosse Teil liegt unter der Oberfläche verborgen. Beispielsweise eine gut funktionierende Einsatzzentrale. Die sieht niemand, aber sie ist für den Einsatz unerlässlich. Oder ein stabiles Funknetz, das auch die Funklöcher in den Alpen überbrückt. Unscheinbar, unspektakulär, aber wichtig – und für den Einsatz absolut notwendig.

Alle sind sich einig: Die Luftrettung soll rasch, effizient und hochstehend sein – und dazu bezahlbar. Genau das bietet die Rega. Es gibt keinen nachvollziehbaren Grund, die bewährten Prinzipien in Frage zu stellen. Die Rega bietet der Schweizer Bevölkerung nicht nur eine minimale, sondern eine optimale Versorgung. Um auf die Messlatte zurückzukommen: Es geht um Menschen in Not, darum kann sie nicht hoch genug liegen.

Herzlich



Ernst Kohler,
CEO/Vorsitzender der Geschäftsleitung



Stiftungsrat

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

Geschäftsleitung

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

Interview mit Ulrich Graf,
Präsident des Stiftungsrates der Rega

«Qualität ist unser oberstes Gebot»

Herr Graf, die Rega musste in den letzten Monaten von verschiedenen Seiten viel Kritik einstecken.

Hat die Rega Fehler gemacht?

Materiell haben wir alles richtig gemacht. Die Gönnerbeiträge werden konsequent zu Gunsten der hohen Qualität am Patienten eingesetzt. Daran werden wir gemessen und hier kann uns niemand Versäumnisse vorwerfen. Kommunikativ haben wir uns vielleicht zu lange zurückgehalten und zu wenig Klartext gesprochen.

Die Rega verzichtet ab 2014 auf das ZEW-Gütesiegel.

Leidet da nicht die Glaubwürdigkeit?

Nein, die Rega verzichtet von sich aus auf das Gütesiegel der ZEW, weil es nie zur Rega gepasst hat. Die Rega war und ist kein traditionelles Hilfswerk. Die Verlängerung war deshalb in den letzten Jahren immer ein Spagat.

Der Stiftungsratsausschuss hat den Entscheid in einer längeren Diskussion einstimmig getroffen. Die Rega wird sich weiterhin einem strengen Rechnungslegungsstandard unterwerfen und einen transparenten Jahresbericht veröffentlichen. Die Rega war bisher transparent und wird es auch in Zukunft bleiben.

Sie sagen, dass die Rega kein klassisches Hilfswerk ist.

Was ist die Rega denn dann?

Die Rega ist kein auf freiwilliger Leistung basierendes Hilfswerk. Sie ist eine der modernsten und effizientesten Luftrettungsorganisationen der Welt. Sie kostet den Schweizer Steuerzahler keinen Rappen und jeder ihr anvertraute Gönnerfranken wird zu Gunsten einer professionellen Luftrettung reinvestiert. Die Rega hat keine Wahl. Solange die Sicherheit nicht tangiert ist, muss sie an 365 Tagen und rund um die Uhr für die Schweizer Bevölkerung medizinische Hilfe so rasch als möglich an den Unglücksort bringen.

Die Rega wird von einer grossen Gönnerschaft getragen.

Wie hat sich diese in den letzten Jahren entwickelt?

Die Entwicklung zeigt, dass die Schweizer Bevölkerung mit der Rega sehr zufrieden ist. Seit Jahren wächst die Zahl unserer Gönner jährlich netto über 50 000 und erreicht wohl noch dieses Jahr die 2,5-Millionen-Marke. Das Gönnerwachstum ist eine wichtige Messlatte, mit welcher wir unsere Leistung beurteilen.

Befürchten Sie nach den diversen Negativschlagzeilen im Sommerloch einen Rückgang der Gönnerzahlen?

Nein. Entscheidend ist, dass wir erstklassige, qualitativ hochstehende Dienstleistungen im Interesse unserer Patienten und der Schweizer Bevölkerung erbringen. An dem werden wir gemessen und das wurde ja zu keinem Zeitpunkt in Frage gestellt. Die hohe Qualität unserer Dienstleistung ist unser oberstes Gebot. Daran ändert sich nichts. Die Rega wird auch



Ulrich Graf

Ulrich Graf wurde am 16. Mai 1945 in Winterthur geboren. Er ist verheiratet und hat zwei erwachsene Kinder.

Nach der Matura und dem Elektroingenieurstudium an der ETH Zürich wurde er Technischer Leiter der Procalor AG in Zürich, bevor er 1976 die Geschäftsführung verschiedener Bauer Kaba Gesellschaften übernahm. 1984 wurde Ulrich Graf Mitglied der Unternehmensleitung und 1989 Mitglied des Verwaltungsrates der Kaba Holding AG in Rümlang. 1990 bis 2006 war er CEO und Delegierter des Verwaltungsrates, den er seit 2006 präsidiert.

Weitere Tätigkeiten sind: Präsident Verwaltungsrat Dätwyler Holding AG (CH), Griesser Holding AG (CH); Verwaltungsrat Georg Fischer AG, (CH), Fr. Sauter AG (CH), Feller AG (CH); Mitglied Präsidialrat Dekra e.V. (DE)

1966 wurde Ulrich Graf als Militärpilot brevetiert und flog diverse Flugzeuge und Helikoptertypen der Luftwaffe. Zwischen 1988 und 1995 war er Kommandant der Lufttransportstaffel 2 und anschliessend Chef Einsatz Lufttransport der Flugwaffe. Er ist auch heute noch fliegerisch aktiv und der Aviatik verbunden.

Seit 2001 ist Ulrich Graf Mitglied des Stiftungsrates der Rega, der ihn auf 1.1.2012 zu seinem Präsidenten bestellt hat.

in Zukunft beweisen, dass sie das Vertrauen ihrer Gönnerschaft absolut verdient.

Kritik wurde auch in Bezug auf die Saläre geäussert. Zahlt die Rega zu hohe Löhne?

Als moderne Luftrettungsorganisation mit bestens ausgebildeten Spezialisten muss sich die Rega gegen andere, kommerzielle Arbeitgeber behaupten können. Im Bereich der Ärzte zum Beispiel vergleichen wir uns mit Spitälern und bei den Piloten beispielsweise mit der Swiss oder der Schweizer Armee. Für unsere Patienten wollen wir die besten Mitarbeitenden und diese müssen bezahlt werden, nicht übertrieben, aber nach Marktkriterien. Die auf Salärvergleiche spezialisierte Hay Group Schweiz bestätigt uns seit mehreren Jahren, dass die Rega faire und angemessene Löhne zahlt.

Wieso haben Sie Ihr Honorar reduziert?

Die Entschädigung für den Stiftungsratspräsidenten wurde lange vor meiner Zeit festgelegt und ist seit vielen Jahren im Geschäftsbericht publiziert worden. Als ich feststellte, dass die Höhe meiner Entschädigung dermassen zu medialer Polemik Anlass gab, entschied ich, die Summe von 90 000 auf 15 000 Schweizer Franken zu reduzieren.

Und das Salär von Ernst Kohler? Ist das nicht zu hoch für eine gemeinnützige Stiftung?

Wie bereits gesagt entspricht die Rega nicht einem klassischen Hilfswerk. Und glauben Sie mir: Ernst Kohler ist eine Idealbesetzung und hat seinen Lohn bereits mehrfach gerechtfertigt. Ich glaube das aus meiner langjährigen Führungserfahrung beurteilen zu können. Ebenso wie ich ist auch der zuständige Ausschuss des Stiftungsrats der Ansicht, dass die hohen Anforderungen an den CEO und dessen komplexe Aufgaben sein Gehalt klar rechtfertigen. Die Liste der Verantwortlichkeiten des Rega-CEO ist lang. So trägt er beispielsweise die Verantwortung für den Helikopter- und Jet-Flugbetrieb, die Flugschule, den Instandhaltungs- und Entwicklungsbetrieb – alles Bereiche mit internationaler Bewilligung.

Nochmals: Ernst Kohler macht hervorragende Arbeit und ist sein Gehalt mehr als wert. Die Professionalität und Leidenschaft, mit denen in der Rega gearbeitet wird, bestärken mich tagtäglich in dieser Überzeugung.

Der TCS im Kanton Aargau und die Air-Glaciers im Berner Oberland: Konkurrenz in der Luftrettung.

Wieso wehrt sich die Rega dagegen?

Die Rega ist nicht gegen Konkurrenz. Wettbewerb funktioniert aber nur, wenn für alle die gleichen Regeln gelten. Es kann nicht sein, dass die Rega die hohen Infrastrukturkosten trägt und einige wenige Mitbewerber sich nur auf die lukrativen Einsätze konzentrieren.

Nehmen wir das Bild vom Eisberg. Was man allgemein von der Luftrettung sieht, ist nur ein sehr kleiner Teil. Der grösste Teil ist für Aussenstehende schwer wahrnehmbar, aber unabdingbar für die professionelle Hilfe aus der Luft. Eine moderne Einsatzzentrale, ein flächendeckendes Funknetz, ein unabhängiger Wartungsbetrieb oder gute Ausbildungsstrukturen für Crews. Die Liste liesse sich beliebig fortsetzen. Das alles muss finanziert werden. Wenn nun Mitbewerber kommen und nur wenige, lukrative Einsätze herauspicken, dann geht das letztlich zu Lasten eines gut austarierten Systems, das zu 60 Prozent von der Gönnerschaft finanziert wird. Solche Mitbewerber können

mit dem eingeschränkten Einsatzspektrum nur funktionieren, weil sie wissen, dass im Notfall die Rega dann schon kommt. Dieses Denken funktioniert auf lange Sicht einfach nicht und geht zu Lasten der Qualität. Konkurrenz ja. Aber nur mit gleich langen Spiessen.

Was meinen Sie mit «gleich langen Spiessen»?

Einerseits die bewährten und anerkannten Standards in der modernen Luftrettung und andererseits die Erbringung der Dienstleistung im gesamten Einsatzspektrum. Wir haben immer wieder betont, dass wir Mitbewerber, die bereit sind, sich gemäss unseren Anforderungen auszurüsten, herzlich willkommen heissen. Die Rega-Partnerbasis in Genf ist das perfekte Beispiel für eine solche Zusammenarbeit und zeigt, dass die Rega Entwicklungen, die einen Mehrwert für den Patienten bringen, stets positiv gegenüber steht. Wir bieten aber nicht Hand für eine Entwicklung, an deren Ende eine Senkung der Qualität steht.

Nennen wir das Kind beim Namen. Worin unterscheidet sich die Rega von den Mitbewerbern?

Rund um die Uhr an 365 Tagen im Jahr steht die Rega bereit, um dort medizinische Hilfe zu leisten, wo sie gebraucht wird – ohne Wenn und Aber, für alle, die uns brauchen. Am Tag sind wir innert fünf, in der Nacht innert 30 Minuten in der Luft und erreichen jeden Punkt in der Schweiz in 15 Flugminuten. Wir sind damit auch Backup für Rosinenpicker. Immer dann nämlich, wenn diese aus irgendwelchen Gründen mal nicht können oder wollen. Was würde wohl passieren, wenn wir einmal mit einer fadenscheinigen Ausrede oder aus Unvermögen nicht ausrückten: Die Titelseiten der Medien wären uns sicher.

Diese Verfügbarkeit rund um die Uhr kostet viel Geld. Bei der heutigen Auslastung der Helikopter und Jets etwa 200 Schweizer Franken pro Minute. Es ist bekannt, dass uns die Versicherungen nicht einmal die Hälfte davon bezahlen. Etwa 40 Prozent der Kosten unserer Leistung können an Versicherungen fakturiert werden. 60 Prozent werden durch Gönnerbeiträge gedeckt.

Keiner unserer Konkurrenten ist in der Lage, mit den fakturierten Leistungen eine ausgeglichene Erfolgsrechnung zu erwirtschaften. Auch dann nicht, wenn nur die Rosinen gepickt werden.

Wo sieht sich die Rega in zehn Jahren?

Die Rega arbeitet heute auf allen Stufen sehr seriös und hochprofessionell. Aber natürlich gehört es zu unserer Aufgabe, ständig noch besser zu werden. Wir dürfen uns nicht ausruhen. Wir wollen auch in zehn Jahren zu den weltweit Besten gehören und in allen Bereichen noch professioneller werden. Ohne aber, und das liegt uns allen am Herzen, unsere Wurzeln zu vergessen. Nämlich, dass wir das Wohl des Patienten stets ins Zentrum unseres Handelns stellen und uns im Zweifelsfall immer auf die Seite der Patienten stellen.

Die Rega ist kein klassisches Hilfswerk, wird aber immer eine gemeinnützige Stiftung bleiben, die eine Service-public-Staatsaufgabe wahrnimmt, ohne dass dies den Steuerzahler einen Franken kostet, und sich ohne Einschränkung für ihre Patienten und die Schweizer Bevölkerung einsetzt.

Interview: Karin Hörhager

Ein Wochenende voller Angst

Wenn das Unheil hinter der nächsten Kurve lauert

Für Domenico Ancarola wird ein Kurzaufenthalt in der bezaubernden Landschaft Sardiniens zum Albtraum. Der Tessiner wird bei einem Verkehrsunfall schwer verletzt und nach mehrtägigem Spitalaufenthalt in Cagliari von einem Rega-Ambulanzjet in die Heimat zurückgebracht.



Samstag, 26. Januar 2013 – Es ist ein wunderschöner sonniger Tag und das Thermometer zeigt trotz Winter 20 Grad. Domenico Ancarola ist am Vortag nach Sardinien gereist, um administrative Angelegenheiten im Zusammenhang mit dem Kauf eines Ferienhauses auf der Insel zu erledigen. Nun befindet er sich in Pula in der Provinz Cagliari, wo ihn Freunde erwarten.

Nach dem Mittagessen lädt ihn sein Freund Salvatore zu einer Probefahrt mit seinem neuen Geländefahrzeug an einem Strand mit vielen Dünen ein. «Zuerst wollte ich eigentlich nicht. Ich plante nach Cagliari zu fahren, um die Stadt zu besichtigen, liess mich aber dann doch überreden», erinnert sich Ancarola. Er setzt sich ans Steuer des Geländewagens, sein Freund nimmt auf dem Beifahrersitz Platz. Er fährt rund 30 Meter und wendet. In der letzten Kurve beim Abwärtsfahren bleibt das Gefährt wenige Meter vor dem Ziel plötzlich im Sand stecken. Fahrer und Beifahrer werden mit grosser Wucht aus dem Wagen katapultiert. Während sie am Boden liegen, überschlägt sich das Fahrzeug mehrmals, trifft Domenico und kommt einige Meter weiter zum Stillstand.

«Hoffentlich nur ein böser Traum»

Domenico erinnert sich an jene Augenblicke, als wäre es gestern gewesen. «In einem Sekundenbruchteil wurde alles schwarz und ich spürte einen stechenden Schmerz. Ich öffnete die Augen und lag am Boden.» Mit viel Mühe richtet er sich wieder auf. Das linke Schlüsselbein ragt aus der Haut hervor und auf der Höhe der Rippen verspürt er ein starkes Stechen, das ihm den Atem raubt. «Hoffentlich ist das nur ein böser Traum. Bitte die Zeit zurückdrehen und diesen schrecklichen Film zurückspulen», ist Domenicos erster Gedanke.

Dann wird er wieder klar im Kopf. Er erblickt seinen Freund, der ebenfalls aus dem Fahrzeug geschleudert worden ist, aber nur ein paar Prellungen erlitten hat. «Salvatore stand unter Schock. Er gab mir ständig kleine Ohrfeigen und sagte immer wieder, ich solle ruhig bleiben», erinnert sich der Unglücksrabe. Inzwischen werden die Schmerzen immer unerträglicher und Domenico versucht, das Schlüsselbein wieder einzurenken.

Mittlerweile eilen andere Personen, die den Unfall gesehen haben, zum Strand und alarmieren sofort die Rettungskräfte. Nach nicht einmal 15 Minuten ist der Krankenwagen vor Ort. Er kann aber nicht bis zum Verletzten am Strand vordringen, weil dieser innerhalb eines eingezäunten Privatgrundstücks liegt. Nach etwa einer halben Stunde machen die Rettungskräfte dann glücklicherweise einen Anwohner ausfindig, der ihnen die Zugangscodes gibt, sodass der Krankenwagen bis zu Domenico gelangen kann.

Diese Zeitspanne kommt Domenico, der mit grossen Schmerzen im Sand liegt, wie eine Ewigkeit vor. Er beschliesst, mit seinem iPhone über die Rega-App einen Notruf abzusetzen. «Ich hatte Angst und dachte an meine Familie, an meine Kinder im Tessin, aber die ruhige und freundliche Stimme der Rega-Mitarbeiterin am anderen Ende der Leitung in Zürich beruhigte mich sofort», erinnert sich Domenico. Die



Domenico Ancarola



Die Probefahrt endet abrupt



Der schöne und anspruchsvolle Landeanflug auf Lugano



Jetzt kann Domenico wieder lachen

Einsatzleiterin informiert sich über die Lage, sagt dem Patienten, er solle sich keine Sorgen machen und die Einsatzzentrale der Rega informieren, sobald er im Spital eingetroffen sei.

Vom Strand ins Spitalbett

In der Notfallstation des Spitals in Cagliari wird der Patient sofort eingehend untersucht. Die Verletzungen sind schwer: Vier mehrfach gebrochene Rippen haben das Rippenfell beschädigt, die Lunge kann jederzeit kollabieren. Der Chefarzt ordnet deshalb die sofortige Verlegung auf die chirurgische Station des Universitätsspitals von Cagliari an. Dort werden verschiedene Untersuchungen durchgeführt und Domenico gut betreut.

Im Rega-Center in Zürich befasst sich inzwischen bereits ein Team mit seinem Fall. Sein aus Cagliari übermitteltes Patientendossier wird analysiert und nach einer Bewertung der Situation wird die Rückführung in die Schweiz organisiert. Am 30. Januar um 06.48 Uhr hebt ein Rega-Ambulanzjet vom Flughafen Zürich in Richtung Cagliari ab. Der Zustand des Patienten ist stabil, nichts spricht gegen einen Transport auf dem Luftweg. Das Flugzeug landet um 08.05 Uhr in Cagliari. An Bord sind zwei Piloten, ein Arzt und eine Pflegefachfrau. Der Patient wird per Krankenwagen vom Spital zum Flughafen gebracht. Nach rascher Erledigung der Zollformalitäten startet die Luftambulanz um 09.04 Uhr mit Ziel Lugano, wo sie nach etwas mehr als einer Stunde landet. «Im Spital von Cagliari wurde ich tadellos versorgt, aber das Bett im Rega-Jet kam mir als die bequemste Liege vor, auf der ich je gelegen hatte. Kaum an Bord fühlte ich mich schon wie zu Hause», sagt Domenico über seine Rückführung ins Tessin.

Das Leben mit anderen Augen sehen

Nach seiner Einlieferung ins Regionalspital Lugano vergehen weitere sieben Tage bis sein Zustand eine Operation zulässt. «Nachdem der behandelnde Arzt den Bericht gelesen und mit dem Chefarzt besprochen hatte, sagte er mir, ich solle mich entspannen, ich hätte Glück gehabt. Ich hatte zu allem anderen auch einen heftigen Schlag in der Nähe der Wirbelsäule bekommen – das hätte noch schlimmer ausgehen können!», betont Domenico.

Nach dieser Erfahrung sehe er viele Dinge mit anderen Augen. «Seither erzähle ich all meinen Arbeitskollegen, was mir passiert ist, und rate ihnen dringend, Rega-Gönner zu werden», sagt Domenico abschliessend.

Federica Mauri

© 2008 Rega

Bis er fliegen gelernt hat,
braucht's die Rega.



Jetzt Gönnerin oder Gönner werden: www.rega.ch



Doppelter Rega-Einsatz für eine Familie im Hoch-Ybrig

Wenn das Schicksal zweimal zuschlägt

Glaubt man der Statistik, so ist jeder Zwölfte einmal in seinem Leben auf die Rega angewiesen. Dass gleich beide Kinder einer vierköpfigen Familie innert anderthalb Jahren von der Rega gerettet werden, ist eher ungewöhnlich. Die Geschichte der Familie Huber zeigt, dass das Schicksal nichts von Wahrscheinlichkeiten hält.



Nina bei einem ihrer ersten Skirennen

Als ich zum schmucken Haus komme, schiessen mir tausend Gedanken durch den Kopf. Was ist das wohl für eine Familie, die bereits zweimal auf die Hilfe der Rega angewiesen war? Wie geht es den beiden Kindern heute? Haben die Unfälle Spuren hinterlassen? Werden sie mir von ihren Unfällen erzählen oder ist es ihnen vielleicht unangenehm?

Die Mutter öffnet mir die Tür und ich fühle mich sofort willkommen. Eric, ein sportlicher Junge von 15 Jahren, grinst mir aus dem Wohnzimmer entgegen. Auch seine 12-jährige Schwester Nina begrüsst mich – freundlich, aber noch etwas distanziert. Die beiden bringen mich zum Gartensitzplatz, wo ihr Vater am Grill zugange ist. Es duftet verführerisch.

Während die Eltern das Nachtessen vorbereiten, erzählt mir Eric aus seinem Leben, von seinen Erfahrungen mit der Rega – und löchert mich mit Fragen. Es sind die Fragen eines aufgeweckten, interessierten Jung-Feuerwehrmanns, der genau wissen will, wie Rega-Einsätze ablaufen. Und das, obwohl er – im Gegensatz zu den meisten Gleichaltrigen – schon selbst mehrere Einsätze der Rega-Crew miterleben musste.

«110 Stundenkilometer war ich schnell»

Die beiden Geschwister sind begeisterte Skirennfahrer. Beide sind aktive Mitglieder im Skiclub Hausen am Albis. Eric ist trotz seiner Jugend bereits ein erfahrener und guter Skifahrer und nimmt regelmässig an Rennen teil. So auch am 26. Februar 2011. Es ist der Tag der Volksabfahrt am Spirstock im Skigebiet Hoch-Ybrig. Für Eric ein Heimspiel, denn er kennt dieses Skigebiet wie seine Westentasche. «Genau

bei der Speedmessung verkanteten meine Ski», erzählt er. An den Sturz selbst könne er sich nicht mehr erinnern, nur dass er sehr schnell unterwegs gewesen sei, meint der junge Sportler und fügt mit glänzenden Augen an, was ihm seine Familie im Nachhinein erzählt hat: «Ich war mit 110 Stundenkilometern unterwegs!»

Nach dem verheerenden Sturz bleibt Eric benommen liegen. Die Pistenretter der Bergbahnen Hoch-Ybrig eilen zur Unfallstelle. Eric klagt über starke Schmerzen im Rücken, kann sich nur mit Mühe bewegen. Die Pistenretter rufen die Rega zu Hilfe. Die Crew von Rega 1 rückt aus und landet keine 15 Minuten nach Alarmeingang an der Unfallstelle. Eric wird mit Verdacht auf einen Bruch der Lendenwirbelsäule ins Kinderspital nach Zürich geflogen. Nach banger Stunden können die Ärzte den jungen Skirennfahrer beruhigen: Es werden keine Schäden zurückbleiben und Eric wird im nächsten Winter seinem Lieblingshobby wieder nachgehen können.

Eric erzählt mir in sehr abgeklärter Art und Weise von seinem Unfall. «Ich war eigentlich immer so etwas wie der Pechvogel in der Familie. Knochenbrüche, Verstauchungen und dann der schwere Sturz beim Rennen. Alles Sachen halt, die passieren, wenn man viel Sport treibt.» Dann wird er plötzlich nachdenklich. «Ich hätte aber nie gedacht, dass meine Schwester einmal einen noch schwereren Unfall haben könnte.» Nina hat sich inzwischen zu uns gesetzt und die anfängliche Scheu abgelegt. Mutig erzählt sie mir von ihrem Unfall im Juli 2012.

«Zum Glück trug ich den Helm»

Gemeinsam mit ihrem Vater Ralph verbringen die beiden Geschwister ein paar

unbeschwerte Tage im Hoch-Ybrig. Dort, wo die beiden Jugendlichen mit so viel Freude Ski fahren und auch im Sommer gern ihre freien Tage verbringen. Die drei machen sich mit dem Bike auf den Weg zu einem Gehöft, wo es frischen Joghurt gibt. Der Vater radelt entgegen seiner Gewohnheit vorne weg, Eric und Nina folgen ihm. Es ist eine gut präparierte, asphaltierte und leicht mit Kies bedeckte Waldstrasse. Es geht bergab und die drei lassen ihren Bikes freien Lauf. Ein Auto kommt ihnen entgegen, die beiden Kinder bremsen ihre Fahrt ab und lassen das Fahrzeug passieren. «Was dann geschah, weiss ich nicht mehr. Ich verlor einfach die Kontrolle und im nächsten Moment lag ich auf dem Boden.»

Nina schaut zu ihrem Vater. «Zum Glück habe ich den Helm getragen, wie du es mir immer gesagt hast.» Eric, der hinter Nina fährt, muss den Sturz seiner Schwester mitansehen und ist geschockt. Er ruft den Vater, der sich sofort um seine Tochter kümmert. In der Aufregung denkt niemand an das Handy in der Tasche des Vaters. Stattdessen schickt dieser Eric zurück ins Dorf. Er soll Hilfe holen. Während Eric – immer noch unter Schock – ins Dorf zurückrast und Hilfe organisiert, erinnert sich der Vater an sein Handy und wählt die Rega-Notrufnummer 1414.

Die Minuten bis zur Rettung erscheinen dem Vater endlos. Eine fast unerträgliche Situation: «Es kam mir vor, als würden Stunden vergehen. Meine Tochter blutete stark, hatte grosse Schmerzen und furchtbare Angst. Als Vater steht man daneben und fühlt sich einfach nur hilflos.» Nina kann sich ebenfalls noch gut an diesen Moment erinnern: «Mir tat alles weh. Der Kopf. Der Bauch. Ich hatte grosse Angst zu sterben.»

Als der Bruder mit der Polizei und dem Chef der örtlichen Pistenrettung (der die Familie vom Skiclub her gut kennt) an den Unfallort zurückkehrt, hören sie das Rattern der Rotoren. Am Unfallplatz angekommen, erkennt die Rega-Crew aus Mollis, dass sie rasch handeln muss. Mit Hilfe der Ambulanz, die mittlerweile ebenfalls eingetroffen ist, bringen sie Nina zum Landeplatz des Helikopters in einer klei-



Mit ihrem EC 145 fliegt die Rega-Crew aus Zürich Eric ins Spital



Eric in seinem Element

Als ich im Heli lag hatte ich Angst! Ich wusste nicht, ob ich je wieder laufen kann. Doch bald erfuhr ich, nach intensiven Untersuchungen, dass ich nach dem Spitalaufenthalt wieder auf den Ski stehen werde. Die Rega ersparte mir viele schmerzvolle Minuten. Danke für eure rasche Rettung!

Eric Huber



Aviatiktalente gesucht



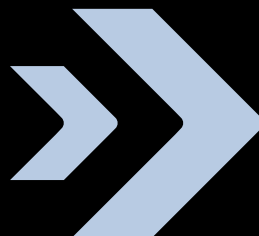
Vom Fliegen träumen – das kann jede(r). Du willst mehr. Du willst Deinen Traum wahr machen, ja mehr noch, Du willst Deinen Traum zum Beruf machen.

SPHAIR ist die Organisation, die Dir hilft das Tor in eine aviatische Zukunft ganz weit zu öffnen und Dir den Weg in die vielfältigen beruflichen Möglichkeiten, die die Fliegerei bietet, zu ebnet. www.sphaire.ch



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Schweizer Armee
Luftwaffe



SPHAIR

nen Waldlichtung. «Die Rega-Ärztin war sehr nett und sprach immer mit mir. Ich habe ja von Erics Unfall her gewusst, dass das alles liebe Leute sind und das hat mich beruhigt.» Nina grinst mich schelmisch an. «Ein bisschen regte ich mich über die Ärztin auf. Sie sagte, ich dürfe nicht einschlafen. Ich war aber so müde und wollte nur schlafen. Da weckte sie mich immer wieder.»

«Wir Eltern sind einfach nur beruhigt, dass es die Rega gibt»

Nina wird – wie ihr Bruder ein gutes Jahr zuvor – ins Kinderspital Zürich geflogen. Dort bestätigt sich der Verdacht der Rega-Ärztin: Leberriß mit inneren Blutungen und ein leichtes Schädelhirntrauma. «Der Chirurg im «Kispi» musste meinetwegen Überstunden machen und die ganze Nacht durcharbeiten. Zehn Liter Blut haben sie im Spital für mich bereit gemacht», erzählt Nina und freut sich, dass sie heute wieder ganz gesund ist. Vor allem tat es ihr leid, dass sie letztes Jahr wegen des Unfalls nicht nach Italien ans Meer fahren konnten und dass sie so lange keinen Sport treiben durfte.

Beim Kaffee – die Kinder sind am Packen für die bevorstehenden, lang ersehnten Ferien in Italien – erzählen mir die Eltern, dass die Verarbeitung der Unfälle für ihre Kinder nicht einfach gewesen sei. «Wir mussten nun schon zweimal die Rega beanspruchen. Dabei fordern wir das Risiko nicht unnötig heraus. Unsere Kinder sind immer optimal ausgerüstet: Helme, Rückenpanzer und alles, was dazu gehört. Und doch sind die Unfälle passiert. Der Dank unserer Kinder an die Rega erfolgt unbewusst – und ist doch so bewusst.»

Es ist spät geworden und ich verabschiedete mich von Eric, Nina und ihren Eltern. Auf dem Weg zum Auto fragte ich den Jung-Feuerwehrmann nach seinem Berufswunsch. «Also wenn es mit dem Skirennfahren nicht klappt ... Rettungssanitäter bei der Rega!»

Karin Hörhager

Zum Glück gibt es die Rega!
Danke an das gesamte Rega-Team.
Nina Huber



Der Da Vinci aus Mollis kommt Nina nach ihrem Unfall zu Hilfe



Ein Jahr nach dem Unfall ist Nina wieder mit viel Freude auf dem Bike unterwegs

Von nah und fern erreichen Notrufe die Rega-Einsatzzentrale

Alarmnummern 1414 und +41 333 333 333

Das «Herz» der Rega, so kann die Einsatzzentrale genannt werden. Hier treffen während 24 Stunden Alarme aus der Schweiz und der ganzen Welt ein. In der neuen Einsatzzentrale mit dem modernen Einsatzleitsystem können die Einsatzleiterinnen und Einsatzleiter die Hilfe aus der Luft noch effizienter organisieren.

Kathrin Zuberbühler, Jet-Einsatzleiterin, hört aufmerksam dem Patienten am andern Ende der Telefonleitung in Spanien zu, während Peter Salzgeber, Helikopter-Einsatzleiter, die Gewitterfront über den Alpen verfolgt. Ein Arbeitstag im dritten Stock des Rega-Centers am Flughafen Zürich beginnt.

06.30, Schichtwechsel

Der Nachtdienst rapportiert der Tagescrew die Ereignisse während der Nacht und teilt Besonderheiten mit. Beispielsweise ist eine Funkstation wegen Revision ausser Betrieb und schlechtes Flugwetter verunmöglicht in gewissen Regionen die Luftrettung per Helikopter. Für den Jet-Einsatz sind Streiks im Ausland und Vulkanausbrüche wichtige Informationen. Anschliessend folgen die Einzelbriefings. Peter Salzgeber muss über Nachteinsätze, Vermisstensuche, Wetterbedingungen, die Crews auf den Helikopterbasen und die Organisation von Transporten für Rindvieh in der Berglandwirtschaft informiert werden, während sich Kathrin Zuberbühler ein Bild über die Patienten im Ausland, die anstehenden Repatriierungen, Bewilligungen und Hotelreservierungen macht.

07.00, Frühstück

Noch ist es ruhig, das kann sich aber schnell ändern. Deshalb frühstücken die Einsatzleiter falls möglich gemeinsam, denn während der Arbeitsschicht können Verpflegungspausen rar sein, insbesondere in der Hochsaison.

Gestärkt nimmt sich Kathrin Zuberbühler eines geplanten Einsatzes in China an. Hier muss sie für die Rega-Crew Visa organisieren und Bewilligungen für Überflug und Landung einholen. Da ruft die Swiss an. Ein Passagier ist zusammengebrochen, an Bord des Flugzeuges befindet sich kein Arzt. Kathrin Zuberbühler verbindet mit der Rega-Beratungsärztin. Diese wird der Besatzung klare Anweisungen geben können und sie telefonisch unterstützen.

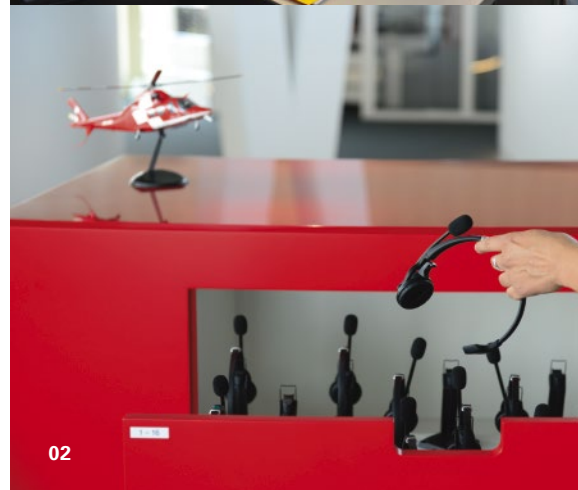
09.27, Alarm

Peter Salzgeber nimmt den Alarm entgegen, die Notrufzentrale 144 meldet einen schweren Verkehrsunfall. Die Ambulanz vor Ort entscheidet sich für den Rettungshelikopter. Es eilt. Innert weniger Sekunden fällt der Einsatzleiter die geeignete Rega-Basis auf und übermittelt der Crew die wichtigsten Hinweise zum Unglück, insbesondere die Koordinaten. Während des Fluges teilt er weitere Details mit. Oft hat er das 144 am Ohr. 80 bis 90 Prozent der Alarmierungen erfolgen durch Einsatzpartner – davon am häufigsten von den Notrufzentralen 144. Weitere Partner sind zum Beispiel Polizei, Spitäler, die Retter des Schweizer Alpen-Club SAC, Pistenpatrouilleure.

Kathrin Zuberbühler füllt unterdessen ein Formular mit medizinischen Angaben für eine Fluggesellschaft aus, denn je nach Krankheitsbild oder Verletzungsmuster kann der Patient auf einem Linienflug heimreisen. Der



01



02

- 01 Rund um die Uhr werden Einsätze organisiert
- 02 Bei Arbeitsbeginn fasst jeder Einsatzleiter sein Headset
- 03 Schichtwechsel Helikopter – Briefing
- 04 Schichtwechsel Jet – Briefing



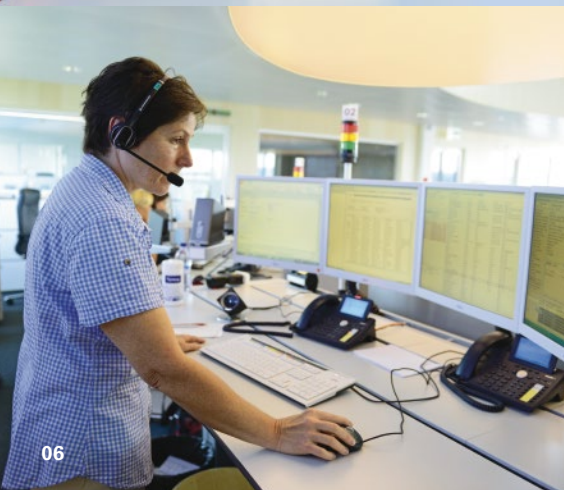
03



04



05

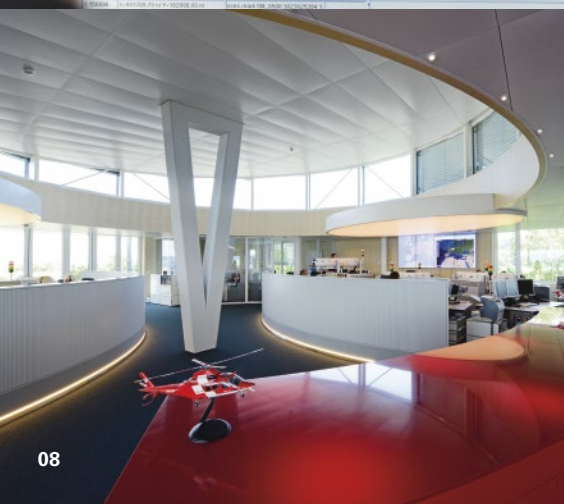


06

- 05 Nicht immer sind Pausen möglich, umso mehr werden solche genossen
- 06 Kathrin Zuberbühler – konzentriertes Arbeiten
- 07 Peter Salzgeber sucht auf der Karte den Unfallort
- 08 «Herz» der Rega – Alarmer von nah und fern



07



08

Vertrauensarzt der Airline entscheidet dann über die Möglichkeiten seitens der Fluggesellschaft. Bei positivem Bescheid organisieren die Einsatzleiter Sauerstoff und holen Bewilligungen für die medizinische Ausrüstung des Rega-Teams ein, das den Patienten auf dem Flug betreuen wird.

11.05, Organisieren

Seit dem Frühstück hat Kathrin Zuberbühler schon unzählige Telefonate geführt. Eben klingelt es wieder. Eine Unfallversicherung ist am Apparat, es geht um die Kostendeckung für den Patienten in Spanien. Es ist wichtig, dass die Versicherungen von Anfang an involviert sind. Nun nimmt sie sich diverser Preisanfragen an und stellt Offerten aus.

Anschliessend bestellt sie das Handling (Abfertigung) am Flughafen von Mombasa, Kenia. Am Abend wird dort ein Rega-Jet landen. Die Ambulanz hat sie bereits organisiert. Diese wird am nächsten Tag eine Patientin an den Flughafen bringen. Dann reserviert sie ein Hotel für die Rega-Crew, denn Flugärztin, Pflegefachperson und Piloten müssen sich vor dem Rückflug zur Ruhe legen, so will es das Gesetz.

14.19, Sprachen

Eben spricht Peter Salzgeber Italienisch. Beim nächsten Anruf antwortet er in Französisch. Ohne die Landessprachen geht gar nichts. Kathrin Zuberbühler steht erneut mit Spanien in Kontakt, selbstverständlich spricht sie Spanisch. Nebst den Landessprachen ist Englisch ein Muss, weitere Sprachen wie zum Beispiel Portugiesisch, Chinesisch, Russisch, Tschechisch sind von Vorteil.

Die Patientin aus Mombasa meldet sich. Kathrin Zuberbühler erklärt ihr und ihren Angehörigen den Ablauf für den Rücktransport, dann informiert sie das Spital.

Um 14.30 Uhr findet das Nachmittagsbriefing statt, nun ist für unsere beiden Einsatzleiter Feierabend. Analog dem Schichtwechsel um 06.30 Uhr übergibt der Frühdienst der Spätschicht nahtlos das Einsatzgeschehen. Je nach Saison werden zusätzlich Mittel- und Reservedienste eingesetzt. Auch unterstützen sich die Jet- und Helikopter-Operationen gegenseitig.

17.48, Flugüberwachung

Ob Ambulanzjet oder Rettungshelikopter, ein Einsatz wird von A bis Z begleitet und überwacht. So wissen die Einsatzleiter mittels Satellitenübertragung immer genau, wo sich die Einsatzmittel befinden.

Die Jet-Einsatzleiter müssen jeweils alle Involvierten informieren, beispielsweise über die Pünktlichkeit der Landung. Des Weiteren sind die Kosten in den ausländischen Spitälern vorgängig zu regeln, sonst könnten Entlassungen der Patienten problematisch werden. In der Schweiz melden die Rega-Beratungsärzte die heimkehrenden Patienten in den Spitälern an.

Je nach Einsatzdauer muss der Personalplan angepasst werden, damit die reglementierten Ruhezeiten eingehalten werden können.

19.51, Essen

Wenn es das Einsatzaufkommen zulässt, kocht am Abend jemand aus dem Team in der Küche neben der Einsatzzentrale für die ganze Crew. Denn während einer Schicht kann sie die Einsatzzentrale selten verlassen.

22.10, Übergabe

Es ist ruhiger geworden, bald beginnt der Nachtdienst. Um 22.30 Uhr übergibt der Spätdienst die laufenden Einsätze und ausstehenden Arbeiten, einige davon können auch nachts erledigt werden. Insbesondere sind in der Nacht Patienten und Spitäler in der Ferne gut erreichbar, denn bei ihnen ist nun Tag.

Ariane Güngerich



Erfahren Sie in unserem Video, wie das neue Einsatzleitsystem unsere Einsatzleiterinnen und Einsatzleiter in ihrer Arbeit optimal unterstützt: www.einsatz.rega.ch

Hier laufen alle Fäden zusammen

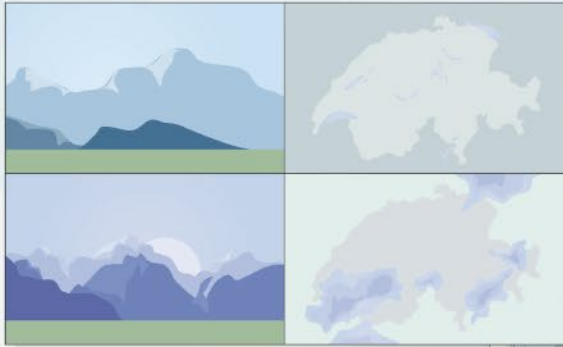
Die neue Einsatzze

Tag und Nacht, an 365 Tagen im Jahr, gehen Notr
Hier organisiert die Rega Hilfe aus der Luft und ha
in der Schweiz und der ganzen Welt.



Multifunktionale Monitorwand Schweiz

- Webcams für Live-Wetterinformationen
- Niederschlagsradar
- Aktuelle Standorte der Rega-Helikopter



Rega-Funknetz Schweiz

- Rega-eigenes Funksystem
- 42 Funkstationen
- Praktisch flächendeckend, auch im hochalpinen Gelände
- Empfängt Notrufe des Notfunks für jedermann
- Wird auch von der Luftwaffe mitbenutzt

Helikopter-Einsatzzentrale

- Disponiert alle Mittel der Rega und ihrer Partnerorganisationen (z.B. Alpine Rettung Schweiz)
- Führt permanent alle Einsatzkräfte
- Gewährleistet die lückenlose und dauernde Kommunikation mit den Einsatzkräften

Office-Software

- Administrative Verarbeitung der Einsatzdaten
- Internet/E-Mail

Geografisches Informationssystem (GIS)

- Digitale Landeskarten
- Suchfunktionen nach
 - CH-Koordinaten
 - Flurnamen
- Visuelle Darstellung der Wintersportgebiete, SAC-Hütten, Spitäler etc.
- Anzeige Alarme Rega-App

Erfassungsmaske für Einsatzdaten

- Übersicht über die laufenden Einsätze
- Übersicht über die geplanten Einsätze
- Checklisten für verschiedene Einsatzarten (Lawinen, Bergunfall)

Kommunikationssystem

- Telefon
- Adresslisten
- Polycom (Funksystem von Polizei und Rettungsdiensten)
- Pager-Alarm für Alpine Rettung Schweiz

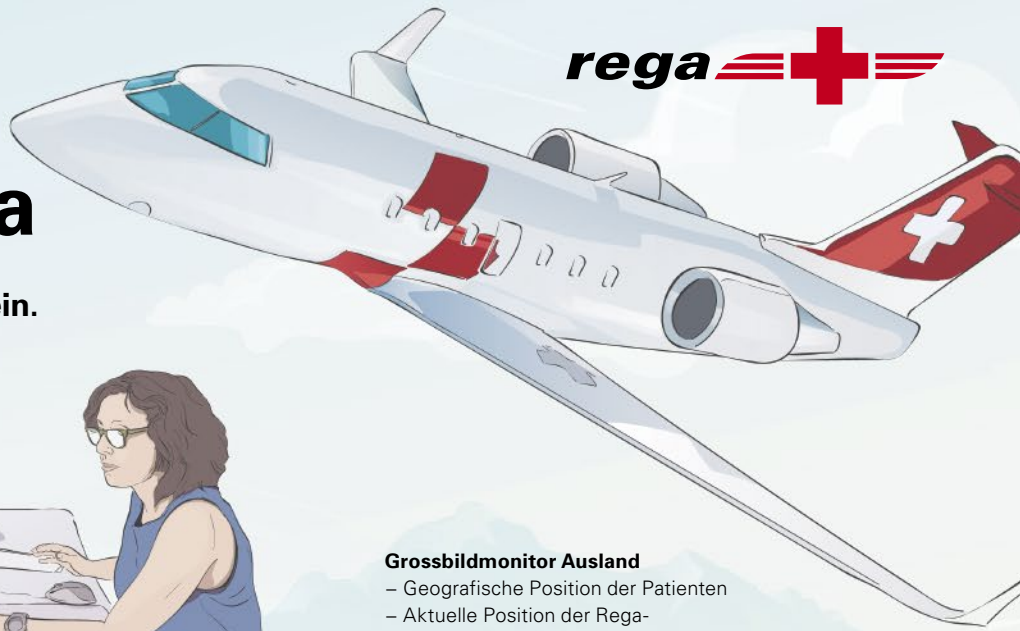
Funk-Arbeitsplatz

- Übersicht über den aktuellen Standort aller Rega-Helikopter
- Rega-Funksystem
- Zweites Funksystem als Redundanz
- Übersicht über die 42 Rega-Funkstationen in der Schweiz



ntrale der Rega

ufe von Verunfallten und Erkrankten ein.
t die Übersicht über alle Einsätze



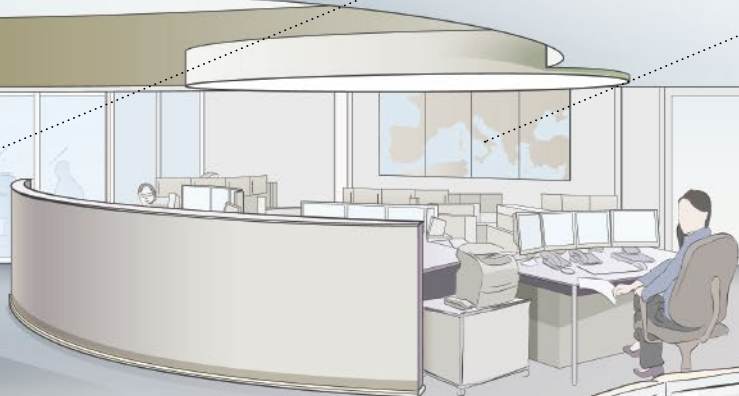
Grossbildmonitor Ausland

- Geografische Position der Patienten
- Aktuelle Position der Rega-Ambulanzjets



Ärztlicher Beratungsdienst

- Berät Patienten im Ausland
- Steht in regelmässigen Kontakt mit behandelnden Ärzten vor Ort
- Informiert die Angehörigen der Patienten
- Berät Besatzungen von Linienflugzeugen bei medizinischen Problemen an Bord



Dispatch

- Organisiert den fliegerischen Teil der Auslandseinsätze
- Berechnet die Windverhältnisse
- Beschafft Landebewilligungen
- Alarmstelle für SAR, den Such- und Rettungsdienst für Luftfahrzeuge in der Schweiz im Auftrag des Bundes

Jet-Einsatzzentrale

- Berät und betreut Patienten im Ausland
- Organisiert und koordiniert die Auslandseinsätze
- Organisiert die Rückführung von Patienten mit Ambulanzflugzeugen, Linienflügen und Bodenambulanzen



ELS-Map

- Digitale Weltkarte
- Standorte von Spitälern weltweit
- Detail-Informationen zu ausländischen
 - Spitälern
 - Flughäfen
 - Ambulanzen
 - Ambulanzflugzeugen
 - Crew-Hotels

Einsatz-Koordinations-system EKOS

- Eingabe von Daten zu Patienten, Spitälern
- Kontakte vor Ort
- Medizinische Abklärungen
- Gesprächsprotokolle
- Einsatzplanung

Kommunikations-system

- Telefon/Funk/SMS
- Alarme über Regga-App
- Weltweite Kontaktadressen

Office-Software

- Aktuelle Sicherheits- und Bedrohungslage in Krisengebieten
- Nachschlagewerke «Easy-Help»
- Internet/E-Mail



Rega-Crews schreiben Geschichte

Die Natur gibt uns die Grenzen vor

Die Rega-Crews rücken aus für Menschen in Not. Jeden Tag, rund um die Uhr. Manchmal sind aber auch ihnen Grenzen gesetzt. Nämlich dann, wenn das Wetter zu schlecht ist oder die Sichtverhältnisse einen Flug verunmöglichen. 560 Einsätze mussten im letzten Jahr abgesagt oder abgebrochen werden. Auch wenn die Hilfesuchenden auf andere Rettungsarten zählen können, sind diese Momente für die Luftretter frustrierend.



Der Lead Pilot der Gebirgshelikopterflotte Mario Agustoni vor seinem neuen Trainingsgerät, dem Flugsimulator

Dichte Wolken. Die Sicht ist schlecht. Der Tessiner Rega-Pilot Mario Agustoni fliegt mit dem AgustaWestland Da Vinci in Richtung des Berner Inselspitals. Eine Patientenverlegung aus dem Tessin nach Bern. Starke Winde erschweren den Flug zusätzlich. Neben Agustoni sitzt Rettungssanitäter Giovanni Beldi. Die Gespräche zwischen den beiden sind kurz, sachlich. Volle Konzentration. Agustoni fragt den Tower des Flughafens Bern-Belp um Erlaubnis für einen IFR-Anflug (Instrumenten-Anflug) auf den Spitallandeplatz. Die Erlaubnis erfolgt prompt und der Helikopter fliegt durch die dichten Wolken dem Zielspital entgegen.

Keine fünf Minuten später landet der Da Vinci sicher auf dem Spitaldach. Die Rotoren kommen langsam zum Stillstand. «Gut gemacht, Debriefing in fünf Minuten», tönt es von hinten. Thomas Gnägi, Einsatzpilot und Rega-Fluglehrer, drückt einige Knöpfe, das Licht geht an. Was so täuschend echt aussah, dass es Agustoni und Beldi die Schweissperlen auf die Stirn trieb, entpuppt sich als Simulation, als Training. Wir befinden uns in den Räumlichkeiten von Swiss Aviation Training, wo die Rega seit Anfang Jahr einen Flugsimulator für ihre Gebirgshelikopterflotte in Betrieb hat.

Pioniergeist gestern wie heute

Die Anschaffung des Flugsimulators ist Ausdruck des Pioniergeists, der vor rund 60 Jahren die Gründung der Schweizerischen Rettungsflygwacht überhaupt ermöglicht hat und der die Rega nach wie vor prägt. Auch heute wird unablässig nach Wegen gesucht, noch besser, schneller und effizienter Hilfe zu leisten.

Aktuell steht bei der Rega vor allem der Ausbau der fliegerischen Möglichkeiten im Fokus. Oder wie es Mario Agustoni, Lead Pilot der Gebirgshelikopterflotte, ausdrückt: «Die fliegerischen Limitierungen so weit als möglich ausschalten, dem Wetter trotzen, die Zahl der abgesagten oder abgebrochenen Einsätze möglichst senken und damit noch mehr Menschen in Not helfen.» In der Helikopterfliegerei, die bis

heute in der Regel unter Sichtflug-Bedingungen operiert, sind die Entwicklungsmöglichkeiten gerade in diesem Bereich sehr gross. Die Rega betritt hier sozusagen Neuland. Gemeinsam mit Partnern wie der Schweizer Luftwaffe, dem BAZL und Skyguide wird unablässig an Möglichkeiten gearbeitet, Instrumentenflugverfahren (IFR, siehe rechts) in der Helikopterfliegerei zu etablieren und damit den Einsatzbereich für Rettungsflüge entscheidend zu erweitern.

Für die Rega ist der Helikoptersimulator in diesem Projekt ein wichtiger Meilenstein. Denn die Einführung von IFR-Flügen bedeutet für die Piloten vor allem eines: hartes Training. Das Projekt IFR beschäftigt aber nicht nur die Piloten. Für den Rega-eigenen Unterhaltsbetrieb bedeutet es, dass alle elf Maschinen des Typs Da Vinci mit IFR-tauglichen Cockpits ausgerüstet und zertifiziert werden müssen. Viel Arbeit, wenn man bedenkt, dass die Umrüstung einer einzigen Maschine rund vier Wochen Zeit in Anspruch nimmt.

Man könnte sich fragen, ob sich der Aufwand lohnt. Wir sagen ja. Wenn es um Menschenleben geht, so ist nur das Beste gut genug. Die Anstrengungen, welche die Rega mit dem Projekt IFR unternimmt, kommen den Patienten zugute. Die Rega wird in Zukunft noch mehr Menschen helfen können. Gleichzeitig erhöht die IFR-Ausbildung der Piloten auch die fliegerische Sicherheit für die vielen Einsätze bei Nacht. Die Rega ist gerne Pionierin. Dank der starken solidarischen Gönnerschaft im Rücken kann sie diesen Geist bewahren.

Rückblende: 1. März 2013

Über dem Norden der Schweiz liegt hartnäckiger Hochnebel. Die Rega-Basis im Tessin erhält den Auftrag, einen Patienten vom Spital in Lugano nach Aarau zu verlegen. Rega-Pilot Mario Agustoni überprüft die Wetterbedingungen und entscheidet, erstmals in der Geschichte der Rega, einen ganzen Einsatz unter Instrumentenflugbedingungen durchzuführen. Die Überführung des Patienten klappt reibungslos. Ein Anschlusseinsatz führt die Crew weiter nach Deutschland, um von dort einen Schweizer Patienten ins Universitätsspital Zürich zu fliegen. Spät in der Nacht landet Rega 6 wieder auf ihrer Heimbasis in Locarno. Zwei Menschen konnte geholfen werden. Mit Flügen, die nur zwei Wochen zuvor nicht durchführbar gewesen wären – die Rega-Crew aus dem Tessin hat Geschichte geschrieben!

Karin Hörhager

Visual Flight Rules, VFR

Als Sichtflug bezeichnet man einen Flug, der vom Piloten nach Sicht durchgeführt wird. Sichtflug wird in der allgemeinen Luftfahrt vor allem in geringen Höhen, mit Kleinflugzeugen und mit Luftsportgeräten angewendet, aber auch bei militärischen Tiefflügen. Im Sichtflug kontrolliert der Pilot die Lage seines Flugzeugs im Raum visuell und beurteilt auch seine Lage relativ zu anderen Luftfahrzeugen. Für die Fluglage im Raum benutzt er Anhaltspunkte ausserhalb des Flugzeugs, in der Regel durch den Blick auf den Horizont. Voraussetzung zum Sichtflug ist folglich, dass das Wetter bestimmte Mindestsichtweiten zulässt und der Pilot keine Wolken durchfliegen muss, so dass die erforderlichen Anhaltspunkte ausserhalb des Flugzeugs zu erkennen sind. Ausserdem muss er zur Vermeidung von Kollisionen bestimmte horizontale und vertikale Mindestabstände zu Wolken einhalten. Können diese Bedingungen nicht eingehalten werden, darf kein Sichtflug stattfinden.

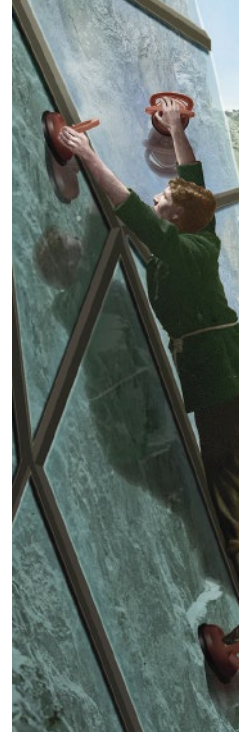
Instrument Flight Rules, IFR

Unter Instrumentenflug versteht man das Steuern von Luftfahrzeugen, bei dem die Fluglage ohne Bezug auf äussere Anhaltspunkte ausschliesslich mit Hilfe von Instrumenten an Bord und durch Unterstützung von Fluglotsen am Boden kontrolliert wird. Damit ist auch das Fliegen in Wolken und bei eingeschränkter Sicht möglich. Der Instrumentenflug macht den Flugverkehr weitgehend wetterunabhängig.

(Quelle: Wikipedia)

Alpines Museum: Ausstellung «Helvetia Club» zu 150 Jahre SAC

Eine Schweiz ohne den SAC ist so undenkbar wie eine Schweiz ohne Berge. 150 Jahre nach der Gründung des Schweizer Alpen-Club blickt die Ausstellung «Helvetia Club» im Alpines Museum der Schweiz zurück und nach vorn. Das Haus am Helvetiaplatz verwandelt sich in eine geschichtenreiche Berghütte mitten in der Stadt Bern. Die Ausstellung erzählt in Aufenthalts-, Material- und Schlafräumen von Gipfelgefühlen und Talabfahrten, von Kameradschaft und Konflikten, von Frauenfragen und Umweltsorgen. Der Aufstieg zur Hütte ist ausnahmsweise nicht steil, das Panorama jedoch umso überraschender. Die Ausstellung läuft noch bis 30. März 2014. Mehr dazu unter www.alpinesmuseum.ch



Die Rega macht Schule

Möchten Sie die Rega zum Thema in Ihrem Schul- oder Kindergartenunterricht machen? Von spielerischen Lektionen bis hin zu anspruchsvolleren Aufgaben aus der Welt der Luftrettung: Auf unserer Internetseite finden Sie hilfreiches und kostenloses Lehrmaterial für Kindergarten, Unter-, Mittel- und Oberstufe. Herunterladen können Sie sich das Material via www.multimedia.rega.ch

Dokumentarfilm «Schweizer Geist» – jetzt auf DVD

Welches sind die Klischees, Mythen und wahren Werte unseres Landes? Dieser Frage widmet sich der Dokumentarfilm «Schweizer Geist», der in diesem Frühling in den Kinos zu sehen war. Anhand von Portraits unterschiedlichster Menschen nimmt der Film den Zuschauer mit auf eine Entdeckungstour durch die Heimat. Einer von zahlreichen Protagonisten ist Rega-Helikopterpilot Corsin Sialm. Er spricht über den Traum vom Fliegen und seinen ganz persönlichen Bezug zur Schweiz. Die 89 Minuten Heimat gibt es jetzt auch als DVD. Zu bestellen unter www.schweizergeist.ch/dvd



**Exklusiv für Sie, liebe Gönnerin, lieber Gönner,
verlosen wir 10 Exemplare dieser DVD.**

Einfach online teilnehmen unter
www.wettbewerb.rega.ch

Teilnahmeschluss ist der 20. Dezember 2013.





© Alpines Museum der Schweiz/Maja Gehrig



Bildband für Liebhaber

Der Bildband von Martin Dällenbach über die Alouettes III SA319B ist ein liebevoll zusammengestelltes Zeitdokument. Erhältlich im eindrücklichen A3- oder handlicheren A4-Format zeigt er auf 256 Seiten in ausdrucksstarken Bildern den Lebenslauf und die Einsatzfähigkeit des Helikopters, der während vieler Jahre in der Schweiz im täglichen Rettungseinsatz stand. Auch Detailaufnahmen der Komponenten oder Ausrüstungsgegenstände kommen nicht zu kurz.

Der Bildband wird nur auf Anfrage oder in kleinen Auflagen gedruckt und hat entsprechend seinen Liebhaberpreis (A3: Fr. 400.–/A4: Fr. 280.–).

Zu bestellen im Shop des Vereins der Schweizerischen Rettungsflugwacht unter www.srfw.org

App-Tipps



Rega – unsere Notfall-App für Sie

Die kostenlose App der Rega übermittelt bei einer Alarmierung auch gleich Ihre Standortangaben an die Einsatzzentrale.



Uepaa! – alpine Sicherheit auch ohne Handynet

Unabhängig vom Mobilfunknetz alarmieren, von Telefon zu Telefon.



Itineris – für sicheres Reisen im Ausland

Via Smartphone auf die Reisehinweise des Eidgenössischen Departements für auswärtige Angelegenheiten EDA zugreifen.



Reise & Waren – die App der Eidg. Zollverwaltung

Erleichtert die Einreise und unterstützt Sie beim Entscheid zum Kauf von Souvenirs, Elektronikartikeln etc. im Ausland.



myViavac – das elektronische Impfbüchlein

Mit dieser App haben Sie Ihren Impfausweis immer dabei, platzsparend und schnell abrufbar.

Sichere Rega von HAI ausgezeichnet

Der internationale Dachverband Helicopter Association International (HAI) hat die Rega mit dem Operator Safety Award für das Jahr 2012 ausgezeichnet. Er tut dies in Anerkennung von über 6000 geleisteten Flugstunden ohne Unfall und in Anerkennung der herausragenden Sicherheitsbemühungen der Rega.

HAI-Präsident Matthew S. Zuccaro schreibt der Rega: «Sie können stolz darauf sein, die Anforderungen für die Auszeichnung zu erfüllen.»

LORIS & NICOLAS FALQUET

Mammut Team
Profi-Freerider und Extremski-
Filmemacher Huck & Chuck

Foto: Stefan Schlumpf



PULSE Barryvox

- Digital-analoges 3-Antennen-Gerät mit akustischer Benutzerführung
- 360°-Kompassanzeige in Echtzeit für einfache Ortung
- Schnelles und präzises Markieren bei Mehrfachverschüttung

Removable Airbag System

- Ein Lawenairbag-System für mehrere Rucksäcke
- Bewährte Snowpulse Airbag Technology
- Gesamtgewicht ab 2300 g inkl. Kartusche (je nach Rucksackmodell)

www.mammut.ch/safety



MAMMUT
Absolute alpine.



Rega-Memo mit neuen Sujets

Die Gestalterin Mo Richner versteht es, die Rega kreativ in Szene zu setzen. Von ihr sind bereits eine Kunstkarten-Serie und das liebevoll gemalte Rega-Memo erschienen. Jetzt hat sie das beliebte Spiel für kleine und grosse Flugfans in einer Neuausführung um 20 Sujets erweitert.

Erhältlich ist das neue Rega-Memo in unserem Shop unter www.shop.rega.ch oder über die Bestellkarte der Shop-Beilage in der Magazinmitte. Viel Spass beim kunterbunten Gehirntaining!



MAMMUT
Absolute alpine.

Von Profis für Profis

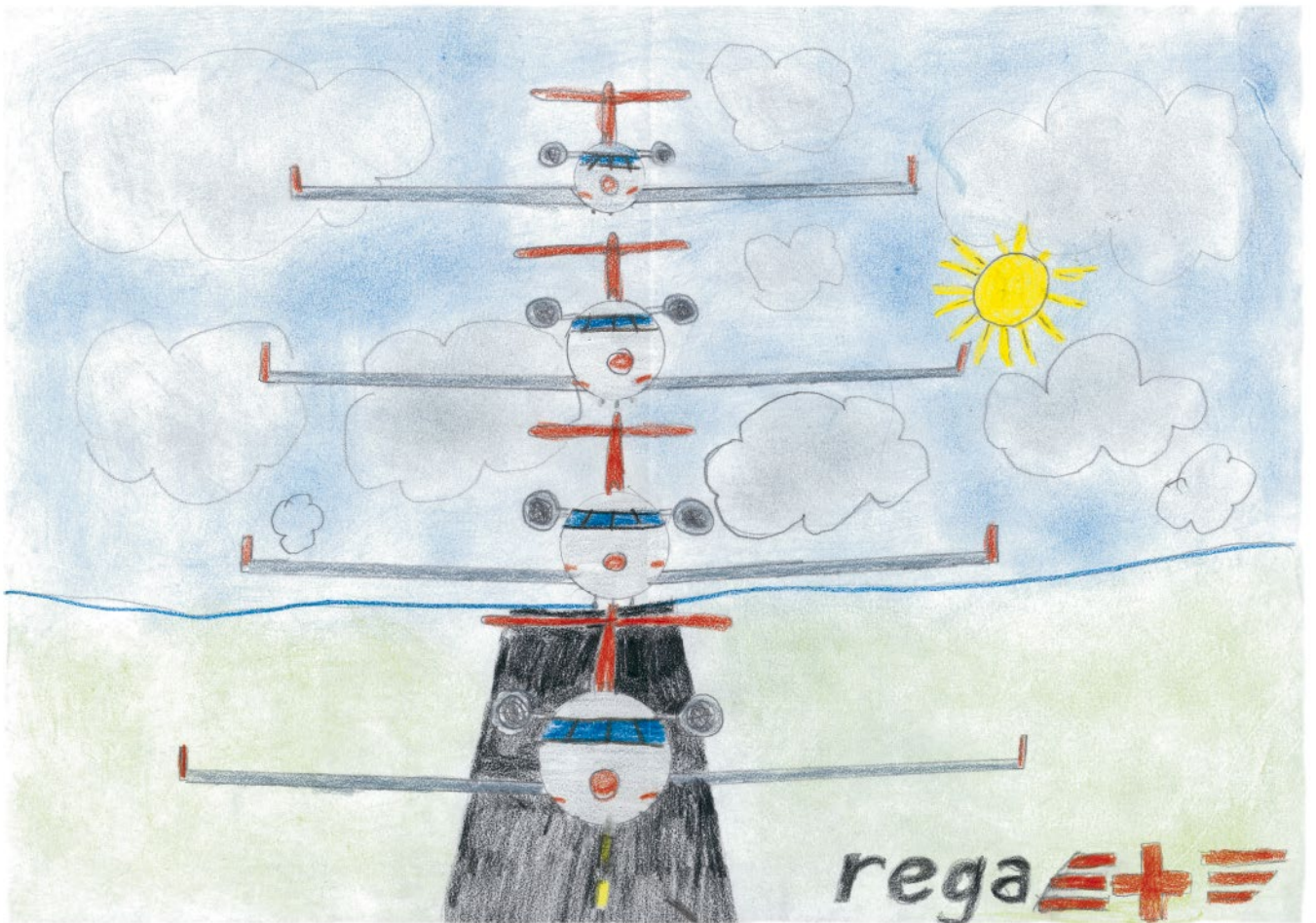
Die Rega-Einsatzcrews erhalten neue Einsatzbekleidung für den Winter. Der Schweizer Bergsportanbieter Mammut hat in enger Zusammenarbeit mit den Rega-Crews die neue Einsatzbekleidung entwickelt und produziert. Eingekleidet werden unsere Crews gegen Ende 2013.

Im nächsten 1414 können wir Ihnen dann exklusive Fotos der neuen Bekleidung zeigen. Wir freuen uns!

Patientenwagen für die Rega

Landet der Rega-Helikopter beim Spital, bringt die Crew den Patienten auf einem Transportwagen ins Innere. Bis heute existiert kein Gerät, das alle Anforderungen erfüllt. Deshalb erteilte die Rega der Hochschule für Technik Rapperswil HSR den Auftrag, ein geeignetes Produkt zu entwickeln: leichter, funktionaler, robuster. Die Studierenden des Lehrgangs Maschinentchnik | Innovation planten und konstruierten 14 Prototypen. Aus den besten Lösungen wird der optimale Patientenwagen für die Zukunft gebaut. Längerfristig sollen alle 150 Spitallandplätze der Schweiz damit ausgerüstet werden.





Fadri, 10 Jahre

REGA FÜR KIDS

Die zehn Unterschiede

Im Sommer und im Winter, rund um die Uhr an 365 Tagen, stehen die Rega-Ambulanzjets bereit und fliegen Patienten aus dem Ausland zurück nach Hause. Beim Kopieren haben sich zehn Fehler eingeschlichen. Kannst du sie finden?



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



© Illustration: Joggi / Peter Jost

Wettbewerb

Verbinde die Zahlen und beantworte dann die folgende Frage:

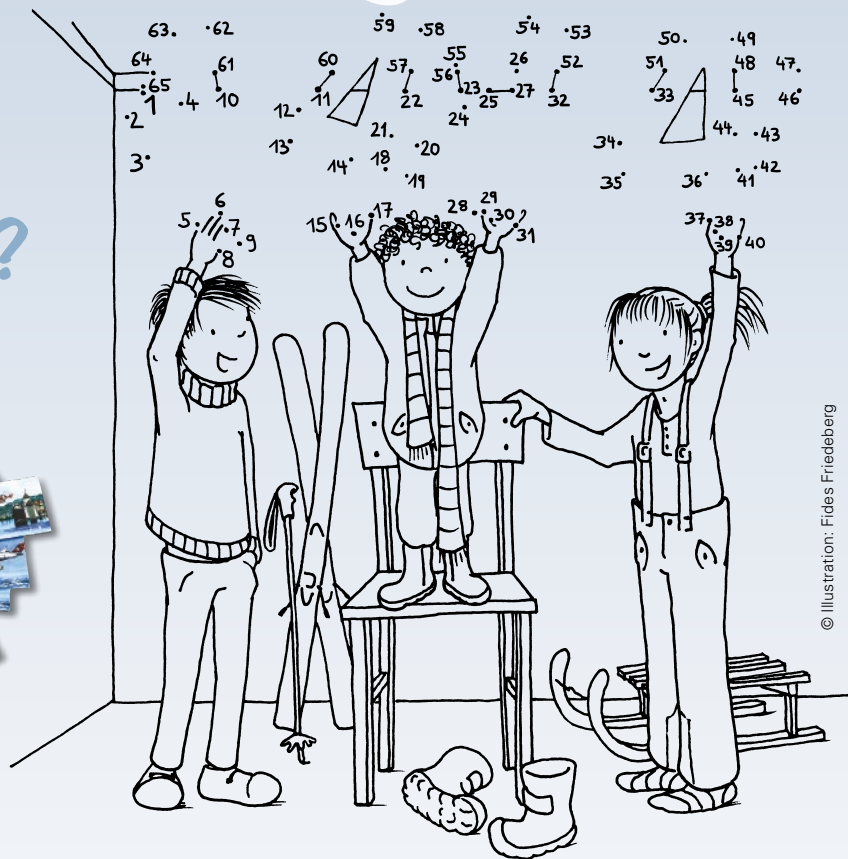
Was siehst du nun und was bedeutet es?

Schreibe die Antworten auf eine Postkarte und sende diese **bis 20. Dezember 2013** an:

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

Unter den richtigen Antworten verlost die Rega **zehn Rega-Memos mit 40 Bildpaaren** im Wert von je 39 Franken.

Viel Glück!



© Illustration: Fides Friedenberg

Lösung aus Nr. 80: Die korrekte Antwort lautet **Rettungswinde**.

Je eine felsgraue Rega-Schultertasche haben gewonnen: Dario Bissig, Bürglen (UR); Niclas Bösch, Rieden (SG); Colombe Daninthe, Delémont; Olivier Fasching, Ennenda; Marc Grillon, Cornol; Julian Hintermann, Basel; Evelyn Holenstein, Lengnau (AG); Marc Kouvaklis, Chêne-Bougeries; Manuela Renica, Cadro; Wanda Rosa, S. Vittore

Wir gratulieren!

Rega-Arzt betreut Verletzte auf einem Linienflug der Swiss

Safari – Attentat – Rega

Das Ehepaar Mannhart liebt Naturreisen. Sorgfältig planen sie ihre Afrikaferien und freuen sich auf zwei Wochen Safari in verschiedenen Nationalparks. Doch nach fünf wunderschönen Ferientagen im November 2011 ändert sich alles abrupt. Auf ihren Bus wird ein Attentat verübt, Myrtha Mannhart erleidet einen Lungendurchschuss.

Plötzlich springen drei Personen hinter einem Felsen hervor, Schüsse fallen. Der Fahrer und Myrtha Mannhart schreien auf. Der schwer getroffene Fahrer beherrscht das Fahrzeug noch etwa 300 Meter, dann erliegt er seinen Schussverletzungen. Der Bus kommt von der Strasse ab und rollt über Steine und Büsche.

Dominik Mannhart bleibt unverletzt und versucht das Steuer zu übernehmen. Aber von hinten kann er die Führerkabine nicht erreichen. Deshalb springt er aus dem Safaribus mit der Absicht, vorne einzusteigen. Zu spät. Er muss zusehen, wie der führerlose Bus direkt auf einen Abgrund zufährt, in die Tiefe stürzt, sich überschlägt und etwa zehn Meter weiter unten in einem trockenen Bachbett zum Stehen kommt. Absolute Stille. In diesem Moment naht ein Motorrad mit zwei jungen Einheimischen. Mannhart ruft um Hilfe. Verängstigt steigen die drei zum Bus hinunter. Die jungen Männer fordern telefonisch Unterstützung an. Myrtha Mannharts Lunge ist verletzt, Atmen und Sprechen fallen ihr schwer. Einer der Männer nimmt sie auf den Rücken. Gemeinsam steigen sie nach oben. Da wartet auch schon ein Militärjeep und fährt die Mannharts in ein nahegelegenes Dorf. In einer Arztpraxis bettet man die Patientin auf eine Liege. Das halbe Dorf umringt sie, alle wollen helfen.

+41 333 333 333, erster Rega-Kontakt

Mannhart ruft die Rega an. Die Einsatzleiterin rät ihm, so schnell wie möglich das Spital in der Hauptstadt aufzusuchen. Wenig später trifft die Lodge-Direktion mit ihrem eigenen Arzt bei der Patientin ein. Nach längerem Hin und Her entscheiden sie, zu einem kleinen Flugfeld zu fahren. Die Verletzte hat grosse Schmerzen, bei jedem Atemzug gurgelt die Lunge. Schlaglöcher und Elefanten auf der Strasse erschweren die Fahrt. Dominik Mannhart bangt um seine Frau. Endlich. Nach einer gefühlten Ewigkeit erreichen sie das Flugfeld. Ein kleines Ambulanzflugzeug der Flying Doctors landet. Sehr professionell versorgt die medizinische Crew die Patientin und legt ihr eine Lungendrainage.



Einhalb Jahre später in der Rega-Einsatzzentrale, von wo aus die Heimreise organisiert wurde

Der Pilot drängt. Der Himmel verdüstert sich. Schon sind sie in der Luft und landen nach dreiviertel Stunden in der Hauptstadt. Eine Ambulanz bringt das Ehepaar ins Spital. Rund sechs Stunden nach dem Attentat dann die Gewissheit: Ein Projektil hat die Lunge durchschlagen und sitzt in einem Rückenmuskel fest. Gebrochene Rippen und diverse Prellungen verursachen zusätzliche Schmerzen.

Gute Betreuung von allen Seiten

Das Spitalpersonal, der Reiseorganisator, die Schweizer Botschaft, die Polizei, einheimische Tourismusverantwortliche – alle unterstützen und betreuen die Patientin und ihren Ehemann.



Insbesondere die Einheimischen bieten ihre Hilfe an und entschuldigen sich immer wieder. Das Ehepaar ist zwar gut aufgehoben, die ständige Unruhe überfordert sie aber.

Mannhart steht regelmässig mit der Rega in Kontakt. «Die Rega informierte mich sehr gut», so erzählt er später. Die Einsatzzentrale organisiert Plätze auf einem Linienflug der Swiss und bietet einen Rega-Arzt auf, der die Patientin abholt. Nach fünf Tagen ist es soweit. Dr. Michael Lehmann trifft am Abend im Spital ein. Myrtha Mannhart berichtet: «Er gab uns sofort ein Gefühl der Sicherheit. Für mich war dieser Moment sehr emotional und Tränen flossen.»

Lehmann checkt die Drainage und sieht sich die Röntgenbilder an. Noch einmal schlafen. Am Abflugtag löst sich plötzlich die Drainage. Der Rega-Arzt eilt sofort ins Spital und setzt alle Hebel in Gang, damit eine neue Drainage gelegt wird. Nach dem Kontrollröntgen fahren sie mit der Ambulanz zum Flughafen. Auch dort übernimmt Lehmann alles Organisatorische. Im Swiss-Flugzeug fühlt Myrtha Mannhart Vertrauen und Sicherheit, sie kann sogar schlafen. Die Betreuung und Zusammenarbeit von Dr. Michael Lehmann und der Swiss-Besatzung sei hervorragend gewesen, erinnert sich das Ehepaar.

Wieder in der Heimat

Myrtha Mannhart wird am Flughafen Zürich direkt beim Flugzeug von einer Ambulanz abgeholt. Die Fahrt nach Chur bewegt sie sehr, die vertraute Umgebung rückt näher. Der Rega-Arzt begleitet die Patientin bis ins Spital. Drei Tage nach dem Eintritt kann die Drainage gezogen werden, nach zwei weiteren Tagen wird Frau Mannhart operiert und das Projektil aus dem Rückenmuskel entfernt. Fünf Tage nach Verlassen des Spitals treten Komplikationen auf. Die Patientin muss zurück ins Krankenhaus. Ende November 2011 darf sie schliesslich nach Hause. Und es bleibt dabei.

Die sportliche, damals 34-Jährige erholt sich körperlich sehr schnell. Die Nachkontrollen sind zufriedenstellend. Die Rega habe super Arbeit geleistet und ihnen Sicherheit gegeben.

Der wahre Grund für das Attentat auf den Fahrer ist bis heute nicht bekannt. Das Erlebte relativiert aber Alltagsprobleme. Die Mannharts leben und geniessen heute noch bewusster. Und sie werden auch in Zukunft Naturreisen unternehmen.

Ariane Güngerich



Rettungseinsatz 1958 am Theodulpass (VS): Der Patient wird auf einem Schlitten zum Flugzeug getragen



Hermann Geiger wachst vor jedem Einsatz die Skis seiner Piper Super-Cub



Hermann Geiger ist 1957 der erste Helikopterpilot der Rettungsflugwacht



Bell 47J: Der Verband der Konsumentenvereine schenkt der Rettungsflugwacht ihren ersten Helikopter

Zum Fliegen geboren, zum Helfen berufen

Hermann Geiger – Flugpionier mit Herz

Zu seiner Zeit war Hermann Geiger eine nationale Grösse, ein über die Landesgrenzen hinaus bekannter Held, ein Star. Heute sind seine fliegerischen Pionierleistungen, sein unermüdlicher Einsatz für die Rettungsfliegerei in den Bergen weitgehend in Vergessenheit geraten. Eine Würdigung aus Anlass von Geigers 100. Geburtstag im kommenden Jahr.

Hermann Geiger zählt neben Oskar Bider, Walter Mittelholzer und Claude Nicollier zu den Persönlichkeiten, welche die Schweizer Aviatik nachhaltig geprägt haben. In den fünfziger und sechziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts gab Geiger der Gebirgsfliegerei und der Luftrettung massgebliche Impulse. Mit Neuentwicklungen am Material und einer ausgefeilten fliegerischen Technik zeigte er neue Möglichkeiten und Wege auf und eröffnete der Aviatik bisher unbekannte Betätigungsfelder.

Ziel Pilot

Die beruflichen Stationen des jungen Wallisers sind von Anfang an auf ein einziges Ziel ausgerichtet: Er will Pilot werden. Schon als Automechaniker-Lehrling widmet er seine ganze Freizeit der Fliegerei. Mit einem Freund baut er in einer Garage das erste Walliser Segelflugzeug und bringt es auch in die Luft.

Während seiner späteren Ausbildung zum Polizeibeamten in Winterthur wirkt er als passionierter Fluglehrer in der dortigen Segelfluggruppe.

Eine neu geschaffene Stelle als Flugplatzwart in Sion gibt ihm 1947 endlich die Gelegenheit, in sein geliebtes Wallis zurück zu kehren.

Technische Innovationen und fliegerische Begabung

Geiger sieht sich aber nicht als reinen Flugplatzwart. Mittlerweile Fluglehrer auch auf Motorflugzeugen, wird er gewissermassen zur «Seele» des Flugplatzes. Ihm ist schnell klar, wie gross der Bedarf an Lufttransporten in diesem Gebirgskanton ist. Er sucht nach neuen Verfahren und Lösungen für Materialtransporte, Tourismus- und Rettungsflüge.

So konstruiert er grosse Doppeltaschen aus Segeltuch, die er an den Flügeln seiner Cessna 170 befestigt, um an unzugänglichen Stellen in den Bergen Material abzuwerfen. Seine Versorgungsflüge werden zur Routine. SAC-Hüttenwarte, Bergbauern, aber vor allem die grossen Staudammprojekte setzen voll auf seine Dienstleistung. Er ist vom Morgengrauen bis in die Nacht in der Luft. Seine Frau Hilda plant die Flüge und besorgt die Administration.

Geiger rüstet seine Flugzeuge standardmässig mit ausklappbaren Skiern aus und perfektioniert die Technik des Landens auf Schneefeldern und Gletschern. Damit kann er auch schnell und zuverlässig Hilfe für Verunfallte bringen. Das Flugzeug wird im Wallis zum etablierten Rettungsmittel.

Der Helikopter eröffnet neue Möglichkeiten

Als die Rettungsflugwacht 1956 zusammen mit dem Verband Schweizerischer Konsumvereine eine nationale Sammlung zur Beschaffung eines Helikopters startet, ist Hermann Geiger an vorderster Front dabei. Er unterstützt die Aktion mit Vorträgen in allen Landesteilen.

1957 erhält er in Paris seine Ausbildung als Helikopterpilot und ist der erste, der fortan den neuen Bell 47J der Rettungsflugwacht im Wallis für Transport- und Rettungsflüge einsetzt.

Geiger führt nicht im Detail Buch über seine Rettungen. 574 gerettete Personen sind verbrieft sowie 135 Bergungen von Toten. Insgesamt müssen es in den 13 Jahren seines Wirkens als Rettungspilot gegen 2000 Rettungsflüge gewesen sein.

Um der steigenden Nachfrage zu entsprechen, gründet er mit seinen Freunden Fernand Martignoni und Bruno Bagnoud 1964 die Bedarfsfluggesellschaft Air-Glacières, die heute noch einen wichtigen Pfeiler der Walliser Luftrettung bildet.

Der Unfall – das ganze Land trauert

Am 26. August 1966 kollidieren eine Piper Super-Cub und ein Segelflugzeug im Landeanflug auf den Flugplatz Sion. Hermann Geiger sitzt als Fluglehrer in der Piper. Beim Absturz findet er den Tod. Die Hiobsbotschaft geht in Windeseile durchs Land: Der Flugpionier, der «Adler von Sion», ist nicht mehr.

Heute, fast 50 Jahre später, ist die Luftrettung Tatsache und versorgt das ganze Land mit schneller medizinischer Hilfe. Die bestehenden Luftrettungsorganisationen sind auch 50 Jahre später das beste Denkmal für den Pionier, dem alle so viel zu verdanken haben.

Bertrand Piccard ist mit seiner ganzen Familie seit über 40 Jahren Rega-Gönner. Er möchte Ihnen einige Denkanstösse zum Pioniergeist geben, einem Leitmotiv jedes Forschers. Dieses Thema liegt auch unserer Organisation am Herzen, denn seit über 60 Jahren suchen wir ständig nach Verbesserungen für die Einsätze, die wir im Dienste unserer Patientinnen und Patienten durchführen.

Forschung im 21. Jahrhundert



Dr. Bertrand Piccard

Psychiater, Ballonfahrer und Forscher

1999 gelingt Bertrand Piccard zusammen mit dem Briten Brian Jones die erste Weltumrundung ohne Zwischenlandung im Heissluftballon.

Zusammen mit André Borschberg ist er Gründer und Pilot von Solar Impulse, dem ersten Solarflugzeug, das rund um die Uhr ohne Treibstoff fliegt. Nach dem erfolgreichen Überflug der Vereinigten Staaten von West nach Ost in diesem Jahr steht für 2015 der Versuch für die erste Weltumrundung ohne einen Tropfen Treibstoff an.

Die meisten Kinder wachsen damit auf, dass ihnen ihre Eltern Märchen erzählen. Bei mir waren es eher Geschichten von Forschungsabenteuern. Gebannt lauschte ich den Erzählungen über die Aufstiege meines Grossvaters Auguste in die Stratosphäre und über die Tauchgänge meines Vaters. Dieser war mit Don Walsh bis zum Marianengraben, dem tiefsten Punkt der Meere, vorgedrungen.

Tagtäglich hörte ich zuhause Namen wie Edmund Hillary, Charles Lindbergh, Alan Shepard oder Wernher von Braun. Sie waren die Helden meiner Kindheit. Doch was mein Leben wirklich veränderte, waren die persönliche Begegnung mit ihnen allen und die sechs Apollo-Starts, die ich in Cape Canaveral mit eigenen Augen verfolgen konnte.

Im Juli 1969 beschloss ich, Forschungsreisender zu werden. Ich war damals elf Jahre alt. Mein Vater hatte sich eben mit dem von ihm konstruierten Mesoscaph aufgemacht, den Golfstrom zu erforschen. Einige Tage darauf verfolgte ich überwältigt den Start der Apollo 11 auf ihrem Flug zum Mond: Das gab mir das Gefühl, das wichtigste Ereignis in der Geschichte der Menschheit mitzuerleben!

Ich werde oft gefragt, wie man Forscher wird. Doch eigentlich entscheidet man sich nicht für einen Forschungsgegenstand. Man beschliesst einfach, die ausgetretenen Pfade zu verlassen und bei jeder sich bietenden Gelegenheit das zu tun, was andere für unmöglich halten. Begonnen habe ich mit Deltaseglern und Ultraleichtflugzeugen, bevor ich einen Platz als Copilot annahm und wir das erste Transatlantikkennen für Heissluftballone gewannen. Daraus ergab sich fast von selbst das Projekt Breitling Orbiter. Mit meinem Freund Brian Jones gelang mir 1999 die erste Weltumrundung im Ballon ohne Zwischenlandung. Da begriff ich, dass das höchste Ziel, das ich während sechs Jahren angestrebt hatte, eigentlich nur ein Mittel war, um noch weiter zu gehen. So entstanden Solar Impulse und die Vision, ohne einen Tropfen Treibstoff um die Welt zu fliegen.


Die Menschen sind bereit, sich für grosse Abenteuer zu begeistern, sich den Träumen von Pionieren und Forschern anzuschliessen. Ein Solarflugzeug, das Tag und Nacht ohne Treibstoff fliegt, bis es die Erde umrundet hat, könnte ein starkes Symbol sein. Wenn es gelingt, beim Fliegen von der fossilen Energie loszukommen, könnte niemand mehr behaupten, dies auch in unserer Gesellschaft zu erreichen sei unmöglich. Wir müssen Emotionen für die erneuerbaren Energien wecken und den Umweltschutz als gute, spannende Sache darstellen. Wir müssen aufzeigen, dass alternative Energiequellen in Verbindung mit neuen Technologien zu Lösungen führen, die zunächst unmöglich erscheinen.

Die Forschung im 21. Jahrhundert muss dazu dienen, die Lebensqualität zu verbessern. Oberstes Ziel soll es sein, den Pioniergeist anzuregen, die Neugier zu wecken und damit die Verbesserung des täglichen Lebens zu fördern.

Sie finden das utopisch? Jedenfalls nicht utopischer als die Lancierung eines Raumfahrtprogramms Anfang der sechziger Jahre, um Menschen zum Mond zu bringen. Doch eine Chance auf Erfolg besteht nur dann, wenn der Verzicht auf Gewissheiten und liebgewordene Gewohnheiten nicht mehr als mühsame Pflicht, sondern als grosses, spannendes Abenteuer betrachtet wird.

Deshalb haben wir als Forscher eine Verantwortung gegenüber anderen: Wenn wir uns der Menschen, die uns vorangegangen sind, als würdig erweisen wollen, müssen wir alles unternehmen, um die Welt besser zu machen.

Bertrand Piccard



Gegenseitiger Respekt und richtiges Einschätzen der eigenen Fähigkeiten

Sicher durch den Winter

Die Schweiz ist eine Wintersportnation: Über 2 Millionen Personen fahren Ski oder Snowboard. Das Thema Sicherheit sollte dabei nicht Schnee von gestern sein. Umso weniger, als jährlich über 50 000 Skifahrer und 14 000 Snowboarder verunfallen, einige davon tödlich. Von den tödlich verlaufenden Unfällen ereignen sich drei Viertel abseits der gesicherten Schneesportabfahrten. Die folgenden Regeln, Tipps und Informationen tragen dazu bei, dass der Spass beim Schneesport nicht von der Piste abkommt.

Die Folgen von Unfällen auf der Piste sind besonders bei hohen Geschwindigkeiten schwerwiegend. Schon eine Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h wirkt bei einem Aufprall wie ein Sturz aus zehn Meter Höhe. Wichtig zu wissen: Über 90 Prozent der Unfälle sind selbst verschuldet. Deshalb können Sie viel zum ungetrübten Fahrgenuss beitragen. Bereiten Sie sich und Ihre Ausrüstung auf die Saison vor und befolgen Sie die Regeln auf der Piste.

Gut ausgerüstet ins Vergnügen

Sicherer Schneesport beginnt bereits bei der Ausrüstung. Tragen Sie beim Ski- und Snowboardfahren immer einen Schneesporthelm und als Snowboardfahrer zusätzlich einen Handgelenkschutz. Gutes Material nützt wenig, wenn es kaputt oder veraltet ist. Lassen Sie Ihr Material vor jeder Saison durch eine Fachperson überprüfen und ersetzen Sie ältere Ausrüstungsteile, die den Sicherheitsanforderungen nicht mehr genügen. Vergessen Sie nicht, die Einstellung Ihrer Skibindung überprüfen zu lassen. Gute Ausrüstung heisst auch zweckmässige Kleidung. Sie sollte funktional, wintertauglich, warm, wetterfest

und bequem sein. Eine Schnee- oder Sonnenbrille ist unerlässlich. Wie beim Autofahren ist klare Sicht für eine sichere Fahrt unabdingbar. Lassen Sie regelmässig Ihr Sehvermögen prüfen und tragen Sie auch beim Schneesport die erforderliche Sehhilfe.

Startklar

Schneesport stellt hohe Anforderungen an die körperliche Verfassung. Vielen Wintersportlern fehlt es an Kraft, Ausdauer und Koordination, um den nicht alltäglichen Bewegungen standzuhalten. Senken Sie Ihr Unfallrisiko, indem Sie sich vor der Saison gut vorbereiten. Kräftigen Sie insbesondere die Rumpf- und Beinmuskulatur und trainieren Sie Ihr Gleichgewicht. Bereiten Sie sich auch unmittelbar vor der Abfahrt vor. Wärmen Sie sich auf; so aktivieren Sie den Kreislauf, erhöhen die Koordinationsfähigkeit und machen Muskeln und Gelenke geschmeidiger. Konzentrieren Sie sich auf die bevorstehende Abfahrt, denn viele Unfälle ereignen sich vor dem Mittag oder gegen Ende des Nachmittags, wenn die Konzentration nachlässt und die Müdigkeit zunimmt.



Sicherheit auf und neben der Piste

Der lokale Pistendienst ist Ihr Freund und Helfer. Beachten Sie die Signalisationen und Warnhinweise. Es gibt immer einen guten Grund, wenn Gebiete gesperrt oder Warnhinweise angebracht sind. Informieren Sie sich über die Verhältnisse vor Ort. Leichtsinng oder Nichtwissen sind nie gute Ratgeber.

Hinweise zur aktuellen Lawinensituation finden Sie zum Beispiel auf www.slf.ch im Lawinenbulletin oder auf der entsprechenden Smartphone-App «White Risk». Die lokalen Pisten- und Rettungsdienste sind zudem kompetente Ansprechpartner und können Sie beraten.

Wenn es doch passiert

Trotz aller Vorsichtsmassnahmen kann ein Tag im weissen Pulver auch mit einem Unfall enden. Die lokalen Pistenretter sind kompetent ausgebildete Spezialisten, die im Ernstfall die richtigen Entscheidungen treffen. Mit dem Schlitten ins Tal oder bei schwereren Unfällen mit der Rega direkt ins Spital: Der Entscheid obliegt den Pistenrettern. Sie sind wichtige Partner der

Rega, die regelmässig bei der Arbeit mit dem Helikopter geschult werden und deshalb mit diesem Einsatzmittel vertraut sind.

Notfall-App

Besonders für diejenigen Sportler, die sich abseits der Pisten bewegen, empfehlen wir die Notfall-App der Rega. Mit Hilfe der App wissen unsere Piloten exakt, wo Sie sich befinden. Bitte beachten Sie aber, dass der Empfang nicht überall gewährleistet ist.

Noch ein letzter Tipp: Stellen Sie vor einem Ski- oder Snowboardtag immer sicher, dass Ihr Smartphone vollständig geladen ist. Bewahren Sie es nah am Körper auf. Kälte reduziert die Kapazität des Akkus – im Notfall kann dies fatal sein.

Wir wünschen Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, einen schönen, schneereichen und unfallfreien Winter.

Karin Hörhager

Mit freundlicher Unterstützung der bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung.
Weitere Informationen finden Sie unter www.bfu.ch

So erreichen Sie die Rega

Alarmnummer Schweiz (24h) 1414

Alarmnummer Ausland (24h) +41 333 333 333

Gönner-Center

Montag – Freitag
08.30 – 12.00 Uhr
13.00 – 16.30 Uhr

Telefon Schweiz 0844 834 844

Telefon international +41 44 654 32 22

www.rega.ch

Adresse für alle Fragen

www.info.rega.ch

Telefonzentrale +41 44 654 33 11

Rega-Newsletter

www.newsletter.rega.ch

Rega-Shop

Telefon Schweiz 0848 514 514

www.shop.rega.ch