

REGA

Nummer 68, Juni 2007

Gönnermagazin der Schweizerischen Rettungsflugwacht

rega 

Einsätze über alle Grenzen
**Von den Tropen
in die klirrende Kälte**





4 Thema

Einsätze über alle Grenzen: Von den Tropen in die klirrende Kälte

Die Rega fliegt Patienten aus fernen Ländern zurück in ihre Heimat. Nicht immer ist das die Schweiz; dank ihrer grossen Erfahrung und den vorhandenen Einsatzmitteln ist die Rega weltweit gefragt.

9 Interview

Dr. Susanna Schärli über das medizinische Notfallmanagement

«Die ärztliche Beratung ist immer mehr gefragt.»

10 Basis-Porträt

Einsatzbasis Lausanne: gefragt auf Strassen, Bergen, Seen

Begonnen hatte alles in einem Provisorium – vor bald 28 Jahren diente ein einfacher Holzcontainer als Rega-Basis.

13 Einsatzpartner

Redog – Bindeglied der vierbeinigen Retter zur Rega

14 Checkflüge

Alle Jahre wieder: Sitzen die Notverfahren?

Die Einsatzmannschaften der Rega werden regelmässig geprüft – in Theorie und Praxis.

16 Poster:

«Röhrenblick» in den Ambulanz-Jet: So sieht es im Innern der fliegenden Intensivstation Challenger CL 604 aus.

18 Rega-Inside

Kollisionswarngerät für Rega-Helis

«FLOICE» warnt die Besatzungen vor der Annäherung anderer Luftfahrzeuge sowie vor Kollisionen mit festen Hindernissen.

19 Persönlich

21 Rätsel-Ecke

22 Nachgefasst

Eine neue Leber – ein neues Leben

Organtransporte sind für die Rega-Besatzungen oft ein Wettlauf gegen die Zeit.

24 Kurz notiert

25 Gönner-Service

27 Gastkolumne Zoë Jenny

28 Damals

Der erste Heli der Rettungsflugwacht war ein Geschenk

Eine beispiellose Sammelaktion des Verbands Schweizer Konsumvereine ermöglichte 1957 die Anschaffung eines Helikopters vom Typ Bell 47-J.

32 Ortung von Notrufen

Von wo kommt der Hilferuf?

Die Identifikation des Standorts von Mobiltelefonen liefert heute genauere Angaben über den Aufenthaltsort von Hilfe Suchenden.

0844 834 844

Die Service-Nummer für Gönnerinnen und Gönner

Wie Sie die Rega erreichen: Seite 24

Titelbild:

Über den Wolken: Die fliegende Rega-Intensivstation vom Typ Challenger CL 604 auf Einsatz.

Rega-Stiftungsrat:

Albert Keller* (Präsident),
 Uitikon Waldegg;
 Dr. med. Andreas Berger,
 Merlischachen;
 PD Dr. med. Adrian Frutiger,
 Trimmis;
 Marcel Gaille, Onex;
 Ulrich Graf, Winterthur;
 Michael Hobmeier, Bäch;
 Bruno Jelk, Zermatt;
 Paul Maximilian Müller*, Bern;
 PD Dr. iur. Roland Müller, Staad;
 Anne Ormond-Ronca, Denens;
 Charles Raedersdorf, Köniz;
 Dr. iur. Markus Reinhardt*, Chur;
 Prof. Dr. med. Daniel Scheidegger*,
 Arlesheim;
 Franz Steinegger* (Vizepräsident),
 Flüelen;
 Daniel Biedermann, Bern
 (Vertreter des Schweizerischen
 Roten Kreuzes)
 (* = Mitglieder des Ausschusses)

Geschäftsleitung:

Ernst Kohler, Vorsitz;
 Dr. med. Carlo Höfliger, Chefarzt;
 Roland Ziegler, Finanzchef

Impressum Nr. 68 / Juni 2007**Gönnermagazin****der Schweizerischen
Rettungsflugwacht (Rega)**

Erscheint zweimal jährlich,
 Gesamtauflage 1,431 Millionen

Redaktion: Thomas Kenner
 (Chefredaktor), Gery Baumann,
 Maria Betschart, Walter Stünzi

Französische Übersetzung:
 SRK, Übersetzungsdienst, Bern

Italienische Übersetzung:
 Gabriella Broggi, Lugano

Fotos: Ch. Perret (Titelseite,
 S. 3, 14, 21, 32);
 C. Gitchenko (S. 2, 6, 7);
 M. Patti (S. 4, 5);
 T. Kenner (S. 9, 13, 19);
 G. Baumann (S. 2, 14, 15, 18);
 W. Stünzi (S. 10);
 O. Born (S. 23);
 U. Seggelke (S. 27);
 Archiv Coop (S. 28, 29, 30, 31)

Produktionsleitung:
 tutto fatto, Zürich

Gestaltung:
 Alex Demarmels, Thalwil

Herausgeber:
 Rega-Kommunikation
 Postfach 1414
 8058 Zürich-Flughafen
 www.info.rega.ch
 Postcheck 80-637-5

Litho: Sota AG, Zürich

Druck: Farbendruck Weber AG,
 Biel

Inseratenannahme:
 Kretz AG, Verlag und Annoncen,
 8706 Feldmeilen

Abdruck: mit Quellenangabe



Ernst Kohler

Liebe Gönnerin, lieber Gönner

Die Hilfe der Rega ist gefragter denn je – nicht nur abseits von Weg und Steg in den Bergen oder auf den Strassen in unserem Land. Während beinahe jedes Kind die rot-weissen Helikopter mit «Rega» in Verbindung bringt, sind die Einsätze der drei Rega-Ambulanzflugzeuge mit den markanten roten Kreuzen auf Rumpf und Flügeln in Destinationen auf der ganzen Welt weit weniger bekannt.

Typisch schweizerische Werte wie Professionalität und Qualität sowie ein Stück Mythos von «Swissness» bringen es mit sich, dass unsere Dienste auch bei ausländischen Auftraggebern immer wieder gefragt sind. Meistens sind unsere Besatzungen dann besonders gefordert: Bei Intensivpatienten und langen Flugdistanzen oder grossem Zeitdruck kann die Rega oft als eine der wenigen oder gar als weltweit einzige Organisation Hilfe bieten – wie unser Schwerpunkt-Bericht ab Seite 4 zeigt. Solche anspruchsvollen Einsätze bieten Vorteile für die Rega: Unsere Crews sammeln Erfahrungen, die für ihre spätere Arbeit Gold wert sind. Dass diese bezahlten Missionen das ihre zu einer besseren Kostensituation beitragen, ist ein willkommener Nebeneffekt – ganz im Sinne unserer Gönnerinnen und Gönner.

Das Gönnersystem, das eine landesweite Luftrettung möglich macht, ist auf der Welt einzigartig und findet in Fachkreisen hohe Beachtung. Im vergangenen April konnte die Rega als zweimillionste Gönnerschaft eine Familie aus Veyrier (GE) willkommen heissen. Sie trägt zusammen mit der ganzen Gönnergemeinde dazu bei, dass die Rega Hilfe aus der Luft bringen kann. In der Schweiz und im Ausland, während 24 Stunden täglich und an 365 Tagen im Jahr. Dafür danke ich Ihnen von Herzen.

Ernst Kohler, Vorsitzender der Geschäftsleitung

Einsätze über alle Grenzen

Von den Tropen in die klirrende Kälte

Den rot-weissen Rega-Helikopter kennt bei uns fast jedes Kind. Wer ihn sieht, weiss, dass er medizinische Hilfe an eine Unfallstelle bringt oder einen Patienten in ein medizinisches Zentrum transportiert. Weniger bekannt ist, dass die Rega auch über drei moderne Ambulanzflugzeuge verfügt – und damit Patienten aus der ganzen Welt zurück in die Heimat fliegt.

Flughafen Rayong: Endanflug des Rega-Jets im Tropenparadies.



Flughafen Rayong, Thailand: «Swiss Ambulance 464, cleared to land on runway 27.» Der Rega-Jet mit der Immatrikulation HB-JRC hat soeben die Landeerlaubnis erhalten. Im Cockpit des Schweizer Flugzeugs bestätigt Captain Cédric Gitchenko dem Kontrollturm per Funk diese Freigabe, bevor er zusammen mit der Copilotin, Esther Joss, die vorgeschriebenen Checkpunkte für den Endanflug durchgeht. Landeklappen und Fahrwerk sind ausgefahren und arretiert: Sanft setzt die Frau im Rega-Cockpit den «Challenger» auf die Landebahn, wo normalerweise Linien- und Charterflüge aus aller Welt mit Touristen ankommen. Das weisse Flugzeug mit den markanten roten Kreuzen auf Rumpf und Flügeln und dem Schweizerkreuz am Höhenleitwerk hat eine andere Aufgabe. Es ist im Auftrag einer finnischen Ärztezentrale unterwegs, um drei Patienten in deren Heimat zurückzubringen.

Minuziöse Einsatzplanung und Crew-Positionierung

Der Auftraggeber aus Helsinki, eine Organisation, die sich, wie die Rega, um den Transport von verunfallten oder schwer erkrankten Patienten kümmert, hatte die Rega vor keine leichte Aufgabe gestellt. Drei Patienten, zwei Männer in Pattaya und eine verletzte Frau in Phuket, sollten nach Finnland transportiert werden. Zur sprachlichen Verständigung und als medizinische Verstärkung waren ein Arzt und ein Pfleger aus Finnland dabei.

Nach einem Tankstop in Aschgabat (Turkmenistan) ging es weiter nach Rayong am Golf von Thailand. Hier verliessen der Rega-Arzt, Matthias Patti, und die beiden finnischen Helfer das Flugzeug. Sie reisten im Taxi weiter nach Pattaya, um die beiden Männer auf der Intensivstation im Bangkok Pattaya Hospital – einer auch nach westlichen Massstäben erstklassigen Klinik – ein erstes Mal zu besuchen. Das Rega-Flugzeug flog gleich weiter nach Phuket. Hier wartete im Krankenhaus die dritte Patientin auf ihren Heimflug mit der Rega. Zuerst wurde der Rega-Jet jedoch für dreissig Stunden auf der Abstellzone des Flugplatzes parkiert: Die Besatzung musste ihre vorgeschriebene Ruhepause einlegen.

Drei Patienten – drei unterschiedliche Schicksale

Ein Tag später: Der Rega-Jet aus Phuket ist gelandet und rollt auf dem Flughafen von Rayong zum zugewiesenen Standplatz. An Bord erkundigt sich die Rega-Flightnurse Erika Keller bei ihrer Patientin auf der Bahre, wie es ihr nach dem einstündigen Fluge gehe. «Alles in Ordnung», bestätigt die Frau. Bei einem Unfall in einem Tuk Tuk, dem in Thailand beliebten dreirädrigen Motorradtaxi, hatte sie sich Knochenbrüche an Armen und Beinen zugezogen. Sie weiss, dass hier in Rayong zwei weitere Landsleute für den Flug nach Finnland hinzukommen. Betreut vom finnisch-schweizerischen Team, warten die bei-

Patienteneinlad – viele Hände helfen mit!



Ambulanzflüge für internationale Auftraggeber

Medizinische Rückführungen aus dem Ausland werden zwar weltweit von Versicherungen angeboten, in der Regel verfügen diese aber selber nicht über die nötigen Einsatzmittel. Sie suchen deshalb nach spezialisierten Organisationen, die solche Nottransporte für sie durchführen können. Selbstverständlich gegen Bezahlung. Sofern die Rega freie Kapazitäten hat – Gönner haben Priorität –, sind solche Einsätze willkommen. So stehen die Jets nicht ungenutzt im Hangar; zusätzliche Einnahmen sind eine weitere positive Folge. Nicht zuletzt darum mussten die Gönnerbeiträge seit über 15 Jahren nicht angehoben werden. Gleichzeitig erhöht sich dadurch das Know-how der Einsatzleiter, Piloten und Mediziner. Wegen der grossen Erfahrung und der erstklassigen Infrastruktur gilt die Rega weltweit als führend – insbesondere wenn es um anspruchsvolle Krankentransporte über grosse Distanzen geht. *gb*

den Patienten bereits in Ambulanzfahrzeugen auf dem Tarmac. In Pattaya hatten sie zwar auf der gleichen Intensivstation gelegen, sich aber vorher nicht gekannt. Sie leiden unter ernsthaften medizinischen Problemen, die eine Rückführung per Ambulanzflugzeug erfordern. Bis alles für den Abflug bereit ist dauert es eine Weile – die Regabesatzung und die örtlichen Betreuer sind gefordert. Die Patienten werden liegend ins Flugzeug geladen, viele Hände helfen mit. Infusionen, Beatmungsschläuche und Kabel mit den Sensoren für das EKG-Gerät sind an die Bordinstallationen der fliegenden Intensivstation anzuschliessen.

Die drei Patienten sind zwar aus den unterschiedlichsten Gründen an Bord dieses Rega-Flugzeuges – gemeinsam ist ihnen jedoch der Wunsch, möglichst bald wieder in der Heimat Finnland zu sein, im Umfeld ihrer Nächsten.

Gestartet bei plus 30 – gelandet bei minus 30 Grad Celsius

In Rayong beträgt die Aussentemperatur 30 Grad. Der Flug nach Nordeuropa dauert über zwölf Stunden. In Taschkent (Usbekistan) wird das Flugzeug aufgetankt. Für das medizinische Team gibt es während des ganzen Fluges Arbeit: Puls und Blutdruck kontrollieren, die künstliche Beatmung überwachen, Medikamente verabreichen, frische Infusionen anhängen. Das finnische und das schweizerische Medical-Team arbeiten Hand in Hand. Erstes Ziel in Finnland ist Savon-

linna – ein Flugplatz im Südosten des Landes. Hier warten bereits Ambulanzen auf die beiden Intensivpatienten, deren Wege sich nun trennen. Jeder kommt in ein anderes Krankenhaus. Es ist klirrend kalt, das Thermometer zeigt minus 30 Grad! Auch der Arzt und der Krankenpfleger aus Finnland gehen hier von Bord. Jeder wird einen der Patienten ins Spital begleiten. Nicht ohne sich vorher nochmals herzlich bei den Kollegen aus der Schweiz für die professionelle Zusammenarbeit zu bedanken. Für die medizinischen Besatzungen ist es immer wieder interessant, Kliniken und Behandlungsmöglichkeiten in den verschiedensten Ländern der Welt kennen zu lernen und sich mit Partnern über flugmedizinische und operationelle Details solch anspruchsvoller Einsätze auszutauschen – und dabei voneinander zu lernen. Letzte Destination ist Helsinki. Am Flughafen steht wiederum ein Ambulanzfahrzeug für die Patientin aus Phuket bereit. Die Rega-Crew verabschiedet sich von ihrem letzten «Fluggast».

Besatzungsmitglied im Rega-Ambulanzjet: Traumjob oder Schwerarbeit?

Zum letzten Mal hebt der Rega-Challenger auf diesem Einsatz von der Piste ab. Rückflug auf die «Homebase», Zürich-Kloten. Vier Piloten – zwei Captains und zwei Copiloten – teilten sich während der total 27 Flugstunden die Arbeit im Cockpit. Während die einen arbeiten, ruhen sich die andern in den dafür eingerichteten Schlaf-

Ständige Überwachung:
Intensivstation auf 10 000 Metern über Meer.





Sonnenaufgang im hohen Norden:
Patientenauslad bei klirrender Kälte.



kojen aus. Bei der Landung in Zürich werden seit Beginn des Einsatzes knapp drei Tage vergangen sein. Abgesehen von der eintägigen Pause in Thailand, die allerdings auch für die medizinischen und operationellen Vorbereitungen des Rückflugs genutzt wurde, blieb wenig Zeit zum Ausruhen. Matthias Patti, der Arzt, bringt es auf den Punkt: «Solche Flüge fordern einen physisch und psychisch, das ist klar. Es ist aber auch befriedigend, dazu beitragen zu dürfen, dass die Rega weltweit zu den wenigen Adressen gehört, die solche Transporte auf höchstem Niveau überhaupt erst durchführen können.» In der Tat: Dazu braucht es neben der technischen und logistischen Infrastruktur auch eine grosse Erfahrung in flugmedizinischen und operationellen Belangen. Cédric Gitchenko, Captain und Missionsleiter dieses Einsatzes, fügt bei: «Auch wenn uns solche Einsätze einiges abverlangen – wenn wir unterwegs zwischendurch einen Blick vom Cockpit aus in die Kabine werfen, wird uns klar, worum es letztlich geht: um Menschen, die sich uns in einer Notlage anvertrauen und denen wir mit unserem Transport eine grosse Hilfe in einer schwierigen Zeit sein dürfen.»

Gery Baumann

Unterstützung aus der Zentrale im Rega-Center

Ambulanzflüge bedürfen einer sorgfältigen Planung und Organisation – wenn sie nach Übersee gehen, natürlich erst recht. Dafür zuständig ist rund um die Uhr die Einsatzzentrale im Rega-Center am Flughafen Zürich-Kloten. Hier werden alle Angaben protokolliert und ärztliche Rapporte vorgenommen. Zuerst ist abzuklären, ob ein Transport überhaupt sinnvoll und durchführbar ist. Trifft dies zu, werden die Besatzungen ausgewählt und aufgeboten. Es braucht Überflug- und Landebewilligungen für alle betroffenen Länder; Spitäler und andere interessierte Stellen erhalten Informationen über den Zeitplan. Unzählige Details müssen abgesprochen und organisiert werden: An- und Abtransport der Patienten, Ein- und Ausreiseformalitäten, Hotelbuchungen für die Rega-Crew etc. Ebenfalls im Rega-Center befindet sich der «Flight-Dispatch» der Rega, jene Stelle, die den Flug im Detail plant. Hier werden auch die genauen Flugrouten und Höhen bestimmt, Flugpläne erstellt und Treibstoffberechnungen gemacht. Diese Angaben brauchen die Piloten unterwegs, bei der Flugsicherung müssen die Daten schon vor dem Abflug eingereicht werden. Ist das Flugzeug einmal unterwegs, bleiben Besatzung und Zentrale in ständigem Kontakt. Start- und Landemeldungen, Änderungen oder Neuigkeiten, die den Flugverlauf oder die Patienten betreffen, können über Funk, Satellitentelefon oder -Fax ausgetauscht werden.

gb

Medizinisches Notfallmanagement im Ausland gewinnt an Bedeutung

«Die ärztliche Beratung ist immer mehr gefragt»

Krank oder verunfallt im Ausland: Die Rega hilft weiter. Wir unterhielten uns mit Dr. med. Susanna Schärli, Leiterin der medizinisch-operationellen Dienstleistungszentrale der Rega, über das breite Spektrum des Notfallmanagements.



Susanna Schärli: «Wir stellen fest, dass die medizinische Beratung und Begleitung am Telefon einem zunehmenden Bedürfnis entspricht.»

Wenn ich im Ausland verunfalle oder erkranke und die Rega alarmiere, was passiert dann?

Der Rega-Arzt nimmt umgehend Kontakt auf mit dem behandelnden Spitalarzt vor Ort sowie dem Patienten und den Angehörigen. Das Ziel dieser medizinischen Abklärung ist, über das weitere Vorgehen zu entscheiden.

Was meinen Sie damit?

Die Patienten haben begreiflicherweise zwei Bedürfnisse: Sie wünschen ein gutes Spital und wollen so schnell wie möglich nach Hause. Mit unserem Notfallmanagement suchen wir die beste Lösung für sie. Es ist wichtig, den idealen Transportzeitpunkt zu finden, damit die Patienten nicht unnötigen zusätzlichen Belastungen ausgesetzt werden.

Verstehe ich Sie richtig, es wird nicht jeder Patient unverzüglich nach Hause geholt?

Es gibt Krankheiten, die am Ort des Aufenthaltes behandelt werden können. Beispielsweise ist die Magen-Darm-Grippe in der Regel nach fünf bis sieben Tagen ausgeheilt. Ein entzündeter Blinddarm sollte so schnell wie möglich operiert werden; allenfalls kann das Spital schon nach wenigen Tagen verlassen und der Urlaub beendet werden. Dann gibt es Krankheiten, bei denen der Transport ein zu hohes Risiko darstellt, wie zum Beispiel ein akuter Darmverschluss. Ein Lufttransport ohne vorangehende Behandlung oder Operation kann die Gesundheit des Patienten gefährden. Auch ein offener Knochenbruch sollte sofort operiert werden. Ansteckende Erkrankungen müssen behandelt werden, bis die Ansteckungsgefahr vorbei ist. In allen Fällen bleiben wir mit dem Patienten und dem behandelnden Arzt vor Ort in Kontakt, bis das weitere Vorgehen geklärt ist.

Aufgrund welcher Kriterien treffen Sie eine Entscheidung?

Wir beurteilen jeden Patienten individuell. Wir berücksichtigen die Schwere der Erkrankung, das Alter, vorbestehende Leiden, den Aufenthaltsort sowie die örtlichen medizinischen Behandlungsmöglichkeiten. Wir bedenken auch die sozialen Begleitumstände, denn eine Erkrankung im Ausland mit einer fremden Sprache und einer ungewohnten Kultur bedeutet einen enormen emotionalen Stress für Patienten und Angehörige. Alle diese Kriterien lassen wir in unsere Entscheidungsfindung einfließen. Gleichzeitig sind wir aber auch verpflichtet, finanziell vertretbare Lösungen zu suchen. So transportieren wir, wenn möglich, im Rega-Jet mehrere Patienten und können häufig auch ein Familienmitglied mitnehmen.

Führen Sie die Transporte immer mit dem Rega-Jet durch?

Der Rega-Jet wird für schwer kranke oder verletzte Patienten eingesetzt, wenn mit einer langen Hospitalisationsdauer zu rechnen ist oder die medizinische Versorgung nicht optimal ist. Bei stabilen Patienten haben wir oft die Möglichkeit, den Transport mit einem Linienflugzeug durchzuführen – sitzend oder liegend. Wenn nötig werden diese Patienten durch Rega-eigenes medizinisches Personal begleitet. Unsere Einsatzleiter/innen organisieren und betreuen die Transporte in enger Zusammenarbeit mit unseren Ärzten.

Wie informieren Sie sich über die medizinische Versorgung vor Ort?

Unsere Datenbanken sind eine grosse Hilfe. Seit Jahren sammeln wir Informationen über Spitäler und ärztliche Versorgung. Wir aktualisieren unsere Spitaldatenbank regelmässig durch Rückmeldungen von Patienten und unserem medizinischen Personal. Unerlässlich ist jedoch der direkte Arztkontakt, bei dem wir die diagnostischen und therapeutischen Möglichkeiten erfragen können.

Wie häufig werden Sie alarmiert?

Im Jahr 2006 haben wir 2673 Fälle bearbeitet, davon wurden 1704 Patienten telefonisch bis zur Spitalentlassung im Ausland betreut. 969 Patienten wurden mittels Rega-Jet oder Linienflugzeug nach Hause geflogen. Wir stellen fest, dass die medizinische Beratung und Begleitung am Telefon einem zunehmenden Bedürfnis entspricht. Deshalb verfügt die Rega in der Alarmzentrale über einen rund um die Uhr verfügbaren einsatzbereiten ärztlichen Abklärungsdienst.

Interview: Thomas Kenner

So erreiche ich die Rega-Einsatzzentrale aus dem Ausland:

+41 333 333 333

Alarmnummer für medizinische Notfälle aus dem Ausland – rund um die Uhr für Sie da!



Rega-Basis Lausanne

Strassen, Berge, Seen – ein weites Einsatzgebiet

Seit bald 28 Jahren ist die Rettungsflugwacht in der Westschweiz präsent. Die Anfänge der Lausanner Rega-Basis waren bescheiden: Eine Tragbahre, zwei Schlafsäcke und zwei als Schreibtische dienende Schragen – dies alles in einem einfachen Holzcontainer verstaut –, so begann im Jahr 1979 die Rega-Präsenz in der welschen Schweiz.

Mit der Landung einer fabrikneuen Alouette III «Hotel-Yankee» (HB-XHY) auf der Lausanner Blécherette am 1. September 1979 begann die Geschichte der Rettungsflugwacht in der Suisse romande. Der erste Einsatz galt einem verletzten Velofahrer, der von St-Loup ins Berner Inselspital geflogen wurde. Die Pioniere der ersten Jahre arbeiteten noch unter einfachsten Bedingungen: Eine Holzbaracke diente sowohl als Büro wie auch als Materiallager. Zum Inventar zählte natürlich auch die «machine», wie der Lausanner Heli liebevoll genannt wurde. 1981 erfolgte schliesslich der Bau eines festen Basisgebäudes. Als gegen Ende der 80er-Jahre die zunehmende Zahl der Nachteinsätze die Anwesenheit der

Besetzungen rund um die Uhr erforderte, erhielt das Gebäude zusätzlich einen Wohn- und Schlaftrakt. Im Dezember 1992 wurde die Alouette III ausgemustert und durch eine neue Agusta A 109 K2 ersetzt.

Wenn der Helikopter über dem Wasser schwebt

Die Basis Lausanne führte als erste – und unter Beizug von Spezialisten der Royal Air Force – Seerettungen mit dem Helikopter durch. Dies ist heute noch eine der Stärken dieser Basis. Grundsätzlich allerdings hat sich das Einsatzprofil im Laufe der Jahre geändert. Waren in der



Anfangszeit vor allem verletzte Alpinisten und eher selten Strassenverkehrsoffer Grund für den Rega-Einsatz, hat sich das heute entscheidend geändert: Im Jahre 2006 waren es nicht weniger als 143 Strassenverkehreinsätze (von total 496 Notfalleinsätzen). Es folgen die Flüge für akut Erkrankte und Arbeitsunfälle. Was die Einsatzorte betrifft, war Rega 4 – so meldet sich die Crew am Funk – am meisten anzutreffen in der Waadt, gefolgt von Freiburg, Neuenburg, Frankreich, Wallis, Bern, Jura und Genf.

Im vergangenen Jahr war die Basis 952 Mal im Einsatz unterwegs. Nicht zuletzt die guten Beziehungen zu Partnern am Boden führten dazu, dass sich das Arbeitsgebiet heute vom Chablais bis zum Jura über die ganze französischsprachige Schweiz erstreckt und auch angrenzende Teile in Frankreich erfasst. Erwähnenswert ist auch die enge und bewährte Zusammenarbeit mit dem Universitätsspital Lausanne (CHUV), das für den Arztdienst verantwortlich zeichnet.

Zufriedene Gesichter auf der Blécherette

Am 4. April 2003 begann für die Rega-Basis Lausanne ein neues Kapitel: Auf der Blécherette wurde ein Eurocopter EC 145 stationiert. Ein weiteres wird Ende 2008 geschrieben werden und wird auf der Blécherette abermals für zufriedene Gesichter sorgen: Ein momentan laufendes Plangenehmigungsverfahren wird im kommenden Jahr zur Vollendung des Basis-Neubauprojektes führen.

Thomas Kenner

Besatzung der Lausanner Rega-Basis: seit 2003 mit der neuen «machine», dem EC 145.



Micheline Calmy-Rey, Bundespräsidentin:

«Die Rega verkörpert auf vorbildliche Weise tiefverwurzelte Schweizer Werte»

«In fünfzehn Minuten können Rega-Rettungshelikopter am Einsatzort sein. Ich bin beeindruckt von dieser einzigartigen Kombination von Dienst für den Mitmenschen und höchster Professionalität, die durch zahlreiche Gönnerinnen und Gönner finanziell möglich gemacht wird. Damit verkörpert die Rega auf vorbildliche Weise tiefverwurzelte Schweizer Werte. Diese haben im In- und Ausland eine grosse Ausstrahlung. Auch die Schweizer Diplomatie und unsere Entwicklungszusammenarbeit stehen für diese Werte ein. Unser Engagement in der humanitären Hilfe oder für das humanitäre Völkerrecht ist nur mit einem hohen Mass an Glaubwürdigkeit und Professionalität möglich. In diesem Sinne stehe ich auch allen Mitarbeitenden der Rega nahe, welche diese Institution tragen. Ich habe grössten Respekt und Hochachtung vor ihrer Tätigkeit und beglückwünsche sie dazu sehr herzlich.»



Ausflugstipp der Basis Lausanne

Faszinierende Entdeckungen im «Espace des Inventions»

Die Kinder von Werner Marty, Basisleiter und Pilot der Rega in Lausanne, schwärmen von den Ausstellungen im «Espace des Inventions» in Lausanne. Was sie dort zu Wissenschaft und Technik erfahren können, ist für sie unterhaltend und überraschend zugleich. Das Museum liegt unmittelbar am Ufer des Genfersees im Grünen und eignet sich ideal für Familienausflüge.

Das «Espace des Inventions» zieht die Besucher an und macht sie neugierig. Hier wird die Wissenschaft für Gross und Klein fassbar. Im Gegensatz zu den meisten anderen Museen heisst es nämlich hier: «Berühren erlaubt». Kinder ab 7 Jahren dürfen überall beobachten, ausprobieren, herumhantieren und schliesslich auch begreifen!

Professoren der ETH Lausanne und der Universität Lausanne schufen 2007 dieses Museum mit dem Ziel, den Kindern einen lebhaften und unterhaltsamen Zugang zur faszinierenden Welt der Wissenschaft zu bieten und gleichzeitig die Neugier und den Erfindergeist der mehr oder weniger jungen Besucher zu fördern.

Das Museum will praktische Erfahrungen ermöglichen. Es bietet aber auch die Möglichkeit, interaktiv in Erfinderworkshops oder Podiumsdiskussionen mit Forschern in Kontakt zu treten. Die Gebäude des «Espace» stammen von der Expo 1964 und liegen mitten in einem grünen Park. Hier können sich Familien auch ausserhalb des Museums vergnügen: Es gibt Spielplätze, Pisten für Skater und Velofahrer, Vita-Parcours, Pedalos und sogar einen Rosengarten.

Werner Marty glaubt, dass ein Besuch im «Espace» im einen oder anderen Kind den Wissenschaftler wecken kann, der in ihm schlummert.

Weitere Informationen: www.espace-des-inventions.ch

Redog – Bindeglied zu den vierbeinigen Rettern

Das Verständnis für die Hunde in unserem Land hat unter den schwerwiegenden Zwischenfällen der letzten Zeit stark gelitten. Doch immer wenn sich auf der Welt Naturkatastrophen ereignen, sind dank dem Einsatz der Rettungskette Schweiz auch Rettungshundeteams aus unserem Land am Helfen.

Im Rahmen der Rettungskette Schweiz (siehe Kasten) sorgt der Schweizerische Verein für Katastrophenhunde (Redog) dafür, dass Helfer und ihre Hunde im Dienste des Rettungswesens im Ausland optimal eingesetzt werden können.

Die Teams werden seriös auf ihre Aufgaben vorbereitet

Redog wurde 1971 als Schweizerischer Verein für Katastrophenhunde gegründet und ist Mitglied der Schweizerischen Kynologischen Gesellschaft. Der Verein umfasst heute in der Schweiz rund 650 Mitglieder und ist in zwölf Regionalgruppen gegliedert. Diese Regionalgruppen sind verantwortlich für die Ausbildung von Führerinnen und Führern und Hunden. Sie organisieren ihre Trainings selbstständig. Equipenleiter und K-Teams (FührerIn und Hund) trainieren in Anlagen von Armee oder Zivilschutz, manchmal auch in Abbruchobjekten und bereiten sich so auf ihre schwierigen Einsätze vor. Gut organisiert und jederzeit abrufbar stehen rund 50 Führerinnen oder Führer mit ihren Hunden für Einsätze bereit.

Auch die Flächensuche ist ein Thema

Redog bildet Hunde nicht nur für die Suche nach Vermissten in Trümmern aus. Seit 1982 wird systematisch an den Grundlagen für die Flächensuche gearbeitet, da auch in diesem Bereich immer öfter Suchhunde mit grossem Erfolg eingesetzt werden. In enger Zusammenarbeit bieten die beiden Organisationen Redog und Alpine Rettung Schweiz diese Leistung flächendeckend für die ganze Schweiz an. Alle Einsatzpartner wie Polizei und Feuerwehr können über die Alarmnummer 1414 landesweit Hundeteams anfordern. Die Flächensuchhunde haben die Aufgabe, vermisste Personen in Feld, Wald und Flur sowie im voralpinen Gebiet zu suchen. Flächensuchhunde werden im Inland denn auch weit häufiger eingesetzt als Trümmersuchhunde. In der Schweiz kommt es gerade im Sommer immer wieder vor, dass Spaziergänger oder Berggänger vom Weg abkommen, Jäger oder Pilzsammler nicht mehr zurückkehren, alte Menschen sich nicht mehr zurechtfinden oder Kinder sich verirren.

Thomas Kenner

Redog-Rettungsteams fliegen mit dem Rega-Ambulanzflugzeug in Katastrophengebiete auf aller Welt.



Rettungskette verbindet Rega und Redog

Die Rettungskette Schweiz ist seit 25 Jahren auf Ortung, Rettung und medizinische Erstversorgung von Verschütteten nach Erdbeben im Ausland spezialisiert. Rega und Redog gehören zusammen mit dem Schweizerischen Erdbebendienst, den Rettungstruppen des VBS, Unique Airport, der Fluggesellschaft Swiss und dem Schweizerischen Roten Kreuz zu den institutionellen Partnern der Rettungskette Schweiz. Diese wird vom Korps für humanitäre Hilfe (SKH) geleitet und finanziert, das zum Bereich Humanitäre Hilfe der Direktion für Entwicklung und Zusammenarbeit (DEZA) gehört. Die Rega spielt eine wichtige Rolle bei Logistik und Transport. Schon rund 20 Mal wurde die Rettungskette in Erdbebengebieten eingesetzt.

Die Beteiligung der Rega an der Rettungskette Schweiz beschränkt sich aber nicht darauf, ihre Ambulanzflugzeuge zur Verfügung zu stellen. Die Leiter der Rettungsoperationen des SKH und andere Partner können auch bei jedem Einsatz die Infrastrukturen und den Hangar der Rega in Kloten für die Bereitstellung des nötigen Materials benutzen. Ebenso findet hier die Demobilisierung nach Abschluss eines Einsatzes statt.

tk



Die Checkflüge erfordern höchste Konzentration.

Die Rega-Crews werden auf Herz und Nieren gecheckt

Wenn die Sonnenstube zur Schulstube wird

Aussergewöhnliches spielt sich im Cockpit der A 109 K2 mit der Immatriculation HB-XWD ab: «Engine two fire, Engine two fire, Engine two fire» – die Stimme im Kopfhörer bestätigt, was auch die aufblinkenden «Warnings» auf dem Instrumentenpanel optisch anzeigen. Die Rega-Crew ist gefordert!

Eine Situation, auf die sich Pilot Dominik Tanner und Rettungs-sanitäter Urs Bless x-fach vorbereitet haben. Ruhig und besonnen reagieren die beiden auf die plötzlich eingetretene Notsituation. Während Urs Bless intuitiv die Emergency-Checkliste ergreift, überprüft Dominik Tanner das Panel – und interpretiert die angezeigten Probleme. Doch keine Angst, das Problem ist «hausgemacht»: Fluglehrer Jacques-André Dévaud amtiert für einmal als «Spielverderber», indem er die Turbinenleistung drastisch reduziert hat.

Crew-Check: Alle Jahre wieder

Wir begleiten eine Crew während ihres Einsatzes an den jährlich stattfindenden Trainingswochen im Tessin. Besatzungen aller Rega-

Basen werden dazu aufgeboten, immer zu zweit, Pilot und Rettungs-sanitäter. Begleitet durch einen der Rega-Instruktoren, welche die verschiedenen Aufgaben und Prüfungen sorgfältig vorbereitet haben. Heinz Leibundgut, Chefpilot Helikopter, der sich als Fluglehrer auch aktiv um den hohen Ausbildungsstandard kümmert, ist stolz auf seine Leute: «Der bei der Rega betriebene Aufwand zahlt sich bei den tagtäglich erfolgreich durchgeführten Rettungseinsätzen aus.»

Als erstes erwartet die beiden ein schriftlicher Test. Um diesen zu bestehen, müssen mindestens 80 Prozent der Fragen korrekt beantwortet werden. Anschliessend starten sie, begleitet vom Rega-Fluglehrer, zu einem ersten Checkflug. Am Abend folgt der Nacheinsatz, und auch am nächsten Morgen wird nochmals intensiv geflogen. Das Programm ist hart und fordert die beiden von der Einsatzbasis

St.Gallen angereisten Rega-Mitarbeiter. Turbinen-, Heckrotor- oder elektrische Ausfälle werden in verschiedenen Flugphasen ebenso durchgespielt wie der Defekt des Bordscheinwerfers oder der Nachtflugbeleuchtung. Auch das Nebeldurchstossverfahren wird trainiert, der Nebel simuliert: Mittels einer Verschaltung am Fenster wird dem Piloten die Sicht aus dem Cockpit eingeschränkt, ausserdem hindert ihn eine Abdeckung am Helm daran, mehr als nur sein Instrumentenbrett zu sehen.

Strenger Experte – aber auch Freund und Helfer

Jacques-André Dévaud, einer von fünf Rega-Fluglehrern, begleitet während seiner Einsätze im Tessin die verschiedenen Besatzungen bei deren Aufgaben: «Natürlich habe ich die Verantwortung, zu entscheiden, ob die Checks erfüllt sind.» Dass die Besatzungen während der anspruchsvollen Übungen unter einem gewissen Stress stehen, weiss er aus eigener Erfahrung. Als Einsatzpilot auf der Basis Gsteigwiler muss er die Checks selber ebenso erfüllen. Mit den



Geforderte Prüflinge: Chefpilot Heinz Leibundgut erklärt die «Spielregeln».

«Troubles», die er während eines Flugs – gelegentlich im Minuten-takt – einbaut, will er niemanden fertigmachen. Im Gegenteil: «Aus jeder Notsituation, auch wenn sie nur simuliert ist, kann jeder eine Menge profitieren. Mein Motto lautet: Fehler sind erlaubt, solange man daraus lernt und sie nicht ein zweites Mal macht!» Nach den Flügen gibt es darum nicht einfach eine Note – vielmehr wird jeder Flug gemeinsam mit Pilot und Rettungssanitäter besprochen und analysiert.

Vom Flughelfer zum Crew-Mitglied

Auffallend, wie sich die Rolle des früheren «Flughelfers» im Laufe der Jahre verändert hat. Heute obliegen ihm als diplomiertem Rettungssanitäter nebst medizinischen Arbeiten, wo er den Notarzt unterstützt, auch vielfältige Aufgaben im Cockpit. War es zu Zeiten der Alouette beispielsweise nur dem Piloten möglich, den Funkverkehr abzuwickeln, übernimmt heute der Rettungssanitäter die Kommunikation mit der Rega-Einsatzzentrale sowie den Einsatzkräften am Unfallort. Zudem ist er geschult, um den Piloten bei der Bewältigung von Notsituationen aktiv zu unterstützen.

Man merkt den «Prüflingen» an, dass diese Checkflüge eine grosse Herausforderung für sie darstellen. Dominik Tanner gibt unumwunden zu, dass dies alles andere als ein Zuckerschlecken sei: «Ich bin persönlich jeweils nervös und angespannt.» Doch sei es nun einmal unerlässlich, zu trainieren, wie man Grenzsituationen jederzeit möglichst gut beherrschen könne. «Mir kommt es vor, wie wenn man einen Rucksack mit einem Maximum an Erfahrungen auffüllen würde», so Dominik Tanner.

Gery Baumann/Thomas Kenner



Simulierter Start bei Nebel:
Eine Helmabdeckung beschränkt die Sicht des Piloten auf die Instrumente.

Debriefing nach getaner Arbeit.



Multifunktionales Überwachungsgerät für die Überwachung von:

● Blutdruck und Puls

Es funktioniert trotz des Fluglärms. Bei Intensivpatienten kann der Blutdruck auch direkt in der Arterie gemessen werden.

● Herz und Kreislauf

Das Elektrokardiogramm eines Patienten, der einen Herzinfarkt erlitten hat, wird ständig auf dem Bildschirm überwacht.

● Blutsauerstoff und CO₂-Abgabe der Lunge

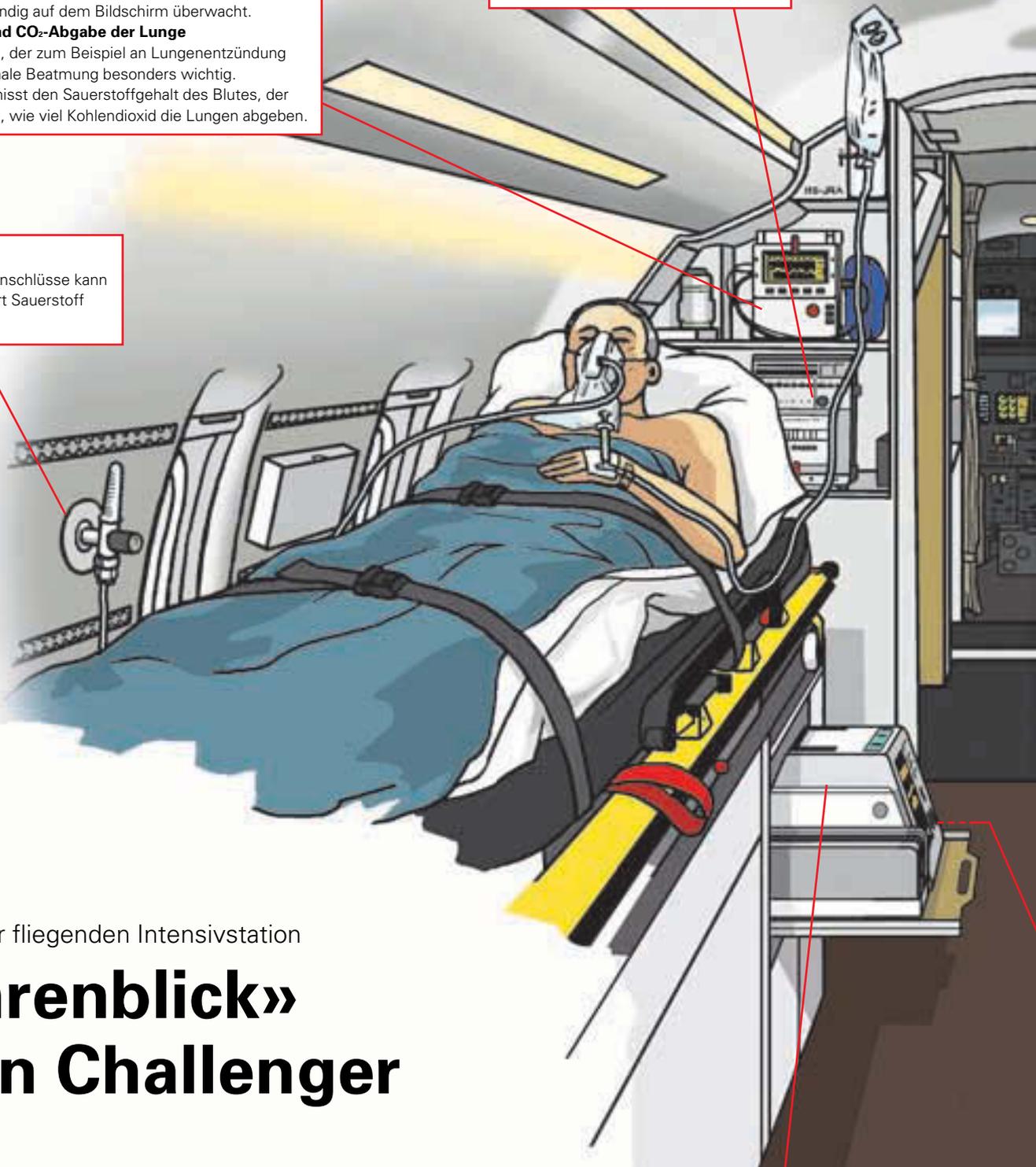
Bei einem Patienten, der zum Beispiel an Lungenentzündung leidet, ist eine optimale Beatmung besonders wichtig. Der Pulsoxymeter misst den Sauerstoffgehalt des Blutes, der Kapnograph zeigt an, wie viel Kohlendioxid die Lungen abgeben.

Beatmungsgerät 1

Wenn ein Patient im Koma liegt, muss er künstlich beatmet werden. Aber auch anderen Patienten, die zwar selbständig, aber ungenügend atmen, muss sauerstoffangereicherte Luft verabreicht werden.

Sauerstoff

Über diverse Wandanschlüsse kann den Patienten dosiert Sauerstoff verabreicht werden.



Das Innere der fliegenden Intensivstation

«Röhrenblick» in den Challenger

Canadair CL 604 «Challenger»

Technische Daten

Anzahl Flugzeuge:	3
Länge über alles:	20,86 m
Flügelspannweite:	19,61 m
Max. Abfluggewicht:	21 863 kg
Reichweite:	6500 km / 3500 nm
Reisegeschwindigkeit:	850 km/h
Patientenkapazität:	4 (2 Intensivpatienten)

Defibrillator, externer Herzschrittmacher

Bei Herz-Kreislauf-Stillständen muss dem Herz ein kontrollierter, starker Stromstoß verabreicht werden können. Dieser Stromstoß soll das Herz zu regelmässigem Schlägen veranlassen. Wenn der Pulsschlag zu langsam ist, kann der Arzt das Herz mit kleineren Stromstößen durch die Haut zu schnellerem, regelmässigem Schlägen bringen.

Bildschirm

Auf dem grossen Bildschirm können die aktuelle Flugroute, Flug- und Sicherheitsinformationen sowie die Kurven und Messwerte medizinischer Geräte dargestellt werden.

**Spritzenpumpe/
Infusionspumpe**

Sie dosieren während des ganzen Fluges die Abgabe von Medikamenten mit höchster Präzision.

Sauerstoffanlage

Über 16 000 Liter Sauerstoff sind bei jedem Flug an Bord, davon 3000 Liter in transportablen Sauerstoffflaschen. Die restlichen 13 000 Liter gelangen über eine bordeigene Anlage zu den Patienten.



Beatmungsgerät 2

Das zweite Beatmungsgerät wird direkt mit Sauerstoff als Energiequelle betrieben und eignet sich auch für die Beatmung von Kleinkindern.

Sauerstoff

Über diverse Wandanschlüsse kann den Patienten dosiert Sauerstoff verabreicht werden.

Medikamente

Jedes Flugzeug führt eine breite Auswahl an Medikamenten, Spritzen, Nadeln, Infusionen etc. mit sich.



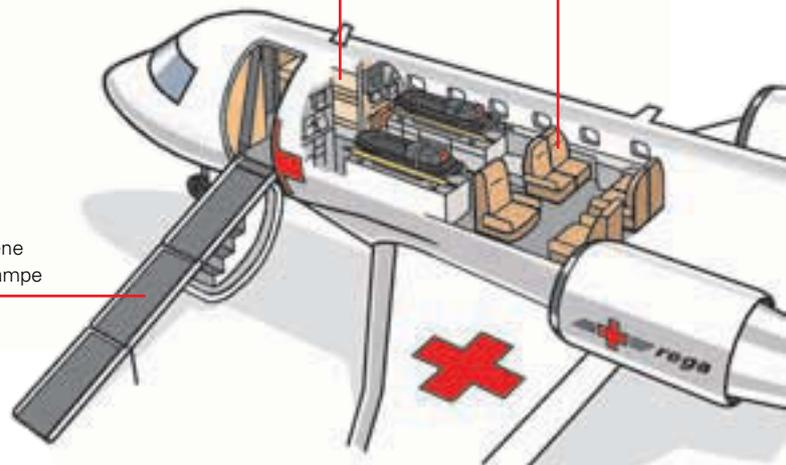
2 Absaugpumpen

Um z.B. künstlich beatmete Patienten vor dem Ersticken zu bewahren, müssen Schleim und Speichel regelmässig abgesaugt werden können.

Schlafkoben für zusätzliche Piloten

Sitze für medizinische Besatzungen und Begleitpersonen der Patienten

Bordeigene Einladerampe





Flugsicherheit

Kollisionswarngerät für Rega-Helis

Die Techniker der Rega haben im Herbst 2006 damit begonnen, das Kollisionswarngerät FLOICE, die Weiterentwicklung des Flarm, in die Helikopter einzubauen. Das Gerät warnt die Besatzungen vor der Annäherung anderer Luftfahrzeuge sowie vor Kollisionen mit festen Hindernissen.

Nähert sich der Rega-Heli einem anderen mit Flarm resp. FLOICE ausgerüsteten Luftraumteilnehmer oder einem eingetragenen Hindernis wie Kabel, Turm oder Stromleitung, warnt das neu eingebaute Gerät optisch und akustisch vor der drohenden Kollision. Die Warnung beinhaltet sowohl die Art der Gefahr als auch Richtung und Distanz dazu.

Geringe Anschaffungskosten

Da die Anschaffungskosten des Geräts mit rund zweitausend Franken gering sind, der Nutzen aber gross ist, sind in der Schweiz bereits über 95 Prozent aller Segelflugzeuge mit einem Kollisionswarngerät ausgerüstet. Auch bei Sportflugzeugen und Helikoptern nimmt die Verbreitung ständig zu, seit geraumer Zeit übrigens auch in anderen Ländern Europas.

Alle Rega-Helikopter werden ausgerüstet

Die Installation des FLOICE wird jeweils zusammen mit anstehenden technischen Kontrollen im Rega-Center am Flughafen Zürich-Kloten vorgenommen. Begonnen wurde mit den acht Helikoptern der Gebirgsbasen vom Typ Agusta A 109 K2, alle verfügen seit diesem Frühjahr über das neue Gerät. Die fünf Eurocopter EC 145 der Flachlandbasen werden im Laufe dieses Jahres an der Reihe sein. Die neuen Rega-Gebirgshelikopter vom Typ Agusta Grand werden übrigens schon beim Hersteller mit FLOICE ausgerüstet.

Gery Baumann

Das FLOICE im Cockpit des Rega-Helis: kleines Gerät mit grosser Wirkung.



Wo ist die Rega zu sehen?

14.–15.07.2007

**Verkehrshaus Luzern
Demo mit Helikopter**

18.–19.08.2007

Flugshow Courtelary

25.–26.08.2007

Flugtage Dittingen

01.–02.09.2007

Bex Airshow

14.–23.09.2007

Comptoir Suisse Lausanne

05.–14.10.2007

Artecasa Lugano

13.–14.10.2007

**Verkehrshaus Luzern
Demo mit Helikopter**

11.–21.10.2007

OLMA St.Gallen

Auf unserer Website finden Sie immer die aktuellen Standorte der Messen und Ausstellungen, an denen die Rega präsent ist: www.rega.ch (Service/Veranstaltungen)



Acht Helikopter vom Typ Agusta Grand für die Rega

Ende 2003 hat die Rega die Helikopterflotte auf den Flachlandbasen Lausanne, Bern, Basel und Zürich ersetzt. Der Eurocopter EC 145 bewährt sich im Einsatz bestens. In den nächsten Jahren lösen Helikopter der neusten Generation die Agusta A 109 K2 ab, die seit 15 Jahren im Einsatz sind. Diese Flotte wird durch acht Helikopter des Typs Agusta Grand ersetzt, die technologische Weiterentwicklung des A 109 K2. Hersteller ist die Firma Agusta-Westland in Italien. Besondere Merkmale des neuen, zweiturbinigen Gebirgshelikopters sind: geringerer Lärmpegel, grössere Kabine, leistungsfähigere und modernere Triebwerke, geringere Unterhaltskosten und ausgezeichnete Höhenleistungen. Die ersten Agusta Grand werden Ende 2008 zur Rega-Flotte stossen; bis Ende 2009 werden alle acht Helikopter ausgeliefert sein.

Air-Mail: der Rega-Newsletter!

Abonnieren Sie das Rega Air-Mail: Es fliegt Ihnen dann zwei- bis dreimal pro Jahr auf Ihren Wunsch in den elektronischen Briefkasten. Sie erhalten inskünftig interessante Neuigkeiten aus erster Hand rund um die Rega sowie Tipps zur Prävention. Zudem können Sie von exklusiven Rega-Shop-Angeboten profitieren. Surfen Sie zum Air-Mail-Abonnement: www.airmail.rega.ch

Jahresbericht Rega 2006

Die Kennzahlen sowie die Jahresrechnung der Rega sind auf der Rega-Website zu finden: www.2006.rega.ch



Strenge Richtlinien in der Luftfahrt

Mit Ruhe und Kraft für die Sicherheit



Stolz darauf, bei der Rega arbeiten zu dürfen: Pius Arnold blickt auf 20 Dienstjahre zurück.

Wer Luftfahrzeuge betreibt, muss strenge Vorschriften einhalten. Bei der Rega überwacht Pius Arnold das Arbeitssicherheitskonzept des Hangars und der Werkstätten. Seine Anweisungen helfen, Betriebs- und Arbeitsunfälle zu verhüten. Der Safety Officer Technik arbeitet seit 20 Jahren bei der Rega – und ist stolz darauf.

Die Oberarme sind beachtlich, sein Schnurrbart bemerkenswert gezwirbelt, die Augen blicken gütig: Pius Arnold sieht aus wie ein Schwinger – und er war auch einmal einer. Ein Urschweizer, der Käser gelernt hat. Wer Käser ist, der schwingt auch. Und wer schwingt, ist kräftig. Am 23. Februar 1983 lässt Pius Arnold in der deutschen Fernsehshow «Wetten dass...» seine Muskeln spielen. Er dreht acht Käselaibe, jeder 120 Kilogramm schwer, 15 Sekunden schneller um als Adolf Seger, damaliger Weltmeister im Ringen. Dann der Schnitt im Berufsleben. Pius Arnold beginnt am 12. Januar 1987 bei klirrenden minus 27° Celsius als Servicemann bei der Rega. Heute ist er als Safety Officer Technik zuständig für die Arbeitssicherheit im Rega-Center. Die SUVA, das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) sowie die kantonale Feuerpolizei geben Normen heraus, welche die Rega erfüllen muss. Die genannten Stellen kontrollieren konsequent, ob die strengen Vorgaben eingehalten werden. Pius Arnold arbeitet Hand in Hand mit dem vorgesetzten Quality Manager (QM). Dieser ist dafür verantwortlich, dass die Richtlinien der Europäischen Luftfahrtgesetzgebung umgesetzt werden.

Beharrlich für die Arbeitssicherheit kämpfen

Pius Arnold ist mit wachsamen Blick unterwegs, dokumentiert heikle Situationen, behebt und vermittelt sie, überwacht das Ground Equipment wie etwa Sauerstoffgeräte, Tankanlage, Drehbänke, Kreislaufreiniger, Notstromaggregat, Docks etc. Er organisiert Schulungen im Fachgebiet Arbeitssicherheit, entsorgt fachgerecht Betriebsstoffe, unterhält die technische Infrastruktur und sorgt zuverlässig für Ordnung.

Gleichgültigkeit gegenüber der Arbeitssicherheit bekämpft er pickelhart. Die Gesundheit der Arbeitskolleginnen und -kollegen sowie die Sicherheit im Rega-Center sind ihm Pflicht, sind ihm heilig. Jeder kleine, jeder grosse Gegenstand hat seinen Ort, wo er fix und unumstösslich zu platzieren ist. So zeigen rote Markierungen, wo Jets und Ground Equipment hingehören. Zusammen mit Ferienkindern hat er die Sicherheitslinien auf den Hangarboden gemalt. Im Laufe von 20 Jahren hat er eine Schar von 250 Mädchen und Jungen bei der Rega

betreut. Pius Arnold hat die Ferienkinder ermutigt, hat ihnen Unsicherheiten genommen und einige in ihrer Berufswahl bestärkt. Mit einigen seiner Schützlinge hat er heute noch Kontakt.

Ebenfalls seit seinem Arbeitsantritt sorgt er neben seinen offiziellen Aufgaben für Speis und Trank, wenn die Rega einen Anlass durchführt. Wie 1992 beim 40-Jahr-Jubiläum der Rega, wo er 12 000 Gäste verpflegt hat. Unentbehrlich ist sein Einsatz am jährlichen weihnachtlichen Personalfest oder bei Jubiläumsfeiern.

Arbeitskollegen als Vorbilder

«Bei der Rega muss man nicht arbeiten, bei der Rega darf man arbeiten», sagt er und zeigt auf die Treppe am andere Ende des 80 Meter langen Hangars. «Wenn ich dort oben stehe, auf Helikopter blicke, die gewartet werden, sowie drei Jets sehe, bin ich stolz. Stolz, für Technik im Wert von 250 Millionen Franken Mitverantwortung zu tragen.» Der Hangar ist immer blitzsauber: ein Erbe des Käserberufs. Pius Arnold wäscht die Challenger CL 604 in sechs Stunden sauber, das anschließende Polieren dauert drei Tage. «Unsern Gönnern und Gönnerinnen bin ich gepflegte Ambulanzflieger schuldig.» Seine Augen leuchten nicht nur, wenn er von seiner Arbeit berichtet. «Viele meiner Arbeitskollegen sind Vorbilder für mich. Sie haben Einmaliges geleistet. Es ist für mich eine Ehre, mit solch aussergewöhnlichen Menschen zusammenzuarbeiten.» Doch Pius Arnold ist selbst ein Vorbild, denn ihn zeichnen Herzlichkeit, Humor und Vertrauenswürdigkeit aus. Wo tankt er auf? «In meiner Freizeit fische ich. Dabei beobachte ich Landschaft, Biber und Eisvögel.» Dass er in drei Jahren nur eine Forelle gefangen hat, ist für ihn nebensächlich. Die Beziehung mit seiner Ehefrau schenkt ihm Kraft. Kraft und Ruhe sind für seine Arbeitspflichten unabdingbar. «Wenn einer für die Sicherheit zuständig ist, braucht es einen klaren Kopf und deutliche Anweisungen im Katastrophenfall.» Der erste Schritt dazu ist für Pius Arnold auch gleichzeitig der wichtigste: Sauberkeit und Ordnung = Sicherheit.

Maria Betschart

Besuchen Sie auf der Rega-Website den Hangar, den Pius Arnold in Schuss hält: www.hangar.rega.ch

REGA FÜR KIDS

Die zehn Unterschiede



© + © Globi-Verlag

Globi hängt an der Rettungswinde des Helikopters, um einem Bergsteiger in der Felswand Hilfe zu bringen. Präzisionsarbeit für Globi, den Windenoperator und den Piloten. Weniger genau hat der Zeichner gearbeitet. Ihm sind beim Kopieren zehn Fehler unterlaufen. Findest du sie?



Gewinne einen Rega-Rucksack

Wie viele Einsätze fliegt dieser Helikopter?

Die Basis dieses Helikopters liegt am Genfersee. Sie ist eine der am meisten beschäftigten Rega-Helikopterbasen. Wie viele Einsätze hat diese Basis im Jahr 2006 total geflogen? Die Frage ist nicht einfach zu beantworten. Auf der Website der Rega www.rega.ch kannst du aber die richtige Zahl finden. Schreibe jetzt die Zahl auf eine Postkarte und sende sie bis zum 30. Juni 2007 an **Rega, «Quiz», Postfach, 8099 Zürich**

Unter den richtigen Antworten verlost die Rega zehn Alprausch-Rucksäcke für Schule und Freizeit im Wert von CHF 89.-. Viel Glück!

Lösung aus Nr. 67:

Im Rückspiegel siehst du die Kufen des Eurocopter EC 145.

Je einen Ski- und Snowboardhelm haben gewonnen:

Romuald Siess, 2943 Vendlincourt; Gillian Ferrari, 6501 Bellinzona; Evi Riesen, 3096 Oberbalm; Fabian Burch, 4310 Rheinfelden; Victoria Moehl, 1254 Jussy; Dhana Bottinelli, 6563 Mesocco; Hans-Ruedi von Rotz, 6060 Sarnen; Michel Duboux, 1022 Chavannes; Vanessa Boss, 4106 Therwil; Mikael Hellberg, 8630 Rüti

Bei Organtransplantationen leistet die Rega wichtige Kurierdienste.



Organtransporte: Oft ein Wettlauf gegen die Zeit für die Rega-Besatzungen

Eine neue Leber und ein neues Leben

Herbst 2005: Morgana Sciuto trifft notfallmässig mit dem Rega-Helikopter im Universitätsspital Genf ein. Sie braucht dringend eine neue Leber. Sie hat lediglich noch 48 Stunden zu leben. Es grenzt an ein Wunder, dass kaum zwei Stunden später eine passende gesunde Leber gefunden wird. Ein zweiter Rega-Helikopter fliegt das Organ umgehend nach Genf. Damals kämpfte die 13-jährige Morgana um ihr Leben. Heute ist sie gesund und munter.



Niemand in der Familie Sciuto aus dem kleinen Waadtländer Dorf Aclens hätte gedacht, dass so etwas je passieren könnte. Bis anhin ist die 11-jährige Morgana immer kerngesund gewesen. Von einem Tag auf den anderen stellen sich dann aber Müdigkeit, Konzentrationsprobleme und Gelenkschmerzen ein. Als sich Ende November 2005 Morganas Haut und ihre Augen gelb verfärben, kommt sie in die Notfallstation des Spitals Morges – und von dort sofort auf die Intensivstation des Universitätsspitals Lausanne. Jetzt beginnt ein Wettlauf gegen die Zeit.

Die Rega fliegt Morgana ins Universitätsspital Genf

Die Spezialisten in Lausanne befürchten ein schwerwiegendes Leberleiden. Der Helikopter der Rega-Partnerbasis Genf bringt Morgana deshalb ins für Lebertransplantationen spezialisierte Universitätsspital Genf (HUG). «Im Helikopter fühlte ich mich sehr schlecht und sehr müde. Aber die Rega-Besatzung versuchte, mich wach zu halten. Sie stellten mir immer wieder Fragen, um zu verhindern, dass ich ins Koma falle. Aber schon bevor wir in Genf landeten, konnte ich nicht mehr antworten», erinnert sich Morgana heute. Im Spital wird sie untersucht. Die Resultate sind alarmierend: Sie leidet am Wilson-Syndrom, einer seltenen Erbkrankheit, die schlagartig auftreten kann. Ihre Leber ist hochgradig vergiftet und total zerstört. Nur eine Transplantation kann sie retten. Diese muss aber innerhalb der nächsten 48 Stunden erfolgen.

Nach dem Eintreffen der Leber zählt jede Sekunde

Rückblickend erklärt Morgana lächelnd, dass sie zweimal im Rega-Helikopter geflogen sei: einmal sie selber und einmal ihre jetzige Leber. Ein Wunder passiert. Schon zwei Stunden nachdem sie beim HUG gelandet sind, ist eine passende Leber gefunden. Ein Rega-Helikopter transportiert zwei Genfer Chirurgen zum Ort des Spenders. Sie bringen das Organ in einer Art Kühlbox an Bord des Helis wieder nach Genf. «Als wir im Spital den Helikopter hörten, ergriff uns eine grosse Erleichterung», erzählen Morganas Eltern heute. 15 Stunden dauert die Operation, und für vier Monate muss Morgana anschliessend im HUG bleiben. Dann ist sie endlich wieder das, was sie vorher war: ein lebenslustiges, unbeschwertes Mädchen. «Heute fühle ich mich gut. Ich bin den Leuten unendlich dankbar, die eingewilligt haben, das Organ zu spenden, damit ich weiterleben kann.»

Adrienne Prudente

Die schwierige Zeit hat sie zusammengeschweisst: Morgana mit ihren Eltern Rita und Vincenzo.

Nachholbedarf

Mit 10,7 Organspenden auf eine Million Einwohner im Jahre 2006 steht die Schweiz an zweitletzter Stelle der europäischen Länder. Im gleichen Jahr hatten bei uns 40 Patienten kein Glück. Sie mussten sterben, weil ein passendes Organ für eine Transplantation fehlte. Am 1. Juli 2007 tritt ein neues Bundesgesetz über die Organtransplantation in Kraft. Dieses Gesetz und entsprechende Aufklärungsarbeit zu diesem Thema sollen dazu beitragen, dass mehr Leute bereit sind, nach dem Tod ihre Organe für Menschen zur Verfügung zu stellen, die dringend darauf angewiesen sind.

www.swisstransplant.ch
www.asdecoeur.ch





Nicht verpassen: Am 14. Juni 2007 ist Weltblutspendetag

75 Millionen Blutspenden werden weltweit pro Jahr benötigt – davon im vergangenen Jahr alleine in der Schweiz 303 609. Blutspenden können alle zwischen 18 und 65 Jahren, wenn die gesundheitlichen Fragen geklärt sind.

Warum ist Blutspenden wichtig? Bei Krankheiten oder Unfällen sind Patienten auf Blutprodukte angewiesen. Blut wird vor allem eingesetzt bei Patienten mit grossen Blutverlusten, wie bei schweren Operationen oder schweren Unfällen.

Blutprodukte sind auch nötig bei Krankheiten des blutbildenden Knochenmarks (z.B. Leukämien), chronischer Blutarmut und Krankheiten, bei denen ein Mangel an bestimmten Blutbestandteilen (z.B. Gerinnungsfaktoren) besteht.

Lebenswichtiges Blut

In der Schweiz reichen 1300 Blutspenden für einen Tag. Das lebenswichtige Blut mit seinen vielfältigen Funktionen kann nur der Körper selbst bilden: Es gibt noch kein künstliches Blut. Es kann nicht synthetisch hergestellt werden, da das Blut so komplexe Eigenschaften hat. Auf Blutspenden werden wir deshalb auch in Zukunft nicht verzichten können, wenn wir Kranken und Verletzten helfen wollen.

Helfen, um Leben zu retten

Eine Blutspende darf weder die Spendenden noch die Empfänger/innen in ihrer Gesundheit beeinträchtigen. Deshalb wird die Spendetauglichkeit durch das medizinische Fachpersonal sorgfältig abgeklärt. Die Blutspende selbst dauert nur etwa zehn Minuten. Bezieht man die Vorbereitungen und die Ruhephase danach mit ein, sollte man sich rund 45 Minuten Zeit reservieren. Mit einer Blutspende von 500 ml helfen Sie mit, Leben zu retten.

Maria Betschart

www.blutspende.ch

So erreiche ich die Rega

1414

Die Alarmnummer der Rega für **Rettungsaktionen in der Schweiz**

+41 333 333 333

Die Alarmnummer für medizinische **Notfälle im Ausland**

Tel. 0844 834 844

Fax 044 654 32 48

www.rega.ch oder www.info.rega.ch

Das **Gönner-Center** für Fragen zur Gönnerschaft, für Adress- und Zivilstandsänderungen usw.

Tel. 041 750 51 67

Fax 041 750 53 55

www.shop.rega.ch

Der **Rega-Shop** für Bestellungen

044 654 33 11

Die **Telefonzentrale** für alle übrigen administrativen Abteilungen der Rega

www.info.rega.ch

Die **Adresse für alle Fragen**, die Sie der Rega per E-Mail stellen wollen

Hilfe per Handy

Wer mit seinem Handy eine SMS mit dem Wortlaut «123help» an die Nummer 9234 schickt, erhält konkrete Anweisungen für die Nothilfe. Es lohnt sich, diese zu speichern, damit sie im Notfall sofort abrufbereit sind.

Die meisten Leute wissen nicht, was nach einem Unfall zuerst zu tun ist. Deshalb kann «123help» als **SMS** an die Nummer 9234 geschickt werden, worauf die Erste-Hilfe-Anleitung für 1 Franken aufs Handy geladen wird.

«123help» zeigt die notwendigen Schritte:

- 1: Ruhe bewahren, zuerst schauen und denken, erst dann handeln
- 2: Alarmieren, via Telefon 144
- 3: Erste Hilfe leisten gemäss dem ABCD-Schema, das im Nothelferkurs vermittelt wird

«123help» wurde von der Arbeitsgemeinschaft Rettungswesen des Schweizerischen Roten Kreuzes lanciert.

www.123help.ch



ALPENQUEREN

– eine teuflisch spannende Geschichte

Das Verkehrshaus der Schweiz in Luzern zeigt momentan eine spannende Ausstellung zu 125 Jahren Gotthardbahn: Die Alpen prägen die Schweiz wie keine andere topografische Gegebenheit. ALPENQUEREN zeigt Wege und Verkehrsmittel durch die Alpen. Die Ausstellung stellt deren Erbauer und ihre Mittel, Tricks und Kniffe vor, um die Alpen in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft zu queren.

Ab 4. April 2007
bis 22. Oktober 2008
www.verkehrshaus.ch

Am 14./15. Juli sowie am 13./14. Oktober 2007 ist die Rega mit einem Helikopter vor Ort (siehe auch Veranstaltungskalender auf Seite 18).



Erlebnis Schweizer Wandernacht

Geführte Wanderungen gibt es in der ganzen Schweiz in der Vollmondnacht vom 30. Juni auf den 1. Juli 2007. Alle Angebote auf einen Blick: www.wandernacht.ch

Alpinwandern – Wanderziel Hütte

Kulturführer zu 50 SAC-Hütten: Entdecken Sie die Vielfalt der Hütten des Schweizer-Alpen-Club (SAC) – traditionell gemütlich, beunruhigend modern oder beides kombiniert. Der SAC-Wander(ver)führer bietet neben 50 Touren-tips viele Geschichten rund um die Hüttenziele. www.sac-cas.ch

Alpinwandern
– Wanderziel Hütte
von Dres Balmer
272 Seiten,
durchwegs vierfarbig
bebildert.
Fr. 44.–, erhältlich im
Buchhandel
und beim SAC



Ohne Werbung keine neuen Rega-Gönnner



Gönnnerwerbung – Abbild der Wirklichkeit: Die Gönnner bedanken sich bei der Rega und umgekehrt.

Die Rega ist eine Institution zum Anfassen: So unternimmt die Rega einiges, um die Nähe zu den Gönnnerinnen und Gönnnern spürbar zu machen. Als Gönnnerorganisation ist die Rega auch auf dem Gebiet der Werbung nicht untätig. Das Team des Rega-Gönnner-Centers ist Ansprechpartner für zwei Millionen Gönnner/innen. Sie sprechen zwei bis fünf Sprachen, nach einem Wochenende warten auf sie 1500 E-Mails, und in ihrer Schublade liegen «Zältli» gegen Heiserkeit.

Keine Frage: Rega-Gönnner sind stolz auf das, was sie mit dem Gönnnerbeitrag ermöglichen, sie empfehlen die Rega weiter und identifizieren sich mit «ihrer» Rega. Dazu gehört neben dem persönlichen Ausweis, den viele in ihrer Brieftasche mitführen, auch das Gönnnermagazin «1414», das Sie in Händen halten – und das zweimal jährlich in einer Auflage von rund 1,5 Millionen Exemplaren erscheint.

Grosse Präsenz in der Öffentlichkeit

Die Rega zeigt sich zudem immer wieder in der Öffentlichkeit: An Messen, Gewerbeschauen, Sportanlässen, Präsentationen in verschiedenster Form, Tagen der offenen Tür, Vorträgen bei Vereinen sowie Flugmeetings oder Partneranlässen ist die Rega präsent. Es kann ein Rega-Pilot sein, der sein «Arbeitsgerät» interessierten Zuschauern erklärt, oder eine Pflegefachperson, die von einem spannenden Einsatz erzählt. Aber auch Rega-Mitarbeitende, die im Hintergrund arbeiten, wissen Interessantes aus erster Hand zu berichten. Wir gehen aktiv auf unsere Gönnner zu, zeigen ihnen unser Gesicht, schaffen Vertrauen und legen so Zeugnis dafür ab, dass die Gönnnerinnen und Gönnner für eine gute Sache eintreten.

So war die Rega im vergangenen Jahr an über 300 Veranstaltungstagen in der ganzen Schweiz zu sehen. Hinzu kamen weitere Anlässe, bei denen die Rega einen Teilauftritt, mit Material oder Vorträgen, bestritt.

Direktwerbung steht im Vordergrund

Neben dieser Präsenz in der Öffentlichkeit ist die Direktwerbung für die Rega die bedeutendste Quelle der Gönnnergewinnung. Seit diesem Jahr setzt die Rega auf die adressierte Werbung bei Nicht-Gönnnern: mit einer direkten Ansprache und der Einladung zur Eröffnung einer persönlichen Gönnnerschaft.

Das Adressmaterial einer Mailing-Agentur wurde gründlich und seriös mit den bestehenden Gönnneradressen abgeglichen. Bei solch grossen Datenmengen ist es indes unvermeidlich, dass – etwa aufgrund kleiner Adressunterschiede – einzelne bestehende Gönnner trotzdem angeschrieben werden. Sollten Sie also von uns im Frühling Post erhalten haben, so bitten wir Sie dafür um Entschuldigung. Vielleicht haben Sie ja damit andere Personen in Ihrem Bekanntenkreis zu einer Rega-Gönnnerschaft ermuntern können...

Solidarische Geste der Verleger: Gratis-Inserate

Sicherlich haben Sie sich schon gewundert: In den Inseratespalten vieler Tages- und Wochenzeitungen tauchen in loser Folge kleine Inserate auf, die für die Rega-Gönnnerschaft werben. Dabei handelt es sich durchwegs um Inserate, die je nach Freiraum zum Auffüllen der Seiten verwendet werden. Die kürzlich neu gestalteten sogenannten Füllerinserate werden von den Verlagshäusern für die Rega gratis abgedruckt. Herzlichen Dank!

Thomas Kenner

Höhenluft

Im Flachland schien die Sonne. Es war ein kalter und klarer Frühlingstag. Gutgelaunt verstaute wir unser Gepäck im Kofferraum und fuhren los. Die Reise von Basel nach Celerina sollte nicht länger als fünf Stunden dauern. «Zum Abendessen werden wir im Hotel sein», sagte mein Vater und startete den Motor. «Da oben bekommst Du wenigstens mal gesunde Höhenluft», meinte er. «Wenn man in der Stadt, in der Ebene lebt, könnte man glatt vergessen, für was die Schweiz so berühmt ist: die Berge!» Wir würden über den Julierpass fahren, dessen imposante Schönheit Hermann Hesse in seinem Gedicht «mit dem Auto über den Julier» verewigt hat. Die Strassenkarte auf den Knien, fuhren wir in zügigem Tempo Richtung Chur. Wir kamen rasch voran. Aber kurz vor Chur begann es zu regnen, gefolgt von Schnee, und schliesslich fiel Eisregen, der auf das Autodach trommelte. Ich drehte die Heizung auf. Mein Vater trug ein Hemd, ich einen leichten Pullover. «Da oben in den Bergen ist es bestimmt noch Winter», vermutete ich. Aber mein Vater antwortete nicht, er konzentrierte sich auf die in Schneefall und Nebel gehüllte Strasse. Die Autobahn war gut befahrbar gewesen, aber die kurvige Landstrasse ab Tiefencastel war zunehmend vereist und rutschig. Es schneite ununterbrochen. Wir wurden immer langsamer. «Wir können so nicht über den Pass», sagte mein Vater plötzlich, während wir uns durch das Schneegestöber langsam dem Julier näherten, «wir brauchen Schneeketten!» In Bivio, am Fusse des Juliers und letztes Dorf vor dem Anstieg, hielten wir an. Bivio heisst «zwei Wege», wie ich später herausfand, und tatsächlich war es an diesem Ort, wo sich unsere Reise schlagartig ändern sollte. Der Mann in der Garage lachte nur, als er unsere besorgten Gesichter sah. «Vor ein paar Stunden war hier noch das schönste Wetter», meinte er und montierte die Schneeketten. Wir würden viel später als erwartet in Celerina ankommen, und mein Vater rief im Hotel an.

«Viel Glück!» wünschte uns der Mechaniker noch, als wir in der Dämmerung unsere Reise endlich fortsetzten. Wir sollten es bald bereuen. Mühsam kroch das Auto den steilen Bergpass hoch. Ein Schneepflug fuhr an uns vorbei. Sonst gab es keinen Verkehr mehr, die Dunkelheit war hereingebrochen, und plötzlich waren wir völlig allein. Der Wind heulte und pfiif. Wir konnten kaum mehr etwas sehen, und dann war da plötzlich dieses rasselnde Geräusch. Es waren die Schneeketten, die eine wie die andere vom Rad fielen. «Wir können nicht anhalten», sagte mein Vater, «wenn das Auto in der Kälte nicht mehr anspringt, sind wir hier verloren.» Der Sturm wurde zunehmend stärker. Wie erleichtert wir waren, als wir endlich das Hospiz auf der Passhöhe erreichten! Aber das Schlimmste lag noch vor uns. Auf dem Weg nach unten rutschte das Auto, ohne die Schneeketten, bei jeder Kurve von einer Seite auf die andere, schlug von Leitplanke zu Leitplanke. Das Auto tanzte Pirouetten. Die Strasse verschwand im Weiss des Schnees. Ich schrie jetzt vor Angst, und mein Vater umklammerte das Lenkrad, als hinge unser Leben daran. Ich malte mir aus, wie wir im Schnee stecken bleiben und in der Kälte langsam erfrieren würden. Die Wetterbedingungen in den Bergen ändern sich rasch. So schön und überwältigend der Pass am Tage gewesen sein muss, so erbarmungslos und beängstigend war er jetzt im Schneesturm. Das Gesicht der Natur zeigte sich uns von seiner zornigsten Seite, und ich dachte an all die Geschichten, die ich schon gehörte hatte, von Menschen, die von Lawinen begraben und verschüttet wurden. Wie leicht vergisst man, dass der Mensch angesichts der Gewalt der Natur vollkommen machtlos ist. Sobald wir in der Ferne die Lichter von Sils Maria sahen, wussten wir: Wir waren gerettet! Wir waren die Letzten gewesen, die den Julier in dieser Nacht noch überquert hatten. Am nächsten Morgen wurde der Pass wegen Schneesturm geschlossen.



Zoë Jenny
Schriftstellerin

Tausende verfolgen am 28. Februar 1957 auf der Basler Schützenmatte die Einsatzdemonstration des texanischen Testpiloten mit dem Coop-Helikopter.



Vor 50 Jahren: Konsumvereine spenden den ersten Heli der Rettungsflugwacht

Münzen machens möglich



Am Genossenschaftstag 1956 in Basel beginnt die landesweite Sammelaktion mit einer Münzspende.

Grosse Begeisterung, aber kein Geld. Laufende Kosten, die dem Kassier Sorgen bereiten. Einsatzmaterial, das gratis zur Verfügung gestellt wird. Unter diesen Vorzeichen arbeitete die Rettungsflugwacht in den ersten Jahren. Einen Helikopter aus eigenen Mitteln zu kaufen, daran wagte niemand zu denken. Eine beispiellose Sammelaktion unter den Konsumgenossenschaften machte aber 1957 das Unmögliche möglich.

«Und der Monat Dezember ist bekanntlich derjenige des St. Nikolaus. Wir wissen nicht, ob unser Pilot (Hermann Geiger) sich auch sonst einen Rest kindlichen Wunderglaubens bewahrt hat – hier wurde das Wunder Wirklichkeit.» Der Chronist des Verbands Schweizer Konsumvereine (VSK – der Vorgängerorganisation von Coop) wertete rückschauend aufs Jahr 1957 die Sammelaktion im Volk als ein kleines Wunder.

Hilfesuch fällt auf fruchtbaren Boden

Luftrettung ohne Helikopter hatte keine Zukunft. Das zeigte sich bei der Rettungsflugwacht schon sehr früh. Hermann Geiger, für seine Gletscherlandungen und Gebirgsrettungen mit Flug-

zeugen im Wallis weltberühmt, hatte in den strengen Lawinenwintern der frühen Fünfzigerjahre immer wieder Situationen erlebt, in denen es nicht möglich war, mit einem Flugzeug zu landen, Hilfe aus der Luft aber dringend nötig gewesen wäre. Es brauchte einen Helikopter. Nur eben: Dazu fehlte das Geld.

Im Dezember 1955 wandte sich Hermann Geiger an die Patenschaft Coop. Ihr Zweck, bedrängte Berggebiete zu unterstützen, sollte auf die Hilfe aus der Luft ausgedehnt werden. Das Gesuch fiel auf fruchtbaren Boden. Der Verband der Konsumvereine mit all seinen Sektionen und einzelnen Mitgliedern organisierte 1956 eine landesweite Sammlung, die das ganze Jahr über dauerte. Sie war in ihrer Art beispiellos. Am Genossen-



Januar 1957:
Der Helikopter trifft in Einzelteilen als Luftfracht
in Zürich-Kloten ein.

schaftstag 1956 sammelten Walliser Trachtenmädchen mit einer grossen Schweizer Fahne Münzen und legten so das finanzielle Fundament. Filmvorführungen und Vorträge während des ganzen Jahres unterstützten die Kampagne. Alle Mitglieder des Verbands erhielten ein Sammeltäschchen. Darin fanden Münzen, aber auch Zehner-, Fünziger- und Hunderternötli Platz. Ihre Barspende warfen sie in eine Urne im Konsum. Ein überwältigender Erfolg: Zusammen mit einer Barspende des VSK waren bis Ende Jahr gegen 500 000 Franken zusammen. Das Patronatskomitee konnte in den USA den ersten Helikopter für die Rettungsflugwacht bestellen.

Tausende bestaunten den Einflug des Bell 47J

Im Januar 1957 traf der Apparat als Luftfracht in Kloten ein. Nach der Endmontage bei den Pilatuswerken in Stans erfolgte der erste Flug in der Schweiz.

Donnerstag, 28. Februar 1957, war dann der grosse Tag. «Helikopter in Aktion auf dem Old-Boys-Sportplatz!» – Flugblätter und Inserate in den Tageszeitungen kündeten den Helikopter in Basel an. Eine einstündige Flugdemonstration des texanischen Testpiloten Joe Mashman stand auf dem Programm. Anschliessend sollte die Direktion des VSK den gespendeten Helikopter offiziell an Hermann Geiger übergeben.

Auf den Tribünen der Schützenmatte sahen Tausende zum ersten Mal einen Helikopter und verfolgten – zum Teil von Baumkronen aus – atemlos und staunend die Vorführungen. Die «Genossenschaft» vom 9. März 1957 berichtete: «Man glaubte sich einen Moment in einen Zirkus versetzt, so leicht und akrobatisch muteten die Vorführungen an. Elegant erhob er sich, umflog die Rasenfläche, sich vor dem Publikum verneigend, stieg steil auf, wirbelte um die eigene Achse sich drehend, wieder hinunter, stand knapp über dem Boden bockstill und flog in Spiralen wieder auf.»

«Ich trage Sorgen zu ihm wie zu meiner Frau»

Hermann Geiger übernahm den Helikopter und war damit die erste Zivilperson, die über einen Rettungsheli verfügte. Zuerst musste er jedoch lernen, das neuartige Gerät zu handhaben. Das von den Konsumenten gesammelte Geld reichte sogar für seine fliegerische Ausbildung in Paris.

Stationiert auf dem Flugplatz Sitten, war die

Nach der Einsatzdemonstration stürmt das Publikum den Platz, um den gespendeten Helikopter aus der Nähe zu betrachten.



Die Zeit steht nicht still

Der erste Rega-Helikopter im Vergleich zum neuen Rega-Helikopter

	Agusta Grand (2007)	Bell 47-J (1957)
Gewicht	2780 kg	1293 kg
Dienstgipfelhöhe	6000 m	3200 m
Triebwerke	2 Turbinen	1 Kolbenmotor
Leistung	1470 PS	240 PS
Verbrauch	210 l/h	60 l/h
Geschwindigkeit	260 km/h	137 km/h
Kabinnenraum	4 Personen + Patient auf Bahre	2 Personen + Patient auf Bahre
Preis in Franken	10 000 000.–	500 000.–

HB-XAU von nun an ständig im Einsatz, rettete Leben und versorgte Bedürftige. Hermann Geiger setzte den Helikopter virtuos im Hochgebirge ein, hegte und pflegte die Mechanik. «Ich trage Sorge zu ihm wie zu meiner Frau» soll er einem interessierten Journalisten einmal erklärt haben.

Bahnbrechend für die Rega

Der Helikopter eröffnete in der Bergrettung neue Dimensionen. Er machte es möglich, un-mittelbar bei Patienten im Gebirge zu landen, sie

zu versorgen und zu transportieren. Speziell nach Lawinnenedergängen konnte er in kurzer Zeit Suchhunde und ihre Führer auf den Lawinenkegel bringen. Damit erhöhte sich die Überlebenschance für Verschüttete.

Die Rettungsflugwacht ihrerseits erfuhr zum ersten Mal, dass die direkte Unterstützung durch die Bevölkerung viel bewirken kann. Noch heute orientiert sich die Rega-Gönnerschaft an dieser Grundidee, die auch in der Helikopterspende der Konsumgenossenschaften von 1956 ihre Wurzeln hat.

Walter Stünzi

Hermann Geiger setzt den ersten Helikopter der Rettungsflugwacht schon ab Frühling 1957 bei Rettungen in den Walliser Alpen ein.





Nervenzentrum der Rega: Einsatzzentrale am Flughafen Zürich-Kloten. Hier werden rund um die Uhr Alarmrufe entgegengenommen.

Von wo kommt der Hilferuf?

Die Technologie zur Identifikation des Standorts von Mobiltelefonen hat in jüngster Zeit enorme Fortschritte gemacht. Sie liefert heute genauere Angaben über den Aufenthaltsort einer hilfesuchenden Person.

Seit einigen Monaten unterstützen die GSM-Netze der Telecom-Anbieter in der Schweiz die Standortidentifikation bei Handy-Anrufen auf die Notrufnummern 112, 117, 118, 144 und 1414. Notrufe können so besser lokalisiert werden. Die Standortangaben einer hilfesuchenden Person werden an eine zentrale, und landesweite Notrufdatenbank gesendet und können dort, beispielsweise von der Rega, für einen schnellen Hilfeinsatz abgerufen werden.

Die Geräte selber können indes nicht gepeilt werden. Dazu wäre eine Schnittstelle mehrerer Messungen nötig. Die Notrufdatenbank gibt lediglich die vom Notruf aktivierte GSM-Antennenstation und das von ihr ungefähr abgedeckte Gebiet an. Spiegelungen an Bergen, Seen oder vorbeifahrenden Fahrzeugen können zudem zu Fehlinterpretationen durch das System führen. Eine punktgenaue Ortung ist deshalb nicht möglich.

Die neueste Technologie, welche die Rega nun in einem mehrmonatigen Versuchsbetrieb einsetzt, zeigt diese Standortinformationen bei Bedarf auf der Karte an. Der Versuch im echten Einsatz soll vor allem aufzeigen, ob dieses System die Alarmwege verkürzen kann.



Die Notrufdatenbank liefert einen groben Anhaltspunkt vom Gebiet, in dem sich die hilfesuchende Person befindet.

Nach wie vor ist also nach dem Notruf eine Feinabklärung notwendig. Die neue Standortidentifikation ist heute aber genauer und macht zudem eine Kontrolle der Plausibilität von Anrufort und Ereignis möglich.

Thomas Kenner