

# RETE

Nummer 74, Juni 2010

Gönnermagazin der Schweizerischen Rettungsflugwacht

rega 

Reportage  
**Motorrad-Crash  
im Wüstensand**

Organspende  
**Kinder-Herzchirurg  
René Prêtre im Einsatz**

Prävention  
**Wenn Wanderer auf  
Kühe treffen**





## 4 Thema

### Motorrad-Crash im Wüstensand

Zur falschen Zeit am falschen Ort: Der 17-jährige Patrick verletzt sich bei einem Motorradunfall in der Wüste Dubais schwer. Dann beginnt für ihn und die Familie eine wahre Odyssee.

## 9 Einsatzpartner

### Grosser Einsatz für ein kleines Wunder

Ein Kind braucht dringend ein neues Herz. Alles muss schnell gehen. Der Kinder-Herzchirurg René Prêtre wird direkt von der Skipiste ins Zürcher Kinderspital geflogen.

## 10 Basis-Porträt

Wer auf der Rega-Basis Untervaz Dienst tut, erlebt so einiges. Schon fast alltäglich sind verunfallte Freizeitsportler. Etwas aussergewöhnlicher aber sind Begegnungen mit Blaublütigen wie Prinz Charles.

## 12 Reportage

### Ein Herz will weiterschlagen

Klein und leicht ist sie, die «Life-Box». Mit dieser Herz-Lungen-Maschine rettet die Rega einer jungen Frau das Leben. Hightech-Medizin spielt an Bord von Rega-Helikoptern eine immer wichtigere Rolle.

## 15 Persönlich

Vom Diesel zum Kerosin – wie Beatrice Hinder vom LKW auf den Helikopter gekommen ist.

## 16 Notfall im Ausland – so hilft die Rega

Praktische Tipps bei Notfällen im Ausland: Was Sie und die Rega-Einsatzleitung wissen müssen.

## 22 Rückblick

### Schutzengel am Märlistein

Der 6-jährige Tim stürzt beim Klettern und verletzt sich schwer. Nebel behindert die Rettung im Diemtigtal. Es beginnt ein Wettrennen gegen die Zeit.

## 24 Prävention

Wenn Wanderer auf Kühe treffen: Wie Unfälle mit Tieren auf Alpweiden vermieden werden können.

## 27 Gastkolumne

### Gemischte Gefühle – voller Leben

Nationalratspräsidentin Pascale Bruderer über Globi, Sport und Krebs.

## 28 Damals

Im Jahr 1961 begann die Rega mit der Rettung von Schwerverletzten im Strassenverkehr. Trotz spektakulärer Übung war dies alles andere als unbestritten.

**0844 834 844**

**Die Service-Nummer für Gönnerninnen und Gönner**

Wie Sie die Rega erreichen: Seite 32

### Titelbild:

Bereit für den Einsatz: Herzchirurg René Prêtre auf dem Weg vom Spitallandeplatz in den Operationssaal.

**Rega-Stiftungsrat:**

Albert Keller\* (Präsident), Uitikon;  
 Franz Steinegger\* (Vizepräsident),  
 Flüelen;  
 Paul Maximilian Müller\*, Bern;  
 Daniel Scheidegger\*, Prof. Dr. med.,  
 Arlesheim;  
 Ulrich Graf\*, Bäch;  
 Adrian Frutiger, PD Dr. med.,  
 Trimmis;  
 Charles Raedersdorf, Köniz;  
 Roland Müller, PD Dr. iur., Staad;  
 Andreas Berger, Dr. med.,  
 Merlischachen;  
 Michael Hobmeier, Bäch;  
 Bruno Jelk, Zermatt;  
 Patrizia Pesenti, Breganzona;  
 Christian Kern, Prof. Dr. med., Genf;  
 Heidi Hanselmann, Walenstadt;  
 Markus Mader, Bern  
 (Vertreter des Schweizerischen  
 Roten Kreuzes)  
 (\* = Mitglieder des Ausschusses)

**Geschäftsleitung:**

Ernst Kohler, Vorsitz  
 Roland Albrecht, Dr. med., Chefarzt  
 Andreas Lüthi, Finanzchef

**Impressum Nr. 74 / Juni 2010**
**Gönnermagazin  
 der Schweizerischen  
 Rettungsflugwacht Rega**

Erscheint zweimal jährlich,  
 Gesamtauflage 1,571 Millionen

**Redaktion:**

Sascha Hardegger  
 Christian Trottmann  
 Ariane Güngerich  
 Maria Betschart  
 Philipp Keller

**Mitarbeit:**

Walter Stünzi  
 René Fritschi  
 Brigitte Kandlbinder  
 Heinz Feldmann

**Fotos:**

K. H. Hug (Titelseite, S. 9)  
 Ch. Perret (S. 3)  
 F. Born (S. 2, 13, 20)  
 Ph. Keller (S. 5–7, 15, 23)  
 A. Güngerich (S. 18)  
 ZVG (S. 2, 4–7, 10–12, 18–19,  
 22–23, 24, 27–31)

**Produktion:**

tutto fatto, Zürich

**Gestaltung:**

Alex Demarmels, Thalwil

**Herausgeber:**

Rega-Kommunikation  
 Postfach 1414  
 8058 Zürich-Flughafen  
 Kontaktformular [www.info.rega.ch](http://www.info.rega.ch)  
 Postkonto 80-637-5

**Litho:** Sota AG, Zürich

**Druck:** Swiss Printers AG

**Inseratenannahme:**

Kretz AG, 8712 Stäfa

**Abdruck:** mit Quellenangabe erlaubt



Ernst Kohler

# Liebe Gönnerin, lieber Gönner

*Eine schwer kranke Patientin an einer mobilen Herz-Lungen-Maschine im Rettungshelikopter oder im Ambulanzflugzeug von A nach B transportieren? Noch vor einigen wenigen Jahren hätte diese Vision lediglich unverständliches Kopfschütteln hervorgerufen. Heute entsprechen solche Missionen bei der Rega der Realität. Diese Ausgabe des Rega-Gönnermagazins 1414 berichtet, wie die Rega in der Flugmedizin neue Massstäbe setzt und die sogenannte «Life-Box» erfolgreich zum Einsatz bringt.*

*So anspruchsvolle Einsätze sind nur gemeinsam mit starken Partnern möglich. Einer dieser Partner, für den die Rega immer wieder im Einsatz steht, ist Swisstransplant. Ob Spenderorgane raschmöglichst zum Empfänger gebracht werden müssen oder der Kinder-Herzchirurg und Schweizer des Jahres Professor René Prêtre nullkommaplötzlich aus den Ferien in den Operationssaal muss – die Rega steht für Swisstransplant und die beteiligten Spitäler bereit. Erleben Sie mit, wie ein Kind dank eingespielter Zusammenarbeit ein zweites Leben geschenkt bekommt.*

*In dieser Ausgabe des 1414 berichten wir auch von der einst revolutionären Idee, Helikopter auch bei Verkehrsunfällen rasch und effizient als Rettungsmittel zum Einsatz zu bringen. Was heute selbstverständlich ist, war in den Sechzigerjahren ein völlig neuer Ansatz, der auf grossen Widerstand stiess. Es schadet nicht, hin und wieder einen Blick zurückzuwerfen – wir lernen daraus, dass grosse Visionen verwirklicht werden können! Dies sind einige Beispiele dafür, wie sich Ihre Rettungsflugwacht ständig weiterentwickelt. Sie tut dies im Interesse der Patienten, im Interesse der Gönnerinnen und Gönner, ohne deren Unterstützung das Solidaritätswerk Rega nicht existieren könnte.*

*Für Ihre Unterstützung danke ich und wünsche Ihnen einen unfallfreien, schönen Sommer. Sollte Ihnen in den wohlverdienten Sommerferien dennoch etwas zustossen, so erfahren Sie in diesem Heft, wie Ihnen die Rega auch im Ausland zur Seite steht.*

Ernst Kohler

Vorsitzender der Geschäftsleitung

# Motorrad-Crash im Wüstensand

**Diese Dubai-Reise wird für den jungen Berner Patrick Ramseier unvergesslich bleiben. Mit Vollgas prallt er auf einem Wüsten-Parcours mit seinem Quad-Motorrad in einen anderen Fahrer. Dabei verletzt sich der 17-Jährige am ganzen Körper schwer. Der Alarm geht bei der Rega-Einsatzzentrale ein.**



Da war die Welt noch in Ordnung: Patrick in der Wüstenmetropole Dubai.

Einchecken am Flughafen Zürich-Kloten: Patrick Ramseier freut sich riesig auf die Ferien in Dubai. Zusammen mit seinem jüngeren Bruder Mischa, seiner Mutter Ines und ihrem Lebenspartner Erwin reist der junge Berner am 25. Dezember 2009 in die Wüstenmetropole. Sie alle wollen über Silvester Onkel Jürg und seine Familie besuchen. Diese lebt seit einiger Zeit in Dubai. Trotz seiner erst 17 Jahre darf Patrick dort endlich einmal selber und ganz legal ein Quad steuern. Ein Quad ist ein vierrädriges Motorrad, sowohl für den Strassenverkehr als auch für Motocross-Rennen geeignet. Und genau so ein Abenteuer will Patrick über Neujahr in der Wüste Dubais erleben. Der Informatiklehrling sucht vor allem eins: Spass!

Am 31. Dezember ist es so weit. In der Wüste im Emirat Sharjah mieten die Brüder Patrick und Mischa zwei Wüsten-Quads. Zirka 50 Kilometer pro Stunde schaffen die Motorräder. Auf den ersten Blick erinnern sie an kleine Spielzeugmotorräder. Lediglich mit einem Helm ausgerüstet, so will es die Vorschrift des Vermieters, gehts los. Auf einer Grösse von zirka zwei Fussball-

feldern kurven zehn Quad-Fahrer kreuz und quer durcheinander. Patrick gefällt es. Insbesondere die rund zehn Meter hohe Sanddüne auf dem Parcours reizt ihn. Sein Bruder Mischa schafft es nicht beim ersten Mal, den Hügel zu bezwingen, denn dies ist nur mit voll aufgedrehtem Gashebel möglich. Immer wieder muss er Anlauf holen. Patrick hingegen gelingt es sofort. Dass aber zur gleichen Zeit von der anderen Seite der Sanddüne herkommend ein anderer Quad-Fahrer am exakt selben Ort oben auftauchen wird, kann Patrick nicht ahnen.

Es kommt zu einem folgenschweren Unfall. Patrick rammt den anderen Lenker, dieser bleibt unverletzt. Der junge Berner hingegen wird weggeschleudert und bleibt im Sand liegen. Der Sicherheitsgashebel des Quads ist blockiert. Und dann rutscht sein Motorrad, ohne dass der Gashebel in den Leerlauf fällt, die Düne hinunter und begräbt Patrick unter sich. Die mit einer Kette angetriebenen Räder drehen mit Vollgas weiter. Sofort eilt ein Helfer herbei und reisst das Motorrad weg. Patrick bleibt schwer verletzt im heissen Sand liegen. Seine Arme, seine Beine und



Minuten vor dem Unfall: Patrick kurvt auf dem Quad durch die Wüste.

Effiziente Planung:  
Einsatzleiterin Bettina Müller  
orientiert Dienstchef Reto Albonico  
über den Stand der Dinge für  
Patrick's Repatriierung.



Schwere Verletzungen:  
Die Antriebskette hinterlässt tiefe  
Spuren auf Patrick's Rücken.

der Rücken bluten. Die rotierende Eisenkette sowie die drehenden Räder des Quads haben Patrick's Haut teilweise bis auf die Knochen abgeschürft.

Sofort alarmiert der Onkel den örtlichen Rettungsdienst. Nach knapp 30 Minuten trifft schliesslich eine Ambulanz ein. Patrick friert, steht unter Schock. Mit 180 Stundenkilometern rast der Ambulanzfahrer mit dem Patienten und dessen Mutter ins nächste Spital. Hier ist man mit Patrick's schweren Verletzungen komplett überfordert. Die anwesenden Ärzte säubern die mit Sand verschmutzten offenen Wunden und nähen diese dann mehr schlecht als recht zusammen. Alles nicht so schlimm, meinen sie. Später aber stellt sich heraus, dass mit dieser dürftigen medizinischen Erstversorgung Patrick's linke Hand hätte amputiert werden müssen. Seine Angehörigen realisieren diese Gefahren glücklicherweise und bestehen darauf, den Jungen so schnell wie möglich in ein Privatspital in Dubai zu überführen. Dort wird er nach diversen Röntgenaufnahmen und intensiven Abklärungen ein erstes Mal notoperiert. Acht Stunden dauert diese Operation. Die geplante Rückreise in die Schweiz ist unter diesen Umständen nicht mehr möglich.

### Dreh- und Angelpunkt

Szenenwechsel: Am 31. Dezember 2009 alarmiert Patrick's Onkel die Rega über die internationale Notfallnummer + 41 333 333 333. Gemeldet werden zu diesem Zeitpunkt Verletzungen an Hand und Armen sowie Schnittwunden am Rücken. Einsatzleiterin Bettina Müller protokolliert die wichtigsten Fakten. Trotz bruchstückhafter Informationen gelingt es ihr, den Überblick zu behalten. Anschliessend schildert sie den Fall, wie üblich, umgehend dem Dienstchef sowie dem zuständigen Abklärungsarzt. Insgesamt beschäftigt die Rega zehn Abklärungsärzte auf der Einsatzzentrale. Im 24-Stunden-Schichtbetrieb stehen sie für Fragen im Rahmen des medizinischen Notfallmanagements mit Rat und Tat zur Verfügung. Aufgrund der Abklärungen dieser Ärzte wird schliesslich zusammen mit dem Dienstchef über die Wahl des geeigneten Patiententransports entschieden (vgl. Illustration Seiten 16/17).

Der Dienstchef ist Dreh- und Angelpunkt aller laufenden Einsätze. Er steht unter anderem in Kontakt mit den Versicherungen, bearbeitet Offertanfragen und behält den Überblick über sämtliche aktuellen und anstehenden Einsätze. Insgesamt nehmen pro Schicht in der Regel zwei Einsatzleiter und ein Dienstchef Alarme aus dem Ausland entgegen. 365 Tage im Jahr, rund um die Uhr, im Dreischichtbetrieb.

Im Falle Patrick's hat sich der diensthabende Rega-Abklärungsarzt mit dem in Dubai verantwortlichen Chirurgen unterhalten. Die Diagnose ist schlimmer als zunächst angenommen. Patrick's Hände und der Schulterbereich sind schwer verletzt, die Haut ist an beiden Unterarmen abgeleiert. Viele Abklärungen sind für diese komplizierte Repatriierung nötig.

### Dringende Operation

Der Abklärungsarzt erfährt, dass auch die Lunge des Patienten verletzt ist. Diese Diagnose erfordert unter Umständen eine tiefere Flughöhe. Sicher ist, dass seine Hand dringend innert 48 Stunden operiert werden muss.

Am 1. Januar 2010 wird dieser operative Eingriff, gerade noch rechtzeitig, in einem Dubaier Privatspital durchgeführt. Nötig sind bei dieser ersten plastischen Operation ein Sehnentransfer von der rechten zur linken Hand sowie erste Hauttransplantationen. Der Chirurg in Dubai ist mit dem Resultat zufrieden und meldet dies dem Rega-Abklärungsarzt.

### Flugplanung

Inzwischen zeichnet sich ein mögliches Repatriierungsdatum ab. Patrick Ramseier soll, sofern sein Gesundheitszustand es zulässt, am 4. Januar in die Schweiz zurückgefliegen werden. Während der Einsatzleiter nun den Rücktransport mit allen involvierten Stellen organisiert, bereitet der Dispatcher (deutsch: der Flugplaner) den Jet-Einsatz vor. Er erstellt die Flugpläne, berechnet Treibstoffverbrauch und zulässiges Abfluggewicht, legt die genaue Abflugzeit und die Flugstrecke fest und überprüft, ob am Zielflughafen oder auf möglichen Ausweichflughäfen entlang der Route Einschränkungen bestehen.

Der Dubai International Airport ist bestens bekannt. Die Schweizerische Rettungsflugwacht repatriiert häufig Patienten aus dieser Region und kennt deshalb die örtlichen Gegebenheiten. Anders aber ist es, wenn ein kleinerer, unbekannter und abgelegener Flugplatz angefliegen wird. Schlimmstenfalls existieren da weder internationale Anflugkarten noch ist geeigneter Treibstoff verfügbar. Dann ist der Flugplaner besonders gefordert. Wichtig ist beispielsweise die Länge der Start- bzw. Landebahn am Zielort. Abhängig von geografischen und meteorologischen Bedingungen, wie beispielsweise nasse Pisten, variiert die benötigte Pistenlänge zwischen rund 1300 und 2500 Metern oder mehr. Die Prognose ist gut: Rückenwind sollte die Flugzeit nach Dubai auf gerade mal fünfeinhalb Stunden verkürzen.

### Wichtiger Agent

Der Flugplaner und der Einsatzleiter arbeiten Hand in Hand. Letzterer nimmt sogleich mit dem zuständigen Ansprechpartner am Flughafen Dubai Kontakt auf. In manchen Ländern ist die Kooperation mit solchen lokalen Handling-Agenten aus Sicherheitsgründen gar vorgeschrieben. Der Ansprechpartner muss über die geplante Ankunft des Rega-Ambulanzjets informiert sein. Er wird die Crew mitsamt den benötigten medizinischen Geräten durch den Zoll schleusen und sie vor Ort am Flughafen bei allfälligen Sprachproblemen unterstützen. Die Einsatzleitung der Rega verfügt über unzählige solche und ähnliche Kontakte weltweit.

Trotzdem kommt es immer wieder vor, dass ein Flugplatz irgendwo auf dieser Welt von der Rega-Crew zum ersten Mal angefliegen wird. In solchen Fällen sind Kreativität und sprachliches Geschick des Einsatzleiters gefragt. Nicht selten muss dieser dann nämlich dem Gegenüber am Telefon erklären, wer und was die Rega ist. Ist das einmal geklärt, steht einer erfolgreichen Repatriierung meist nichts mehr im Weg. So können dann beispielsweise in dringenden Fällen seitens der Flughafenbehörden definierte Nachtflugsperrungen kurzzeitig aufgehoben oder eine besonders rasche Start- bzw. Landeerlaubnis erteilt werden. Dies selbstverständlich immer zum Wohle des Patienten an Bord. Doch bei aller Planung: Manchmal muss die Crew unerwartete Probleme, zum Beispiel bei einem Grenzübertritt mit Medikamenten, vor Ort mit diplomatischem Geschick lösen.

### Aufgebot

Zürcher Unterland am 3. Januar, morgens um acht Uhr. Der langjährige Rega-Kapitän Roger Schlatter geniesst gerade ein paar ruhige Tage mit seiner Familie zuhause. Zusammen mit den beiden Kindern und seiner Frau plant er an diesem Morgen, nach Bülach zum Eisfeld zu fahren. Roger Schlatter hat über die Neujahrstage Pikett und ist momentan in der sogenannten S1-Schicht eingeteilt. Seinen Pikettdienst verbringt er nicht



im Rega-Center, muss aber im Falle eines Aufgebots durch die Einsatzzentrale innert zwei Stunden einsatzbereit sein. Er weiss, dass er jederzeit für einen Einsatz aufgebots werden kann. Trotzdem versucht Roger Schlatter seine Pikettzeit sinnvoll zu gestalten.

Familie Schlatter ist abfahrtbereit. Der Schlittschuhspass mit Kind und Kegel kann beginnen. Das Mobiltelefon klingelt. Auf dem Display erscheint die gespeicherte Anzeige «Einsatzzentrale Rega». Reto Albonico, der zuständige Dienstchef der Alarmzentrale, meldet sich am anderen Ende der Leitung. «Hoi Roger, ein Gutes Neues Jahr wünsche ich dir. Wir haben einen Auftrag. Der Flug führt in die Vereinigten Arabischen Emirate.» Zum jetzigen Zeitpunkt erfährt Roger Schlatter nur gerade die wichtigsten Informationen in Kürze.

Der Schlittschuhspass wird vorerst auf Eis gelegt. Jetzt heisst es kurz noch ein Sandwich essen und dann packen für den bevorstehenden Einsatz. Viel braucht Roger Schlatter nicht. Kleider für maximal drei Tage sollten reichen. Man weiss nie, was einen noch erwartet. Nicht selten nämlich hängt die Einsatzzentrale einen sogenannten Folgeinsatz an. Dies bedeutet, dass ein zusätzlicher Patient auf dem gleichen Flug repatriert werden muss. Dadurch kann sich eine geplante Heimkehr entsprechend verzögern. Bei diesem Einsatz in die Vereinigten Arabischen Emirate ist jedoch wegen des kritischen Patientenzustands nicht mit einem solchen Kombinationstransport zu rechnen.



Repatriierung mit Rega-Jet: Flugplaner Beat Schwander sammelt wichtige Daten für die Piloten.

Aufgeboten wird aber nicht nur Flugkapitän Schlatter. Eine komplette Jet-Besatzung besteht in der Regel aus mindestens zwei Piloten, einem Arzt und einer Pflegefachperson. Mit dieser Standardbesatzung garantiert die Rega beste medizinische Versorgung an Bord eines der insgesamt drei Ambulanzjets.

### Turbulenzen über dem Iran

Es ist kurz nach zehn Uhr morgens am 3. Januar, als die beiden Piloten Roger Schlatter und Urs Engesser, die Pflegefachfrau Karin Stegemann und der Arzt André Keisker den Briefingraum betreten. Die vier erhalten nun von der Einsatzleiterin, der Abklärungsärztin und dem Flugplaner das Dossier: Sämtliche aktuellen Flugdaten, medizinische Protokolle des Patienten, Adressen des Spitals in Dubai und Informationen zum gebuchten Hotel für die Übernachtung der Crew.

Noch immer ist unklar, ob das Unfallopfer mit angepasstem Kabinendruck in die Schweiz geflogen werden muss. Die beiden Piloten nehmen vorsichtshalber zwei verschiedene Flugpläne mit: einen für den Überflug auf 35 000 Fuss Höhe, einen für eine Flughöhe von rund 20 000 Fuss über Meer. Der Hinflug verläuft störungsfrei, abgesehen von ein paar sehr heftigen Turbulenzen über dem Iran. Während rund einer Stunde werden der Ambulanzjet und seine Crew so richtig durchgeschüttelt. Kurz nach vier Uhr Ortszeit landet der Jet auf dem Dubai International Airport.

Check vor dem Flug: Pilot Roger Schlatter überprüft das Flugbuch seiner Einsatzmaschine HB-JRA.

### Ausweichmanöver

Zur gleichen Zeit erholt sich Patrick Ramseier noch immer von seiner Operation. Seit der Teilverpflanzung seiner Haut hat er starke Schmerzen. Als die beiden Mediziner der Rega ins Spitalzimmer treten, sind Patrick und seine Familie erleichtert. Jetzt geht es zurück in die Heimat, zurück in ein bekanntes und vertrautes Umfeld. Im Insspital Bern erwarten ihn eine weitere plastische Operation und eine lange Rehabilitationsphase. Nach dem Studium der aktuellsten Unterlagen entscheidet der Rega-Arzt André Keisker in Absprache mit der Pflegefachfrau Karin Stegemann, dass keine tiefere Flughöhe mit angepasstem Kabinendruck nötig ist.

Am nächsten Morgen, 4. Januar, wird gestartet. Kapitän Schlatter und seine Crew erhalten eine priorisierte Starterlaubnis, noch vor allen wartenden Linienflugzeugen. Da jeder Transport eines Patienten an Bord eines Flugzeugs ein gewisses Risiko birgt, soll die Reisedauer nicht unnötig verlängert werden. Der Ambulanzjet mit Patrick und seiner Familie an Bord hebt in Richtung Bern-Belp ab. Je nach Dringlichkeit des Einsatzes und Zielspitals des Patienten können Rega-Jets nebst kleineren Regionalflughäfen auch Militärflugplätze in der Schweiz wie auch gewisse im Ausland anfliegen.

Die Wettervorhersage für den geplanten Zeitpunkt der Landung in Bern ist schlecht. Die Meteorologen melden leichten Schneefall. Eine Stunde vor Bern wird jedoch klar, dass sich die Verhältnisse verschlechtert haben: Die Hälfte der verfügbaren Piste ist mittlerweile schneebedeckt. Die Piste in Bern-Belp ist bei diesen Wetterverhältnissen zu kurz für die Landung. Per Funk übermitteln die Piloten der Einsatzleiterin die Routenänderung. Flexibilität in der Einsatzzentrale ist nun gefragt: Das organisierte Ambulanzfahrzeug muss jetzt nicht in Bern-Belp bereitstehen, sondern im Hangar des Rega-Centers am Flughafen Zürich-Kloten. Und hier wird Patrick Ramseier schliesslich kurz vor vier Uhr nachmittags – rund sieben Stunden nach dem Abflug in Dubai – sorgfältig in die Ambulanz umgebettet.

Heute ist es ziemlich genau ein halbes Jahr her seit dem schweren Quad-Unfall in der Wüste Dubais. Patrick ist wieder wohlauf. Seine Hand ist gerettet, und mit den Narben am Rücken hat er zu leben gelernt. Die Arabischen Emirate und den langen Weg zurück aber wird Patrick wohl nie mehr vergessen.

*Christian Trottmann*

Von der Ambulanz ins Flugzeug: Der schwer verletzte Patrick wird auf dem Dubai International Airport von der Rega-Crew in den Jet umgeladen.

Swisstransplant

# Grosser Einsatz für ein kleines Wunder

Wenn Swisstransplant die Einsatzzentrale der Rega ruft, eilt es. Rechtzeitig müssen lebenswichtige Organe per Helikopter in das Transplantationsspital geflogen werden. Bei diesen Einsätzen im Dienste schwer kranker Patienten zählt jede Minute.

## So hat Herzchirurg René Prêtre den Einsatz erlebt:

«Ich war gerade in den Ferien, unterwegs im Skigebiet mit den Kindern. Und dann klingelte mein Handy. Ich wurde über ein Spenderherz für eine Herztransplantation an einem sehr kranken Kind informiert. Als meine Kollegen im Kinderspital und ich erfuhren, dass die Rega mich auf der Skipiste direkt abholen würde, mussten wir uns alle sehr beeilen. Es galt, diese anspruchsvolle Operation trotz drängender Zeitverhältnisse gut vorzubereiten. Und die Zeit lief gegen uns.

Wir mussten organisieren, dass der junge kranke Patient rechtzeitig ins Kinderspital kommt und dass ein Entnahme-Team in das Spenderspital fliegt. Alles musste gut koordiniert werden. Da ich die längste Anreise aus Frankreich hatte, wurde ich als Erster von der Crew der Rega-Basis Genf per Helikopter abgeholt. Die Landschaft mit den schneebedeckten Bergen war atemberaubend! Nach einigen Minuten hörte ich über den Bordfunk, dass der Helikopter der Basis Dübendorf mit meinen Kollegen aus Zürich losfliegt, um das Spenderherz zu holen. Kurz darauf kam die Nachricht, dass ein dritter Rega-Helikopter unseren jungen Patienten ins Kinderspital Zürich bringt und zirka 15 Minuten vor uns landet.

Der «Tanz» dieser drei Helikopter erinnerte mich irgendwie an den Film «Apocalypse Now» von Francis Ford Coppola – mit dem wesentlichen Unterschied, dass wir etwas Positives beabsichtigten. Nämlich ein Wunder zu vollbringen... und dieses Wunder geschah an diesem Tag.»

Wenn die Rega mit dem Auftrag startet, schnellstmöglich einen Arzt in den Ferien abzuholen und vom französischen Avoriaz direkt ins Kinderspital Zürich zu fliegen, dann muss es sich um einen speziellen Fall handeln **1**. Es geht um das Leben eines Kindes, das ein neues Herz erhalten soll – für diese Operation ist es notwendig, den Kinder-Herzchirurg und inzwischen zum Schweizer des Jahres gewählten Prof. Dr. René Prêtre einzufliegen.

Rückblende: Nur wenige Stunden zuvor geht in der Rega-Einsatzzentrale in Zürich-Kloten der erste Anruf ein. Swisstransplant meldet, dass eine Blutprobe von einem Spital zur Analyse ins Universitätsspital Zürich unterwegs ist **2**. Ein bevorstehender Bluttransport ist in der Regel ein verlässlicher Vorbote für einen Organtransport. Transportiert wird das Blut in diesem Fall per Ambulanz unter der Federführung von Swisstransplant, der Schweizerischen Nationalen Stiftung für Organspende und Transplantation. Es ist das Blut eines freiwilligen Organspenders, der zurzeit auf der Intensivstation in einem Spital liegt. Er ist hirntot, und sein Kreislauf wird jetzt immer instabiler und kann nur noch mit Medikamenten einige Stunden aufrechterhalten werden.

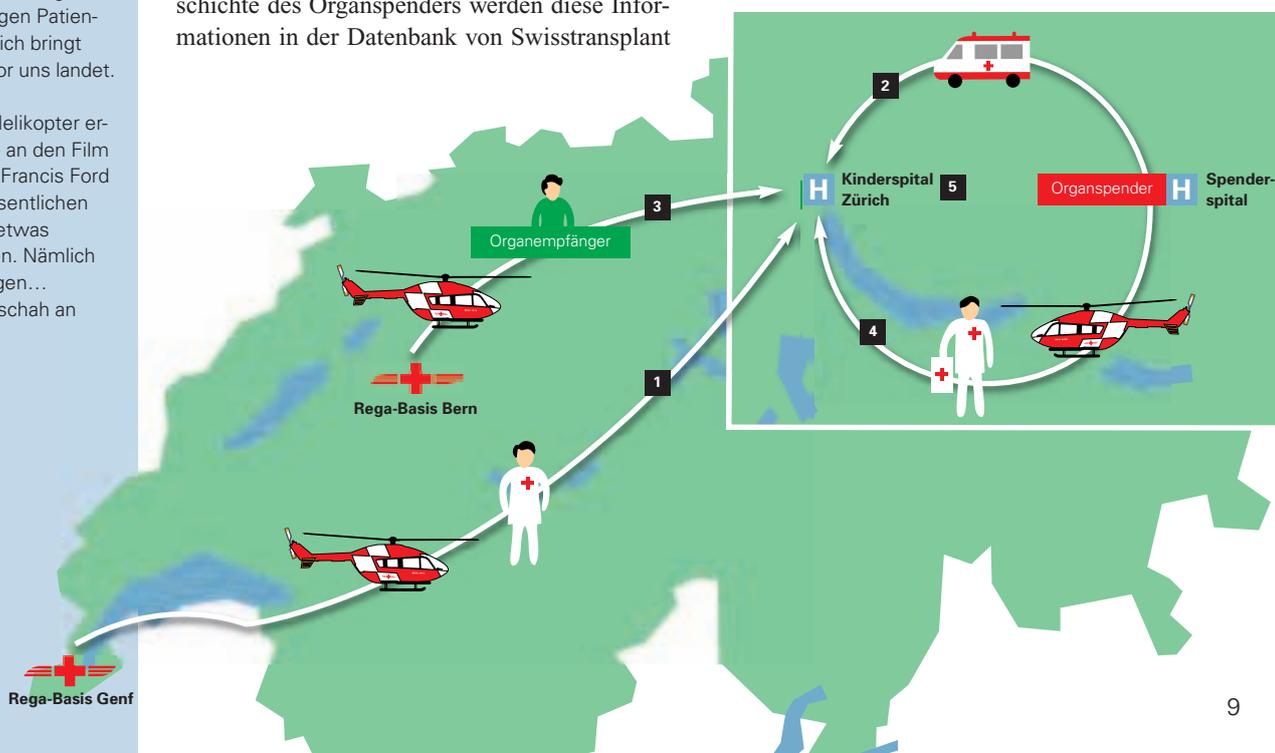
Das Blut soll nun im Labor des Universitätsspitals Zürich einerseits auf Infektionskrankheiten, andererseits auf Gewebemerkmale und die Blutgruppe des Spenders untersucht werden. Zusammen mit der genau erhobenen Krankengeschichte des Organspenders werden diese Informationen in der Datenbank von Swisstransplant

zusammengetragen – um einen Patienten, der für diese Organspende in Frage kommt, zu ermitteln. Je nach Dringlichkeit wird dieser Patient dann mit einem Rega-Helikopter, einer Ambulanz oder einem Transportdienst ins Spital gebracht.

Alle Parameter passen – deshalb wird geplant, das Herz des Spenders dem Organempfänger in Zürich zu implantieren. Jetzt drängt die Zeit. Der Organempfänger – ein Kind – wird per Helikopter von der Rega-Crew der Basis Bern zuhause abgeholt und direkt ins Kinderspital Zürich überflogen **3**. Gleichzeitig entnehmen Chirurgen in einem anderen Spital dem hirntoten Patienten das Herz. Die Einsatzkräfte der Basis Dübendorf werden aufgeboten. Sie fliegen das entnommene Herz in einem Kühlbox-ähnlichen Spezialkunststoffbehälter ins Kinderspital Zürich **4**. Dort arbeitet Professor Prêtre bereits am offenen Herz des Kindes **5**. Nun kann das fremde Herz dem jungen Organempfänger implantiert werden. Alles verläuft reibungslos. Das neue Herz des Kindes schlägt wieder mit voller Kraft.

Dank der Partnerschaft zwischen der Schweizerischen Rettungsflugwacht und Swisstransplant konnte im vergangenen Jahr zahlreichen Menschen ein neues Leben geschenkt werden. Nicht alle Aufträge von Swisstransplant sind so spektakulär wie dieser – aber jeder einzelne ist für einen schwer kranken Menschen wichtig.

*Christian Trottmann*





Übung macht den Meister:  
Rega, SAC und Seilbahnbetreiber  
trainieren eine Evakuierung in Davos.



Hans Ruedi Kull  
Rettungssanitäter



Markus Adank  
Rettungssanitäter



Claudia Leippold  
Ärztin



Boris Hangartner  
Pilot



Andrea Walser  
Pilot und Basisleiter



Maria Fischer  
Ärztin



Balz Fehr  
Arzt



Gian Reto Kleger  
Arzt

Untervaz: Die Einsatzbasis Graubünden mit Funkruf «Rega 5»

# «Rega 5, ein Verletzter auf dem Jakobshorn»

**Auf der Rega-Basis in Nordbünden sind seit vielen Jahren treue Mitarbeiter im Einsatz für Menschen in Not. Seit November 2009 bringen sie die medizinische Hilfe mit dem neuen Rettungshelikopter AW Da Vinci zum Unglücksort. Ihre Kompetenz ist oft für Verletzte gefragt, im Winter auf der Piste und im Sommer auf Wanderrouten.**

«Freizeit-Basis» – so könnte man sie nennen. Nicht etwa, weil während der Arbeitszeit dem Vergnügen nachgegangen wird, sondern weil die Rega-Basis Untervaz viele Einsätze für Freizeit-Verunfallte fliegt. Im Winter sind dies vor allem Ski- und Snowboardfahrer, im Sommer Wanderer und Biker. Die Einsatzcrew – ein Pilot, ein Rettungssanitäter, eine Ärztin – ist rund um die Uhr bereit. Um für den Ernstfall gerüstet zu sein, werden immer wieder grosse Übungen in Zusammenarbeit mit den Rettern des Schweizer Alpen-Clubs (SAC), den Bergbahnen und der Polizei durchgeführt.

## Treue Mitarbeiter

Wer einmal auf der Rega-Basis in Untervaz seine Arbeit aufnimmt, bleibt ihr treu. So wie Hans Ruedi Kull, der 33 Jahre im Dienst der Rega stand. Er war bei den ersten Rettungseinsätzen in Nordbünden dabei. Damals führte man ausser Rettungsflügen auch noch Materialtransporte

durch – und liess alles stehen, wenn ein Alarm einging. Bei Betonierungsarbeiten hiess dies, nach dem Rettungseinsatz nur noch erstarrten, unbrauchbaren Beton anzutreffen. Hans Ruedi Kull erinnert sich auch an Begegnungen mit Blaublütigen wie beispielsweise Prinz Charles und dem Königspaar von Schweden. Andere Mitarbeiter stehen ebenfalls seit Jahren im Dienst der Rega-Basis Untervaz: Rettungssanitäter Luciano Gähwiler hat bereits 29 Jahre vorzuweisen.

## Treue Basis-Katze

Ein fast so treues «Crew-Mitglied» ist die Katze. Ihr Name? Ganz einfach: Basis-Katze. Vor über zehn Jahren entschied sie sich eines Tages, ihr gemütliches Zuhause auf dem Bauernhof gegen den Helikopter-Hangar zu tauschen. Heimlich versucht sie immer wieder, in den Hubschrauber zu klettern. Ganz offensichtlich liebt sie den Motorenlärm und teilt die Leidenschaft der Crew fürs Fliegen.





Daniel Walter  
Arzt



Rico Rieder  
Arzt



Thomas Bischofberger  
Rettungsanwärter



Luciano Gähwiler  
Rettungsanwärter



Tobias Fehr  
Arzt



Basis-Katze

### Von Bad Ragaz nach Untervaz

Bereits ab 1976 wurden ab dem Flugplatz Bad Ragaz Rettungsflüge durchgeführt. Damals flog das Helikopterunternehmen Air Grischa die Einsätze im Auftrag der Rega mit einer Alouette III. Ab 1980 betrieb die Rega ihre eigene Basis, nach wie vor in Bad Ragaz. Zwei Jahre später nahmen die Rega und Air Grischa gemeinsam einen neuen Hangar in Untervaz in Betrieb. Zehn Jahre danach, 1992, operierte die Basis-Crew als erste mit dem neuen, zweimotorigen Rettungshelikopter Agusta A 109 K2. Die steigenden Einsatzzahlen erforderten mehr Platz, so dass 1998 der Bau eines neuen, geräumigeren Basisgebäudes nötig wurde. Ein weiterer Meilenstein der Basisgeschichte ist die Aufnahme der Operationen mit dem neusten Gebirgshelikopter AW Da Vinci. Dieser rund 10 Millionen Franken teure Helikopter steht seit November 2009 in Untervaz im Einsatz.

### Gute Erfahrungen mit Da Vinci

Viel wurde bereits über den modernen Rettungshelikopter AW Da Vinci gesagt und geschrieben. Aber wie fliegt und arbeitet es sich nun mit diesem modernen Fluggerät? Der Pilot und Basisleiter Andrea Walser dazu: «Der Da Vinci fliegt sich rassig und sportlich, halt eben wie ein Italiener. Da wir im Vergleich mit dem Vorgänger mehr tanken können, sind längere Flüge und mehrere Einsätze ohne Zwischenstopp möglich. Das ist an hektischen Tagen ein grosser Vorteil.» Auch die Ärztin Dr. Claudia Leippold ist zufrieden: «Die topmoderne medizinische Ausrüstung und die grosszügigeren Platzverhältnisse im Helikopter erleichtern unsere Arbeit.»

*Ariane Güngerich*

### Carlo Janka:

«Skirennen fahren kann ich nur im Winter – aber auf die Rega verlassen kann ich mich das ganze Jahr.»

«Der Gönnerausweis der Rega gibt mir einfach ein gutes Gefühl, und zwar das ganze Jahr hindurch. Natürlich im Winter auf der Rennstrecke, wenn ich auf tutti gehe, aber auch während des Sommertrainings oder in den Ferien. Passieren kann immer etwas. Doch egal ob in der Schweiz oder im



Carlo Janka,  
Riesenslalom-Weltmeister 2009  
Lauberhornsieger 2010  
Riesenslalom-Olympiasieger 2010  
Gesamtweltcupsieger 2010

Ausland, ich fühle mich sicher, denn ich weiss, dass ich mich bei einem medizinischen Notfall auf die Rega verlassen kann – überall, rund um die Uhr, das ganze Jahr. Die Gewissheit, dass ich auch in der Ferne auf die schnelle und unkomplizierte Hilfe aus der Luft zählen kann, ist beruhigend. Die Schweizerische Rettungsflygwacht mit meinem Gönnerbeitrag zu unterstützen, ist für mich keine Frage. Die Rega macht einen guten Job, deshalb bin ich gerne Rega-Gönner!»

### Tipps vom Bergführer – für sichere Bergerlebnisse

- **Jede Bergtour genau planen:** Dauer der Tour, Schwierigkeitsgrad, Wetter, Ausweichtour; Tour der Kondition und dem Können des Schwächsten in der Gruppe anpassen
- **Richtige Ausrüstung:** Festes Schuhwerk, wetterfeste Kleidung, Sonnenschutz, Proviant und Getränke, Stirnlampe, Taschenapotheke, Kartenmaterial und Handy
- **Abmelden, bei Rückkehr rückmelden:** Informationen zur geplanten Tour jemandem mitteilen; nicht alleine auf eine Tour gehen
- **Wetter und Tageslicht beachten:** Tour bei Schlechtwetter (Gewitter, Nebel, Nässe) und vor Nachtanbruch beenden
- **Auf markierten Wegen bleiben:** Abkürzungen abseits markierter Wege sind oftmals sehr gefährlich und stören zudem Flora und Fauna
- **Im Notfall:** Ruhe bewahren, alarmieren, Erste Hilfe leisten

Für die erste Tour in unbekanntes Gelände empfiehlt sich, diese mit einem Bergführer oder Wanderleiter zu unternehmen.

#### Hilfreiche Links:

- Bergführer  
[www.4000plus.ch](http://www.4000plus.ch)
- Bergrettung  
[www.alpinerrettung.ch](http://www.alpinerrettung.ch)
- Schweizer Alpen-Club  
[www.sac-cas.ch](http://www.sac-cas.ch)
- Wanderwege  
[www.wandern.ch](http://www.wandern.ch)
- Wetter  
[www.meteoschweiz.ch](http://www.meteoschweiz.ch)



Hightech-Medizin über den Wolken ermöglicht ein zweites Leben

# Ein Herz will weiterschlagen

**Erstmals in der Geschichte der Rega wird eine Patientin mit schwerem Herzinfarkt an der Herz-Lungen-Maschine im Rettungshelikopter geflogen. Möglich ist dies dank der kleinen, mobilen «Life-Box», die im Gegensatz zu herkömmlichen Herz-Lungen-Maschinen im Rega-Helikopter Platz findet. Mittlerweile repatriert die Rega auch Patienten im Ambulanzjet mit Hilfe dieser «Life-Box».**



Glückliche Familie im Januar 2009: Noch ahnt Frau K. nichts von ihrem schweren Herzinfarkt.

Frau K. ist eine gesunde, 50 Jahre junge, aktive Familienmutter. Sie hadert nicht mit der schweren körperlichen und geistigen Behinderung ihres Sohnes, sondern meistert diese tägliche Herausforderung mit grosser Unterstützung ihrer Familie und weiterer Personen.

Im Januar 2009 geniesst sie zusammen mit ihren Kindern und ihrem Ehemann eine Woche Skiferien. Wie immer ist der Rückreisetag sehr anstrengend, weil die notwendige Dauerbetreuung des Sohnes den Vater vollkommen in Anspruch nimmt. Wieder zu Hause und nach verrichteter Arbeit nutzt Frau K. die nächtliche Ruhe, um mit einer Freundin in den USA zu telefonieren. Nach einem langen, guten Gespräch will sie sich wie der Rest der Familie schlafen legen, da befällt sie plötzlich starke Atemnot. Sie weckt ihren Ehemann und bittet ihn, die Notrufnummer 144 zu wählen. Dies ist das Letzte, woran sie sich noch erinnert. Ihr Ehemann erzählt, dass sie danach noch gesagt hat: Ich will nicht gehen!

## Schwerer Herzinfarkt

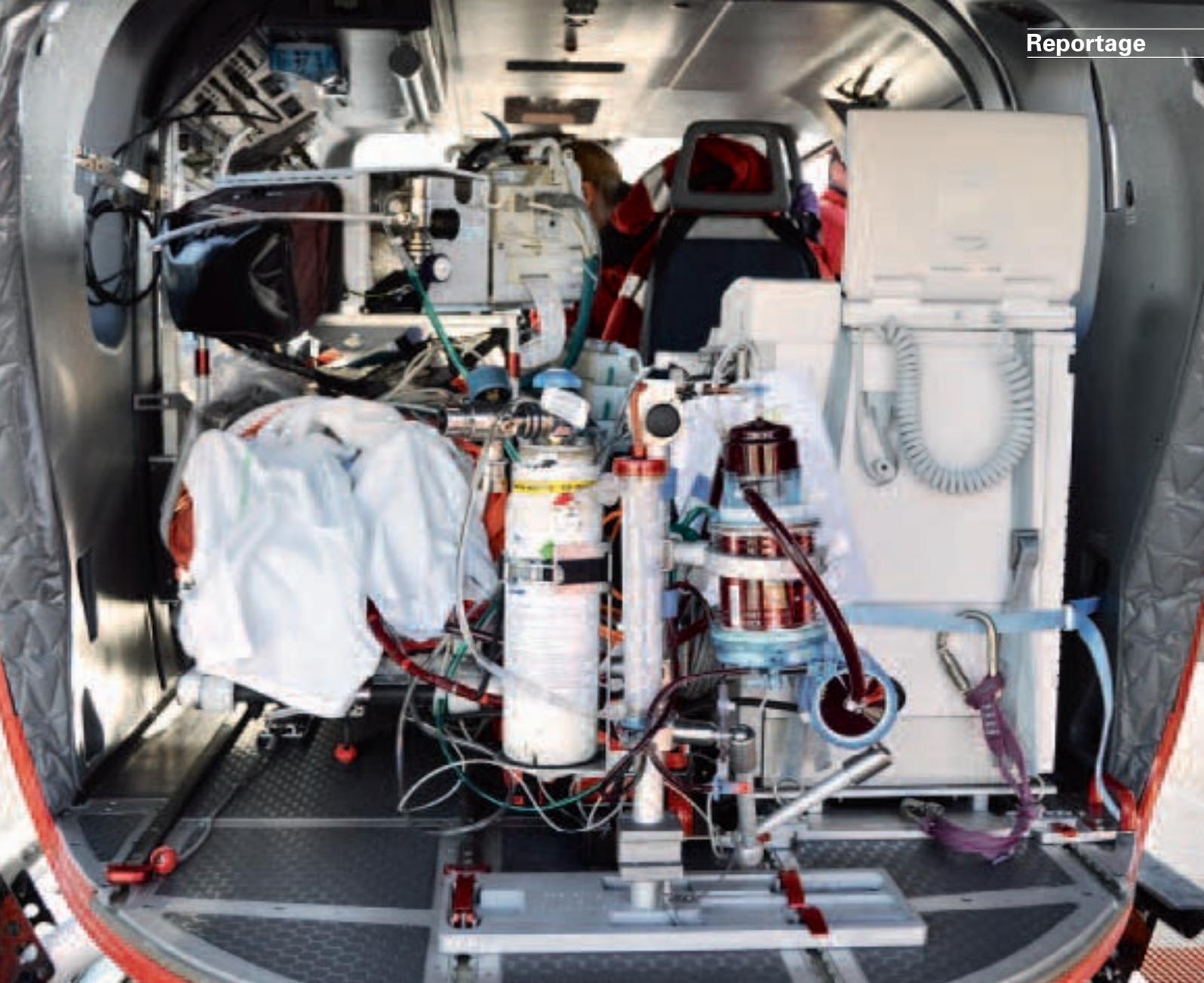
Frau K. muss noch zu Hause mehrmals reanimiert werden. Im Spital stellen die Ärzte dann einen lebensbedrohlichen Herzinfarkt fest. Sie wird operiert: Zwei Stents – feine Gitternetze zum Offenhalten der Herzblutgefässe – und eine Ballonpumpe werden zur Unterstützung der Herzfunktion eingefügt. Damit Durchblutung und Sauerstoffversorgung des Körpers ausreichen, setzen die Spezialisten auch die Herz-Lungen-Maschine ein. Aber alle rechnen mit dem Schlimmsten – und die Familie beginnt Abschied zu nehmen. Eine Herztransplantation könnte Frau K. das Leben retten. Dafür müsste sie aber in ein Transplantationszentrum gebracht werden. Für den notwendigen Transport ist ihr Zustand jedoch zu instabil.

## «Life-Box» im Helikopter

Ein Lichtblick zeichnet sich ab. Dank der kleinen, mobilen Herz-Lungen-Maschine «Life-Box» kann ein Lufttransport mit dem Rega-Helikopter in Betracht gezogen werden. Im Gegensatz zu den grossen und über 150 Kilogramm schweren Geräten im Spital wiegt diese nur rund 16 Kilogramm. Nur mit der Unterstützung der «Life-Box» ist überhaupt an einen Transport zu denken. Vier Tage nach dem schlimmen Herzinfarkt erlaubt der Zustand der Patientin schliesslich eine Verlegung. Die Rega fliegt Frau K. vom Herz-Neuro-Zentrum in Kreuzlingen nach Bern ins Inselspital. Zum ersten Mal überhaupt kommt die kleine Herz-Lungen-Maschine im Rega-Helikopter zum Einsatz. Zusätzlich unterstützt auch eine intraaortale Ballonpumpe (IABP) den Kreislauf und die Herzleistung der Patientin. Nebst der medizinischen Betreuungswcrew der Rega ist auch ein Kardiotechniker im Helikopter. Er betreut an Bord die Hightech-Geräte.

## Erwachen aus dem Koma

Nach sieben Tagen erwacht Frau K. aus dem Koma. Wie durch einen Nebel nimmt sie von weit her die Stimmen ihrer Mutter und ihrer Schwester wahr. Was sie hört, kann sie jedoch nicht verstehen. Einen Tag danach, es ist Sonntag, erkennt sie zum ersten Mal ihren Ehemann und ihre Tochter. Noch realisiert sie nicht, was ge-



Klein und handlich:  
die «Life-Box» im hinteren  
Kabinenteil des Helikopters.

schehen ist. Der erste Sprechversuch misslingt: Schock pur! Wie ein Blitz durchfährt Frau K. der Gedanke, dass sie nie mehr wird sprechen können. Doch als am nächsten Tag ihr Ehemann zu Besuch kommt – er feiert seinen 50. Geburtstag und weiss nicht, ob sich seine Frau überhaupt daran erinnern kann – haucht sie als Erstes: Gratuliere. Welche Freude! Sie erinnert sich an seinen Jahrestag – und sie kann sprechen!

#### **Herz-Wunder – Wunder-Herz**

Wie üblich reduzieren die Ärzte die Leistung der Herz-Lungen-Maschine, um feststellen zu können, ob das Herz alleine weiterschlägt. Im Fall von Frau K. ist die Hoffnung klein. Wider Erwarten stellen die Ärzte fest, dass ihr Herz seine Funktion langsam von selbst aufnimmt. Staunen und Freude lösen Angst und Ungewissheit ab. Fast einen Monat muss die Familienmutter im Spital und anschliessend noch fünf Wochen in der Rehabilitation verbringen. Zu Beginn fallen ihr Gehen und Atmen noch sehr schwer. Aber die erstaunliche Genesung verläuft schneller als angenommen. Nach der langen Abwesenheit freut sich

Frau K., wieder ganz für ihre Familie da zu sein. Vieles ist wie früher, und doch ist alles anders, denn das neue Leben ist ein Geschenk. Ich will nicht gehen – das waren ihre letzten Worte. Sie wurden erhört.

#### **«Life-Box» im Ambulanzjet**

Die mobile Herz-Lungen-Maschine «Life-Box» kam einige Monate später auch im Rega-Jet auf 12 000 Meter Flughöhe erstmals zum Einsatz. Dank diesem handlichen Hightech-Gerät konnte im Oktober 2009 das Leben einer 35-jährigen Frau gerettet werden, die in Kroatien schwer erkrankt war. Die notwendigen Geräte standen im kleinen, regionalen Spital vor Ort nicht zur Verfügung. Dank der mobilen «Life-Box», welche Kardio-techniker des Herz-Neuro-Zentrums Bodensee zusammen mit dem führenden Hersteller von Herz-Lungen-Maschinen entwickelt haben, verlief der Repatriierungsflug ohne Probleme. Die Patientin konnte dem Universitätsspital in stabilem Zustand übergeben werden.

*Ariane Güngerich*

Administrativer Mittelpunkt der Operation Helikopter

# Vom Diesel zum Kerosin

**Für den sicheren Flugbetrieb – zum Beispiel dafür, dass die gesetzlich vorgeschriebenen Bewilligungen vorliegen – ist der Chefpilot der Rega verantwortlich. Die Crews auf den Rega-Einsatzbasen setzen die Vorgaben um und fliegen die Einsätze. Dazwischen, mitten im Geschehen, stehen Beatrice Hinder und ihre Kollegin Silvana Rizzi: Sie übermitteln aktuelle Informationen und leisten wertvolle Dienste, um die reibungslose Luftrettung zu ermöglichen.**

Ihr Blick fällt durch das Dachfenster. Morgendlicher Himmel und Weite liegen vor ihr. Beatrice Hinder atmet bewusst ein und aus, führt ruhig Yogaübungen aus. Das tägliche Training hält gelenkig und lässt sie den Tag gelassen angehen. Kurz vor acht Uhr steigt die kaufmännische Angestellte ins Auto, fährt zum Flughafen Zürich-Kloten. Dabei hört sie Musik. Von A wie Abba bis Z wie Zucchero. Beatrice Hinder arbeitet seit 20 Jahren in der Rega. Sie ist die Assistentin des Helikopter-Chefpiloten Heinz Leibundgut und betreut zusammen mit Silvana Rizzi dessen Sekretariat.

## Der Pilot auf dem Spitaldach

In den Achtzigerjahren hat Beatrice Hinder in einer Spedition gearbeitet. Sie ist hingerissen von den Lastwagen, die auf imposanten Rädern durch Europa rollen. Sie selbst könnte sich problemlos hinter das Lenkrad eines LKW setzen. Sie besitzt den Führerschein der Kategorie C, schwere Motorwagen. Ihre grosse Liebe auf vier Rädern ist allerdings der Döschwo gewesen, den sie über 29 Jahre gefahren ist. Bis zu ihrem Aufenthalt in Paris 1989 «häts müesse diesle», danach beeinflusst jedoch ein Stelleninserat der Rega ihre Passion.

Sechs Monate später. Ein sonniger Frühlingstag. Beatrice Hinder besucht die Rega-Basis in Zürich, die damals noch auf dem Kinderspital stationiert ist. Ein Pilot zeigt ihr den Helikopter, erläutert den Bölkow BO 105 detailliert. Gebannt hört Beatrice Hinder zu. Ob jene Stunden auf dem Dach des Kinderspitals das Geheimnis für ihre lange Mitarbeit sind? «Ja, dieser Nachmittag ist ein prägendes, unvergessliches Erlebnis für mich», lächelt sie. «Helikopter sind faszinierend. Meine Arbeit ist nie langweilig. Routine gibt es nicht.» Leuchtende Augen.

## Mehr als Rotoren und Motoren

Die Assistentin ist das Bindeglied zwischen Chefpilot und Einsatzcrews auf den Rega-Basen. Sie erbringt Dienstleistungen, die Voraussetzung

für den Einsatz sind. Dazu gehören Sitzungen und Tagungen, die sie organisiert; wie die zweitägigen Seminare, an denen sich Rettungssanitäter, Piloten und Ärzte aller Rega-Basen sowie Einsatzleiterinnen und Einsatzleiter intensiv mit der Luftrettung auseinandersetzen. Weiter hält sie verschiedene Datenbanken und Handbücher wie das FOM (Flight Operation Manual) à jour: Jedes einzelne Blatt der über 400 Seiten muss vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) genehmigt werden. Beatrice Hinder holt die erforderlichen Bewilligungen ein.

«Es ist jedes Jahr eine Herausforderung für mich, die Checkflüge unserer 40 Helikopterpiloten zu koordinieren. Innerhalb von vier Wochen haben alle ihre Prüfungen zu absolvieren. Sie müssen einen praktischen und einen theoretischen Test bestehen, sonst dürfen sie keine Einsätze mehr fliegen. Wir benötigen dazu ein Flugfeld, einen Helikopter und einen Experten, der vom BAZL akzeptiert ist.» Während der Trainings bleibt die Rettungsfliegerei auf den 13 Basen gewährleistet. Als Organisatorin mit eidgenössischem Fachausweis setzt sie das erlernte Wissen täglich ein.

## Mit Muskelkraft durch die Schweiz

Wenn sie nach Feierabend die fesselnden Aufgaben bei der Rega hinter sich lässt, hört sie leidenschaftlich gerne Musik. In der Freizeit pflegt sie ihren Freundeskreis, liest viele Bücher, trainiert zweimal die Woche Kraft und Ausdauer. Mit ihrem langjährigen Partner bereist sie in ihren Ferien Europa. Jeweils eine Woche radeln sie zusammen durch die Schweiz und in die angrenzenden Nachbarländer. Da kommt weder Diesel noch Kerosin zum Einsatz, nur reine Muskelkraft.

So abwechslungsreich die privaten Seiten von Beatrice Hinder sind, so vielseitig sind ihre Fähigkeiten, die sie im Beruf einbringen kann. Durch die enge Zusammenarbeit mit dem Chefpiloten Heinz Leibundgut sind sie und ihre Arbeitskollegin Silvana Rizzi nah an der anspruchsvollen Helikopterfliegerei – oder vielmehr mittendrin.

*Maria Betschart*



Nah dran: Beatrice Hinder wirkt im Hintergrund für die Rega-Helikopterpiloten.

## Alarm Ausland +41 333 333 333

Bei medizinischen Problemen im Ausland können Sie die Rega-Einsatzzentrale über die Telefonnummer +41 333 333 333, die Faxnummer +41 58 654 39 90 oder per E-Mail ops@rega.ch rund um die Uhr erreichen. Haben Sie einen Unfall oder eine akute Erkrankung im Ausland, alarmieren Sie zuerst die örtlichen Rettungsdienste, den lokalen Arzt oder das Spital. Erst danach ergibt es allenfalls Sinn, die Rega zu alarmieren.

### Die Rega hilft

- dem Patienten eine Diagnose verständlich zu machen
- beim Heraussuchen von Ersatzmedikamenten, die am Aufenthaltsort erhältlich sind
- bei der Organisation von Transport und Einweisung in die nächste Spezialklinik im Ausland
- den Patienten gegebenenfalls in ein Schweizer Spital zu transportieren

### Bereiten Sie sich auf die Klärung folgender Punkte vor:

- Kontaktperson: Name, Erreichbarkeit, Telefonnummer
- Patient: Name, Geburtsdatum, Heimadresse
- Aufenthaltsort des Patienten: Adresse, Spital und Abteilung, Telefonnummer
- Behandelnder Arzt im Ausland: Name, Verhandlungssprache, direkte Telefonnummer
- Zustand des Patienten: bewusstlos, beatmet, mutmassliche Diagnose
- Ursache: Unfallhergang mit Zeit- und Ortsangabe
- Ausweispapiere: Pass/Personalausweis, Ausreisevisum liegen vor
- Hausarzt: Name, Adresse, Telefonnummer (wichtig bei vorbestehenden Krankheiten)
- Angehörige: zu benachrichtigende Personen mit Namens- und Ortsangabe
- Versicherungssituation

## Ärztliche Abklärungen

Die Abklärungsärztin der Rega kontaktiert die behandelnden Ärzte am Aufenthaltsort des Patienten. Sie spricht auch mit dem Patienten selber oder mit seinen Angehörigen. Nachdem alle nötigen Informationen (bei Bedarf auch vom Hausarzt) eingeholt sind, entscheidet der ärztliche Dienst der Rega, ob, wann und wie der Transport sinnvoll durchzuführen ist.

### Wichtige Entscheidungskriterien sind:

- Therapiemöglichkeiten und medizinische Einrichtungen vor Ort
- zu erwartende Komplikationen nach Operation oder Erkrankung
- voraussichtliche Hospitalisations- und/oder Behandlungsdauer
- Rehabilitationsbedarf
- Transportrisiko für den Patienten
- hygienische Verhältnisse vor Ort
- optimaler Zeitpunkt einer Rückführung
- soziale Beweggründe: Familien werden auseinandergerissen und sind nicht mehr funktionsfähig, falls pflegeabhängige Kinder, ältere Personen oder Behinderte allein zurückgelassen werden müssen
- Verhältnismässigkeit bezüglich Kosten und Umwelt
- Sicherheit für fliegendes Personal

## Übersicht Einsatzablauf

# Notfall im Ausland

## Interventionsarten

### Medizinische Telefonberatung (1365)<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Anzahl Notfälle 2009

<sup>2</sup> Anzahl Patienten 2009



### Medizinische Telefonberatung

Der ärztliche Dienst der Rega berät Kranke, Verletzte, deren Bekannte oder Angehörige im Ausland und empfiehlt Spitäler, Ärzte oder ein bestimmtes medizinisches Vorgehen.

### Ambulanz

Vom nahen Ausland kann es sinnvoll sein, einen Patienten mit einem Ambulanzfahrzeug in die Schweiz zu bringen.

### Charter

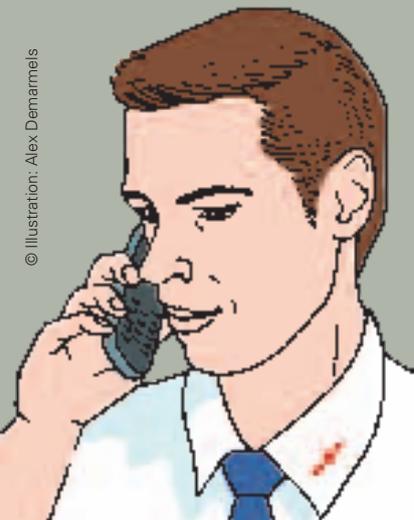
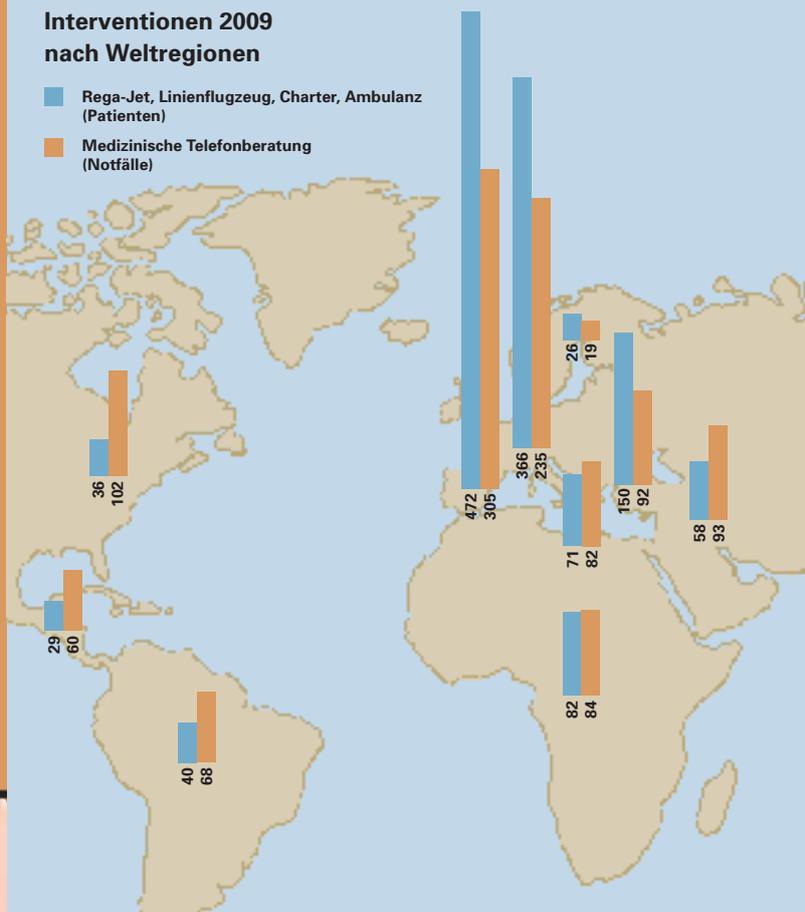
Patienten, die nicht in die Schweiz zurückgeführt werden müssen, können auch auf eingemieteten Ambulanzflugzeugen im Ausland in ein nahes, medizinisch hochstehendes Spital verlegt werden.

### Linienflugzeug

Erlaubt es der Gesundheitszustand des Patienten, wird er mit einem Linienflugzeug transportiert, begleitet von einer Pflegefachperson und allenfalls zusätzlich von einem Arzt der Rega.

## Interventionen 2009 nach Weltregionen

■ Rega-Jet, Linienflugzeug, Charter, Ambulanz (Patienten)  
■ Medizinische Telefonberatung (Notfälle)



# - So hilft die Rega



Ambulanz (278)<sup>2</sup>



Charter (13)<sup>2</sup>



Linienflugzeug (407)<sup>2</sup>



Rega-Jet (733)<sup>2</sup>

## Rega-Jet

Ist der Patient schwer krank oder verletzt, wird er mit dem Rega-Ambulanzjet in die Schweiz gebracht; insbesondere, wenn der Patient künstlich beatmet werden muss oder intensive medizinische Pflege benötigt. Da die Rückführungen aus dem Ausland gut planbar sind, können, wenn sinnvoll, gleich zwei oder drei Patienten an Bord genommen werden.

Bevor die Rega Patienten aus dem Ausland in die Schweiz repatriiert, sind viele Abklärungen nötig. In schwerwiegenden Fällen holt die Schweizerische Rettungsflugwacht mit ihren Ambulanzjets Patienten in die Heimat zurück. Was passiert nach einer Alarmierung? Wie plant die Einsatzzentrale eine Rückführung in die Schweiz? Diese und viele weitere Fragen beantwortet die Einsatzzentrale in diesem Überblick.

## Rückführung mit Rega-Jet

### Planung

Die Planung von Einsätzen im Ausland ist sehr komplex und zeitintensiv. Die Einsatzleiter organisieren Überflug- und Landebewilligungen, Ansprechpartner auf dem jeweiligen Flugplatz sowie Übernachtungsmöglichkeiten und Visa für die Crew. Sie informieren Patienten, Angehörige und die behandelnden Ärzte oder eine involvierte diplomatische Vertretung über den Zeitpunkt und die Details des Einsatzes. Schliesslich bieten sie Piloten, Ärzten und Pflegefachpersonen für den Einsatz auf. Der zuständige Einsatzleiter übergibt der Crew am Einsatz-Briefing alle nötigen Dokumente sowie die aktuellsten Informationen bezüglich Patient und Flug (vgl. Seite 4–7).

### Hinflug

Die Einsatzleitung ist für die Crew an Bord des Ambulanzjets jederzeit Ansprechpartner für unvorhergesehene Zwischenfälle aller Art.

### Patientenbesuch

Arzt und Pflegefachperson besuchen den Patienten jeweils nach Ankunft im Spital. Es geht darum, seinen Gesundheitszustand zu überprüfen und den Transport vom Spital zum Flughafen medizinisch vorzubereiten. Handelt es sich um längere Flüge, muss die Crew die gesetzlichen Ruhezeiten einhalten und am Zielort übernachten.

### Transport vom Spital zum Flughafen

Schon im Spital schliesst der Rega-Arzt den Patienten an die mobilen Überwachungsgeräte an und verabreicht wenn nötig Sauerstoff. Fernab von Touristenorten kann ein solcher Patiententransport zum Flugplatz eine abenteuerliche Herausforderung für die Rega-Einsatzkräfte sein.

### Rückflug

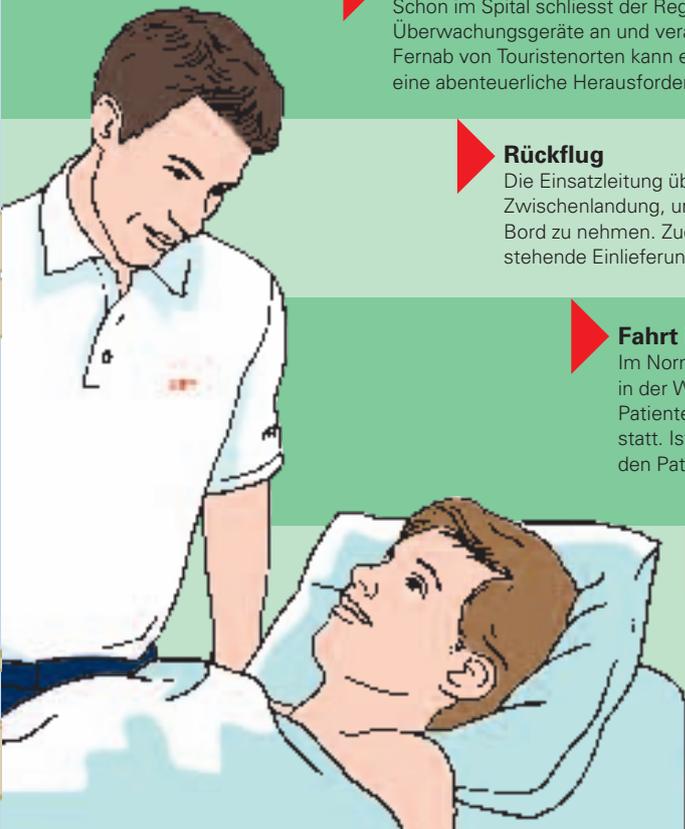
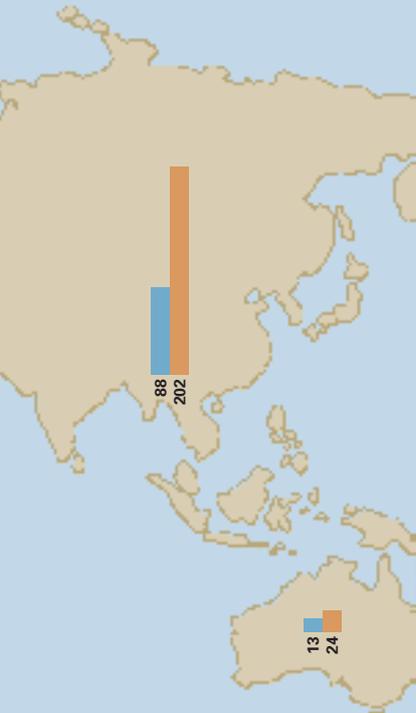
Die Einsatzleitung überwacht den Rückflug und plant bei Bedarf eine Zwischenlandung, um aufzutanken oder einen weiteren Patienten an Bord zu nehmen. Zudem informiert sie das Zielspital über die bevorstehende Einlieferung sowie die Zoll- und Grenzpolizei in der Schweiz.

### Fahrt ins Schweizer Zielspital

Im Normalfall landet der Rega-Jet auf dem Flugplatz in der Wohnregion des Patienten. Dort findet die Patientenübergabe an den Rettungsdienst der Ambulanz statt. Ist der Gesundheitszustand kritisch, fliegt die Rega den Patienten mit dem Rettungshelikopter ins Zielspital.

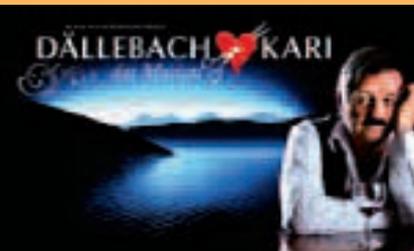
### Retablierung Ambulanzjet

Nach dem Einsatz müssen Protokolle und Berichte geschrieben, die Flugzeugkabine gereinigt, Medikamente und Verbrauchsmaterial ersetzt werden. Das technische Personal entleert die Toilette und füllt die Sauerstofftanks, überprüft die Systeme und führt anstehende Unterhaltsarbeiten am Rega-Jet aus.



## «Dällebach Kari – das Musical»

Die Welturaufführung auf der Seebühne Thun zeigt vom 14. Juli bis 28. August 2010 das tragische und zugleich komische Dasein des Berner Originals Dällebach Kari. Er war der berühmteste Coiffeur der Schweiz und fand seine grosse und herzerreissende Liebe in Annemarie. Mehr Informationen unter [www.thunerseespiele.ch](http://www.thunerseespiele.ch)



## Legenden der Lüfte

Ab 16. September führt das Verkehrshaus-Filmtheater «Legenden der Lüfte» vor. Darin werden die berühmtesten Flugzeuge der Aviatik-Geschichte gezeigt. Kurz: Alles über die Erfolge und auch Misserfolge des ersten Luftfahrt-Jahrhunderts erleben Sie im Film «Legenden der Lüfte». Informationen unter [www.verkehrshaus.ch](http://www.verkehrshaus.ch)

## Silbermünze 2010

Anlässlich des 100. Todestages von Henry Dunant gibt der Bund eine 20-Franken-Silbermünze heraus. Die Jubiläumsmünze zu Ehren des Rotkreuzgründers ist im Henry-Dunant-Museum in Heiden, bei Münzhändlern, Banken und unter [www.swissmint.ch](http://www.swissmint.ch) erhältlich.



## Die roten Engel

Das Buch erzählt die wahre Geschichte des Überlebenskampfes eines Kristallsuchers in den Schweizer Bergen. Vom Felsen fast erschlagen, mit unzähligen Knochenbrüchen im Gesicht und Verletzungen am ganzen Körper kämpft er während Tagen und Nächten gegen den Tod. Das Buch schildert ungewöhnliche Gedanken und Gefühle packend und hautnah. Mehr Informationen unter [www.pyramedia.ch](http://www.pyramedia.ch), Taschenbuch «Die roten Engel», 160 Seiten, Preis: CHF 15.70

# Fliegen Sie einen Rega-Helikopter!

Unzählige Rettungen hat der erste Rega-Helikopter des Typs Agusta A 109 K2 absolviert. Nach 17 Einsatzjahren steht er nun im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern. Anlässlich von «50 Jahre Verkehrshaus» und «100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz» schenkte die Rega den schmucken Helikopter mit der Immatrikulation HB-XWG dem Museum und gibt ihn damit den Gönnern und der Öffentlichkeit zurück. Der «Golf» – so sein prägnanter Kurzname – hat damit seine aktive Rettungskarriere beendet und den Dienst als Publikumsmagnet aufgenommen.

## Rega-Helikopter-Simulator

Eine weitere Attraktion ist der erste Rega-Helikopter-Simulator im Verkehrshaus. Ganz ohne Pilotenlizenz kann der Besucher einen Rettungshelikopter steuern. Wie in der Fliegerei üblich, erhält der Pilot ein kurzes Briefing. Vor dem Flug zeigt eine Kurzpräsentation die wichtigsten Handgriffe für die bevorstehende Mission. Der Rundflug im Simulator des 5-plätzigigen Helikopters führt über die Stadt Luzern und den Vierwaldstättersee und endet schliesslich beim Pilatus. Wer kann, versucht den Helikopter dort auf einem Aussenlandeplatz möglichst präzise zu landen. Die Piloten können drei unterschiedliche Schwierigkeitsgrade wählen. Der einfachste Simulator-Modus 1 wird insbesondere flugunerfahrenen Besuchern empfohlen. Der nächste Grad verzeiht lediglich noch kleinere Pilotenfehler im Cockpit. Wer sich aber die anspruchsvollste Stufe 3 zumutet, sollte entweder ein erfahrener Computer-

simulatoren-Spieler oder gar ein echter Helikopterpilot sein. Ohne genügend Flugerfahrung ist hier nämlich nach rund drei Sekunden Schluss – ein simulierter Absturz ist in diesem Fall vorprogrammiert.

## Alouette III schreibt Geschichte

In den Siebzigerjahren war die Alouette III der Gebirgshelikopter und Luftrettungsgerät schlechthin. Sie erbrachte auch in grossen Höhen ausreichend Leistung und schrieb dank ihrem legendären Image Schweizer Luftfahrtgeschichte. Auch die Rega flog unzählige Einsätze mit der Alouette III SA 316 B, fast 900 Rettungen waren es mit der Maschine HB-XDF. Und genau diesen Helikopter kann der Besucher im Verkehrshaus aus nächster Nähe betrachten.

*Ariane Güngerich*



Noch bis zum 24. Oktober 2010 feiert das Verkehrshaus der Schweiz das Jubiläum «100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz» mit einer Sonderausstellung und verschiedenen Veranstaltungen.

Die Ausstellung in der Halle «Luft- und Raumfahrt» wurde dafür rundum erneuert. Neben dem neuen Rega-Helikopter-Simulator und der ausgeschiedenen Agusta A 109 K2-Maschine findet der Besucher weitere attraktive Premieren. Beispielsweise einen nachgebauten Rumpfschnitt eines Airbus A340 der Fluggesellschaft Swiss in Originalgrösse. Und die Schweizer Flughäfen zeigen eindrücklich, dass sie Schauplatz von anspruchsvollen Betriebsabläufen und spannenden Zeugen der jüngsten Zeitgeschichte sind.

[www.verkehrshaus.ch](http://www.verkehrshaus.ch)  
[www.100jahreluftfahrt.ch](http://www.100jahreluftfahrt.ch)

Letzte Mission für «Golf»: Der Rega-Helikopter HB-XWG ist künftig im Verkehrshaus ausgestellt.



# Frage an die Rega

«Viele Bergsteiger, Wanderer und Skitouren-  
gänger sind heute mit einem GPS in den Bergen  
unterwegs. Bringt das im Notfall etwas? Welche  
Bedeutung haben GPS-Koordinaten in der Alar-  
mierung und der Rettung für die Rega?»



Marielle Fraefel, Erdwissenschaftlerin/Geoinformatikerin, Zürich

Liebe Frau Fraefel



*Genauere Koordinaten, sei es vom GPS oder aus der Landeskarte abgelesen, sind uns eine grosse Hilfe. Die Einsatzzentrale übermittelt nach dem Alarm die Koordinaten an den Helikopter, und dieser kann mit Hilfe seiner Navigationshilfsmittel den Einsatzort punktgenau anfliegen. Aufwändige und zeitraubende Suchaktionen können so vermieden werden. Wenn Sie uns im Falle eines Notfalls GPS-Koordinaten angeben können, hilft uns das sehr.*

*Wie fast immer gibt es aber auch Stolpersteine: So braucht ein GPS nach dem Aufstarten normalerweise einige Minuten, bis es eine exakte Position anzeigt. Schon vorher sollte man sich vergewissern, mit welchem Knopf oder in welchem Menü des Geräts man sich die Koordinaten anzeigen lassen kann. Die Erfahrung zeigt, dass viele GPS-Benutzer leider nicht wissen, wo sie im Ernstfall die Koordinaten-Angaben finden.*

*In einer Stresssituation – bei Alarmierung der Rega oft der Fall – verwechselt man leicht eine Zahl oder eine Kommastelle. Bewahren Sie Ruhe und lesen Sie die GPS-Koordinaten exakt ab, unter Angabe von Kommastellen oder Abständen. Am besten stellen Sie das GPS auf das Schweizer Koordinatensystem (englisch: Swiss Grid) ein, so liefert es einfache Zahlen und unverwechselbare Angaben. Zudem können wir diese Angaben direkt, ohne umzurechnen, verwenden.*

*Ein letzter Hinweis: Verlassen Sie sich nie ausschliesslich auf Ihr GPS – es kann im entscheidenden Moment mit leeren Batterien ausfallen oder bei einem Unfall beschädigt werden. Sie sollten ihren Standort auch ohne GPS kennen und beschreiben können, möglichst mit Ortsangaben, wie sie auf den Schweizer Landeskarten vermerkt sind. Es empfiehlt sich, immer eine Wanderkarte mit auf die Tour zu nehmen. Und keinesfalls darf das Mitführen eines GPS dazu verleiten, höhere Risiken einzugehen, zum Beispiel, Touren bei schlechter Sicht durchzuführen.*

*Ich wünsche Ihnen viele schöne, unfallfreie Bergtouren!*

*Ihre Brigitte Kandlbinder  
Einsatzleiterin Rega*

## 6 Tipps für den richtigen Umgang mit GPS-Geräten

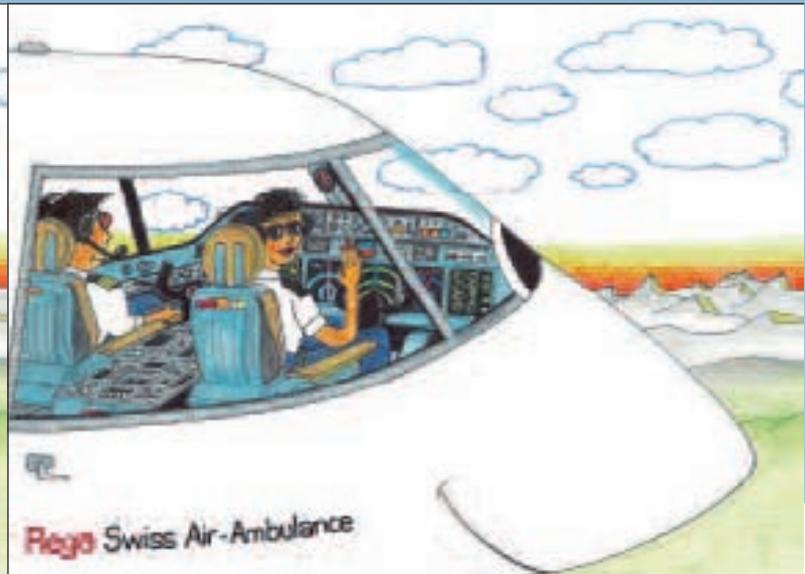
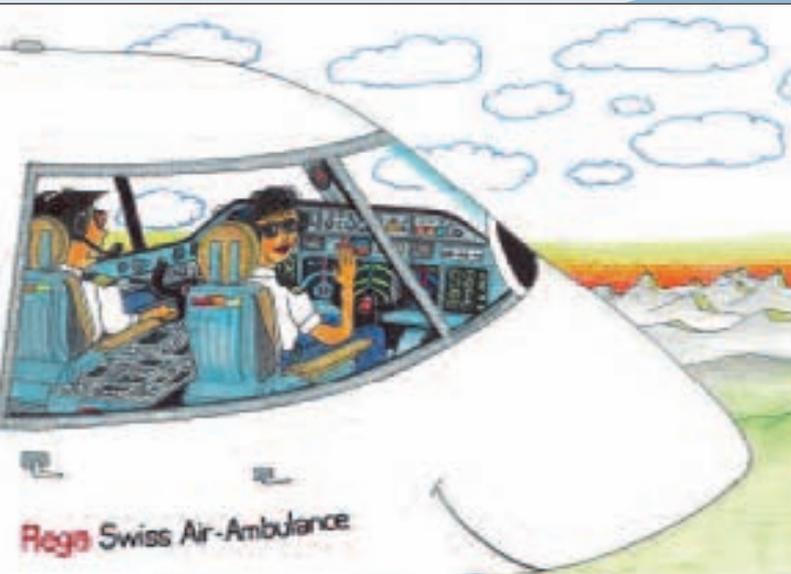
- > Reichen die Batterien/ Akkus für die geplante Tour aus?
- > Weiss ich, wie/wo ich die Koordinaten-Angaben finde?
- > Schweizer Koordinatensystem (Swiss Grid) eingestellt?
- > Vorsicht, Stress: Angaben präzise ablesen!
- > Auch mit GPS keine Risiken eingehen!
- > Trotz GPS immer eine Landeskarte mitführen (Massstab 1 : 50 000 oder 1 : 25 000).



# REGA FÜR KIDS

## Die zehn Unterschiede

Der Rega-Ambulanzjet hat bereits eine Flughöhe von 7000 Meter über Meer erreicht und fliegt in Richtung Alpen. Die wenigen Wolken kümmern die Co-Pilotin und den Flugkapitän nicht, ist doch das Cockpit mit modernen Instrumenten ausgestattet und das Flugzeug zuverlässig. Weniger zuverlässig ist unser Zeichner Joggi, dem beim Kopieren zehn Fehler unterlaufen sind. Findest du sie?



© Illustration: Joggi / Peter Jost

## Wettbewerb

2009 hat die Rega erstmals Flüge mit einer besonderen Maschine durchführen können. Wenn das Herz und die Lunge eines Menschen sehr krank sind, kann ihm ein solches Gerät das Leben retten. Neu ist, dass diese Maschine dank der geringen Grösse und dem niedrigen Gewicht nun auch im Rega-Helikopter und im Rega-Jet eingesetzt werden kann.

Schreibe die Antwort auf eine Postkarte und sende diese bis 16. Juli 2010 an:

**Rega, «Quiz», Postfach, 8099 Zürich**

Unter den richtigen Antworten verlost die Rega zehn Wetterstationen «Irox» im Wert von 69 Franken.

**Viel Glück!**



Diese Maschine heisst

A) «Black-Box»

oder

B) «Life-Box»

**Lösung aus Nr. 73: Der Rega-Helikopter mit der Immatrikulation HB-ZRD gehört zur Rega-Einsatzbasis Zürich in Dübendorf.**

**Je eine Rega-Sporttasche haben gewonnen:** Pierre Chenux, Avry; Dario De Coppi, Winterthur; Romilda Langiu, Bodio; Gabi Moll, Tegerfelden; Giacomo Palà, Olivone; Juri Stöckli, Höfen; Bruno Theiler, Wilchingen; Thibaud Vincent, Marly; Ann Williams, Fribourg; Jessica Wüthrich, Saland

**Wir gratulieren!**



Hoch oben:  
Zum ersten Mal wagt sich Tim  
gut gesichert an den Fels.

# Schutzengel am Märlistein

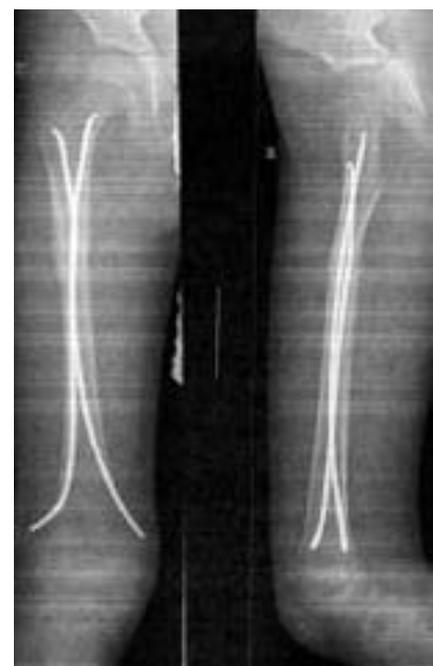
**Glück im Unglück hatte der kleine Tim im Herbst 2009. Beim Klettern stürzt der Bub aus fast drei Meter Höhe über einen Felsen zu Boden und bleibt verletzt liegen. Viele Schutzengel flogen dabei mit. Er könnte heute querschnittgelähmt sein.**

Es hat doch alles so schön begonnen, an jenem Samstag, 12. September 2009. Rund 1600 Meter über Meer im Berner Diemtigtal sollte der kleine Tim (6) das erste Mal am Fels klettern. Zusammen mit Freunden und seinen Eltern sowie der jüngeren Schwester Anna (4) gingen in den Klettergarten namens Märlistein bei Obergestelen. Der Klettergarten ist speziell für Kinder angelegt. Tim wusste schnell mit Karabinerhaken und Seil umzugehen. Lange ging alles gut. Er, seine zwei Freunde und Schwesterchen Anna bezwangen den rund 15 Meter hohen Felsen abwechslungsweise, stets gesichert und von den Eltern beaufsichtigt.

Doch ausgerechnet als sich Tim von den Kletterstrapazen etwas erholen will, passiert es. Während die zierliche Anna am Seil hängt, wird es dem quirligen Tim langweilig. Er hangelt sich unbeschwert, aber eben auch ungesichert von Felshaken zu Felshaken. Nichts Böses denkend, rutscht er plötzlich aus. Der Jung-Kletterer fällt aus rund drei Meter Höhe den steilen Fels hinunter. Zu liegen kommt Tim direkt vor den Füßen seines Vaters. «Bereits als ich den weinenden Buben anhub, war mir klar, dass er

sich den rechten Oberschenkel gebrochen hatte. Ich wusste, dass dies ein sehr schmerzhafter Bruch ist, der operiert werden muss, und bot sofort die Rega auf», sagt Samuel Jordi, Tims Vater und Allgemeinarzt von Beruf. Es hätte sehr dumm laufen können. Wären nicht viele Schutzengel bei Tim mitgeflogen, könnte der Kleine heute querschnittgelähmt sein. So war es glücklicherweise «lediglich» ein Oberschenkelbruch.

Dank raschem Handeln und genauer Koordinatenangaben landet die Einsatzcrew der Rega-Basis Zweisimmen nur wenige Minuten nach der Alarmierung direkt am Unfallort. Noch während der kleine Patient verarztet wird, ziehen dichte Nebelschwaden am Märlistein auf. Ein Helikopterstart wird unmöglich. Rasch bringen anwesende Freunde von Tims Eltern ihr Auto nahe zur Unfallstelle. Man rechnet damit, das Kind ärztlich betreut mit dem Auto ins Spital fahren zu müssen. Das Rega-Ärzteteam nimmt Tim mit einer Kurznarkose vorübergehend den Schmerz. Während die Retter den Kleinen auf die Vakuummatratze betten, reisst die Nebeldecke auf. Sofort entscheidet der Pilot, zu starten.



Metall im Bein:  
Die Röntgenaufnahmen zeigen  
die Drähte in Tims Bein.



Gut betreut:  
Tim wird von Mutter Nelly und der Rega-Crew  
am Unfallort sofort versorgt.



Ruhiger Flug:  
Der Rega-Arzt narkotisiert Tim und  
nimmt ihm so den Schmerz.

Ein letztes Mal:  
Für unser Foto wagt sich Tim nochmals in die Höhe,  
gesichert durch seine ganze Familie.

Hoch über dem Simmental, auf dem Weg ins Kinderspital Bern, erwacht Tim und realisiert, dass er im Helikopter liegt. Er findet dies ziemlich aufregend. Schmerzen spürt er kurzzeitig keine mehr. An Bord ist auch sein Vater; Schwesterchen Anna und Mutter Nelly bleiben besorgt am Märlistein zurück. Sie packen am nächsten Morgen und reisen ins Spital, wo der kleine Patient liegt. Noch in der Nacht ist Tim nach mehreren Röntgenaufnahmen und Abklärungen operiert worden. Rund 45 Minuten hat der Eingriff gedauert – eine Routineangelegenheit für die Ärzte des Kinderspitals. Links und rechts des Knies wurden via Bohrkanäle rund drei Millimeter dicke Drähte zur Fixierung in Tims gebrochenes Bein geschoben.

Die Zeit nach der Operation ist nicht einfach für den sonst so bewegungsfreudigen Buben. Sechs Wochen muss er im Rollstuhl verbringen. Anfänglich bringt ihn seine Mutter täglich zum Kindergarten, der glücklicherweise nur wenige Meter von zuhause entfernt ist. Später darf Tim dank Ausnahmegewilligung der Kindergärtnerin mit seinem Spielzeugtraktor zum «Kindsgi» trampeln. Diese Bewegungen helfen dem 6-Jährigen, sich wieder ans Gehen zu gewöhnen. Heute ist Tim wieder auf den Beinen und tut so ziemlich alles, was ein Bub in seinem Alter halt so tut. Fürs Klettern aber lässt sich Tim vorläufig nicht mehr begeistern.

*Christian Trottmann*





## Vorsicht vor Kühen!

**Artgerechte Mutterkuhhaltung samt Stieren, Hunde zum Schutz der Herden gegen Wolf und Bär – auf Schweizer Alpweiden ist mehr los als auch schon. Konflikte zwischen Tier und Wanderer sind selten; dennoch können sich Unwissende durch falsches Verhalten gefährden. Der Spezialist erklärt, wie Unfälle mit Tieren auf Alpweiden vermieden werden können.**

Die Alpen zählen zum kostbarsten Erholungsraum in unserem Land, insbesondere Wanderer nutzen ihn rege. Alpweiden werden aber auch seit Jahrhunderten von Nutztieren beweidet, im Einklang mit der tiergerechten und ökologischen Landwirtschaft. Konflikte zwischen Tieren und Wanderern sind selten. Dennoch gibt es sie, und in jüngster Zeit haben sie zugenommen. Veränderungen in der Nutztierhaltung und stärkere Schutzbestimmungen für die Tiere haben dazu geführt, dass vermehrt Mutterkühe und mitlaufende Stiere auf Alpweiden – und damit auch auf Wanderwegen – anzutreffen sind.

Besonders in der Mutterkuhhaltung sind das Zusammengehörigkeitsgefühl der Herde und der Beschützerinstinkt stark ausgeprägt und auch erwünscht. Mutterkühe sehen im Menschen oder im Hund einen Eindringling. Männliche Tiere sind nicht gefährlicher als ein Muttertier, das ihr Junges beschützt. Tiere mit gestörtem Verhalten werden nicht zur Sömmerung zugelassen. Der Hund als Begleiter des Menschen muss auf Alpweiden an der Leine geführt werden, da freilaufende Hunde beim Vieh Angst und Panik auslösen können. Im Extremfall führt dies zu aggressivem Verhalten oder panischer Flucht.

Die Ansiedelung von Wolf und Bär bedingt einen vermehrten Schutz der Schaf- und Ziegenherden durch Herdenschutzhunde. Sie schützen die Nutztiere, indem sie ihr Territorium durch abschreckendes Bellen und ausgeprägtes Domi-

nanzverhalten markieren. Gegenüber anderen Hunden benehmen sich Herdenschutzhunde ganz normal. Wanderer wissen aber oft nicht, wie sie diesen Hunden begegnen sollen.

Die unten aufgeführten Massnahmen helfen, Probleme zwischen Mensch und Tier zu umgehen und Unfälle zu vermeiden:

### Verhaltensregeln für Wanderer:

- Anweisungen und Hinweise von Älplern und Hirten befolgen
- Beim Betreten von Weiden Informationstafeln beachten
- Wanderwege auf Weiden nicht verlassen
- Drohgebärden der Tiere beachten: Senken des Kopfes, Scharren oder Brüllen
- Ruhig und unauffällig mit genügend Distanz (20 bis 50 Meter) an den Tieren vorbeigehen
- Kälber auf keinen Fall berühren
- Hunde an der Leine führen
- Tiere nicht erschrecken und ihnen nicht direkt in die Augen schauen
- Beim Herannahen der Tiere ruhig bleiben, ihnen nicht den Rücken zukehren und die Weide langsam verlassen
- Nicht mit dem Stock herumfuchteln

### Wenn Tiere unberechenbar reagieren, folgendes beachten:

- Ruhe bewahren
- Greift ein Tier an, Hunde von der Leine lassen
- Im Notfall dem Rind einen gezielten Stockschlag auf die Nase versetzen
- Beobachtungen dem Alppersonal melden
- Wenn nötig Erste Hilfe leisten und allenfalls die Rega (Tel. 1414) alarmieren
- Vorfälle und Unfälle der zuständigen Beratungsstelle BUL melden

*Heinz Feldmann,*

*Sicherheitsfachmann Beratungsstelle für Unfallverhütung in der Landwirtschaft (BUL)*

### Weiterführende Links:

Beratungsstelle für Unfallverhütung in der Landwirtschaft (BUL)  
[www.bul.ch](http://www.bul.ch)

Vereinigung der Mutterkuhhalter und Fleischrinderzüchter  
[www.mutterkuh.ch](http://www.mutterkuh.ch)

Weiterführende Informationen rund um das Thema Herdenschutz  
[www.herdenschutzschweiz.ch](http://www.herdenschutzschweiz.ch)

Schweizer Wanderwege  
[www.swisshiking.ch](http://www.swisshiking.ch)

Schweizerischer Bauernverband (SBV)  
[www.landwirtschaft.ch](http://www.landwirtschaft.ch)

# Jugend fliegt auf Rega

**Vor fast zwei Jahren wurde bei der Schweizerischen Rettungsflugwacht ein grosses Nachwuchs-Projekte angestossen. Es trägt den Arbeitstitel «Jugend fliegt auf Rega» und will junge Menschen in der Schweiz auf die Rega und deren Dienstleistung aufmerksam machen. Das erste Feuerwerk wird in wenigen Wochen gezündet.**

Über zwei Millionen Gönnerausweise verwaltet das Gönner-Center der Rega. Es sind hauptsächlich Personen ab rund 30 Jahren, welche sich für eine Einzelgönnerschaft entscheiden. Insbesondere junge Menschen im Alter zwischen 18 und 26 Jahren, mitten im Leben stehend, denken nicht an einen möglichen Notfall. Und genau diese Zielgruppe will die Rega in den nächsten Monaten und Jahren vermehrt ansprechen. Um junge Leute zu erreichen, braucht es die richtigen Marketing- und Kommunikationsmassnahmen. In Zusammenarbeit mit Marktforschern und mittels Umfragen bei Jugendlichen hat die Rega jugendgerechte Instrumente entwickelt. So wird in diesem Herbst eine neue, speziell auf Jugendliche ausgerichtete Internetseite aufgeschaltet. Hier können sich junge zukünftige Gönner täglich über den Retteralltag der Rega-Einsatzkräfte informieren. Die neue Internetseite wird zudem viele Kurzfilme enthalten und andere attraktive Möglichkeiten bieten. Kurzum: Die Rega geht auch in diesem Bereich mit der Zeit und kümmert sich in Zukunft um die so genannte «Youtube-Generation».



Gestartet wird in wenigen Monaten mit einer Film-Serie und einer täglichen Kolumne im Internet, auf dem Handy und in den Printmedien über die Schweizerische Rettungsflugwacht. Jugendliche berichten aus deren Sicht und in ihrer Sprache aktuell und hautnah von Rettungen, führen Interviews mit den Einsatz-Crews und prominenten Persönlichkeiten. Dies mit dem Ziel, junge Menschen auf unterhaltsame Art und Weise für die bewährte Rega-Philosophie der Luftrettung begeistern zu können. Gerade in den jungen Jahren zwischen 18 und 26 will man vor allem eins: Spass haben. Dabei vergisst man vielleicht, dass Unfälle immer passieren können. Und genau dazu ist die Gönnerschaft auch für Jugendliche da. Viel Spass beim Gönnerwerden!

*Christian Trottmann*

## Neue Helikopterbasis in Lausanne



Modern und funktional:  
Der EC 145 Helikopter operiert ab sofort von der neuen Basis in Lausanne (Blécherette).

Ein schönes Geburtstagsgeschenk:  
Zum 30. Geburtstag konnte die Crew im Oktober 2009 das neue Basisgebäude auf dem Flugplatz La Blécherette beziehen. Nur gerade 550 Meter neben dem alten Standort steht nun das moderne und funktionale Gebäude. Stets steigende Einsatzzahlen und höchste Ansprüche an die Rettungskräfte erfordern optimale Arbeitsbedingungen und eine zeitgemässe Infrastruktur. Das «Geburtstagsgeschenk» in Form des neuen Basisgebäudes wird diesen Anforderungen nun gerecht. Im Jahr 1979 stellte die Stadt Lausanne der Rega das Land zur Verfügung. In einem provisorischen Gebäude wollte man damals die Crew für etwa zehn Jahre einquartieren. Es wurden schliesslich 30 Jahre daraus. Beim Bau der neuen Basis in Lausanne wurden die veränderten Anforderungen an die Einsatzcrew berücksichtigt, und der gestiegenen Anzahl Einsätze Rechnung getragen. Waren es anfänglich nur rund 100 Rettungsmissionen, so fliegen sie heute mehr als 1000 Einsätze pro Jahr.

*Ariane Güngerich*

# Gemischte Gefühle – voller Leben

Bei Rotorgeräuschen richten sich meine Augen meist fast automatisch, wie von alleine nach oben zum Himmel. Entdecke ich einen roten Helikopter, mischen sich ganz unterschiedliche Gefühle in mir: Besorgnis – im Wissen darum, dass jede einzelne Minute zählt und die Helferinnen und Helfer der Rega nicht selten ihr Leben riskieren, um andere Leben zu retten. Aber auch Erleichterung – weil ich erahnen darf, dass ein schwer verletzter Mensch sich nun in guten Händen weiss.

Beeindruckt hat mich die Rega bereits als Kind, und nicht nur wegen Globi. Die beiden Kreuze auf den Helikoptern – das rote am Rumpf, das weisse auf dem Heck – waren mir vertraut; und die Nummer 1414 gab bei Wanderungen in den Bergen ein Gefühl von Sicherheit.

Die Rettungsflugwacht ist für jene Momente da, die sich niemand wünscht, mit denen niemand rechnen will. Die es aber trotzdem gibt, die jederzeit eintreffen können. Auch dann, wenn wir mitten im Leben stehen, unbekümmert sind und meinen, nichts könne uns etwas anhaben: wenn wir im Pulverschnee eine Piste hinunter schwingen, mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren oder mit einem unbeschwerten «Köpfler» im Wasser abtauchen.

Kürzlich sah ich im Kino einen bemerkenswerten Werbespot, der mich zuerst geschockt, dann aber positiv berührte und der mir bildhaft in Erinnerung blieb: Eine junge Frau bleibt nach einem Zusammenstoss mit einem Auto regungslos auf dem Asphalt zwischen Scherben liegen, Menschen beobachten sie. Wenig später schwebt sie, die Augen geöffnet, dem Himmel entgegen. Doch die nun ertönende Hintergrundmusik begleitet sie nicht etwa in den Tod, nein. Vielmehr kommen knatternde Rotorgeräusche hinzu – die

Frau wird von einem Helikopter davongetragen, in einem roten Helikopter mit den Kreuzen darauf. «Jeder 12. ist in seinem Leben einmal auf die Rega angewiesen», heisst es am Ende des Spots – und es bleibt diese eindringliche Mischung aus ganz verschiedenen, allesamt bewegenden Gefühlen.

Mit Einsätzen, die ganz nahe mit den Fragen rund um Leben oder Tod verbunden sind, befasst sich auch mein Berufsalltag. Nebst meinen politischen Tätigkeiten arbeite ich als Geschäftsführerin der Krebsliga Aargau. Krebs kann jede und jeden treffen, plötzlich. Jahr für Jahr sterben in der Schweiz 25-mal mehr Menschen an Krebs als bei einem Autounfall. Die Krankheit trifft jede dritte Person im Laufe ihres Lebens.

Zum ersten Mal mit einer Pflegefachfrau unserer Ambulanten Onkologiepflege auf Hausbesuch, begleitete mich eine dumpfe Traurigkeit zur Wohnungstüre der Patientin. Ihr Ehemann begrüsst uns mit kräftiger Stimme und einem müden, aber auffallend präsenten Blick. Die traurige Stimmung in mir liess nach, und beim Eintritt ins Krankenzimmer verschwand sie ganz. Sie wurde verdrängt von der Ausstrahlungskraft der Patientin, von ihrer Zuversicht und ihrem Mut. Was ich bereits zuvor wusste, erlebte und erfuhr ich in jenem Moment ganz bewusst: welche wichtige Aufgabe es ist, der verbleibenden Zeit Leben zu geben.

Das Leben hat mehr Farben zu bieten als Schwarz und Weiss – es ist eine vielfältige Gefühlswelt, die der Alltag für uns bereithält. Das versteht, wer das Glück in den Augen einer schwer erkrankten Frau glänzen sieht, die von Herzen dankt für einen weiteren schmerzfreien Tag.

Gemischte Gefühle sind oft besonders intensive Gefühle. Gefühle voller Leben.



**Pascale Bruderer Wyss**

Nationalratspräsidentin,  
Nationalrätin SP

Damals



Strasse, Spital mit Landeplatz –  
neue Einsatzgebiete ab 1961

# Von den Bergen ins Unterland



War in der Frühzeit die Luftrettung eine reine Evakuierungsaufgabe im Gebirge, so verstehen wir heute darunter schnelle notärztliche Hilfe im ganzen Land. So weit zu kommen, war ein langer Weg – gespickt mit technischen Problemen, aber auch bürokratischen Widerständen.



September 1961:  
Anlässlich der Einsatzdemonstration der Rega, Polizei und Samaritern landet der Pilatus-Porter auf einer Kantonsstrasse in Bassersdorf (ZH).



Rettung per Flugzeug:  
Der Pilatus-Porter ist für zwei liegende Patienten eingerichtet.

Die Rettungsflugwacht war ein «Kind der Berge». Der Helikopter befreite in der Frühzeit der Luftrettung das Maultier oder den Rücken des Bergretters von der Last des Patienten und begnügte sich damit, Verletzte auf dem schnellsten Weg von der Felswand ins Spital zu fliegen.

Früh setzten sich aber engagierte Ärzte in der Rettungsflugwacht für eine kompetente medizinische Arbeit schon auf der Unfallstelle ein. Sie begleiteten als Freiwillige die Helikopterbesatzungen auf ihren Einsätzen in den Bergen. Der Keim der medizinischen Luftrettung war damit gelegt.

**Das Spital wird zum Partner**

Diese Ärzte leiteten im Fels oder auf dem Lawinenkegel die lebensrettenden Massnahmen ein, konnten aber auch entscheiden, wohin der anschliessende Flug mit dem Patienten gehen sollte. Spitäler wurden so mit einem Mal zu wichtigen Partnern der Luftrettung. Dies bedingte gegenseitige Kenntnisse der Möglichkeiten und Fähigkeiten, verlangte aber auch bauliche Massnahmen bei den Kliniken. So mussten Helikopterlandeplätze hindernisfrei, beleuchtet und nahe an der Notfallaufnahme gelegen sein.

**Ein Pionier gegen die Trägheit des Systems**

Es war kein Leichtes, die Luftrettung ins Notfallwesen der Spitäler zu integrieren. Davon weiss Prof. Dr. Georg Hossli, damals Leiter der Anästhesieabteilung des Kantonsspitals Zürich, aus

eigener Erfahrung zu berichten. Sein Gesuch um einen Landeplatz beim Kantonsspital wurde 1955 vom Regierungsrat abgelehnt. «Externe Patienten sollten nicht das zürcherische Spitalwesen belasten, Bestrebungen auf diesem Gebiet liegen nicht im Interesse des Kantons», argumentierte die Regierung.

So einfach war Hossli aber nicht abzuwimmeln. Jährlich stellte der Pionier und Visionär neue Gesuche ähnlicher Art. 1958 dann ein erster kleiner Erfolg: Die Regierung bewilligte die «gelegentliche» Nutzung eines nahe gelegenen Sportplatzes der Kantonsschule für die Landung des Rettungshelikopters. Dass jedesmal vorgängig die Einwilligung des Abwärts eingeholt werden musste, zeugt von der geringen Bedeutung, die man damals diesem neuen Zweig des Rettungswesens beimass. Zumal nach der Landung der Krankenwagen die Patienten 500 Meter über stark befahrene Strassen zur Notfallaufnahme transportieren musste.

Beharrlichkeit führte aber auch hier zum Ziel: 1970 führten Luftwaffe und Rettungsflugwacht erfolgreiche Versuchslandungen auf



Hand in Hand: Angehörige des Samaritervereins bereiten die Verletzten für den Transport im Pilatus-Porter...



Improvisierter Landeplatz: Der Rettungshelikopter musste mit Patienten auf dem Sportplatz, rund 500 Meter vom Spital entfernt, landen.

dem Dach des Hörsaaltraktes des Kantonsspitals Zürich durch. Von nun an kamen die Patienten von hier direkt in die Notfallaufnahme.

### Eine Übung, eine Versuchsperiode – der Helikopter geht auf die Strasse

Die Zahl der Schwerverletzten im Strassenverkehr nahm damals drastisch zu. Da diese Patienten schnelle notärztliche Hilfe auf der Unfallstelle brauchten, lagen die Vorteile der Luftrettung auf der Hand. Wie in den Bergen stand auch auf der Strasse das Teamwork im Vordergrund. Es brauchte die zuverlässige und selbstlose Zusammenarbeit aller Partner: Polizei, Ambulanz, Feuerwehr, Rega und Spitäler.

Eine gross angelegte Einsatzübung sollte dies unter Beweis stellen. Auf einer abgesperrten Kantonsstrasse bei Bassersdorf landete die Rega am 30. September 1961 mit einem Flugzeug und einem Helikopter neben einem fingierten Verkehrsunfall. Obwohl das Zusammenspiel auf dem Platz reibungslos funktionierte, wurde die Vision erst 14 Jahre später Realität. Zuerst in einer Versuchsphase, später definitiv, bot die Kantonspolizei Zürich ab 1975 Helikopter auch bei Verkehrsunfällen auf. So verlängerte die Notfallklinik ihre «Reichweite» nach vorne auf die Unfallstelle – zum Wohle der Patienten. Andere Kantone folgten, und heute ist die Rega-Ärztin oder der Rega-Arzt nicht mehr von Unfallstellen mit Schwerverletzten wegzudenken.

Walter Stünzi



...und im Helikopter Agusta-Bell 47J der Rettungsflugwacht vor.

# Erwachsen werden mit Gönnerausweis

**Sommerzeit, Ferienzeit, Gönnerzeit! Sie sind mit Ihrer Familie Gönner der Rega, und diverse Freizeitaktivitäten stehen bevor. In diesem Zusammenhang tauchen Fragen zu Ihrer Gönnerschaft auf. Wer gehört zur Familie? Wie sieht es für Kinder aus, die inzwischen erwachsen sind?**

Gönner sind zwar grundsätzlich Einzelpersonen. Viele der Freizeitaktivitäten finden aber im Familienkreis statt. Ein Grillnachmittag am See, ein Wanderausflug in die Berge, eine Velotour durchs Mittelland: All dies kann Gefahren in sich bergen, und dazu ist eine einfache Lösung gefragt.

Die Familiengönnerschaft entspricht den Bedürfnissen von Familien mit Kindern. Sie ist mit 70 Franken kostengünstig und unbürokratisch. Sie umfasst beide Elternteile und alle ihre Kinder bis zum 18. Altersjahr – unabhängig von deren Anzahl. Der Zivilstand der Eltern und der Wohnort – auch bei getrennten Haushalten – sind nicht massgebend. Die ganze Familie ist auf einem Gönnerausweis registriert. Für Alleinerziehende gilt analog: Ein Elternteil – Mutter oder Vater – zahlt für sich und alle Kinder zusammen 40 Franken. Die Familiengönnerschaft hat sich den veränderten gesellschaftlichen Gegebenheiten angepasst und ist einfach geblieben.

Trotz der Einfachheit ergeben sich immer wieder Fragen:

**«Wie kann ich sicherstellen, dass die Rega meine Familiendaten hat?»**

Für Sie als Gönner besteht die Möglichkeit, die Daten zu Ihrer Gönnerschaft abzufragen unter [www.admin.rega.ch](http://www.admin.rega.ch). Die für die Abfrage benötigten Angaben (Gönnernummer und PIN-Code) sind auf dem Rechnungsformular ersichtlich. Sie können uns die Familiendaten zur Aktualisierung auch unter [www.info.rega.ch](http://www.info.rega.ch) zukommen lassen. Haben Sie kein Internet? Wir nehmen Ihre Daten auch gerne per Telefon 0844 834 844 oder Fax 044 654 32 48 entgegen.

**«Wir sind Familiengönner. Wieso bekommen meine Frau und meine Kinder keinen persönlichen Gönnerausweis mit meiner Gönnerschaft als Familie?»**

Der Familiengönnerausweis lautet auf den Namen des Rechnungsträgers und gilt für beide Elternteile mit Kindern bis 18 Jahre. Für die weiteren Familienmitglieder werden keine Gönnerausweise ausgestellt. Übrigens: Im Falle eines Notfalles müssen sie sich nicht als Gönner ausweisen können.

**«Ich habe bemerkt, dass meine 19-jährige Tochter eine eigene Gönnerschaft benötigt, weil sie als nun Erwachsene nicht mehr Teil der Familiengönnerschaft sein kann. Was muss ich unternehmen?»**

Auch hier leistet das Internet gute Dienste. Eine Online-Anmeldung unter [www.rega.ch](http://www.rega.ch) > **Gönner** > **Gönner werden** ist in der Regel für junge Erwachsene problemlos. Andernfalls kann die Anmeldung auch telefonisch erfolgen.



Wir hoffen, dass wir Sie mit dieser kleinen Anleitung zur Familiengönnerschaft unterstützen können. Möglicherweise haben Sie uns entsprechende Änderungen bereits gemeldet, und Ihre erwachsenen Kinder sind mit einer Rega-Gönnerschaft für ein aktives Leben gerüstet. Damit werden das Grillieren am See, die Wanderung in den Bergen oder die Velotour im Familienkreis noch vergnüglicher. In diesem Sinne wünschen wir Ihnen eine unbeschwerter Sommerzeit.

*René Fritschi, Leiter Gönner-Center*

## So erreiche ich die Rega

**Alarmnummer Schweiz**  
1414

**Alarmnummer Ausland**  
+41 333 333 333

**Gönner-Center**  
Tel. 0844 834 844, Fax 044 654 32 48  
[www.rega.ch](http://www.rega.ch) oder [www.info.rega.ch](http://www.info.rega.ch)

**Rega-Shop**  
Tel. 0848 514 514, Fax 0848 514 510  
[www.shop.rega.ch](http://www.shop.rega.ch)

**Telefonzentrale**  
044 654 33 11

**Adresse für alle Fragen**  
[www.info.rega.ch](http://www.info.rega.ch)

**Abonnieren Sie den Rega-Newsletter online unter**  
[www.airmail.rega.ch](http://www.airmail.rega.ch)