

Isolettentransporte
**Hightech für die
Kleinsten**

Reportage
Fisch – Herz – Rega

Rückblick
Ein Flug ins Ungewisse

**Titelbild:**

Per Transportisolette in die Schweiz:
Kanadische Rettungssanitäter und die Rega-Crew bringen den kleinen Gabriel an Bord des Ambulanzjets.

4 Thema

Hightech für die Kleinsten

Umgangssprachlich nennt man sie «Brutkasten», die sogenannte Transportisolette. Jährlich fliegt die Rega damit im In- und Ausland viele Babys durch die Lüfte. Die jüngsten Erdenbürger sind für die ganze Crew eine grosse Herausforderung.

9 Einsatzpartner

Tritt ein Notfall an Bord eines Flugzeuges der Fluggesellschaft Swiss ein, steht ihr die Rega mit Rat und Tat zur Seite. Eine Zusammenarbeit, die sich bewährt.

10 Basis-Porträt

Hin und wieder kommt es vor, dass die Crew von «Rega 3» die Heimspiele des FC Breitenrain unterbrechen muss – nämlich, wenn die Feuerwehr einen Rettungsspezialisten in den Einsatz schickt.

12 Reportage

Fisch – Herz – Rega

Eigentlich hätten es schön ruhige Anglerferien werden sollen. Nach einem stolzen Fang aber erleidet Peter Aebi einen Herzinfarkt. Gut betreut von der Rega-Crew, wird der Patient per Linienflugzeug in die Schweiz geflogen.

15 Persönlich

Als Bindeglied zwischen Notarzt und Pilot muss der Rettungssanitäter so einiges können. Marco Lei über seinen abwechslungsreichen Beruf.

16 Poster

iRega – die effiziente Alarmierung mit dem iPhone.

22 Rückblick

Ein Flug ins Ungewisse

Viel weiss die Jet-Crew noch nicht, als sie während der Fukushima-Katastrophe zum Einsatz in Japan aufgeboten wird. Vorsicht ist besonders wegen allfälliger Radioaktivität geboten.

24 Prävention

Vorbeugen ist besser als Heilen – Tipps zur Thrombose-Prophylaxe.

27 Gastkolumne

Der erfolgreiche Schweizer Skispringer, Simon Ammann, über die wahren «Helden der Lüfte».

28 Damals

1965 – acht Pfadfinder aus Bergnot gerettet.
Mehrtägiges Drama in der Etlühütte statt österlicher Skitour.

0844 834 844

Die Service-Nummer für Gönnerinnen und Gönner

Wie Sie die Rega erreichen: Seite 32

Rega-Stiftungsrat:

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

Geschäftsleitung:

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

Impressum Nr. 77 / November 2011**Gönnermagazin****der Schweizerischen****Rettungsflugwacht Rega**

Erscheint zweimal jährlich
 Gesamtauflage 1,680 Millionen

Redaktion:

Sascha Hardegger
 Christian Trottmann
 Ariane Güngerich
 Wanda Bühler
 Maria Betschart
 Philipp Keller

Mitarbeit:

Francesco Argenton
 Walter Stünzi
 René Fritschi

Fotos:

Marc Badertscher (Titelseite)
 Philipp Keller (S. 2, 12, 13, 19, 23, 25, 32)
 Benedetta Rei (S. 2, 22)
 Christian Trottmann (S. 2)
 Bildarchiv Rega (S. 3, 6, 7, 10, 18, 28,
 29, 31)
 André Keisker (S. 4, 5)
 Andreas Blatter (S. 10)
 Daniel Sardi (S. 15)
 iStockphoto (S. 24)
 ZVG (S. 9, 10, 11, 18, 19, 21, 25, 27)

Produktion:

tutto fatto, Zürich

Gestaltung:

Alex Demarmels, Thalwil

Herausgeber:

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

Print/Prepress: Swissprinters**Inserate:**

Zürichsee Werbe AG, 8712 Stäfa

Abdruck: mit Quellenangabe erlaubt

Liebe Gönnerin, lieber Gönner

*«Die Rega», las ich neulich in einem E-Mail,
«ist für mich wie mein Zahnbürsteli.»*

*Im ersten Moment schluckte ich leer – man kann
doch die Rega nicht mit einem Zahnbürsteli
vergleichen! Doch dann las ich weiter: «Die Rega
gibt einem einfach ein gutes Gefühl, immer wieder
von neuem. Wie das Zahnbürsteli auch.»*

*Im 2012 wird die Rega 60. Die Rettungshelikopter
und Ambulanzjets sind nicht mehr aus unserem
Land wegzudenken. Der grösste Dank gebührt Ihnen,
liebe Gönnerinnen und Gönner. Als in den 1960er-
Jahren das Geld vorne und hinten nicht reichte und
die Rettungsflugwacht vor dem Aus stand, war
ein Hilferuf an die Bevölkerung der einzige Ausweg.
Das Prinzip: Die Gönner halten die Rega in der Luft.
Im ersten Jahr waren es einige Tausend Gönner-
ausweise, heute sind es 2,3 Millionen.*

*Sind Sie auch der Ansicht, dass die Rega-Gönner-
schaft heute eigentlich eine Selbstverständlichkeit
ist? Dann können Sie uns jetzt helfen: Schenken Sie
der Rega einen neuen Gönner zum Geburtstag.
Es ist eine gute Sache, wenn nicht für sich selbst,
so sicher für andere. Und im Falle eines Falles
erlässt die Rega ihren Gönnern die Kosten für einen
Einsatz, wenn keine Versicherung dafür aufkommt.
Sie sehen – es gibt gute Gründe, der Rega einen
neuen Gönner zu schenken. Der Bernhardiner,
der gerne fliegen würde, zeigt Ihnen auf dem Titel-
bild, wie es geht.*

*Die Rega-Gönnerschaft: so selbstverständlich wie
das Zahnbürsteli. Einfach ein gutes Gefühl.*

60 Jahre. Dank Ihrer Unterstützung.

Herzlich

Ernst Kohler,
CEO / Vorsitzender der Geschäftsleitung



Baby-Notfall: Das Neonatologen-Team des Universitätsspitals Lausanne (CHUV) übernimmt einen kleinen Patienten nach dem Flug im Ambulanzjet.

Isolettentransporte – Zusammenspiel zwischen Kinderspezialisten und Rega-Crew

Hightech für die Kleinsten

Für Frühgeborene und kranke Säuglinge drängt häufig die Zeit, wenn die Rega für Transporte dieser speziellen Patientengruppen angefragt wird. In sogenannten Transportisoletten – umgangssprachlich auch «Brutkästen» genannt – werden die jüngsten Erdenbürger sowohl im In- als auch im Ausland durch die Luft geflogen.

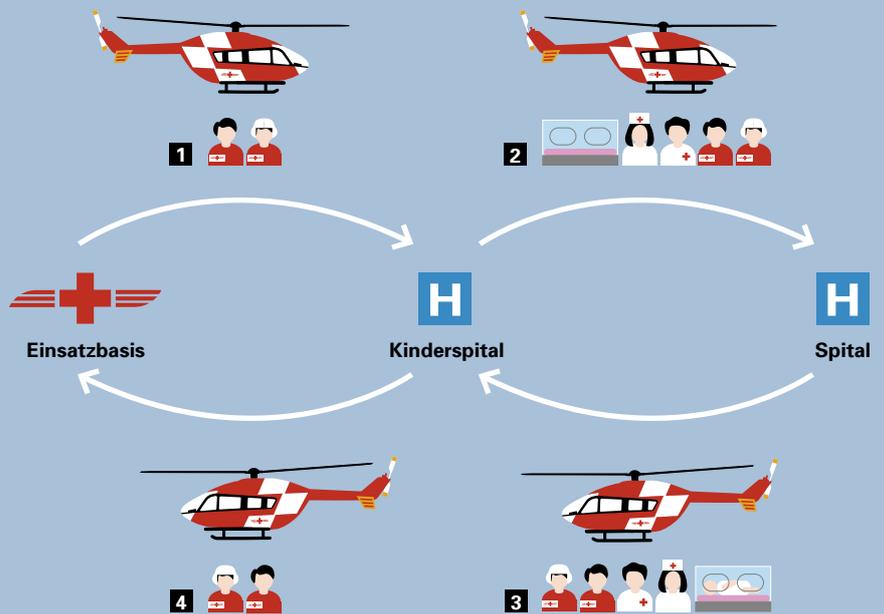
Die Kleine ist gerade mal sieben Tage alt. Wegen eines Herzfehlers muss Aline vom Kantonsspital Aarau dringend ins Kinderspital Zürich gebracht werden. Dort soll das Neugeborene von Spezialisten am Herz operiert werden. Der Alarm geht bei der Einsatzzentrale der Rega ein. Isolettentransporte mit Babys sind meist emotional und komplex, nicht nur für die Eltern der Kinder, sondern auch für die Besatzung. Diesmal wird die Einsatzcrew der Helikopterbasis Dübendorf aufgebeten. Für solche Verlegungsflüge muss der Helikopter zuerst von überflüssigem Gewicht befreit werden. Die Bahre sowie nicht benötigte medizinische Apparate werden innert Minuten ausgebaut. Pilot und Rettungssanitäter packen an.

Intensivstation im Kleinformat

Der Rega-Notarzt bleibt bei diesen Einsätzen am Boden. Bei Isolettentransporten mit Neu- und Frühgeborenen besteht die Rega-Crew lediglich aus dem Piloten und dem Rettungssanitäter. In dieser Besetzung startet der Helikopter dann in Richtung des Zentrumsspitals, in welches das Baby verlegt werden soll. Dort nimmt die reduzierte Rega-Crew den zuständigen Kinderarzt und eine Pflegefachperson der neonatologischen Intensivstation an Bord – und auch die Transportisolette. Diese gewährleistet die richtige Umgebungstemperatur, schützt vor Lärmemissionen und garantiert eine sichere Lagerung – sie schafft das optimale Umfeld für die kleinen Patienten. Dazu gehören auch ein Beatmungsgerät, diverse Überwachungsmonitore, Spritzenpumpen sowie Sauerstoff- und Druckluftflaschen. Viel Hightech für ein kleines Ge-

Ablauf eines Isolettentransportes

- 1 Reduzierte Rega-Crew: Pilot und Rettungssanitäter fliegen von der Einsatzbasis ins Kinderspital.
- 2 Neonatologen-Team: Im Kinderspital wird die Transportisolette installiert. Der Kinderarzt und die Pflegefachperson gehen an Bord. Der Helikopter fliegt zum Abgangsspital.
- 3 Baby-Transport: In der Isolette wird das Frühgeborene ins Kinderspital geflogen.
- 4 Rückflug: Die Rega-Crew kehrt zur Einsatzbasis zurück.



St. Boniface Hospital in Winnipeg: Die Pflegefachpersonen der Neonatologie aus Kanada und der Schweiz kümmern sich liebevoll um den kleinen Gabriel.

schöpf. Rund 250 Neugeborene pro Jahr werden in solchen Mini-Intensivstationen von der Rega per Helikopter geflogen. Per Ambulanzjet wurden im vergangenen Jahr zehn Isolettentransporte aus dem Ausland in die Schweiz durchgeführt.

Kinderspezialisten am Werk

Anfang August. Die Rega-Abklärungsärztin, am Hauptsitz in Zürich-Kloten steht in telefonischem Kontakt mit einem Neonatologen des St. Boniface Hospital in Winnipeg, Kanada. Per Ambulanzjet soll ein sechs Wochen altes Baby so rasch und schonend wie möglich in die Schweiz geflogen werden. Alle wichtigen medizinischen Informationen über das Frühgeborene werden gesammelt. Danach kontaktiert die Abklärungsärztin den hausinternen Kinderarzt oder einen entsprechenden Fachkollegen des Kinderspitals Zürich. Zusammen besprechen sie die vorliegende Situation und die medizinischen Probleme – der bevorstehende Isoletteneinsatz muss optimal vorbereitet werden. Gabriel ist knapp drei Monate zu früh zur Welt gekommen. Der kleine Junge leidet an einem Atemnot-Syndrom, weswegen er künstlich beatmet wird.

Die Indikation ist klar, das Jet-Team kann zusammengestellt werden. Ein Neonatologe oder ein pädiatrischer Intensivmediziner des zuständigen Schweizer Zentrumsspitals sowie eine Pflegefachperson der Rega bilden normalerweise das medizinische Team. Nicht selten übernimmt jedoch auch der Rega-Kinderspezialist





Reise der Hoffnung:
Aline wird vom Kantonsspital
Aarau ins Kinderspital Zürich
gefliegen.

André Keisker den Aufgabenbereich des pädiatrischen Intensivmediziners. Per sogenannter «Baby-Ambulanz» wird die Pflegefachperson des Kinderspitals Zürich mitsamt der Transportisolette direkt in den Flugzeughangar des Rega-Centers gefahren. Hier wird der rund 100 Kilogramm schwere Brutkasten durch die Jet-Piloten fachgerecht eingebaut.

Ist ein Neonatologen-Team aus der Westschweiz aufgebeten, stammt dieses aus dem Lausanner Spital CHUV oder aus dem Genfer HUG. In solchen Fällen werden die Spezialisten,

inklusive eigenem Inkubator, in Genf oder auf dem Militärflugplatz Payerne an Bord genommen. Die Rega arbeitet eng mit diesen beiden Spitälern bzw. deren neonatologischen Intensivstationen zusammen.

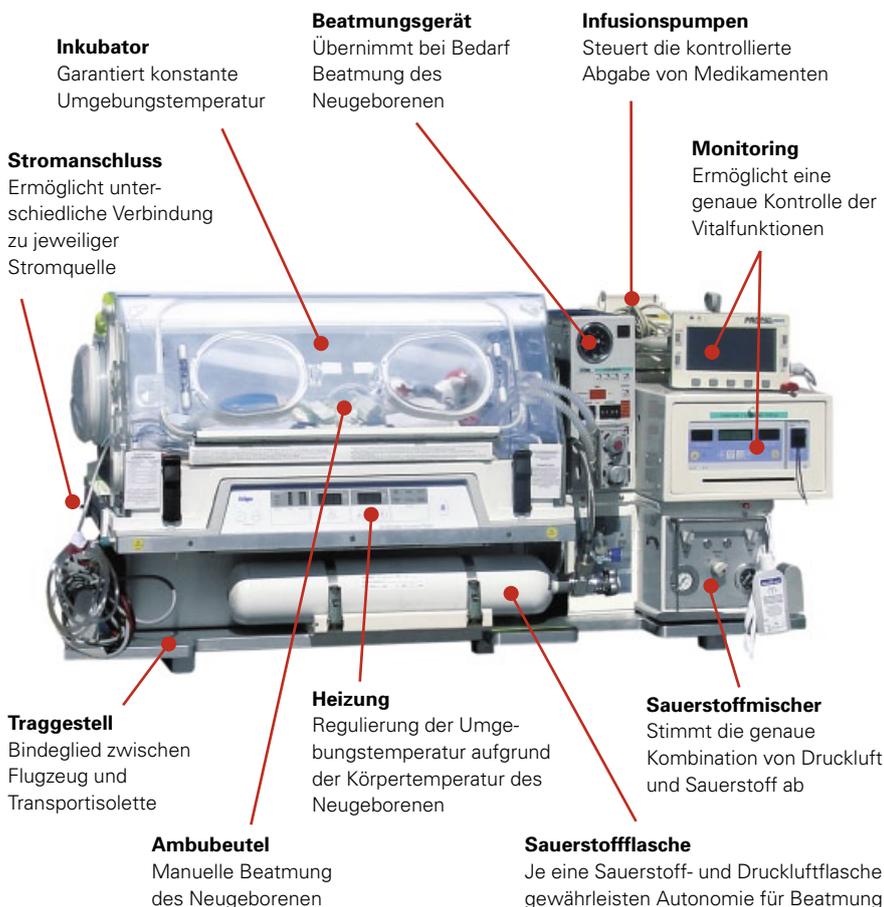
Winnipeg und Aarau – zwei Babys in der Luft

Nach intensiven Abklärungen und Vorbereitungen startet der Ambulanzjet in Richtung Kanada, an Bord sind der Kinderarzt und die Pflegefachperson der Rega sowie die Pflegefachperson des Kinderspitals Zürich. Unterwegs trifft das medizinische Team noch diverse letzte Vorkehrungen. Eine Atemhilfe für das Frühgeborene wird eingerichtet, und sämtliche benötigten Medikamente müssen vorbereitet sein. Im Gegensatz zu einem Spital können die Mediziner hier im Ambulanzjet im Notfall nicht auf fast unbeschränkt viele Ressourcen zurückgreifen. Vorausdenken und Vorbereitung sind deshalb das A und O solcher Baby-Einsätze.

Szenenwechsel: Der Rettungshelikopter der Einsatzbasis Dübendorf ist mitsamt dem Team des Zürcher Kinderspitals im Kantonsspital Aarau eingetroffen. Hier warten die kleine Aline und ihr Mami auf rasche Hilfe aus der Luft. Alles muss nun schnell gehen. Frühgeborene sind sehr empfindlich auf äussere Einflüsse. Körper- und Umgebungstemperatur spielen dabei eine entscheidende Rolle. Die grosse Körperoberfläche eines solchen Frühgeborenen, gemessen am geringen Körpergewicht, birgt die Gefahr, sehr rasch auszukühlen. Der 37 bis 38 Grad Celsius warme Transportinkubator beugt dem vor. Früh- und Neugeborene befinden sich bei Geburt noch immer in einem Stadium der Entwicklung und des Wachstums. Viele Körperfunktionen müssen deshalb künstlich unterstützt oder gar vollständig übernommen werden. Als typisches Beispiel hierzu können die verschiedenen Formen der Beatmungsunterstützung genannt werden.

Ein besonders heikler Punkt solcher Frühchen, die teilweise bis 15 Wochen vor dem Termin zur Welt kommen, ist das verletzbare Hirn. Dieses befindet sich ebenfalls noch immer in der Entwicklung und ist extrem anfällig für kleinste

Funktionen der Transportisolette





Beschleunigungswechsel. Solche lassen sich bei längeren Ambulanzfahrten kaum vermeiden. Auch aus diesem Grund werden für Isoletten-transporte oft die Rettungshelikopter der Rega aufgeboden. Ein möglichst schonender Transport wird angestrebt, was die Gefahr einer Hirnblutung beim Säugling deutlich reduziert.

Reise der Hoffnung

Im zuweisenden Kantonsspital Aarau ist alles bereit für den Transport der kleinen Aline. Der Säugling wurde vorgängig genau untersucht, erste therapeutische Massnahmen ergriffen. So wurde ein Zugang zur Vene gelegt und die Atemhilfe installiert. Nun kann das kleine Geschöpf mit grösster Sorgfalt in den Helikopter-Brutkasten umgebettet werden. Häufig ein entscheidender Moment. Er zeigt, wie stabil der Zustand des Neugeborenen für den Transport tatsächlich ist. Aline bleibt stabil und kann geflogen werden. Während des Fluges überwacht das Neonatologen-Team des Kinderspitals das Baby konstant. Käme es hier zu einem unerwarteten Zwischenfall, wären grössere medizinische Interventionen nicht möglich. In einem solchen Fall müsste der Pilot sofort eine Zwischenlandung einleiten. Alines Zustand ist jedoch stabil.

Ohne Mami muss das kleine Mädchen, eine Woche nach der Geburt, bereits seine erste Reise antreten. Eine Reise der Hoffnung für alle Beteiligten. Aus Platzgründen kann Alines Mami nicht im Rettungshelikopter mitfliegen. Es besteht jedoch die Möglichkeit, dass Mütter, die sich noch im Wochenbett befinden, per Ambulanz ebenfalls in die entsprechende Zentrums-klinik verlegt werden und es so rasch zu einer Familienzusammenführung kommt. Andere Platzverhältnisse herrschen im Ambulanzjet. Hier ist es in der Regel möglich, die Eltern des Säuglings ebenfalls zurück in die Schweiz zu fliegen. Eine solche Begleitung wird von der Rega explizit unterstützt. Die Einheit Kind-Eltern soll wenn immer möglich unangetastet bleiben.

An diesem spätsommerlichen Oktobertag setzt der Rega-Helikopter kurz vor Mittag sanft

auf dem Dach des Kinderspitals Zürich auf. Aline geht es den Umständen entsprechend gut. Das Neonatologen-Team und der Rega-Rettungssanitäter übergeben die Kleine den Kollegen der pädiatrischen Intensivstation. Hier wird Aline fachärztlich weiter betreut.

Sauerstoff und Spannset

In Kanada ist unterdessen Improvisation gefragt. Der Verlad der Transportisolette in die ausländische Ambulanz gestaltet sich, wie so oft, schwierig. Dank Spannsets und eines von der Rega selbst konstruierten Transportwagens kann der Brutkasten zweckmässig installiert werden. Nach halbstündiger Fahrt erreichen die Schweizer Mediziner das Ausgangsspital. Hier wird der kleine Patient übernommen. Da Gabriel mit einer Mischung aus Sauerstoff und Druckluft beatmet wird, müssen für die Fahrt in der Ambulanz genügend Reserveflaschen mitgenommen werden. Ausserdem gilt es auf der Fahrt zum Flughafen, die fast unvermeidbaren Erschütterungen so gut wie möglich zu minimieren. Unversehrt und noch immer medizinisch stabil am Flughafen angekommen, wird der Säugling schliesslich im Transportinkubator vorsichtig über die Rampe in den Rega-Jet geschoben. Beatmungsgas- und Stromversorgung an den Baby-Brutkasten anschliessen, und los geht die Reise – zurück in die Schweiz!

Sonderfall Zwillinge

Die Rega ist auch für den Sonderfall gerüstet. Auch Zwillinge lassen sich in einer Isolette fachgerecht transportieren. Erlaubt es der medizinische Zustand der beiden Neugeborenen, können sie Seite an Seite in einem Brutkasten geflogen werden. Handelt es sich jedoch um Zwillinge, die künstlich beatmet werden, braucht es zwei Inkubatoren.

Christian Trottmann

Mehr über die berührende Geschichte von Aline sehen Sie 2012 im neuen Film der Rega.

 HAMILTON

SHAPING TIME SINCE 1892



KHAKI X-WIND

AUTOMATIC - SWISS MADE
WWW.HAMILTONWATCH.COM



Gute Zusammenarbeit zwischen Flughafen, Rega und der Swiss:
Wegen eines gravierenden Problems eines Passagiers landet im vergangenen Juli ein Rega-Helikopter direkt neben der Swiss-Maschine.

Zwischenfall in der Luft

Flug LX16. Soeben hat der Airbus A330 der Swiss Irland überflogen. In der Passagierkabine herrscht kurzzeitig Aufregung. Ein Fluggast beklagt sich über Atemnot. Die geschulten Flight Attendants reagieren sofort und machen von der sogenannten Cockpit-Beratung Gebrauch. Mit dem Satellitentelefon nimmt einer der Piloten direkt mit der Ausland-Einsatzzentrale der Rega Kontakt auf. Was in diesem Fall zu tun ist, weiss der Abklärungsarzt in Zürich-Kloten. Obwohl sämtliche Flugbegleiterinnen und Flugbegleiter der Swiss für den medizinischen Notfall an Bord ausgebildet sind, ersuchen sie bei solchen Zwischenfällen um fachkundige Unterstützung der Rega. Je nach Schwere des Falls müssen die Piloten über den Weiterflug, die Rückkehr zum Abgangsflughafen oder allenfalls über eine Zwischenlandung entscheiden. Letzteres kommt jedoch äusserst selten vor. Etwa einmal pro Woche berät die Rega das fliegende Swiss-Personal oder andere Fluggesellschaften, meist bei Langstreckenflügen, in mehr oder weniger komplexen medizinischen Fragen.

Patient und Passagiere

Der andere wichtige Pfeiler der guten und seit Jahren bewährten Zusammenarbeit zwischen der Rega und der Swiss ist die Repatriierung mittels Linienflügen. Die Rega achtet immer darauf, die beste und vertretbarste Lösung für den verletzten oder erkrankten Patienten zu finden. Das ist nicht zwingend der Einsatz der eigenen Ambulanzjets, oft kommt das Linienflugzeug zum Einsatz. Den etwas mehr als 700 Ambulanzjet-Einsätzen stehen rund 300 Linienrepatriierungen mit diversen Fluggesellschaften gegenüber. Aufgrund medizinischer und operationeller Kriterien bestimmt die

Rega, aber auch die Airline selbst, ob ein Patient in einer Linienmaschine transportiert werden kann – oder ob doch der eigene Ambulanzjet zum Einsatz kommt. In der Regel muss der jeweilige medizinische Dienst bzw. ein Vertrauensarzt der Airline das Einverständnis zu einem solchen Transport geben. Im Fall von Swiss ist dieser Prozess vereinfacht, da der Chefarzt der Rega den Status des Vertrauensarztes besitzt. Auch das macht die Swiss zu einem bevorzugten Partner der Rega.

Im einfachsten Fall organisiert die Rega den Rückflug eines Patienten, der in sitzender Position transportiert werden kann, oft in der Business-Class. Bei komplizierteren Verletzungsmustern begleitet medizinisches Personal der Rega den Patienten. Je nachdem ist der Einsatz von zusätzlichem Sauerstoff erforderlich. Bei liegenden Patienten kommt ein sogenannter Stretcher zum Einsatz. Um ein solches mobiles Krankenbett inklusive stabilisierender Vakuummatratze zu installieren, müssen in der Regel neun Passagiersitze ausgebaut werden. Ausser im Jumbolino ist dieser Eingriff durch einen Mechaniker in allen Flugzeugtypen der Swiss möglich. Stretcher-Einsätze werden immer von mindestens einer uniformierten Pflegefachperson und/oder einem Rega-Arzt begleitet. Personen, die auf einem Stretcher in die Heimat geflogen werden, müssen medizinisch stabil sein. Handelt es sich beispielsweise um beatmete Patienten, kommt der Ambulanzjet zum Einsatz.

Gelegentlich kommt es übrigens vor, dass nicht die eigentlichen Patienten das Rega-Ärzteteam an Bord eines Linienfluges beschäftigen, sondern reguläre Passagiere, die aufgrund irgendwelcher Leiden von den Rega-Fachleuten betreut werden müssen.

Die Rega dankt der Swiss für die langjährige und bewährte Zusammenarbeit.

Christian Trottmann



Gutes Team: die Besatzung der Basis Bern.



Schöne Kulisse:
Flug mit Blick aufs Bundeshaus.

EBBE: Die Rega-Einsatzbasis Bern mit Funkruf «Rega 3» fliegt ab dem «Mösli»

Rega-Helikopter unterbricht Fussballspiel

Nicht nur Bundesräte fliegen ab dem Flughafen Bern-Belp, auch die Rega-Einsatzbasis Bern ist am Flughafen der Hauptstadt zu finden. Die Rettungscrew bringt medizinische Hilfe aus der Luft, oft bei Verkehrsunfällen und in der Nacht. Und wenn ein Spezialist der Berufsfeuerwehr Bern an Bord des Helikopters muss, kann durchaus ein Fussballspiel ins Stocken geraten.



Spielunterbruch:
Der Rettungsspezialist eilt zum Helikopter, das Fussballspiel muss warten.

Im Jahr 1976 begann die Rega ab dem «Mösli», dem Flughafen im Belpmoos, Einsätze zu fliegen. Die Baracke für das Rettungsteam war Teil der damaligen Flughafengebäude. Der Helikopter, ein Bell 206 Jet Ranger, fand darin nicht auch noch Platz. Er stand bei Wind und Wetter im Freien. Bald wurde er durch die zweimotorige Bölkow BO 105 CBS ersetzt. Das zusätzliche Triebwerk des neuen Helikopters erhöhte die Sicherheit, zudem war die Maschine geräumiger. Ab 1983 stand zusätzlich

ein Reservehelikopter des Typs Alouette III in Bern bereit. Diese Maschine verfügte über eine Rettungswinde und wurde für entsprechende Missionen eingesetzt.

Neue Einsatzbasis, neuer Rettungshelikopter

1991 bezog das Berner Team ein neues Basisgebäude an der südöstlichen Ecke des Flughafenareals. Seit diesem Zeitpunkt befinden sich Hangar, Arbeitsräume, Aufenthalts- und Ruhe-

räume unter einem Dach. Der Einbau einer Wärmepumpe und die Begrünung des Flachdachs veranlassten die Flughafengemeinde Belp, den Neubau mit einem Umweltpreis auszuzeichnen. 1995 löste der Helikopter Agusta A 109 K2 die bisherige Maschine ab. Im Sommer 2003 folgte der Eurocopter EC 145. Nach 20 Jahren zeigten sich Abnutzungserscheinungen am Gebäude, so dass die Basis Anfang dieses Jahres während vier Monaten renoviert wurde. Anspruchsvolle Monate, da Umbau und 24-Stunden-Dienst nebeneinander funktionieren mussten. Seit April geniesst nun das Team den neuen Glanz «ihrer» Basis. Es geniesst auch die Vorteile des Standortes. So kann die Besatzung nachts trotz geschlossenen Flughafens arbeiten und die Pistenbeleuchtung bei Bedarf selbst einschalten. Die Rega-Basis ist Teil des Flughafens Bern, und Basisleiter Bruno Wiederkehr schätzt den familiären Umgang sowie den Mix der unterschiedlichen Firmen im «Mösli».

Rettungscrew und Rettungseinsatz

An 365 Tagen, während 24 Stunden, ist ein Dreierteam jederzeit bereit, Hilfe für erkrankte und verletzte Menschen zu leisten. Vergleichbar mit einer Wohngemeinschaft leben Rettungssanitäter, Pilot und Notarzt während ihres Pikettendienstes auf der Basis. Die Notärzte werden vom Berner Inselspital gestellt und arbeiten in der Regel sechs Monate im Dienst der Luftretter. Ausser dem Helikopter-Hangar, den medizinischen und technischen Räumen sowie den Büros verfügt die Basis über Schlafzimmer, Küche und Aufenthaltsraum. In etwa zwei Dritteln aller Fälle fliegt «Rega 3» direkt zum Unglücksort (Primäreinsätze), wovon etwa die Hälfte Verkehrsunfälle betreffen. Die ersten «Strassenrettungen» im Kanton Bern führte die damalige Rega-Crew 1980 durch, zu jener Zeit ein Novum. Fast jeden dritten Einsatz fliegt das Berner Team nachts – eine anspruchsvolle Aufgabe.

Rega unterbricht Fussballspiel

Das Gebäude der Berufsfeuerwehr Bern liegt gleich neben dem Fussballplatz Spitalacker im Berner Quartier Breitenrain. Diese Feuerwehr verfügt über Rettungsspezialisten Helikopter (RSH), die die Rega dann an Bord des Helikopters nimmt, wenn es neben medizinischer Versorgung am Unglücksort um zusätzliches Sichern des Patienten geht. Aufgenommen werden diese Spezialisten wegen der Nähe zum Berufsfeuerwehrstützpunkt jeweils direkt auf dem Fussballplatz nebenan. Da kann es durchaus vorkommen, dass der Rega-Rettungshelikopter während eines Heimspiels des FC Breitenrain landet – für Spieler und Zuschauer ein ungewohnter und besonderer Spielunterbruch.

Ariane Güngerich



Ausflugstipp: mit der Gurtenbahn ins Vergnügen.

Freizeitpark und Wanderoase: der Berner Hausberg Gurten

Für Schweizer Verhältnisse mag der Hausberg der Bundeshauptstadt mit seiner Höhe von 858 Metern zwar bloss als Hügel gelten. Trotzdem weist er richtigen Berg-Charakter auf: Eine Standseilbahn fährt auf das weite, autofreie Gipfelplateau. Oben gibt es ein gepflegtes Bergrestaurant mit perfekter Infrastruktur für Seminare sowie einer formidablen Aussicht auf Stadt und Berge. Und für Ausflügler stehen vielfältige Freizeitangebote bereit.

Famoser Bike-Trail und wunderschöne Wanderwege

Auf die Kinder wartet ein grosser, kostenlos zugänglicher Spielpark mit Kletterwänden, Zirkuswagen und einem Vergnügungsteich mit Floss, Wasserfall und Rutschbahn. Eine weitere beliebte Attraktion ist die überdimensionierte Chügeli-bahn des Künstlers Stefan Grünenfelder. Für Rundfahrten steht kleinen und grossen Fahrgästen eine Klein-Eisenbahn zur Verfügung.

Wer Tempo und Action sucht, wird am Gurten ebenfalls fündig. Der Gurten-Trail lässt die Herzen von Downhill-Bikern höher schlagen. Die zwei Kilometer lange Abfahrtsstrecke wurde so angelegt, dass die Biker sie mit all ihren Kurven und bis zu zehn Meter weiten Sprünge geniessen können, ohne andere Ausflügler zu gefährden.

Daneben findet man auf dem Gurten aber auch ausgedehnte Zonen der Ruhe und Erholung. Ein überraschend vielseitiges Routennetz lädt zu Spaziergängen und Wanderungen ein. Auf dem Weg durch das idyllische Köniztäli nach Kehrsatz etwa geniesst man prachttvolle Ausblicke in die Berner Alpen – und vergisst rasch Betriebsamkeit und Lärm der nahen Stadt.

Praktische Tipps und weitere Informationen finden Sie unter

- www.gurtenpark.ch bzw. www.gurtenbahn.ch: Wander- und Bike-Angebot, Freizeitpark, Restaurant, Bahnbetrieb
- www.berninfo.com: Sehenswürdigkeiten und Veranstaltungen in Bern und Umgebung



Entdecken Sie den Charme und die Vielfalt der Schweizer Städte mit der neuen Broschüre «Städteverführer» von Schweiz Tourismus. Sämtliche Informationen sowie aktuelle Angebote für Ihre nächste Städtereise erhalten Sie unter MySwitzerland.com/staedte oder unter der Gratisnummer 0800 100 200.

www.MySwitzerland.com

Schweiz.
ganz natürlich.



Ein normaler Linienflug Trondheim–Amsterdam–Zürich – aber mit Patient an Bord

Fisch – Herz – Rega

Wie seit bald 40 Jahren macht Peter Aebi auch dieses Jahr «Fischerferien». Ganze vier Wochen sind geplant. Schon einige Prachtstücke haben er und sein Angelfreund an Land gezogen. Doch da macht ihm ausgerechnet sein Herz einen Strich durch die Rechnung.



Gut betreut: Intensivpflegefachfrau Pia Hunkeler bringt den Patienten zum Flugzeug.

Damals, vor über 20 Jahren, hatte er einen schweren Arbeitsunfall. Die Rega flog ihn ins Spital, wo er acht Tage lang im Koma lag. Aber sein Humor ist ihm nicht abhanden gekommen, und mit Peter Aebi lernen wir einen Rentner voller Energie und Tatendrang kennen. Seit Jahren fährt der 76-Jährige in die Anglerferien. Diesen Sommer geht's vier Wochen nach Norwegen, ins 15 000-Seelen-Städtchen Sunndalsøra. Der Fischfang verspricht hier viel. Schon zu Beginn ihrer Ferien können er und sein Freund einen zwölf Kilogramm schweren Lachs präsentieren. Kurz darauf folgt der nächste Prachtkerl, zwar nur halb so schwer, aber ebenfalls stattlich. Dem leichten Druck in der Herzgegend schenkt Peter Aebi an diesem 5. Juli keine Beachtung, vielmehr freut er sich über den Fangerfolg.

Anderntags erwacht er um fünf Uhr mit starken Schmerzen in der Herzgegend. Jetzt gilt es Ernst. Schnell fahren die Freunde ins Gesundheitszentrum von Sunndalsøra. Ein Herzinfarkt ist die Ursache der Schmerzen. Der Rentner wird

sofort mit der Ambulanz ins Regionalspital von Molde gefahren. Noch gleichentags fliegt man ihn ins St.Olavs-Spital in Trondheim. Bei der Operation am 7. Juli wird Peter Aebi ein Stent eingelegt. Das ist ein feines Gitternetz, welches das Herzgefäß stabilisiert und somit den Blutdurchfluss wieder ermöglicht. Denn ein Infarkt wird durch mangelnde Blutversorgung des Herzmuskels verursacht. Bereits 2004 erlitt Peter Aebi einen Herzinfarkt.

Abklärung:

Rega – Versicherung – Spital

Einen Tag nach der Operation meldet sich die Versicherung des Rentners bei der Rega-Alarmzentrale. Am Telefon berät man über die beste Lösung für den Patienten. Ab wann ist er transportfähig? Ist ein Rega-Ambulanzjet notwendig, oder kann er mit einem Linienflugzeug und medizinischer Betreuung in die Schweiz fliegen? Sofern möglich, werden Patienten mit einem Linienflug repatriert. Oft wird dann die Swiss berücksichtigt, mit der die Rega eng zusammenarbeitet.

In Norwegen befindet sich Patient Aebi in guten Händen – die Abklärungsärzte der Rega stehen in ständigem Kontakt mit dem Personal im St.Olavs-Spital in Trondheim. Es zeichnet sich ab, dass der Rentner vier Tage nach der Operation das Spital verlassen kann. Dann wird er auch transporttüchtig sein. Die Entscheidung fällt: Der Pensionär kann mit einem Linienflug in die Schweiz gebracht werden – dank kompetenter medizinischer Betreuung.

Vorbereitung:

KLM-Flüge – Rega-Team – medizinisches Material

Dieses Mal kommt die Fluggesellschaft KLM zum Zug. Die Rega-Einsatzleitung organisiert Flugtickets, Ambulanz, einen Rollstuhl und bietet am Vorabend die Flugärztin Sylvia Marek und die Intensivpflegefachfrau Pia Hunkeler auf. Ihre Arbeit beginnt am nächsten Tag, Montag, 11. Juli, noch vor fünf Uhr. Das Team nimmt ausser der medizinischen Grundausrüstung zusätzliches Material mit: Herzmedikamente, ein Blutlaborgerät, den sogenannten Propaq MD, einen grösseren Monitor (Herzüberwachungs-

Zufrieden: Peter Aebi hat im Flugzeug Platz genommen und wird von der Rega-Crew ständig überwacht.

gerät) mit integriertem Defibrillator. Zur Vorbereitung gehören auch Überlegungen, wo im Flugzeug allenfalls eine Reanimation durchgeführt werden könnte. Obwohl der Patient für so einen Transport medizinisch stabil sein muss, gehört es zur Aufgabe des Rega-Teams, solche möglichen Szenarien durchzudenken. Im Gegensatz zum Rega-Ambulanzjet ist das medizinische Team bei Linieneinsätzen exponiert. Seine Arbeit findet unter den Augen der Öffentlichkeit statt, und Interventionsmöglichkeiten sind eingeschränkt.

Aufwändiger Rücktransport: 4 Flüge – 2 Taxis – 1 Ambulanz

Montagsmorgen, Flughafen Zürich: Das Check-in des Rega-Teams unterscheidet sich nicht von dem anderer Passagiere. 06.55 Uhr Lokalzeit hebt das KLM-Flugzeug in Zürich-Kloten ab. Nach dem Umsteigen in Amsterdam fliegt das medizinische Team weiter nach Trondheim und fährt anschliessend mit dem Taxi ins St.Olavs-Spital. Als Sylvia Marek und Pia Hunkeler am frühen Nachmittag im Spital eintreffen, spaziert ihnen Peter Aebi im Gang entgegen. Er hat sie erwartet und freut sich sehr. Nun findet eine ausführliche Übergabe statt: Arzt- und Operationsberichte, Untersuchungsergebnisse werden besprochen sowie die Bestätigung des behandelnden Arztes eingeholt, dass der Patient transportfähig ist. Alles in Ordnung – nach fast drei Stunden fahren Patient und Rega-Team zum Flughafen. Peter Aebi wird im Rollstuhl durch die Flughafengänge geschoben. Sie schliessen ihn an den Monitor an, überwachen und kontrollieren seine Werte.

Die Pflegefachfrau Pia Hunkeler ist auch für das Organisatorische zuständig. Zeit, Gate, Abflug – Team und Patient gehen vor allen anderen Passagieren an Bord. Hunkeler informiert die zuständige Flight Crew. In Amsterdam steigen sie als Letzte aus, um bald wieder als Erste zuzusteigen. Während beiden Flügen verläuft alles reibungslos, der Patient fühlt sich gut, die Überwachungswerte sind in Ordnung. Gegen 22.30 Uhr landet die KLM-Maschine in Zürich. Die Ambulanz steht bereit. Dr. Marek begleitet Peter Aebi nach Bern, in die Klinik Beau-Site. Er ist dankbar, wohlauf und in guten Händen zu sein. Aber er bedauert die verpasste Autorückfahrt über Oslo, die Überfahrt mit der Fähre nach Kiel und die Reise von Hamburg mit dem Autozug nach Basel – dieses Abenteuer hätte er gerne erlebt.

Ariane Güngerich

Weiteres zum Thema Linienrepatriierung lesen Sie auf Seite 9 unter «Einsatzpartner».



× Blue Kazoo W II von The North Face

HOCH FLIEGEN – TIEF SCHLAFEN. MIT PRODUKTEN VON BÄCHLI BERGSPORT. BEI UNS FINDEN SIE, WAS SIE FÜR EIN PURES BERGVERGNÜGEN BRAUCHEN. WIR FÜHREN DIE AKTUELLSTEN UND LEISTUNGSFÄHIGSTEN PRODUKTE DER TOP-MARKEN. DAMIT IHNEN IHR BERGERLEBNIS IN BESTER ERINNERUNG BLEIBT.

FILIALEN

Zürich
Bern
Basel
Kriens
St. Gallen
Pfäffikon
Volketswil

OUTLETS

Zürich
Bern
Basel
Kriens
St. Gallen
Pfäffikon
Volketswil

WEBSHOP

www.baechli-bergsport.ch



Geld macht glücklich (Nr. 15). Geld macht glücklich, wenn man für jemanden da sein kann. Deshalb hat Swissscanto zusammen mit dem Schweizerischen Roten Kreuz (SRK) den Swissscanto Swiss Red Cross Charity Fund lanciert. Dabei spenden Sie die Hälfte Ihrer Erträge für mehr Menschlichkeit. Und profitieren gleich noch von einer sicherheitsorientierten Anlage in Obligationen. Detaillierte Informationen erhalten Sie bei Ihrem Kundenberater der Kantonalbank sowie unter www.redcross.ch oder www.swissscanto.ch/15.

Die Informationen in dieser Publikation gelten nicht als Offerte. Sie dienen lediglich zu Informationszwecken. Kostenloser Bezug von Verkaufsprospekt, vereinfachtem Verkaufsprospekt, Jahres- oder Halbjahresbericht bei den Kantonalbanken, der Swissscanto Asset Management AG, Nordring 4, 3000 Bern 25 oder unter www.swissscanto.ch.

Rettungssanitäter, Bindeglied zwischen Arzt und Pilot

Auf Umwegen zum Wunschberuf

40 Rega-Rettungssanitäter, davon vier Frauen, gewährleisten zusammen mit den Notärzten die medizinische Erstversorgung von Patienten. Neben der Notfallmedizin kennen die diplomierten Rettungssanitäter HF verschiedene Abläufe in der Fliegerei.

Seit 2009 arbeitet Marco Lei als Rettungssanitäter auf der Rega-Basis Wilderswil. Kein Tag ist wie der andere, kein Einsatz gleich. Bei jedem Flug zu einer Unfallstelle bleibt eine Ungewissheit. Zuweilen ist die Situation, die man antrifft, dramatischer als geschildert. Manchmal kann der Helikopter nicht direkt bei der Unfallstelle landen, weil das Gelände zu steil ist oder die Gefahr von lose herumliegenden Gegenständen besteht. Während des Fluges zum Einsatzort informieren sich Pilot und Rettungssanitäter anhand verschiedener Systeme, welches Gelände oder welche allfälligen Gefahren sie erwarten. Gemeinsam ermitteln sie die beste Anflugroute.

Safety first – Sicherheit zuerst

Die jeweiligen Verantwortlichkeiten der dreiköpfigen Einsatz-Crew sind aufeinander abgestimmt und greifen wie Kettenglieder ineinander. Der Pilot leitet die fliegerische Mission (Einsatz), dem Notarzt obliegt die medizinische Verantwortung. Der Rettungssanitäter nimmt eine Doppelfunktion ein: Navigation und Unterstützung des Piloten während des Fluges, am Unfallort steht die Versorgung des Patienten im Vordergrund. Der Berufsalltag eines Rettungssanitäters ist eine spannende Mischung aus Technik, Medizin und Sozialkompetenz. Nach der Landung geht er wenn möglich mit dem Arzt zum Patienten. Während der Notarzt den Patienten untersucht, legt der Rettungssanitäter beispielsweise den venösen Zugang (Infusion), stellt Medikamente bereit oder kümmert sich um die Wundversorgung. Manchmal bleibt der Rettungssanitäter aber auch beim Helikopter, bis dieser gesichert ist und für niemanden mehr eine Gefahr darstellt. In diesem Fall begibt er sich nachträglich zur Unfallstelle.

Heimweh nach dem Berner Oberland

«Schon als Teenager faszinierte mich der Beruf des Rettungssanitäters», erzählt der heute 38-jährige Marco Lei. 1994 schliesst er die Lehre als Bauspengler in Interlaken ab. Kurz danach bildet er sich in Basel zum Berufsfeuerwehrmann aus und übt diesen Beruf bis 2004 aus.

Als Marco Lei 31-jährig ist, wagt er einen Neuanfang. Er will zurück ins Berner Oberland, zieht mit seiner Frau und den zwei Kindern – die zwei Buben sind heute 10 und 12 Jahre alt – von Basel nach Interlaken um und lässt sich in Thun während dreier Jahre zum diplomierten Rettungssanitäter HF ausbilden.

«Mir gefällt, dass ich verschiedene Aufgaben habe. Einerseits assistiere ich dem Piloten und bin mit der Navigation beschäftigt. Bei einer Windenaktion kommen technische Aspekte hinzu. Wenn ich mit dem Arzt einen Patienten versorge, fliessen meine Kenntnisse der Notfallmedizin ein. Andererseits muss ich auch organisatorische Überlegungen anstellen. Besondere Herausforderungen sind Lawineneinsätze, Windenrettungen und Suchflüge, insbesondere bei schlechter Witterung oder in der Nacht.»

Sichern von Qualität und Kontinuität

Zwischen den Einsätzen wartet er Geräte, kontrolliert Instrumente, repariert, bestellt Waren. Weiter ist Marco Lei verantwortlich für das medizinische Material und die Ausbildung von Pistenpatrouillieren, SAC-Retterern und Lawinenhundeführern, alle Mitglieder von Partnerorganisationen der Rega.

Wenn Marco Lei frei hat und die Kinder in der Schule sind, joggt er regelmässig oder erkundet die Bergwelt rund um Interlaken mit dem Bike oder zu Fuss. Auch mit seiner Familie ist er oft in der Natur unterwegs. Das Leben mit seiner Frau und den zwei Buben macht ihm viel Freude. Manchmal gehen sie zu viert auf eine 1400 m ü. M. abgeschieden gelegene Viehalp, die seinen Schwiegereltern gehört. «Es ist sehr einfach da oben. Es gibt keinen Strom, kein fliessendes Wasser im Haus – und viel zu tun.»

Rettungssanitäter Marco Lei ist konzentriert an der Arbeit, betreut Patienten professionell und schliesst am Ende des Tages mit allem ab. «Mein Job hat viel mit Leid zu tun, das ist nicht jedermanns Sache. Ich aber kann gut damit umgehen.» Marco Lei bleibt dran. Mit Berufsstolz, Erfahrung und Motivation.

Maria Betschart



Marco Lei
Rettungssanitäter HF

iRega – die effiziente Alarmierung mit dem iPhone



Testalarm

Hier können Sie das System ausprobieren!

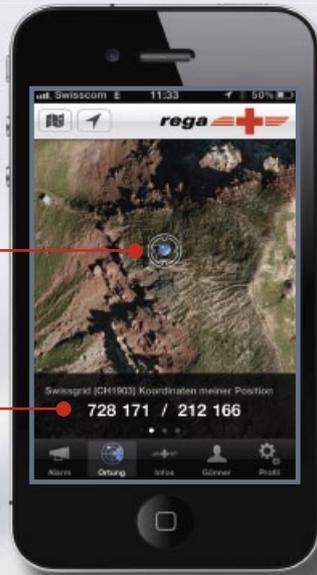
- Es wird keine Verbindung zur Einsatzzentrale hergestellt
- Einseitige Verbindungskontrolle
- Sie erhalten die Antwort ab Tonband
- Sie erhalten eine SMS-Bestätigung, dass das System funktioniert

Alarm für Hilfe in der Schweiz

- Das System löst den Alarmruf in der Rega-Einsatzzentrale aus
- Automatischer Verbindungsaufbau zur Helikopter-Einsatzzentrale der Rega
- Aufnahme der Sprachverbindung zur Helikopter-Einsatzzentrale der Rega
- Übermittlung der Daten via Handynet an die Helikopter-Einsatzzentrale der Rega
- Visualisierung der Position auf der Landeskarte in der Helikopter-Einsatzzentrale der Rega

Alarm für Hilfe im Ausland

- Das System löst den Alarmruf in der Rega-Einsatzzentrale aus
- Automatischer Verbindungsaufbau zur Jet-Einsatzzentrale der Rega
- Übermittlung der Daten via Handynet an die Jet-Einsatzzentrale der Rega
- Visualisierung der Position auf Google Maps in der Jet-Einsatzzentrale der Rega



Kartendarstellung Ihrer aktuellen Position

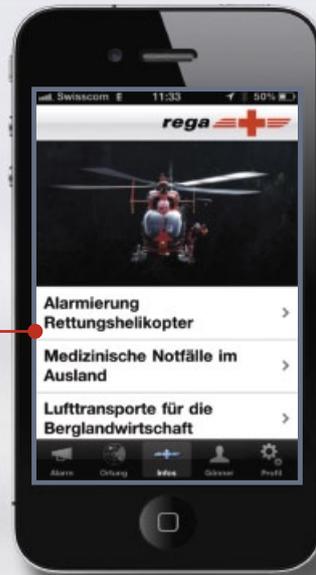
- Kartenbild von Google Maps
- Satellitenbild von Google Maps

Koordinaten Ihrer aktuellen Position

Die Koordinaten werden im Alarmfall automatisch an die Einsatzzentrale der Rega übermittelt.

Für die Darstellung auf Ihrem Gerät

- können Sie wählen zwischen
- Swiss Grid (CH-Koordinatensystem)
- WGS84 Longitude/Latitude, Dezimal
- WGS84 Longitude/Latitude, Grad/min/sec



Informationen zur Hilfe der Rega

- Hier erhalten Sie wertvolle Tipps für Notfälle im In- und Ausland



Informationen über die Gönnerschaft

- Hier können Sie sich über die Gönnerschaft und deren Vorteile informieren
- Hier können Sie online Ihre Gönnerschaft eröffnen

Die moderne Telekommunikation eröffnet bei der Alarmierung neue Wege. Sozusagen per Knopfdruck übermittelt Ihr iPhone wichtige Daten an die Rega-Einsatzzentrale. Was früher über die Sprechverbindung mühevoll erarbeitet werden musste, geschieht heute automatisch und in Sekundenschnelle. Die dazu nötige Applikation ist kostenlos und kann im Schweizer App-Store heruntergeladen werden.



**Android-Version
voraussichtlich erhältlich
ab Ende 2011**



Informationen zu Ihrer Person

- Ihre Mobiltelefonnummer ist für den Rückruf der Rega wichtig

Ihre Personalien

- Diese sind wichtig für die weitere Bearbeitung des Alarms durch die Rega
- Die Gönnernummer hilft bei der weiteren Organisation des Einsatzes. Sie ist nicht Bedingung für eine Hilfeleistung durch die Rega



Gleichzeitig mit dem Alarmruf erhält die Rega-Einsatzzentrale Ihre Daten und Koordinaten.

Zeit	Mobile Nr.	Sprache	Swiss-Grid Y	Swiss-Grid X	Höhe	GPS Präzision m	Bat. (%)	Name
11.03.2011 11:33:00	+41 78 123 45 67	DE	728 171	212 166	2200	65	50	Fritz Muster

Mobiltelefonnummer der anrufenden Person (für den Rückruf)

Darstellung des Alarmortes auf der Karte

Genau Koordinaten des Alarmortes im In- und Ausland

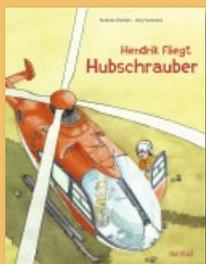
Anzeige der Präzision der GPS-Messung in Metern

Identität der anrufenden Person

Ladezustand des Akkus am Telefon der anrufenden Person

Hendrik fliegt Hubschrauber

Hendrik hat schlechte Laune. Ausgerechnet in die Berge haben ihn seine Eltern geschleppt. Nach einer Pause auf einem Felsen stürzt der Vater und kann nicht mehr weitergehen. Schnell wird der Rettungshelikopter gerufen, der Hendrik mit einer spektakulären Landung begeistert. Eine kleine Abenteuergeschichte mit detaillierten Technikdarstellungen (ab 4 Jahren). NordSüd Verlag. 21.90 CHF ISBN: 978-3-314-01773-5



Neue Basis für das Tessin

Am 1. Juni 2011 wurde der Grundstein zur neuen Rega-Helikopterbasis im Tessin gelegt. Das in die Jahre gekommene Gebäude auf dem Flugplatz Locarno weicht einem Neubau, der den heutigen Ansprüchen besser gerecht und dank bautechnischer Massnahmen vor Überschwemmungen sicher sein wird. Im Herbst 2012 kann die Tessiner Crew voraussichtlich ihr neues «Zuhause» beziehen. In der Zwischenzeit garantiert ein Provisorium den Betrieb der Lufttretung in der italienischen Schweiz.



Multimediale Rega

Die Internetseite der Rega ist um ein Angebot reicher: Im neuen Bereich «Multimedia» finden Sie ab sofort nicht nur Fotos und 360°-Ansichten unserer Flotte, eine umfassende Videogalerie bringt Ihnen die Rega auch mit bewegten Bildern näher. Für Schülerinnen und Schüler haben wir zudem eine Ecke mit Vortragsmaterial zu den verschiedensten Themen zusammengestellt.



Am besten, Sie schauen selbst rein und entdecken online die Welt der Rega.

www.multimedia.rega.ch



Rega entwickelt Hilfsmittel zur Markierung von Drahtseilen

Kabelwarner: Gefahr erkannt, Gefahr gebannt

Ein einfaches Stück Blech soll Leben retten. Die von der Rega entwickelten Kabelwarner kennzeichnen in der Dunkelheit gefährliche Drahtseile und verbessern damit deren Sichtbarkeit. Im Kanton Tessin kommt das neue Hilfsmittel versuchsweise zum Einsatz.

Seilbahnen sind gerade in abgelegenen Berggebieten unentbehrliche Transportmittel. Ihre Kabel stellen für tief fliegende Helikopter und deren Besatzungen jedoch eine grosse Gefahr dar. Eine Kollision mit einem Kabel kann fatale Folgen haben. In der Schweiz gibt es unzählige solche Materialbahnen. Viele davon sind nicht einmal auf einer Karte eingezeichnet. Bei Nachteinsätzen sind die Seile für die Rega-Helikopterpiloten kaum zu sehen.

Die Rega erachtet die Sicherheit ihrer Besatzungen und der Patienten als oberstes Gebot und möchte dieser Gefahr entgegenwirken. Vor zehn Jahren hat sie deshalb das Projekt «Remove» ins Leben gerufen, das zum Melden nicht mehr benötigter Kabel und Seile auffordert. In Zusammenarbeit mit der Schweizer Armee wird deren Demontage vorangetrieben.

Doch was ist mit all den Bahnen, die in Betrieb sind? Stefan von Boletzky, Pilot der Basis Tessin, hat für die Rega den Kabelwarner entwickelt – ein etwa 50 cm langes rostfreies Blech mit zwei kurzen Seitenarmen, das mit einer Reflektorfolie überzogen ist. Diese Konstruktion wird bei der Tal- und Bergstation am jeweiligen Kabelende befestigt, ohne den Betrieb der Bahn zu behindern. Erfasst der Scheinwerfer des Rega-Helikopters in der Dunkelheit diese

Installation, reflektiert sie das Licht und zeigt dem Piloten so das Hindernis an.

In einem ersten Versuch kommen die Kabelwarner im Kanton Tessin zum Einsatz. Dort wurde in den letzten Jahren vom kantonalen Forstamt viel Aufwand betrieben, um die Standorte auch kleiner Seilbahnen zu erfassen. Eine gute Voraussetzung, um diese lebensgefährlichen Hindernisse mit den reflektierenden Blechen auszustatten.

1000 solcher Kabelwarner wurden für das Pilotprojekt produziert. Folglich können in einem ersten Schritt bis zu 500 Seilbahnen damit ausgerüstet werden. Die Kosten dafür trägt die Rega. Montiert werden die Kabelwarner durch das Forstamt des Kantons Tessin. Für die Betreiber der Seilbahnen entstehen keinerlei finanzielle Aufwände. Sie müssen einzig dafür besorgt sein, dass die Reflektoren nicht durch Bäume oder andere Behinderungen verdeckt werden und so ihre Wirkung verlieren. «Bis Ende 2012 möchten wir alle produzierten Kabelwarner im Einsatz haben und eine erste Bilanz ziehen können», so Helikopterpilot von Boletzky. Bewähren sich die Markierungen, wird die Rega die Einsatzmöglichkeiten in weiteren Regionen der Schweiz prüfen.

Wanda Bühler

Frage an die Rega

«Seit vielen Jahren unterstütze ich einige namhafte Institutionen in der Schweiz mit einem Gönnerbeitrag. Selbstverständlich gehört da die Rega auch dazu. Da ich von meinen bevorzugten Institutionen für die Erneuerung meiner Gönnerschaft zeitlich unterschiedlich angeschrieben werde, verliere ich oftmals den Überblick. Wie verhält es sich eigentlich mit der Gültigkeit meiner Gönnerschaft bei der Rega? Wann läuft diese Frist ab, und was muss ich unternehmen, damit ich nichts verpasse?»

Esther Gallay, Gland



Liebe Frau Gallay



Beim Rega-Gönnerbeitrag handelt es sich um eine freiwillige Spende an unsere Institution. Diese Tatsache bringt es mit sich, dass dieser solidarische Beitrag keine Fälligkeit hat, wie dies etwa bei einer Versicherungsprämie der Fall ist.

Beruhend auf diesem Sachverhalt hat sich der Rega-Gönnerbeitrag als Jahresbeitrag längstens etabliert. Ähnlich wie bei einer Mitgliedschaft werden unsere Gönnerinnen und Gönner für die Weiterführung ihrer Gönnerschaft jeweils zu Beginn des neuen Jahres für den neuen Jahresbeitrag angeschrieben. Aus logistischen Gründen erfolgt unser Versand der Erneuerungsschreiben einmalig und in gestaffelter Form über die Monate Januar und Februar.

Eine Kulanzregelung zu Gunsten unserer Gönnerinnen und Gönner sieht vor, dass eine Gönnerschaft aufgrund der Zahlung aus dem Vorjahr noch bis zum 15. Mai des neuen Jahres gültig bleibt. Bis dahin haben Sie auf die Rega-Leistungen gemäss Gönnerbestimmungen Anspruch, und es bleibt Ihnen für die Erneuerung Ihrer Gönnerschaft noch genügend Zeit.

Freundliche Grüsse

Ihr René Fritschi
Leiter Gönner-Center

Ihre Frage
interessiert
uns!

Was wollten Sie schon immer über die Rega wissen?

Schicken Sie uns Ihre «Frage an die Rega» an untenstehende Kontaktadresse:

Schweizerische
Rettungsflugwacht
Kommunikation
«Frage an die Rega»
Rega-Center
Postfach 1414
CH-8058 Zürich-Flughafen

Kontaktformular
www.info.rega.ch

REGA FÜR KIDS

Die zehn Unterschiede

Die kleinsten Patienten der Rega werden gut geschützt und an der Wärme in einer Isolette transportiert. Diese befestigt die Crew im Rettungshelikopter oder im Ambulanzjet. Ob du die zehn Fehler findest, die unserem Zeichner Joggi beim Kopieren unterlaufen sind?

Lösung aus Nr. 76:

Die zehn Fehler findest du auf unserer Homepage unter www.1414.rega.ch



© Illustration: Joggi / Peter Jost

Wettbewerb

Verbinde die Zahlen – und du kannst uns auf folgende Frage eine Antwort geben:

Was zeichnet der Rega-Ambulanzjet in die Luft, und was bedeutet es?

Schreibe die Antwort auf eine Postkarte und sende diese bis 20. Dezember 2011 an

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

Unter den richtigen Antworten verlost die Rega zehn Ambulanzjet-Modelle Challenger CL 604 mit neuem Design im Wert von je 29 Franken.



© Illustration: Fides Friedeberg

Lösung aus Nr. 76: Die korrekte Antwort war B – Eurocopter EC 145.

Dieser Rega-Rettungshelikopter befand sich wegen einer Laserattacke in Gefahr.

Je ein Fernglas haben gewonnen: Debora Blickenstorfer, Adelboden; Hugo Bonnet, Neuchâtel; Kay Büttel, Emmenbrücke; Gérald Chevalley, Nyon; Miriam De Luigi, Sala Capriasca; Kevin Guignard, L'Abbaye; Shano Lichtensteiger, Thalwil; Adolf Lussi, Stans; Tizian Omini, Contra; André Marc Wermelinger, Flühlü

Wir gratulieren!

Wenn die «Leierchischte» für Kinder musiziert, sind auch Erwachsene begeistert

Rega-Song für Gross und Klein

Nur Allerweltsmusiker können auf so vielen Instrumenten spielen.

In Kinderzimmern, an Familienkonzerten, bei Schulauftritten, an Open-Airs, auf Theaterbühnen und in Staus am Gotthard, landauf, landab – die «Leierchischte» begeistert mit ihrer musikalischen Vielfalt. Beim neuen Programm «MUH» mit dem Rega-Song geht die Post ab – Rotorgeräusche inklusive.



Endlich: Die neue CD ist da – mit Rega-Song inklusive Rotorengeräusch.

Unter folgendem Link auf der Rega-Website können Sie jetzt den Rega-Song anhören und kostenlos für sich oder Ihre Kinder herunterladen:
www.multimedia.rega.ch

Seit mehr als zehn Jahren sind die Berner Oberländer Allerweltsmusiker Roland Schwab und Ueli von Allmen die «Leierchischte». Ihre Musik und der Rega-Song lösen Emotionen aus. Kinder lieben ihn und erinnern sich so an Rega-Geschichten. 1997 wurde die Idee des Rega-Songs wegen einer emotionalen Rettung geboren. Das damals verunfallte Mädchen war erst 17 Monate alt – und dringend auf den Rega-Helikopter angewiesen. Der Vater flog mit und bangte um sein Kind. Sein Name: Roland Schwab. Heute geht es Sara dank der raschen Hilfe gut – ihre Stimme ist im Rega-Song sogar am Funk zu hören. Neben dieser tragisch-schönen Geschichte spielen auch die Wohnorte der beiden Musiker eine Rolle, denn sie wohnen quasi links und rechts der Rega-Einsatzbasis Wilderswil im Berner Oberland und sehen den roten Rettungshelikopter oft starten und landen.

Musik, die glücklich macht, so liest man auf der Homepage www.leierchischte.ch. Das Rezept: Die «Leierchischte» klingt rockig, fetzig, ruhig, lustig, besinnlich, humorvoll, lyrisch, rhythmisch, mit vielen verschiedenen Instrumenten, vielen verschiedenen Stilen für viele verschiedene Menschen – Musik für alle. Sie können die «Leierchischte» für Konzerte buchen und ihre CDs über die Homepage bestellen oder im Fachhandel kaufen.

Wir wünschen viel Freude!

Ariane Güngerich

Weitere Informationen unter: www.leierchischte.ch

Mit dem Ambulanzjet in das von Katastrophen erschütterte Japan – ein besonderer Einsatz

Ein Flug ins Ungewisse

Erdbeben und Tsunami lösen im März 2011 in Japan Elend und Trauer aus. Die Schweiz bringt Hilfe. Ein Mitglied der Rettungskette Schweiz erkrankt im Katastrophengebiet, ein Einsatz der Rega wird notwendig. Diese Mission birgt viel Ungewissheit und verlangt fortlaufend Abklärung und Neubeurteilung der Lage.



Airport Misawa: Der erkrankte Bruno Maurer tritt per Rega-Ambulanzjet die Heimreise nach Zürich an.

11. März 2011, die Nachrichten überschlagen sich: ein starkes Erdbeben in Japan, ein zehn Meter hoher Tsunami, ein beschädigtes Atomkraftwerk. Immer mehr Informationen über das stärkste Erdbeben, das es seit Beginn der seismografischen Aufzeichnungen in Japan je gegeben hat, dringen über die Medienkanäle zu uns. Immer grösser wird das Ausmass der Verwüstung, so vernehmen wir. Mehrere Medienanfragen treffen bei der Rega ein: Fliegt ihr nach Japan? Sind in Japan Patienten, welche die Rega holen geht? Nein, die Rega hat keine Kenntnis von möglichen Patienten, die repatriert werden müssten. Auch Tage später nicht. Hingegen macht sich ein Team des Schweizerischen Korps für humanitäre Hilfe (SKH) bereit und fliegt schon am 12. März, einen Tag nach den ersten Ereignissen, ins Unglücksgebiet. Teamarzt Jürg Koller notiert sich kurz vor der Abreise noch die internationale Notrufnummer der Rega: +41 333 333 333. Dies, obwohl ihm die Nummer bekannt ist – man weiss ja nie. Und bereits wenige Tage später muss er diese Nummer wählen. Das Ereignis steht aber mit den Vorkommnissen in Japan nicht in direktem Zusammenhang. Bruno Maurer, ein Mitglied des SKH-Team, ist während des Einsatzes schwer er-

krank, zum falschen Zeitpunkt am falschen Ort. Dr. med. Koller kümmert sich um die medizinische Versorgung und steht mit den Ärzten der Rega-Alarmzentrale in engem Kontakt. Der Patient Maurer, mit einer gefährlichen Entzündung in der Bauchgegend (perforierte Divertikulitis), liegt in einem Spital ausserhalb der Gefahrenzone und muss operiert werden. Ein Lufttransport steht noch nicht zur Debatte. Erst wenn er transportierbar ist, kann ihn der Rega-Ambulanzjet nach Hause holen.

Viele Fragen vor Flug nach Japan

Am Freitag, 18. März 2011, eine Woche nach dem verheerenden Erdbeben, ist es so weit, der Rega-Flug ins Ungewisse wird vorbereitet. Ungewiss deshalb, weil sich die Lage in Japan, namentlich in der Katastrophenregion Fukushima, jederzeit ändern kann. Was, wenn plötzlich der Luftraum gesperrt werden muss oder der Wind radioaktive Partikel in die falsche Richtung weht? Die Einsatzleiter der Alarmzentrale und der Dispatcher, zuständig für die Flugroute, arbeiten auf Hochtouren. Die Bewilligung für



den Flug über Russland steht noch aus. Der Tankstopp muss organisiert werden. Wo soll die Crew übernachten? Welchen Flugplatz in Japan kann sie anfliegen? Für diesen aussergewöhnlichen Einsatz sind viele Abklärungen notwendig. Die Einsatzleiter und die Jet-Besatzung treffen verschiedene Vorsichts- und Sicherheitsmassnahmen. Das Ziel: Die Crew hält sich nicht länger als notwendig in Japan auf. Da der Ablauf dieses Einsatzes viele ungewisse Komponenten beinhaltet, setzt sich die Besatzung neben der Ärztin und der Pflegefachfrau aus der maximalen Pilotenzahl, nämlich gleich vier Piloten, zusammen. So können sie sich abwechseln und die gesetzlichen Ruhezeiten einhalten – noch ist zu diesem Zeitpunkt ja unklar, ob Hin- und Rückflug nach Plan verlaufen. Dieser sieht folgendermassen aus: Flug über Russland mit Tankstopp in Surgut, Weiterflug nach Südkorea mit Übernachtung in Seoul, anschliessend Überflug nach Nordjapan.

Hinflug und laufende Neubeurteilung

Am Freitagabend beginnt die Mission mit dem Start um 22.00 Uhr in Zürich-Kloten. 14 Stunden später landet die Crew in Seoul, Südkorea. Jetzt muss die gesetzliche Ruhezeit eingehalten werden. Erst danach darf die Besatzung weiter Richtung Japan fliegen. Die Piloten stehen in regelmässigem Kontakt mit den Flugplanern in der Rega-Alarmzentrale. Fortlaufend überwachen sie die Wetter- und Windprognosen und konzentrieren sich insbesondere auf Veränderungen der Radioaktivität im Katastrophengebiet Fukushima. Glücklicherweise weht der Wind von Nordjapan weg. Vor dem Start in

Zurück aus Japan: Rega-Chefpilot Urs Nagel wird auf Radioaktivität überprüft.



Seoul tankt die Besatzung so viel Kerosin wie möglich. Noch weiss sie nicht, ob und wie viel Treibstoff sie in Nordjapan überhaupt erhalten kann. Der Flug von Seoul nach Misawa führt hauptsächlich übers Meer und dauert knapp zwei Stunden. Planmässig landet der Rega-Ambulanzjet auf dem amerikanischen Luftwaffenstützpunkt in Misawa. Dieser Ort befindet sich etwa 400 km nördlich von Fukushima. Bevor das Rega-Team die Jet-Türe öffnen darf, messen die Amerikaner auf ihrem Militärstützpunkt das Flugzeug auf Radioaktivität. Alles ist in Ordnung. In einer Ambulanz warten der Patient und SKH-Teamarzt Jürg Koller. Sie sind bereits auf Radioaktivität überprüft worden. Die Rega-Ärztin bespricht sich mit ihrem Berufskollegen. Anschliessend lagern sie den Patienten Bruno Maurer in den Ambulanzjet um. Bereits nach einer guten Stunde hebt der Rega-Jet wieder ab.

Rückflug und letzte Vorsichtsmassnahmen

Wie der Hinflug verläuft auch der Rückflug ohne Probleme. Teamarzt Koller hat in Japan grossen Einsatz geleistet und alles



Alles in Ordnung: Auch in den Triebwerken des Ambulanzjets wird keine Radioaktivität festgestellt.

darangesetzt, dass Bruno Maurer gute medizinische Behandlung bekommt. Während des Fluges erhält er vom medizinischen Team der Rega umfassende Betreuung und wird weiter gut umsorgt. Es freut alle zu sehen, dass es dem Patienten nun wieder wesentlich besser geht. Denn sein Gesundheitszustand muss wenige Tage zuvor prekär gewesen sein. Nach über zwölf Stunden, wieder inklusive Tankstopp in Surgut, Russland, landet der Rega-Ambulanzjet am Montag, 21. März 2011, um 17.07 Uhr auf dem Flughafen Zürich-Kloten. Auch hier trifft man letzte Sicherheitsmassnahmen: Die Flugzeugtür darf noch nicht geöffnet werden. Angestellte von SR Technics überprüfen den Jet auf Radioaktivität, wie jedes Flugzeug aus Japan. Spezialisten des Paul Scherrer Instituts kontrollieren zudem die gesamte sechsköpfige Rega-Besatzung, Patient und SKH-Teamarzt, Gepäck und medizinische Geräte. Alles wird gemessen, alles ist in Ordnung. Die Ambulanz steht bereit, und die Rettungssanitäter nehmen Bruno Maurer in Empfang. Eine Mission ins Ungewisse kann gewissenhaft und sicher abgeschlossen werden. Die Rega-Crew ist um eine besondere Erfahrung reicher.

Ariane Güngerich

Vorbeugen ist besser als Heilen



Infolge der stark zunehmenden Reiseaktivität der Bevölkerung hat in den letzten Jahren die sogenannte Reisetrombose, auch als Economy-Class-Syndrom bekannt, vermehrte Beachtung erlangt. Mangelnde Bewegung durch beengtes Sitzen mit angewinkelten Knien auf langen Flug-, Bus- oder Bahnreisen, lange Motorradfahrten, zu wenig Flüssigkeitsaufnahme sowie eine gewisse Veranlagung können dazu führen. Dr. med. Olivier Seiler, stellvertretender Chefarzt der Rega, erklärt und gibt Tipps, wie das Risiko einer Thrombose vermindert werden kann.

Schwere- und Spannungsgefühl im Bein, gefolgt von Schmerzen beim Stehen und Gehen, Schwellungen und leichte, bläuliche Verfärbung der Haut sind erste Anzeichen einer Thrombose. Der durch mangelnde Beinfreiheit verursachte langsamere Blutrückfluss begünstigt die Bildung von Blutgerinnseln (Thromben), die zumeist im Bereich kleiner Venen in der Wadenmuskulatur auftreten und von dort in die grösseren Venen wachsen. In schweren Fällen besteht die Gefahr, dass sich der sogenannte Thrombus löst, mit dem Blutstrom über die Lungenarterie in die Lungengefässe gelangt und diese verstopft: Eine Lungenembolie ist die Folge. Kurzatmigkeit und/oder stechender Schmerz in der Brust sind Symptome dieser lebensbedrohenden Krankheit. Bei Verdacht auf Thrombose muss daher unverzüglich eine ärztliche Abklärung und Behandlung erfolgen.

Risikobestimmung vor der Reise

Eine Behandlung während einer Reise gestaltet sich meist schwierig oder ist gar unmöglich (kein Arzt vor Ort, fehlende Mittel). Der Prävention ist deshalb grosse Bedeutung zuzumessen. Klären Sie vor Antreten einer längeren, mehr als acht Stunden dauernden Reise in sitzender Position deshalb ab, welches Risiko bei Ihnen besteht:

- Schwangerschaft und die Zeit bis vier Wochen nach der Geburt
- Ausgeprägte Krampfadern
- Übergewicht (BMI über 30)
- Fixation des Beins (Gips, Schiene, Lähmung)
- Schwere Herz- oder Krebserkrankung
- Venöse Thrombosen oder allenfalls vererbte Gerinnungsstörungen
- Einnahme von Antibabypillen oder Hormonersatz
- Schwächezustand nach grösseren chirurgischen Eingriffen
- Alter über 60 Jahre

Setzen Sie sich zur Sicherheit mit Ihrem Hausarzt in Verbindung. Er kann Sie beraten, gegebenenfalls eine Blutverdünnung verschreiben und Ihnen die Anwendung einer Spritze erklären.

Aktivität schützt

Die Reisetrombose ist grundsätzlich eine seltene Erkrankung. Durch Beachtung einiger wichtiger Punkte lässt sich auf langen Reisen das Risiko erheblich senken: Vermeiden Sie zu langes Sitzen und Stehen. Bewegen Sie Ihre Füsse häufig, wippen Sie mit den Beinen, lagern Sie Ihre Beine nach Möglichkeit auch mal hoch und machen Sie jede Stunde einen Spaziergang über den Wolken. Nehmen Sie ausreichend nichtalkoholische Getränke zu sich und halten Sie sich mit dem Kaffeekonsum zurück. Verwenden Sie bei expliziterem Bedarf Wadenstrümpfe der Kompressionsklasse I oder II.

Wir wünschen Ihnen eine schöne, beschwerdefreie Reise!

Francesco Argenton



Bestellung der Gratis-Broschüre:
www.swissheart.ch/shop

Rega-Malwettbewerb

Die glücklichen Gewinner

Im letzten Gönnermagazin 1414 hat die Rega zu einem Kinder-Malwettbewerb aufgerufen. Jetzt stehen die drei Gewinner fest, deren Bilder bald eine Rega-Tragtasche schmücken werden.

Über 800 Kinder haben am grossen Rega-Malwettbewerb vom Juni 2011 teilgenommen. Es ist uns nicht leicht gefallen, aus diesem Berg an bunten und wunderbaren Kunstwerken zwölf Finalisten auszuwählen. Unsere Jury – bestehend aus René Prêtre, Kinderherzchirurg und Schweizer des Jahres 2009, Samantha Taha, Moderatorin der Radio- und Fernsehsendung «Zambo», Roland Schwab und Ueli von Allmen, Kinderliedermacher der «Leierchiscte», Samuel Glättli, Illustrator und Comiczeichner, sowie Wanda Bühler, Vertreterin der Rega – hat uns bei dieser Aufgabe tatkräftig unterstützt.

Die zwölf Finalistenbilder mussten sich unter www.rega.ch einer zweiwöchigen Online-Abstimmung stellen. Die Website-Besucher haben schliesslich entschieden, welche drei Siegerzeichnungen aus dem Wettbewerb hervorgehen und im kommenden Jubiläumsjahr je eine Rega-Tragtasche sowie Postkarten zieren werden.

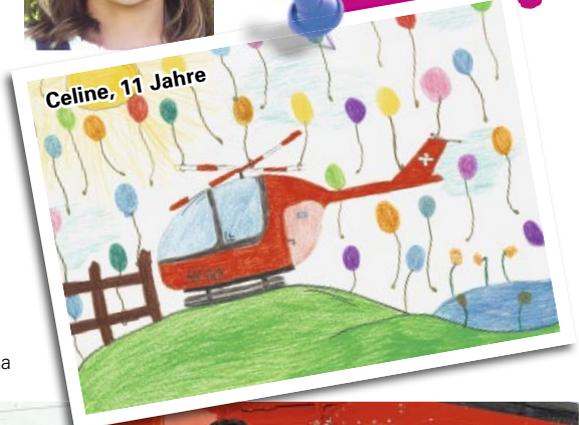
Die drei glücklichen Gewinner sind: Célia, (7) aus Onex; Jeff (7) aus Court und Celine (11) aus Haag. Herzliche Gratulation!

Die Hauptgewinner und Finalisten durften Ende August zusammen mit ihren Familien das Rega-Center am Flughafen Zürich besichtigen und dort ihren Preis aus dem Rega-Shop entgegennehmen. Besonders unvergesslich für die jungen Künstler: der Besuch im Hangar. Aus nächster Nähe bestaunten sie die rotweissen Rettungshelikopter und verfolgten gespannt die Ankunft eines Rega-Ambulanzjets.

Die Kunstwerke der zwölf Finalisten werden 2012 im Rega-Wandkalender verewigt. Diesen gibt es unter www.shop.rega.ch zu kaufen. Die Tragtaschen mit den drei Sieger-Sujets und die Postkarten sind im Jubiläumsjahr an diversen Anlässen erhältlich.

Wanda Bühler

Die Jury präsentiert die Arbeiten der zwölf Finalisten – von links nach rechts: Samuel Glättli, Wanda Bühler, Roland Schwab, Ueli von Allmen, René Prêtre, Samantha Taha



60 Jahre. Dank Ihrer Unterstützung.

«Die Luft ist Regas Boden – seit 60 Jahren»: Treffender als der 12-jährige Sebastian, Finalist des Rega-Malwettbewerbs, kann man es fast nicht sagen. Am 27. April 1952 wurde in Twann am Bielersee die Schweizerische Rettungsflugwacht gegründet. Der Grundstein für die Professionalisierung der Schweizer Luftrettung war gelegt. 60 Jahre später möchte sich die Rega bei ihren über 2,3 Millionen Gönnerinnen und Gönnern für die langjährige Treue bedanken.

Freuen Sie sich im Jubiläumsjahr 2012 unter anderem auf Feierlichkeiten Ende April im Rega-Center Flughafen Zürich und auf Tage der offenen Tür in ausgewählten Mittel-land-Helikopterbasen.

Blieben Sie während des Jubiläumsjahres auf dem Laufenden und informieren Sie sich online über die Aktivitäten und aktuellen Daten.

www.60Jahre.rega.ch



Buchtipps Die Erfolgsgeschichte der Rega und ihre Gesichter

60 Jahre Rega – das sind sechs Jahrzehnte, geprägt von unvergesslichen Einsätzen, Höhenflügen, Rückschlägen, einschneidenden Erlebnissen und Persönlichkeiten. Für ihr Buch «1414» hat die freischaffende Journalistin Franziska Schläpfer 30 Menschen interviewt. Die Ärztin, der SAC-Retter, der Pionier, die Mediensprecherin oder der Patient: Sie alle erzählen ihre ganz persönliche Geschichte, die sie mit der Rega verbindet. Porträtaufnahmen der Interviewten und eine bebilderte Chronik untermalen das 240-seitige Werk.

«1414 – Die Erfolgsgeschichte der Rega und ihre Gesichter» erscheint voraussichtlich Mitte 2012 im Wörterseh-Verlag.





SBB CFF FFS

Ob Fahrten durch verschneite Landschaften oder Adrenalinschübe auf Wasserrutschen. RailAway bietet unvergessliche Angebote in der ganzen Schweiz. Und dies erst noch mit bis zu 20% Rabatt auf die Bahnfahrt und Ermässigung auf die Zusatzleistungen. Weitere Informationen gibt es am Bahnhof oder unter www.sbb.ch/plausch.

ERMÄSSIGTE
ZUSATZLEISTUNGEN.
BAHNFAHRT

BIS
ZU **20%***
RABATT

* RailAway-Kombi-Angebot Papiliorama Kerzers mit 20% Rabatt auf die Bahnfahrt bis Kerzers sowie ermässigtem Eintritt ins Papiliorama (10%). Angebot gültig vom 1.11.2011 bis 31.03.2012.

RailAway

**Winter Plausch.
Ausflüge für drinnen und draussen**

«Helden der Lüfte»

Das Element Luft ist meine Welt. Sei es auf den Skisprungschancen, beim Fallschirmspringen oder bei meinen Besuchen bei der Breitling-Flugstaffel. Das Freiheitsgefühl, das mir das Element Luft gibt, ist einmalig. Leider kommt viel zu früh jeweils wieder die Landung...

Wir Skispringer werden von Journalisten und Fans oftmals als «Helden der Lüfte» bezeichnet. Auch wenn unsere Flüge von den Schanzen bereits nach wenigen Sekunden wieder enden, kommen wir dem Traum vom Fliegen doch relativ nah. Da uns nur die Ski und der Körper mit den Sprunganzügen in der Luft halten, ist das Gefühl des Fliegens besonders intensiv. Man hört den Wind und fühlt die Geschwindigkeit auf einzigartige Weise.

Mit Sprüngen oder besser gesagt Flügen von über 240 Metern können wir die Zuschauer beim Skifliegen begeistern. An der Vierschanzentournee, die jeweils über den Jahreswechsel in Deutschland und Österreich stattfindet, bestaunen Zehntausende von Zuschauern an den Schanzen und Millionen vor den Fernsehern unsere Sprünge. In der Schweiz findet jeweils im August der Sommer Grand Prix in Einsiedeln und im Dezember in Engelberg unser Heimweltcup statt. Kommt doch auch mal und lasst euch vom Skisprungvirus anstecken!

Beim Skispringen bin ich jeweils sehr fokussiert und kann das Fluggefühl nicht immer geniessen. Ganz anders beim Fallschirmspringen: Da ist es um einiges einfacher, in die Luft zu kommen. Beim Skispringen geniessen man vor allem die Sprünge, bei denen der Absprung sehr gut war. Beim Sprung aus dem Flugzeug kommt man immer wieder in die Ausgangslage zurück und kann entspannt hinunterfliegen oder verschiedene Figuren ausprobieren. Ich muss mich aber auch beim Fallschirmspringen konzentrieren, sei es beim Öffnen des Schirms oder beim Landeanflug. Gerade diese grosse Vielfalt an Anforderungen macht mir besonders Freude.

Als vierfacher Olympiasieger, Weltmeister und Sieger von 20 Weltcupspringen könnte ich meine Karriere eigentlich beenden, ich bin ja schon ein kleiner «Held der Lüfte». Das Skispringen macht mir aber so viel Spass, dass ich mich entschlossen habe, weiter über die Schanzen der Welt zu springen. Skispringer ist der schönste Beruf der Welt! Wenn ich mich an einem Trainingstag bei schönstem Sommerwetter auf dem Balken der Einsiedler Schanze für einen Trainingssprung bereitmache, halte ich oft kurz inne und genieße die Sicht auf

das Bergpanorama vom Etzel bis zum Mythen. So einen Arbeitsplatz wünscht sich wohl jeder!

Die wahren «Helden der Lüfte» sind für mich aber die Piloten der Rega. Bei schwierigsten Bedingungen aus der Luft verletzte Menschen aus steilen Berghängen zu retten, das sind Heldentaten. Es gibt draussen in der Natur keine Windmesser. Die Lage muss mit Routine und Können abgeschätzt und in Sekundenbruchteilen analysiert werden. Auch müssen die Retter jederzeit für einen Einsatz bereit sein, denn für sie geht es um Menschenleben und nicht «nur» um Siege und Medaillen. Nur dank diesen Ärzten und Piloten sind lebensrettende Sofortmassnahmen sowie ein schneller Transport ins nächste Krankenhaus möglich.

Wir Sportler leben mit einem Verletzungsrisiko. Stürze im Skispringen sind zwar nicht sehr häufig und durch den steilen Schanzenauslauf auch nicht sehr gefährlich. Dennoch hat es auch mich schon erwischt. Glücklicherweise aber noch nie so schlimm, dass ich die Dienste der Rega beanspruchen musste. Für mich und meine Swiss-Ski-Kollegen ist es aber sehr beruhigend, die Rega als starken Partner im Rücken zu wissen. Letztes Jahr profitierte zum Beispiel die Skifahrerin Nadia Styger vom unkomplizierten und raschen Rücktransport der Rega nach ihrem Sturz in Kanada. Auch die alpinen Junioren-Trainer, die in Skandinavien einen Autounfall hatten, konnten vom Know-how der Rega enorm profitieren.

Die «Helden der Lüfte» der Rega sind auf Gönnerbeiträge von uns angewiesen. Ich bin nicht nur Rega-Gönner, weil ich für einen Unfall meinerseits vorsorgen möchte, sondern auch aus Solidarität mit Menschen, denen in der Not geholfen werden kann.

Den «Helden der Lüfte» der Rega für ihren täglichen Einsatz ein grosses Dankeschön!



Simon Ammann



Simon Ammann

Skispringer
Doppel-Olympiasieger
Vancouver 2010
Doppel-Olympiasieger
Salt Lake City 2002

Jugendliche in den Bergen vermisst – das ganze Land hält den Atem an

1965 – acht Pfadfinder aus Bergnot gerettet

Was eine leichte österliche Skitour hätte werden sollen, entwickelt sich für eine Zürcher Pfadigruppe zu einem mehrtägigen Drama. Während einer Woche sind sie in einer SAC-Hütte blockiert, ohne jede Verbindung zur Aussenwelt. Eltern und Familien schwanken zwischen Bangen und Hoffen. Das richtige Verhalten der Jungen und die Rettung mit dem Helikopter führen schliesslich zu einem glücklichen Ende.





Gerettet per Helikopter: grosse Erleichterung bei den Pfadfindern.



Die Stille der Berge, die sie ursprünglich ja gesucht hatten, wird jetzt zur Last. Die acht Pfadfinder aus Horgen und Oberrieden realisieren an jenem Ostersonntag, 18. April, dass sie wohl längere Zeit in der Etzlihütte im Urnerland blockiert sein werden. Die ganze Nacht hat es gestürmt und geschneit, am Morgen liegt ein halber Meter Schnee vor der Hütte, und es schneit unaufhaltsam weiter. Am Ostermontag fällen sie den Entschluss, angesichts des Neuschnees und der lauen Temperaturen auf die geplante Abfahrt ins Tal zu verzichten. Eine richtige, aber auch folgeschwere Entscheidung. Niemand weiss, ob sie die Hütte erreicht haben oder beim Aufstieg in eine Lawine geraten sind. Während der nächsten Tage lässt das Wetter weder Rekonoszierungsflüge noch Rettungsaktionen zu. Zu Hause wird die Ungewissheit über das Schicksal der Jungen unerträglich.

Das Missverständnis

Noch bei gutem Wetter sind sie am Kar Samstag von Bristen im Maderanertal mit Skiern, Sack und Pack in Richtung Etzlihütte

aufgebrochen. Für drei Tage, wie sie glaubten. Angesichts der langfristig schlechten Wetterprognose hatte der Hüttenwart aber angenommen, die angemeldete Tour sei abgesagt worden. Er ergriff deshalb die Gelegenheit, mit einem Helikopter ins Tal zu gelangen.

Die Pfadfinder treffen darum oben eine leere und kalte Hütte an. Es fehlt an Brennholz, und die Lebensmittel, die sie zwei Wochen zuvor hinaufgebracht haben, sind im Vorratszimmer eingeschlossen. Erst nach zwei Tagen wagen sie es, dort «einzubrechen» und ihren Proviant zu holen. Am meisten plagt sie aber der Umstand, dass sie niemanden benachrichtigen und damit beruhigen können. In der Hütte gibt es kein Telefon. Die Zeit, in der jedermann per Handy überallhin Meldungen senden kann, ist noch in weiter Ferne.

Ein kleines Transistorradio als einzige Nachrichtenquelle

Einer der Väter hatte seinem Sohn verboten, sein Transistorradio einzupacken. Dass dieser heimlich trotzdem sein kleines Gerät mitgenommen hatte, hilft ihnen nun. In den Nachrichten von Radio Beromünster vernehmen sie die Vermisstmeldung, die Berichte über die abgebrochenen Rettungsaktionen und die quälende Ungewissheit bei ihren Eltern. Sie hören am Landessender die wiederholten Aufrufe an sie, auf keinen Fall die Abfahrt zu wagen. Auf diese Idee wären sie allerdings nicht gekommen. Vor der Hütte türmt sich eine vier Meter hohe Schneemauer. Sie leben in den folgenden fünf Tagen von Nachrichtensendung zu Nachrichtensendung und vertreiben sich die Zeit mit Jassen. Angst haben sie nicht. Aber sie möchten mitteilen, dass sie in Sicherheit sind. Das Unterfangen, aus dem kleinen Radio einen Sender zu basteln, schlägt fehl.

Riesiges Medienecho – Rettungsaktionen während Tagen erfolglos

Das Interesse aller nationalen Medien kennt keine Grenzen. Sie berichten täglich über das «Bergdrama». Einheimische, Retter und vor



Zürich, Freitag, 23. April 1965 7. Jahrgang Nr. 94 Preis 30 Rp. AZ PREZZO IN ITALIA LIRE 60

Blick

UNABHÄNGIGE SCHWEIZER TAGESZEITUNG

Chemie ab Quelle

W. R. HÄUSEN (AG) — Ein neuer...
Die Tests bestätigen dem Genetik...
Kleinere Tiere als die...
Hans Günter Schwab...
Während 141 Tanni...
Seit gestern um 12.40 Uhr...
wären die in Zürich...

Ich hab' g... heute na...



Sie leben!

Die 8 Pfadi mit den Rettern wohlbehalten in der Etzli-Hütte
SEDRUN/BRISTEN — Sie leben! Seit...
gestern um 12.40 Uhr ist die nie...
ausgesprochene, aber während Tagen im...
Hintergrund lauernde Angst, die vermis...
sten acht Pfadfinder seien vielleicht nicht...
mehr am Leben, gebannt.

Seit gestern um 12.40 Uhr...
wären die in Zürich...



FERIENTIPP:

GESUNDHEIT EINFACH MITNEHMEN



MIT EVITA SIND SIE SICHER BESSER UNTERWEGS

Jetzt können Sie Ihre relevanten Gesundheits- und Reisedaten elektronisch erfassen. Somit haben Sie jederzeit und weltweit sicheren Internet-Zugriff auf Ihre wichtigsten Informationen. www.evita.ch

evita 

Mein Online-Gesundheitsdossier

allein die Familien stehen unter Dauerdruck. Versuche von Polizei, SAC-Rettungskolonnen und Rettungshelikoptern, zur Hütte vorzudringen, scheitern während Tagen am schlechten Wetter. Die Rettungsflugwacht ist in ihrer vorgeschobenen Einsatzzentrale in Sedrun machtlos. Die Helikopter bleiben im Nebel am Boden. Der «Blick» meldet am Donnerstag auf der Titelseite: «Keine Spur!»

Sie leben!

«Wichtige Mitteilung – wir haben die Etzli-hütte erreicht – alle vermissten Pfadfinder befinden sich in der Hütte und sind wohlauf.» Dieser erlösende Funkspruch des SAC-Rettungsobmanns Pius Condrau am Donnerstag, 22. April, um 12.34 Uhr lässt in Bristen Eltern und Angehörige freudig aufspringen. Die Nachricht verbreitet sich im ganzen Land wie ein Lauffeuer. Der «Blick» meldet am Freitag in grossen, roten Lettern: «Sie leben!»

Das tagelange Bemühen der Rettungsleute findet am nächsten Tag mit der anspruchsvollen Luftrettung seinen Abschluss. Helmut Hugl, Pilot des Heliswiss-Helikopters, bezeichnet später den Anflug und die Landung bei der Hütte



Plötzlich geht alles schnell:
Die Rettungskolonne geleitet die Pfadfinder zum Helikopter.

angesichts der immer noch schlechten Sicht als «fliegerischen Trapezakt». In Sedrun können die Eltern endlich ihre Söhne und Töchter in die Arme schliessen. Der Jüngste der Pfadfinder – später selber Militärpilot – meint: «Mir kommt es vor, als wäre ich ein zweites Mal geboren worden. Vielleicht sind wir alle in diesen Ostertagen ein bisschen erwachsener geworden.»

Walter Stünzi

«Wir brauchen Hilfe»: das die Zeichen aus dem Nebel an den Piloten.





60 Jahre Rega – 60 Jahre wertvolle Kontakte

Im kommenden Jahr darf die Rega auf ihr 60-jähriges Bestehen zurückblicken. Dank Ihrem Gönnerbeitrag ist es der Rega erst möglich, dieses Jubiläum feiern zu dürfen. Für Ihre wertvolle Unterstützung, liebe Gönnerin, lieber Gönner, danken wir Ihnen herzlich.

Sei es aufgrund einer veränderten Familiensituation, infolge Umzugs ins neue Eigenheim im Nachbardorf, des freudigen Zuwachses in der jungen Familie oder schlicht einer Nachfrage zum Bestehen Ihrer Gönnerschaft: Dies sind die Kontakte mit Ihnen, die uns ermöglichen, Ihre persönlichen Gönnerdaten aktuell zu halten.

Es ist uns ein Anliegen, Sie auch weiterhin zu unseren Gönnern zählen zu dürfen!

Änderungsmitteilungen
www.info.rega.ch



24 Std.

Fragen/Unklarheiten
0844 834 844



Mo–Fr
8.30–12.00 / 13.00–16.30

Gönner werden
www.rega.ch



24 Std.

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 oder
www.info.rega.ch

Rega-Shop
Tel. 0848 514 514,
Fax 0848 514 510
www.shop.rega.ch

Telefonzentrale
044 654 33 11

Adresse für alle Fragen
www.info.rega.ch

Abonnieren Sie den Rega-Newsletter online unter
www.newsletter.rega.ch

Wir freuen uns auf einen nächsten Kontakt mit Ihnen, sei es auf elektronischem Weg oder per Telefon.

René Fritschi
Leiter Gönner-Center