

1414

Nummer 80, Juni 2013

Gönnermagazin der Schweizerischen Rettungswacht

rega 



Einsatz Schweiz
«Rettungswindenglück»

Partner
Starke Rega-Partner

Spezialthema
Eldorado für Canyoning



4 Einsatz Schweiz

«Rettungswindenglück»

Es gibt Einsätze, die jedem Crew-Mitglied in Erinnerung bleiben – und Patienten, deren Schicksal auch lange nach der Rettung noch beschäftigt.

8 Einsatz international

Von der Modeschau in den Rega-Jet

10 Rega-Inside

In sieben Tagen um die Welt

12 Partner

Starke Partner für die Rega

Um Menschen in Not zu helfen, braucht es nebst der Rega-Crew ein gut funktionierendes Kollektiv verschiedener Rettungsorganisationen.

14 Prävention

Ersthelfer – ein wichtiges Glied in der Rettungskette

16 Illustration

Vermisst – die Suche nach einem Menschen

18 Rückblick

Knapp mit dem Leben davon gekommen

20 Kurz notiert

Optimales Training für Rega-Piloten

22 Persönlich

Beruflich und privat für Mensch und Tier

23 Spezialthema

Das Tessin, ein Eldorado für Canyoning

Canyoning vereint Elemente aus der Welt des Berg- und Wassersports. Das Tessin gilt als Eldorado dieser faszinierenden, aber nicht gefahrlosen Sportart.

25 Kinder-Ecke

Zehn Unterschiede und Wettbewerb

27 Gastseite

Markus Ryffel: Über den Wolken

28 Damals

Absprünge mit Mut bei der Royal Air Force

32 Gönner

Weltweit einzigartiges Gönnersystem

0844 834 844

Die Service-Nummer für Gönnerinnen und Gönner

Wie Sie die Rega erreichen: Seite 32

Titelbild:

Der Rettungsanitäter lässt die Notärztin und den Spezialisten des SAC an der Rettungswinde zum Patienten hinunter

Stiftungsrat

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

Geschäftsleitung

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

Impressum

Rega-Gönnermagazin 1414
 Nummer 80, Juni 2013
 Erscheint 2 Mal jährlich
 Gesamtauflage 1,71 Millionen

Herausgeberin

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

Redaktion

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

Mitarbeit

Walter Stünzi
 Federica Mauri

Fotos

Rega-Fotoarchiv (S. 5, 9–12, 14, 20,
 28–31)
 Philipp Keller (S. 9, 11, 19–22, 29)
 Martin Rindlisbacher (S. 1–3)
 Juanito Ambrosini (S. 2, 23)
 Rick Maurer (S. 4, 5)
 Karin Hörhager (S. 6)
 Helga Leistriz (S. 8, 9)
 Yvonne Horisberger (S. 10)
 Anne-Lise Stuby (S. 10)
 Andy Siegenthaler (S. 11)
 Jacques-André Dévaud (S. 12, 14)
 Patrick Sieber (S. 13)
 ARS (S. 15)
 Walter Staudenmann (S. 18)
 Regula Amiet (S. 18, 19)
 Roger Surer (S. 20)
 © ImagePoint.biz (S. 32)
 ZVG (S. 2, 4, 6, 20, 21, 27)

Produktion tutto fatto, Zürich

Gestaltung Alex Demarmels, Thalwil

Print/Prepress Swissprinters, Zürich

Abdruck mit Quellenangabe erlaubt



Liebe Gönnerin Lieber Gönner

Kennen Sie das? In vielen Situationen entscheidet ein winziges Detail über Erfolg oder Misserfolg. Wir können uns noch so gut auf eine Bergtour vorbereiten, bestens ausgerüstet und trainiert sein; trotzdem stolpern wir am dümmsten Ort, im dümmsten Moment. Das ist einfach Pech, würden die einen sagen. Für andere ist es Vorsehung – es kommt, wie es kommen muss.

Etwas technischer ausgedrückt spricht man vom Restrisiko. Wir meinen damit jenen nicht immer klar fassbaren Bereich menschlichen Handelns, den wir eben nicht beeinflussen können. Weil wir wissen, dass es uns nie gelingen wird, alles Unglück abzuwenden, tun wir gut daran, uns mit möglichen Konsequenzen zu befassen. Nur der Unverbesserliche sagt: «Das kann mir nie passieren!» Hoffentlich behält er Recht, aber wahrscheinlich irrt er sich.

In der Luftrettung können wir uns nicht darauf verlassen, dass «es» nie passiert. Deshalb bereiten wir uns durch Training auf den Ernstfall vor, zum Beispiel mit unseren Einsatzpartnern auf der Unfallstelle. Oder im neuen Helikopter-Simulator, der das Training anspruchsvoller und gefährlicher Situationen in sicherer Umgebung erlaubt. Wir tun dies einerseits, damit im Notfall alles klappt und der Einsatz zu Gunsten des Patienten reibungslos läuft. Und wir tun es andererseits, um das Risiko für unsere Besatzungen, aber auch für die Patienten und Dritte so gering wie möglich zu halten.

Zu diesen und vielen weiteren Themen finden Sie im vorliegenden Gönnermagazin 1414 spannende Einblicke in die vielseitige Tätigkeit der Schweizerischen Rettungsflugwacht Rega. Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre und einen unfallfreien, schönen Sommer.

Herzlich

Ernst Kohler,
CEO/Vorsitzender der Geschäftsleitung

Ein Einsatz, der in Erinnerung bleibt

«Rettungswindenglück»

Was für Menschen in Not jeweils eine Ausnahmesituation darstellt, ist für die Rega-Besatzungen Teil ihres Arbeitsalltags. Und doch gibt es sie: Die Einsätze, die jedem Crew-Mitglied in Erinnerung bleiben – und die Patienten, deren Schicksal auch lange nach der Rettung noch beschäftigt.

11. August 2012. Ein Tag wie aus dem Bilderbuch. Bei blauem Himmel und angenehmen Temperaturen machen sich Raphael Wyss und Peter Hässig am frühen Morgen von Linthal (GL) auf in Richtung Hausstock. Raphael Wyss ist im Training. Er will sich mit der heutigen Bergtour weiter auf sein nächstes Grossprojekt vorbereiten: die Besteigung des 5642 Meter hohen Elbrus im russischen Kaukasus. Es ist nicht das erste Projekt dieser Art, das der 30-jährige Outdoor-Enthusiast unternimmt. 2010 bestieg er den Aconcagua, mit 6962 Meter der höchste Berg Südamerikas, und 2011 erklomm er gemeinsam mit Peter Hässig den Kilimandscharo.

Raphael Wyss ist in bester Verfassung und die beiden Bergsteiger kommen zügig voran. Kurz nach 13 Uhr erreichen sie den 3158 Meter hohen Gipfel des Hausstocks. Zeit für eine kurze Verschnaufpause und einen Schwatz mit einer anderen Gruppe, die den Aufstieg von Elm her in Angriff genommen hat. Die beiden jungen Schweizer erzählen, dass sie ursprünglich den Abstieg in Richtung Elm geplant hätten, ihr Auto aber in Linthal stehe. Spontan bietet die andere Gruppe ihnen deshalb an, das Auto nach Elm zu überführen. Erfreut darüber, dass sie ihre geplante Route realisieren können, nehmen Wyss und Hässig das Angebot an und beginnen ihren Abstieg nach Elm.



Raphael Wyss (links) und Peter Hässig auf dem Gipfel

Blick vom Zwischenlandeplatz zur Absturzstelle



Wyss kennt Teile der Route bereits von früheren Begehungen. Trotzdem gestaltet sich der Abstieg schwieriger als erwartet. Der Untergrund ist rutschig, bröckeliges Gestein überall. Wyss und sein Begleiter sind erfahrene Alpinisten und gehen entsprechend vorsichtig vor. Und dann passiert es doch! Raphael Wyss rutscht auf dem losen Schiefergestein aus und stürzt in die Tiefe.

«Rega 12 von Rega: Absturz am Hausstock»

Von seinem Standort aus kann Peter Hässig seinen Kollegen nicht sehen, weiss nicht, wie es um ihn steht, ob er noch lebt. Noch unter Schock wählt er die Nummer der Rega – welch ein Glück, dass er hier oben Empfang hat! Die Alarmmeldung erreicht die Rega-Einsatzzentrale kurz vor halb vier Uhr. Nur Minuten später ist der



Rettungshelikopter der Rega-Basis Mollis in der Luft. Aufgrund der ihnen zur Verfügung stehenden Informationen machen sich Pilot Rick Maurer, Rettungssanitäter Markus Reichenbach und Notarzt Philipp Stein auf das Schlimmste gefasst. «Wir wussten, dass eine Person geschätzte 60 Meter abgestürzt war und der Begleiter noch oben am Berg festsass», erinnert sich Rick Maurer. Nach einer kurzen Zwischenlandung, um einen Rettungsspezialisten des Schweizer Alpen-Club SAC einzuladen, erreicht der Helikopter das Gebiet der Absturzstelle und sieht Peter Hässig, der sich immer noch auf dem Grat befindet. Dieser zeigt der Crew mit Handzeichen die ungefähre Absturzstelle und Fallrichtung an.

Tatsächlich können die Retter den abgestürzten Raphael Wyss nach kurzer Suche sichten. Wyss ist nicht unter den Gletscherrand gerutscht, wie dies häufig der Fall ist, sondern liegt gut sichtbar auf dem Gletscher – ein Glücksfall! «Wir waren zu dem Zeitpunkt zwar froh, ihn geortet zu haben, mussten aufgrund der Fallhöhe aber davon ausgehen, dass er den Absturz nicht überlebt hatte», schildert Maurer diesen Moment der Unsicherheit. Raphael Wyss selbst setzt der Un-

gewissheit ein Ende. Er kann den Arm heben und signalisiert den Rettern so, dass er am Leben ist.

Wolken verunmöglichen rasche Evakuation

Auf einem nahen Zwischenlandeplatz macht sich die Crew für den Einsatz mit der Rettungswinde bereit. Als Erstes wird der Rettungsspezialist Helikopter abgesetzt, der die nötigen Sicherungen für sich, den Notarzt und Patienten im Eis anbringt – auch unter Zeitdruck eine unabdingbare Sicherheitsmassnahme. Als nächstes wird Notarzt Philipp Stein mittels Rettungswinde zu Wyss heruntengelassen. Während sich Philipp Stein ein erstes Bild von seinem Patienten macht, entscheiden Pilot und Rettungssanitäter, den immer noch auf dem Grat festsitzenden Peter Hässig nach Elm in Sicherheit zu fliegen.

Maurer und Reichenbach sind bereits auf dem Rückflug zum Zwischenlandeplatz, als der Notarzt Bereitschaft zum Ausfliegen von Raphael Wyss signalisiert. «Der schweren Verletzungen wegen mussten wir den Patienten schnellstmöglich versorgen. Das konnten wir nur am Zwischenlandeplatz gefahrlos tun, da das Gelände am Gletscher stark steinschlaggefährdet

Erstversorgung
am Zwischenlandeplatz



war», erklärt Notarzt Philipp Stein. Jetzt aber scheint das Glück Raphael Wyss nicht mehr hold zu sein: Wolken sind aufgezogen und verunmöglichen das Ausfliegen der drei Personen. Die Optionen werden diskutiert. Eine terrestrische Evakuation? Nein, das kommt wegen des Verletzungsmusters und des grossen Zeitverlustes einer solchen Aktion nur als letzte Option in Frage. Die Crew entscheidet, ein paar Minuten zu warten und hofft, dass sich eine Lücke in der Nebelwand bildet und eine rasche Evakuation möglich wird. Im Wissen um den kritischen Zustand ihres Patienten wird das Warten auch für die erfahrene Rega-Besatzung zur Geduldprobe.

Beherzte Aktion mit der Rettungswinde

«Allen fiel ein Stein vom Herzen, als sich nach wenigen Minuten genau über der Unfallstelle der Nebel lichtete. Uns war aber auch klar, dass es nun schnell gehen musste, da sich die Bedingungen rasch wieder verschlechtern konnten», erzählt Markus Reichenbach, Leiter der Rega-Basis Mollis. Die beiden erfahrenen Rega-Retter Maurer und Reichenbach entscheiden nach sorgfältiger Abwägung aller Parameter entgegen dem üblichen Rega-Standard vorzugehen und alle drei Personen gleichzeitig an der Rettungswinde auszufliegen. Eine Entscheidung, die sich als richtig erweisen sollte, denn



Motivationspritze der besonderen Art für den Eishockey-Fan Wyss: Besuch von Mathias Seger, Captain der ZSC Lions

Besuch im Rega-Center; von links nach rechts: Rick Maurer, Raphael Wyss und Philipp Stein

nur kurz nach Erreichen des Zwischenlandeplatzes schliesst sich der Nebel über der Unfallstelle wieder.

Am Zwischenlandeplatz arbeiten Notarzt und Rettungsanästhetiker mit Hochdruck an der Stabilisierung ihres schwer verletzten Patienten. Anschliessend wird Raphael Wyss direkt nach Zürich geflogen, wo ihn die Crew aus Mollis den Spezialisten des Universitätsspitals (USZ) übergibt. Minuten später sitzen die Rega-Retter bereits wieder im Helikopter, unterwegs zum nächsten Einsatz.

Der beschwerliche Weg zurück

Es ist ein langer Weg zurück ins normale Leben für Raphael Wyss. Knapp vier Monate nach dem Unfall – drei Wochen Intensivstation im Universitätsspital Zürich, zwölf Wochen in der Rehaklinik in Bellikon und sieben Operationen – führt ihn sein Weg ins Rega-Center am Flughafen Zürich. Maurer, Reichenbach und Stein haben sich in den vergangenen Wochen immer wieder nach dem Gesundheitszustand ihres Patienten erkundigt; entsprechend gross ist die Freude, ihn zwar an Krücken, aber auf eigenen Beinen wieder zu sehen. Beide Seiten erzählen sich bei einem Kaffee ihre Erinnerungen an diesen nicht alltäglichen Einsatz. Für Wyss ist klar: «Ich verdanke mein Leben der Rega, meiner Fitness und nicht zuletzt auch vielen glücklichen Fügungen.»

Auch für die Rega-Crew steht fest, dass sie diesen Einsatz so schnell nicht vergessen wird. «Es war für uns alle eine besondere Rettung, alles hat perfekt geklappt. Solche Einsätze bleiben in Erinnerung und entsprechend emotional ist auch das Treffen im Rega-Center», meint Rega-Pilot Maurer und stellt sich auf fürs Erinnerungsfoto.



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



Jetzt Gönnerin oder Gönner werden: www.rega.ch



Rom: beruflicher Aufenthalt – italienisches Krankenhaus – Rega

Von der Modeschau in den Rega-Jet

Nach dem Unfall, ein Mofa hat Helga Leistriz angefahren, folgen schwierige Stunden im Krankenhaus. Denn die Patientin versteht die Sprache kaum und muss sich an die lokalen Gepflogenheiten – keine Pflege, kein Essen – gewöhnen. Ihr fällt ein Stein vom Herzen, als die Rega-Crew das Spitalzimmer betritt.

Noch ahnt Frau Leistriz nichts von ihrem Unglück und bewundert «Rami Al Ali»

Die 70-Jährige erzählt von ihrer Arbeit als Mode-Journalistin. Sie reist zwei Mal pro Jahr nach Rom und Paris, um für das Magazin «Bulletin» des Schweizerischen Modegewerbeverbandes über die Haute Couture und neue Modekollektionen zu berichten. Ende Januar 2012 besucht sie wie jedes Jahr in Rom die «AltaModa», eine Modewoche mit diversen

Shows. Am Abend vor ihrer Rückreise geht sie um 20.30 Uhr zu Fuss zur Präsentation einer Abendkleid-Kollektion, es ist bereits dunkel. Da fährt ein Mofa trotz Rotlicht über die Strasse und kollidiert mit Helga Leistriz.

Als sie aus ihrer Ohnmacht erwacht, sieht sie den rechten Fuss in einer Blutlache. Wie lange sie wohl bewusstlos dagelegen hat?

Pressepass, lädiert wie die Knochen





Die Ambulanz steht am Unfallplatz, eine Autofahrerin hilft, der Mofafahrer hingegen ist verschwunden. Ausser dem rechten Unterschenkel, aus dem ein Knochen herausragt, schmerzen auch die linke Schulter und der linke Ellenbogen. Die Ambulanz bringt sie schnell ins nahe Spital. Um 22.30 Uhr wird geröntgt, eine Stunde später beginnen die Ärzte mit den Notoperationen. Bis morgens um 04.30 Uhr operieren sie Schulte, Ellenbogen und Unterschenkel.

Andere Länder, andere Sitten

Noch vor dem Röntgen kann Frau Leistriz mit ihrem Ehemann telefonieren. Beide sind sich einig, die Schweizerische Rettungsflugwacht einzuschalten. Während sie in Rom operiert wird, telefoniert er mit der Einsatzzentrale im Rega-Center am Flughafen Zürich. Sehr freundlich und kompetent habe er Auskunft erhalten, so seine Ehefrau später.

Rasch kommt die Organisation des Rücktransports ins Rollen. Herr Leistriz erhält hilfreiche Informationen, die er seiner Frau per Telefon weitergibt. Denn in andern Ländern herrschen andere Sitten, die für Schweizer unverständlich sein können. Dass man im Spital keine Pflege, kein Essen und Trinken, keine Handtücher und keine weiteren Hilfeleistungen erhält, ist in Italien normal. Diese Aufgaben erledigen in unserem Nachbarland normalerweise die Angehörigen. Ohne Verwandte hat man einfach Pech. Glücklicherweise unterstützt eine römische Kollegin die Patientin. Ein Polizist nimmt ihr Schmuck und Wertsachen ab, um diese sicher zu verwahren. Sie bekommt später alles wieder.

Mit drei weiteren Frauen liegt sie in einem grünen Zimmer, ausser den Ärzten in weissen Kitteln ist das Personal grün gekleidet. «Alles war grün», erzählt Helga Leistriz. Sie, die kaum Italienisch spricht, hat die Zeit im römischen Spital wie eine Odyssee erlebt.

Eintreffen der Rega – bewegend und erlösend

Der Tag nach den nächtlichen Operationen kommt Frau Leistriz in dieser bedrückenden Situation lange vor. Glücklicherweise hat sie ihr Mobiltelefon in Griffnähe und erhält von ihrem Ehemann die Information, dass der Rega-Jet bereits in der Luft sei. Am frühen Nachmittag

trifft das medizinische Rega-Team im Spital ein. Die Patientin ist glücklich, dankbar, bewegt und erlöst, als sie die Jetärztin und die Pflegefachfrau sieht. Und sie ist verblüfft darüber, wie gut die Rega-Ärztin Italienisch spricht und sich mit dem Operationsarzt in dessen Muttersprache austauschen kann. Sie wird umgebettet und mit der Ambulanz zum Flughafen gefahren. Alles verläuft reibungslos. Helga Leistriz ist erleichtert. Nach eineinhalb Stunden landet der Rega-Jet am Flughafen Zürich-Kloten, wo bereits die Ambulanz für den Transport ins Kantonsspital Baden bereitsteht.

Lebensfreude trotz langer Nachgeschichte

Der Unfall in Rom hat schwerwiegende Folgen: Über fünf Wochen dauert der Spitalaufenthalt, zwei Monate die anschliessende Rehabilitation. Es haben sich Nekrosen (abgestorbenes Gewebe) am Bein gebildet. Zudem leidet sie an schwerer Blutarmut. Der Heilungsprozess verläuft alles andere als zufriedenstellend, die letzten Wunden verheilen erst nach neun Monaten – und platzen dann wieder auf. Und zu allem Unglück brechen auch noch Schrauben im operierten Unterschenkelknochen.

Helga Leistriz nimmt das mit ihrer positiven Lebensart hin, ohne mit dem Schicksal zu hadern. Denn ihre lebensbejahende Einstellung half ihr auch, eine frühere, viele Jahre dauernde Brustkrebserkrankung zu überstehen.

Weitere Operationen sind notwendig und noch lange werden Therapien ihre Tage bestimmen. Trotz allem ist Helga Leistriz dankbar und glücklich und freut sich jeden Tag, noch am Leben zu sein.

Ariane Güngerich



Der komplexe Bruch verlangt nach komplexer Fixierung

Ein gutes Jahr später: Ärztin Benedetta Rei und Helga Leistriz sind nochmals gemeinsam im Rega-Jet





Während des Tankstopps auf Samoa reicht die Zeit für ein Erinnerungsfoto (hinten von links: Andy Siegenthaler, Yvonne Horisberger, Anne-Lise Stuby, Knut Griese, Nadine Flückiger; vorne von links: Roland Oberholzer, Marc Bühlmann)

Von Westen nach Osten: Rega-Jet umrundet den Erdball

In sieben Tagen um die Welt

Eine Woche, drei Patienten, sieben Crew-Mitglieder, zwölf Stopps, 43 200 Kilometer: Begleiten Sie einen Rega-Ambulanzjet und seine Crew auf einem logistisch höchst komplexen und nicht alltäglichen Einsatz.

In der Nacht des 10. Novembers 2012: Vier Piloten, zwei Intensivpflegefachfrauen und ein Jetarzt bereiten sich im Rega-Center auf einen der längsten Einsätze in der Geschichte der Rega vor. Demnächst werden sie den Rega-Jet HB-JRA, ankommend aus Abu Dhabi, in Zürich von der Vorgänger-Crew übernehmen und mit ihm um die ganze Welt fliegen. An Bord des Flugzeugs ist bereits ein Patient, der im Auftrag einer ausländischen Versicherung aus den arabischen Emiraten nach San Jose in Kalifornien gebracht werden soll.

Der Rega-Jet tankt auf Samoa nicht nur Treibstoff, sondern auch etwas Südsee-Sonne



Zur gleichen Zeit warten in Australien zwei verletzte Schweizer Gönner auf ihren Rücktransport in die Heimat. Aus wirtschaftlichen und logistischen Gründen entschied die Rega, die zwei Langstreckenflüge nach Kalifornien und Australien miteinander zu verbinden. Durch die Kombination solcher Einsätze können die Kapazitäten der Ambulanzjets optimal ausgelastet und Kosten eingespart werden.

Über Atlantik und Pazifik

Nach dem Auftanken der Maschine und dem Wechsel der Besatzung in Zürich hebt das Flugzeug zur Atlantiküberquerung ab. Da der Challenger CL-604 über eine maximale Reichweite von etwa 6200 Kilometer verfügt, braucht es auf dem Weg nach Kalifornien einen Tankstopp in Grönland. Am Morgen des 11. November (Ortszeit) landet die Crew in San José und begleitet den Patienten ins Zielspital. Nach der vorgeschriebenen Ruhezeit steht die Planung des Weiterfluges nach Australien an. 13 000 Kilometer Wasser liegen vor der Crew. Die tiefblauen Weiten des Pazifiks überfliegt die Rega-Besatzung mit einem Tankstopp in Honolulu und einem auf der Südseeinsel Samoa. Pilot Andy Siegenthaler erinnert sich gerne an diese Strecke: «Der Flug über die kleinen Inselparadiese Ozeaniens war für uns alle unvergesslich».

Während der Rega-Jet sich dem australischen Festland nähert, wird im Rega-Center in Zürich unermüdlich an den organisatorischen Details gearbeitet. Einsatzleiter und Dispatcher garantieren einen reibungslosen Ablauf der Mission. Sie sorgen dafür, dass auf den Zwischenlandeplätzen der Treibstoff bereitsteht, erledigen

die nötigen Formalitäten und planen die optimale Flugroute. «Ohne all unsere Helfer im Hintergrund wäre ein solch komplexer Einsatz schlicht nicht möglich», betont Siegenthaler.

In Australien beginnt für die Rega-Crew die letzte Etappe der grossen Reise. In den Spitälern in Newcastle bei Sydney und Melbourne wird sie bereits von den zwei Schweizer Patienten erwartet. In Ambulanzfahrzeugen werden diese jeweils zum Flugzeug mit dem vertrauten Schweizer Kreuz transportiert. Schliesslich treten Crew, Patienten und eine Begleitperson gemeinsam den langen Rückflug in die Heimat an. Nach weiteren 18 000 Kilometern und drei Zwischenstopps setzt der Rega-Jet am 16. November um 7.10 Uhr Lokalzeit auf einer Landepiste des Flughafens Zürich auf. Die zwei Verletzten werden in die Obhut von Schweizer Spitälern gebracht und sind froh, wieder zuhause zu sein. Für die Crew ist dies das Ende einer anstrengenden, aber erlebnisreichen Weltumrundung im Dienste der Patienten.

Wanda Pfeifer

Paradiesischer Blick aus dem Flugzeugfenster auf die Fidschi-Inseln



Effizientes Arbeiten mit dem neuen Einsatzleitsystem

Einsätze noch effizienter koordinieren

Ein weiterer Meilenstein in der Geschichte der Schweizerischen Rettungsflugwacht: Am 3. Dezember 2012 nahm die Rega ihr neues Einsatzleitsystem in Betrieb. Als Teil eines komplexen Grossprojektes trägt das neue System zu einem integrierten und standardisierten Alarmierungsprozess bei. Die Einsatzleiterinnen und -leiter sehen auf ihren vier Bildschirmen nebst diversem Kartenmaterial auch nützliche Zusatzinformationen wie Wetter- und Lawinendaten oder Flughindernisse am Einsatzort. Zudem erfassen sie alle Einsätze nun digital, handschriftliches Protokollieren gehört der Vergangenheit an. Der Umschaltung auf das neue System ging eine aufwändige Datenerfassungs- und Schulungsphase voraus. Mit dem neuen Einsatzleitsystem wurden auch die Büroräumlichkeiten in der Einsatzzentrale modernisiert. Eine Übergangslösung im Keller gewährleistete während des Umbaus den Einsatzbetrieb. In einer abschliessenden Projektphase wird die Rega bis Ende 2014 die über 40 Fixstationen ihres landesweiten Funknetzes erneuern.

In der nächsten Ausgabe des Gönnermagazins 1414 stellen wir Ihnen das neue Einsatzleitsystem näher vor und nehmen Sie mit auf einen Besuch in die neue Einsatzzentrale.

Wanda Pfeifer



Füreinander und miteinander im Sinne des Patienten

Starke Partner für die Rega



«Das Ganze ist mehr als die Summe seiner Teile.» Die Weisheit des griechischen Philosophen Aristoteles hat auch für die Arbeit der Schweizerischen Rettungsflugwacht Rega ihre Gültigkeit. Um einem in Not geratenen Menschen die bestmögliche Hilfe zukommen zu lassen, braucht es in den meisten Fällen nicht nur eine gut eingespielte Crew, sondern auch ein reibungslos funktionierendes Kollektiv verschiedener Rettungsorganisationen.

Landet ein Rettungshelikopter am Unfallort, sorgt er für Aufsehen. «Der Patient wurde mit der Rega ins Spital geflogen», heisst es dann jeweils in den Kurzmitteilungen. Von den weiteren Einsatzkräften vor Ort – Ambulanzdiensten, Feuerwehren, Polizei, Spezialisten des SAC oder Pistenrettern – ist meist nichts zu lesen. Viel zu oft geht in der medialen Berichterstattung vergessen, dass die Rega Teil eines gut funktionierenden Kollektivs von Blaulichtorganisationen ist. Denn gerade die professionelle Arbeit und das gute Zusammenspiel aller Beteiligten tragen entscheidend zum Gelingen eines jeden Rega-Einsatzes bei.

Grossaufgebot in Wil (SG)

Es ist Mittwochabend, der 17. Oktober 2012. An einer Strassenkreuzung in Wil (SG) stehen zwei stark beschädigte Personenwagen. Die Kantonspolizei St. Gallen, die Feuerwehr Region Wil, der Rettungsdienst Fürstenland Toggenburg und die Rega-Crew der Basis St. Gallen sind vor Ort, kümmern sich um mehrere verletzte Personen und sichern die Unfallstelle. Was auf den ersten Blick wie ein schwerer Verkehrsunfall aussieht, entpuppt sich bei genauerem Hinsehen als eine Einsatzübung der verschiedenen lokalen Rettungsorganisationen und der Rega.

Etwas abseits der fingierten Unfallstelle beobachtet Patrick Sieber, Leiter Partnerausbildung Rega, das Geschehen und macht Notizen für das Debriefing der beteiligten Einsatzpartner. «Das Zusammenspiel der verschiedenen Organisationen ist im Sinne einer raschen, professionellen Rettung der verletzten oder erkrankten Personen von höchster Wichtigkeit. Das gegenseitige Verständnis, die Kenntnisse der Abläufe und die Kommunikation zwischen den Partnern müssen immer wieder geübt werden, damit im Ernstfall alles reibungslos funktioniert», streicht Sieber die Wichtigkeit solcher Einsatzübungen heraus.

Mehrwert für alle

Dass die Rega mit ihren Rettungshelikoptern und Ambulanzjets tagtäglich für Menschen in Not schnelle, professionelle Hilfe aus der Luft bringt, ist weit über die Schweizer Grenzen hinaus bekannt. Weniger bekannt ist die Tatsache, dass die Rega ein drei Mann starkes Team beschäftigt, das sich ausschliesslich um die Belange ihrer Partner kümmert. Die Liste der Einsatzpartner der Rega ist lang und reflektiert das breite Einsatzspektrum der Rega-Crews: bodengebundene Rettungsdienste, Polizei- und Feuerwehrkorps, Armee und Zivilschutz, Grenzwache und Bahnpolizei, Seerettungsdienste, Pistenrettungsdienste, Waldwirtschaftsverbände und landwirtschaftliche Schulen. «Es ist wichtig, dass unsere Einsatzpartner die Mittel und Möglichkeiten unserer Rettungshelikopter kennen, sich aber auch der Grenzen und Gefahren



Die drei Rega-Partnerausbildner –
oben: Daniel Meier,
unten von links:
Patrick Sieber und Didier Noyer

Einweisung des
Rettungshelikopters



im Umgang mit einem 3,5 Tonnen schweren Fluggerät bewusst sind», erklärt Patrick Sieber. In massgeschneiderten theoretischen und praktischen Ausbildungssequenzen und Einsatzübungen vermittelt er gemeinsam mit seinen beiden Kollegen Didier Noyer und Daniel Meier den Rega-Partnern genau dieses Wissen.

Nicht nur den verschiedenen Partnerorganisationen bringen die gemeinsamen Übungen einen Mehrwert. So wissen im Umgang mit den Rega-Helikoptern erfahrene Einsatzpartner, wie wichtig eine zuverlässige und präzise Einweisung für den Piloten ist und welche medizinische Ausrüstung zur Verfügung steht – ein Mehrwert auch für die Rega-Crews, insbesondere aber für den Patienten, der von einer reibungslos funktionierenden Rettungskette profitiert.

Haben wir nicht etwas vergessen?

Manch ein Leser wird sich fragen, ob es denn auch im Bereich der First Responder (Ersthelfer oder Laienretter, lesen Sie dazu den Artikel auf Seite 14) die Möglichkeit gibt, sich in diesem Bereich weiterzubilden. «Tatsächlich erhalten wir immer wieder Anfragen von Firmen und Privaten, die sich im Umgang mit unseren Rettungshelikoptern Know-how aneignen möchten», bestätigt Patrick Sieber und führt weiter aus: «Die Aufgabe der Rega ist die schnelle medizinische Hilfe aus der Luft für Menschen in Not. Von daher müssen wir in der Partnerausbildung unsere Ressourcen mit Bedacht einsetzen und denjenigen Organisationen den Vorzug geben, mit denen wir aufgrund ihres Einsatzspektrums häufig in Kontakt stehen.» Wenn es die Zeit zulässt, bieten die Rega-Partnerausbildner gerne eine theoretische Ausbildung an.

Für die Rega ist eines klar: Für eine erfolgreiche Rettung braucht es alle, vom Ersthelfer über die professionellen Rettungsorganisationen bis hin zu den Spitälern. Schliesslich ziehen wir alle am selben Strick und stellen die reibungslose Rettung und medizinische Versorgung unserer Patienten in den Mittelpunkt unseres Schaffens.

Karin Hörhager

Es braucht wenig, um als Ersthelfer alles richtig zu machen

Ersthelfer – ein wichtiges Glied in der Rettungskette

Jeder von uns kann irgendwann einmal in eine Situation geraten, in der er oder sie Erste Hilfe leisten muss. Hand aufs Herz, wüssten Sie, was zu tun ist? Wahrscheinlich geht es Ihnen wie vielen: Der Nothelferkurs liegt Jahre zurück und der gute Vorsatz, einen Refresher-Kurs zu besuchen, wurde immer wieder verschoben. Vielleicht hoffen Sie einfach, nie in eine solche Situation zu geraten, weil Sie Angst haben, im entscheidenden Moment das Falsche zu tun?

Das Ampelsystem

1. **SCHAUEN**
rot wie «Stopp!»
2. **DENKEN**
gelb wie «Jetzt beginnt die Handlungsphase»
3. **HANDELN**
grün wie «Nun laufen die Massnahmen»

Schauen: Verschaffen Sie sich zunächst einen Überblick darüber, was überhaupt passiert ist. Achten Sie ganz besonders darauf, ob Gefahren für Betroffene, Helfer oder Umstehende bestehen. Mögliche Gefahren sind Brand, Explosion, Absturz oder rollender Verkehr. Versuchen Sie bereits aus der Distanz die Situation des Betroffenen, den Unfallhergang, die Verletzungen oder Zeichen einer akuten Erkrankung zu erfassen.

Denken: Beurteilen Sie wie schwerwiegend allfällige Gefahren sind. Richten Sie Ihr Handeln danach aus, indem Sie angemessene Selbstschutzmassnahmen treffen. Dazu gehören:

- Anziehen von Schutzhandschuhen
- Installieren von Absperrungen und Signalisationen
- Einhaltung eines Abstandes bei Brand-, Explosions- oder Absturzgefahr

Überlegen Sie, was unbedingt erforderlich ist und welche Hilfe die betroffene Person benötigt.

Handeln: Reagieren Sie entsprechend Ihrem Ausbildungsstand und machen Sie nur so viel, wie Sie sich zutrauen. Beginnen Sie möglichst ohne zu zögern. Ziehen Sie weitere Hilfe bei, wenn Sie das Gefühl haben, dass der Betroffene diese Hilfe braucht oder Sie sich überfordert fühlen.



Die gute Nachricht zuerst: Wer mit Bedacht handelt und sich an ein paar grundsätzliche Regeln hält, kann nichts falsch machen. Nach §128 des Schweizer Strafgesetzbuchs ist sogar jede Person im Rahmen des Zumutbaren verpflichtet, Hilfe zu leisten, wenn ein Mensch in unmittelbarer Lebensgefahr schwebt. Zweifelsfrei benötigt es Mut und Entschlossenheit, um im Notfall Erste Hilfe zu leisten. Zusätzlich kann ein einfaches Konzept helfen, in Notfallsituationen kühlen Kopf zu bewahren: das Ampelsystem.

Schauen, denken, handeln

In der Regel ist das Schlimmste bereits passiert, wenn Sie am Unfallort eintreffen, um Erste Hilfe zu leisten. Deshalb: Bleiben Sie ruhig und versuchen Sie diese Ruhe auf den Betroffenen und die umstehenden Personen zu übertragen.

Ersthelfer als zentrales Element

Braucht ein Mensch medizinische Hilfe, dann sind Sie als Ersthelfer eine zentrale Person.

Sie schaffen mit Ihrem Handeln die Grundlage für eine optimale Patientenversorgung und helfen mit, dass die weiteren medizinischen Rettungsmassnahmen sowie die spätere Versorgung im Spital maximale Aussicht auf Erfolg haben. Ihre Soforthilfe kann lebensrettend sein, eine sofortige Alarmierung ermöglicht das frühe Eintreffen der professionellen Helfer. Zeit ist in vielen Notfall- und Erkrankungssituationen eine entscheidende Grösse. Als Ersthelfer sorgen Sie mit Ihren Kenntnissen und Fertigkeiten dafür, dass diese nicht zur verlorenen Zeit wird.

Haben Sie sich während der Lektüre entschieden, dass es nun doch an der Zeit ist, das eigene Wissen aufzufrischen? Im Internet finden Sie den richtigen Kurs in Ihrer Nähe und für Ihre Bedürfnisse – immer in der Hoffnung, dass Sie das Gelernte nie im Ernstfall anwenden müssen.

Karin Hörhager

Eine Erfolgsgeschichte: Alpine Rettung Schweiz

Die Alpine Rettung Schweiz (ARS) ist eine selbständige, gemeinnützige Stiftung, getragen von der Rega und dem Schweizer Alpen-Club SAC. Sie ist unter anderem Ansprechpartnerin der Kantone, die mit Ausnahme des Kantons Wallis ihre

Viertägige Suchaktion im Alpsteingebiet findet ein glückliches Ende

Aus der Luft und am Boden

Die Suche nach vermissten Personen gehört auch zum breiten Einsatzspektrum der Rega. Was die Rega-Crews aus der Luft machen, bewerkstelligen Retter des Schweizer Alpen-Club SAC zu Fuss am Boden. Strukturiertes Vorgehen und ein gutes Zusammenspiel der involvierten Einsatzpartner sind Bedingung für eine erfolgreiche Suche. Ein Einsatz von vergangenem Frühsommer im Alpstein zeigt dies eindrücklich.

Am Sonntagnachmittag, 29. April 2012, geht der Alarm bei der Einsatzzentrale der Rega ein. Eine junge Frau ist im Alpstein beim Wandern abgestürzt. Trotz ihrer Verletzungen kann sie den Alarm absetzen, weiss aber nicht, wo sie sich befindet. Bevor die Rega-Einsatzleiterin Näheres zum Aufenthaltsort in Erfahrung bringen kann, bricht der Handy-Kontakt ab, und eine der längsten Suchaktionen der jüngeren Vergangenheit nimmt ihren Anfang.

Die Kantonspolizei AI organisiert in Zusammenarbeit mit der Rettungskolonie Appenzell unverzüglich die terrestrische Suche. Gleichzeitig nimmt die Crew der Rega-Basis St. Gallen die Suche aus der Luft auf. Sie wird anfangs durch heftigen Föhn massiv erschwert: Der Helikopter kann wegen der Turbulenzen nicht tief genug fliegen, und die Rufe der Retter am Boden werden vom Wind geschluckt. Der Föhn

nimmt in den folgenden Tagen ab, die Frau aber bleibt unauffindbar. Neben der Kantonspolizei AI, den Rettern des Schweizer Alpen-Club SAC und der Rega beteiligt sich auch die Schweizer Luftwaffe mit einem Super Puma an der mehrtägigen Suche. Die Tatsache, dass die Frau ihre «Vermisstmeldung» selber abgesetzt hat, bestärkt die Retter in der Hoffnung, sie lebend zu finden. Nach viertägiger Suche wird am 2. Mai aus Hoffnung Gewissheit: Die Frau wird gefunden, lebend und ansprechbar!

Der obenstehende kurze Abriss wird der langen und intensiven Suchaktion nicht gerecht. Er zeigt aber eindrücklich auf, wie viele Partner jeweils gemeinsam im Einsatz stehen, um in Not geratenen Menschen zu helfen und wie wichtig gut eingespielte Strukturen und Standards sind.

Karin Hörhager

Bei sehr schlechten Sichtverhältnissen kann nur zu Fuss gesucht werden



terrestrischen Rettungsaufgaben im Gebirge der ARS übertragen haben.

Die 90 Rettungsstationen der sieben Regionalvereine sind so über Alpen, Voralpen und Jura verteilt, dass die rund 2800 darin organisierten Retterinnen und Retter in kürzester Zeit einen Einsatzort erreichen können.

Mehr Informationen unter
www.alpinerrettung.ch

Sehen Sie dazu die Illustration auf der folgenden Doppelseite.



Vermisst – die Suche

Vermisstmeldungen gehen immer an die Kantonspolizeien. Diese tragen
Bei der Suche nach Vermissten in den Bergen arbeiten verschiedene Par



Die Luftwaffe

Alarmbereitschaft: 24 h

Reaktionszeit: 1–2 Std.

Ausrüstung: Rettungswinde 75 m
Nachtsichtgerät für Piloten
Infrarot-Suchgerät FLIR

Geschwindigkeit: 275 km/h

Stärken: grosse Nutzlast (ca. 4 t)
Nachteinsatz
Personensuche mit Infrarot FLIR

Schwächen: abhängig vom Wetter
grosses Fluggerät mit starkem Rotorwind

Tipps der Alpinen Rettung Schweiz

- Touren sorgfältig und seriös planen
- nicht alleine unterwegs sein
- Angehörige über Route informieren
- auffällige, farbige Kleidung tragen
- Aufmerksamkeit schaffen durch
 - Rufen
 - Taschenlampe
 - Kamerablitz, Mobiltelefonlicht
 - Trillerpfeife
- Feuer entfachen

Die Alpine Rettung Schweiz (ARS)

Alarmbereitschaft: 24 h

Reaktionszeit: 5–15 Min.

Einsatzmittel: alpine technisches Material
Augen, Ohren, Stimmen

speziell im Sommer:
Geländesuchhunde

speziell im Winter:
Lawinenhunde
Lawinen-Verschütteten-Suchgerät
Recco-Lawinendetektor
alpine technisches Material

Geschwindigkeit: Marsch-/evtl. Fahrzeuggeschwindigkeit

Stärken: allwettertauglich
Tag- und Nachteinsatz
in jeder Region vertreten, ortskundig
gebirgs- und geländetauglich
viele Personen einsetzbar
Transport mit Helikopter möglich

Schwächen: zeitintensiv
Gefährdung durch Steinschlag, Lawinen
physische, technische und geländebedingte Limiten



nach einem Menschen

die Verantwortung und veranlassen die notwendigen Suchmassnahmen.
 tner zusammen. Ihre Stärken und Schwächen ergänzen sich gegenseitig.

Die Luftrettung der Rega

Alarmbereitschaft: 24 h

Reaktionszeit: 5–15 Min.

Ausrüstung: Rettungswinde 90 m
 IMS-Catcher (zur Ortung von Mobiltelefonen)
 Nachtsichtgerät für den Piloten
 Suchscheinwerfer (Reichweite 1,5 km)

Zusätzlich im Winter:
 Recco-Lawinendetektor
 Lawinen-Verschütteten-Suchgerät

Geschwindigkeit: 260 km/h

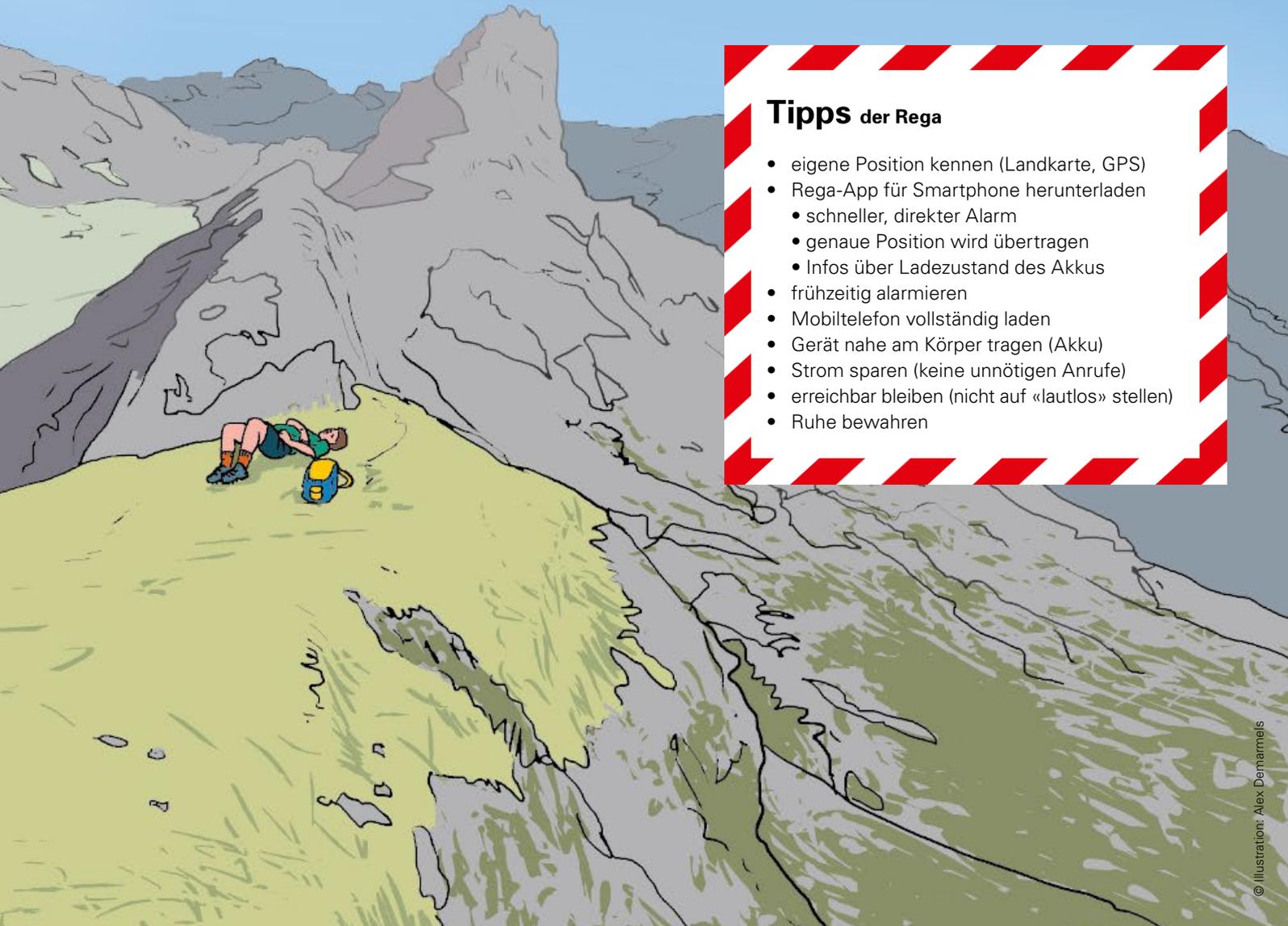
Stärken: Bereitschaft rund um die Uhr
 Notarzt/Notärztin an Bord
 medizinische Intensivstation an Bord
 nachflugtauglich
 grosse Einsatzerfahrung

Schwächen: abhängig vom Wetter
 geringe Transportkapazität
 Suche nur global aus der Luft



Tipps der Rega

- eigene Position kennen (Landkarte, GPS)
- Rega-App für Smartphone herunterladen
 - schneller, direkter Alarm
 - genaue Position wird übertragen
 - Infos über Ladezustand des Akkus
- frühzeitig alarmieren
- Mobiltelefon vollständig laden
- Gerät nahe am Körper tragen (Akku)
- Strom sparen (keine unnötigen Anrufe)
- erreichbar bleiben (nicht auf «lautlos» stellen)
- Ruhe bewahren





Rippe durchstösst Lunge – tibetischer Arzt rettet Patienten

Fit und zufrieden auf 5300 m

Knapp mit dem Leben davon gekommen

Eine besondere Mountainbike-Reise im fernen Osten – lange hat sich Walter Staudenmann darauf gefreut und vorbereitet. Doch die grosse Höhe ist heimtückisch. Der sportliche Biker fällt in Ohnmacht und verletzt sich dabei schwer.

«Welk» finden die zwei Rega-Ärzte den Patienten im Militärspital von Shigatse in Tibet vor. Walter Staudenmann bricht sich beim Sturz vom Bike mehrere Rippen, von denen eine die rechte Lunge durchstösst – eine lebensbedrohliche Situation. Denn durch das Loch entsteht ein Spannungspneumothorax. Das bedeutet, dass der rechte Lungenflügel durch die gestörten Druckverhältnisse zusammensackt, sich nicht mehr ausdehnen kann und somit für die Atmung ausfällt. In der Folge gelangt immer

mehr Luft in den Zwischenraum zwischen Lunge und Brustkorb (Pleuraspalt), da wo sie nicht sein soll. Dies führt zu einer Verdrängung der gesunden linken Lunge, was die Herz-Kreislauf-Funktion stark einschränkt und den Patienten in akute Lebensgefahr bringt.

Der Arzt vor Ort tut das einzig Richtige: Er legt dem Patienten notfallmässig eine Drainage (Schlauch) in den Brustkorb ein und rettet ihm so das Leben. Die Luft im Pleuraspalt kann entweichen und die Lunge dehnt sich wieder aus.



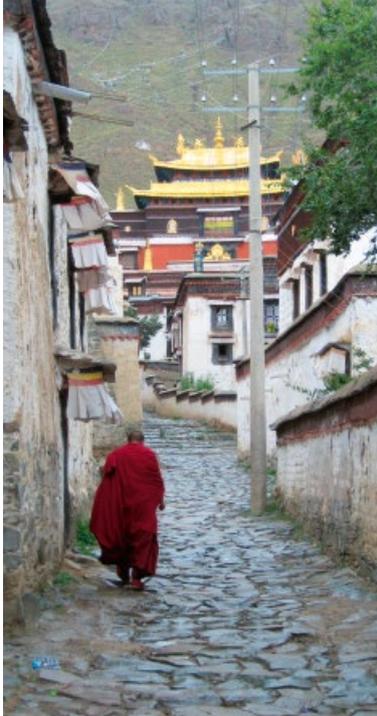
Die Höhe setzt zu

Walter Staudenmann freut sich auf die einmaligen Bike-Ferien im Fernen Osten, sportlich fühlt er sich fit. Zwei Jahre hat er sich auf die Reise vorbereitet. Nicht zu unterschätzen ist die Höhe. So übernachtet die Gruppe öfters auf 4000 m ü. M. und befindet sich auch mal auf 5300 m. Den nächtlichen Atembeschwerden – inzwischen sind sie in der zweitgrössten tibetischen Stadt Shigatse (3800 m ü. M.) eingetroffen – schenkt Staudenmann keine grosse Beachtung. Er hält sie für normal und rechnet mit Besserung.

Etwa 50 km von der Stadt entfernt fährt die Gruppe auf der einzigen Strasse weit und breit. Dann passiert es. Am Boden liegend kommt er kurz zu Bewusstsein und nimmt viele Menschen wahr. Aber immer wieder fällt er in Ohnmacht. Dies war auch der Grund für seinen Sturz vom Mountainbike. Ein Ambulanzfahrzeug bringt ihn ins Spital in Shigatse. Zwischen den Ohnmachtsattacken verspürt er starke Schmerzen in der rechten Seite. Der lebensrettende Stich in den Brustkorb und das Einführen des Drainage-Schlauches werden ohne Betäubung vorgenommen, vor Ort normal. Für uns Schweizer jedoch unvorstellbar – so auch die Qualen, die Staudenmann ertragen muss. Erst im Laufe der Zeit beginnt er das Ausmass des Unfalls zu realisieren. Welches Glück im Unglück: Er lebt!

Die Organisation ist komplex

Die Reiseleitung informiert die Versicherung. Mobi24 meldet sich noch am Unfalltag bei der Rega. Verschiedene Möglichkeiten werden abgeklärt, denn Rücktransporte aus diesem Erdteil sind selten, komplex und verlangen eine umsichtige Planung. Die Rega-Einsatzleiter sind gefordert und leisten hervorragende Arbeit. Visa und verschiedene andere Bewilligungen sind



Shigatse in Tibet

notwendig, von und nach Shigatse gibt es nicht viele Flüge, Sauerstoff kann nicht vorbestellt, sondern nur direkt vor Ort gekauft werden, Botschaft und Behörden müssen kontaktiert werden.

Schliesslich fliegen die zwei Rega-Ärzte Regula Amiet und Alexander Pfister über Amsterdam, Peking und Chengdu nach Shigatse. Der «welke» Patient braucht dringend Unterstützung, insbesondere für Pflege und Essen. Denn wie in vielen Ländern sind auch hier die Angehörigen dafür zuständig. Amiet und Pfister besorgen also Essgeschirr, Nahrungsmittel, Pflegeutensilien, Toilettenartikel und kümmern sich um das Wohlbefinden von Staudenmann. Die Organisation des Rücktransportes läuft währenddessen auf Hochtouren.

Die Heimreise dauert 24 h

«Ich verspürte grosse Erleichterung, als die Rega-Ärzte bei mir eintrafen. Mir schien als wäre ich schon ein bisschen zu Hause und ich fühlte



Rega-Jetarzt Pfister erklärt Staudenmann das unglaubliche Röntgenbild von damals

mich sicher», sagt Walter Staudenmann rückblickend. Medizinisch ist er mit Drainage, Sauerstoff und Infusion gut betreut. Aber die Rega bringt ausser medizinischem Verständnis auch ein Stück Heimat ins Krankenzimmer. Als sie auf der einzigen Strasse zum 45 km entfernten Flughafen fahren, verspürt er abermals grosse Erleichterung. Denn jetzt steht definitiv fest, dass es Richtung Schweiz geht.

Während der 24-stündigen Rückreise geschieht, was die Rega-Crews oft erleben: Der Patient blüht zunehmend auf. Dank der korrekten Behandlung im Fernen Osten verweilt er nur rund zwölf Stunden im Berner Inselspital. Bereits nach vier Wochen kann er wieder voll arbeiten. Dies, obwohl er Wochen zuvor nur knapp mit dem Leben davon gekommen ist. Diese Tatsache geht Walter Staudenmann immer wieder durch den Kopf – und erfüllt ihn mit grosser Dankbarkeit.

Sauerstoff gehört zum Standardangebot

Ariane Güngerich





Tessin: Neue Basis eingeweiht

Im März war es so weit: Die Rega-Crew im Tessin konnte ihre neue Basis beziehen. Die Bauzeit dauerte rund ein Jahr. Der Einsatzbetrieb wurde währenddessen mit einem Provisorium sichergestellt. Das neue Gebäude steht nun an der Stelle der früheren Basis. Es entspricht modernsten Standards und ist dank bautechnischer Massnahmen sicher vor Überschwemmungen. Nach dem Umzug durfte auch die offizielle Einweihung nicht fehlen: Vom 19. bis zum 21. April wurde der Neubau mit Tagen der offenen Tür und diversen Attraktionen gebührend gefeiert. Zahlreiche Interessierte besuchten die neue Rega-Basis auf dem Gelände des Flugplatzes Locarno.

In die Schule mit der Rega



Kleine Piloten aufgepasst: Die Rega-Helikopter und -Flugzeuge begleiten euch jetzt auch auf dem Schulweg. Der Schulthek der Marke Funke mit bfu-Gütesiegel ist ab sofort in zwei verschiedenen Ausführungen im Fachhandel erhältlich. Dazu passend gibt es auch Etui, Sporttasche, Turnsock und Kindergartentäschchen im Rega-Look. Damit die Schulstunden wie im Flug vorbei gehen.

2013 ist ein Oskar-Bider-Jahr

Vor hundert Jahren – am 13. Juli 1913 – startete der Schweizer Flugpionier Oskar Bider vom damaligen Flugplatz Bern-Beundenfeld zur ersten vollständigen Alpenüberquerung. Die Flugroute im filigranen Eindecker Blériot XI führte via Jungfrauoch (3457 Meter über Meer) und Domodossola nach Mailand. Bider wurde weltberühmt und ein Wegbereiter der Schweizer Luftfahrt. National finden 2013 vier Gedenkveranstaltungen statt.

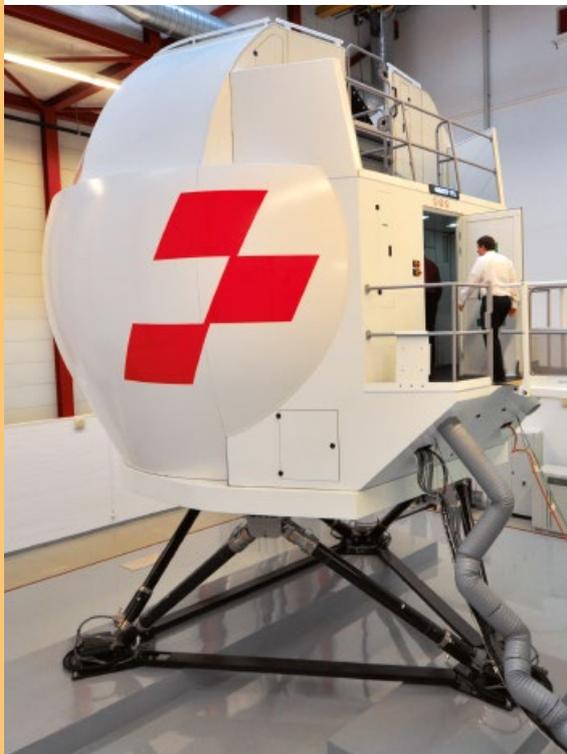
Detailinfos: www.bider-oskar.ch

Rolf Ellwanger



Im Helikopter-Simulator lassen sich auch Notfälle üben

Optimales Training für Rega-Piloten



Der Rega-Simulator bei SAT in Zürich-Kloten

Mit ihrem Helikopter-Simulator setzt die Rega neue Massstäbe in der Ausbildung von Helikopterpiloten. Notfallszenarien, die in einer echten Maschine bislang nicht simuliert werden konnten, werden dort seit diesem Winter realitätsnah und effizient trainiert.

Was bei Flächenflugzeugen längst nicht mehr wegzudenken ist, gehört bei Helikoptern noch nicht ganz zum Ausbildungsstandard: das Training in Simulatoren. Während die Rega-Piloten der EC 145-Helikopter in einem entsprechenden Simulator in der Nähe von Köln bereits Übungen absolvieren konnten, hatten die Piloten unserer Gebirgshelikopter AgustaWestland Da Vinci bislang keine Möglichkeit dazu. Die DaVinci-Piloten absolvierten sämtliche Trainings mit den richtigen Maschinen. Gewisse Situationen konnten dabei jedoch nie nachgestellt werden.

Damit künftig auch auf diesem Helikoptertypen Notfälle wie beispielsweise der Ausfall des Heckrotors realitätsgetreu geübt werden können, hat die Rega einen eigenen Simulator beschafft. Dieser ist seit Mitte Februar diesen Jahres im Einsatz und wird in Zürich-Kloten durch Swiss AviationTraining (SAT) betrieben.

Flexibles Training unter realen Bedingungen

Bei der Neuanschaffung handelt es sich um einen zertifizierten «Full-Flight»-Simulator. Das Cockpit ist mit sämtlichen Instrumenten eins zu eins nachgebaut. Zudem verfügt das Übungsgerät über eine visuelle Nachbildung des Blickfeldes aus dem Cockpit und steht auf einer Bewegungsplattform, welche die Flugbewegungen möglichst realistisch simuliert. «Der Pilot soll beim Training vergessen, dass er gar nicht in einem echten Helikopter sitzt», erläutert Willi Simic, Leiter Simulator und selbst Pilot auf den Da Vinci-Maschinen.

Die Vorteile eines Simulators liegen auf der Hand: Das Üben von Notverfahren im Grenzbereich erhöht die Sicherheit von Crew und Patienten im Einsatzalltag. Zudem sind Trainings auf dem Simulator kostengünstiger als Übungsstunden auf echten Helikoptern – ganz abgesehen von Treibstoff- und Lärmemissionen, die so verringert werden können. Bei Helikoptern können Trainings aufgrund von meteorologischen Be-



Das Cockpit im Simulator

dingungen manchmal nicht durchgeführt werden. Im Simulator ist man unabhängig von Wetter sowie Tageszeit und kann beispielsweise einen Nachtflug am helllichten Tag durchführen. Auch für Instrumentenanflugverfahren bietet der Simulator die optimale Trainingsumgebung.

Vorgesehen sind ungefähr zehn bis zwölf Trainingsstunden pro Pilot und Jahr in Ergänzung zu weiteren Übungen auf den echten Helikoptern. Damit der Simulator optimal ausgelastet ist, wird er ausser von der Rega auch vom Hersteller AgustaWestland eingesetzt und via SAT an Drittnutzer vermietet.

Werfen Sie in unserem Video einen Blick in das Innere des Simulators.

www.simulator.rega.ch

Wanda Pfeifer

Frage an die Rega

«Ich bin oft und gerne in den Bergen unterwegs und bewege mich auf meinen Touren nicht selten im alpinen Grenzgebiet. Wie muss ich da bei einem Notfall vorgehen? Kann ich die Rega auch aus dem grenznahen Ausland alarmieren? Ist dies auch mit der Rega-App und der Funktion «Ich brauche Hilfe im Ausland» möglich?»

Karin Aeschbach, Wettingen

Liebe Frau Aeschbach



Grundsätzlich versorgt die Rega im Ausland keine Patienten direkt auf der Unfallstelle. Dafür sind die entsprechenden landeseigenen Rettungsorganisationen verantwortlich. Es gibt zwar Fälle, in denen die Rega im grenznahen Ausland im Einsatz steht – dann ist der Rega-Rettungshelikopter jedoch explizit von den zuständigen lokalen Einsatzkräften angefordert worden.

Sollten Sie sich im Notfall nicht sicher sein, ob Sie sich noch in der Schweiz oder bereits im Ausland befinden, empfehlen wir Ihnen grundsätzlich zuerst die Rega-Notrufnummer 1414 zu wählen oder via die Rega-App «Ich benötige Hilfe in der Schweiz» zu alarmieren. Dies empfiehlt sich besonders dann, wenn schwierige Wegverhältnisse vorliegen, wenn die Anfahrtstrecke für dringende Hilfe durch die bodengebundenen Rettungsmittel zu lang ist oder wenn Sie den Einsatz eines Rettungshelikopters aufgrund der Schwere der Verletzung oder Erkrankung als nötig erachten.

Wenn Sie hingegen sicher sind, dass Sie sich im Ausland befinden, empfehlen wir, über die europäische Notrufnummer 112 zu alarmieren oder die 911 zu wählen beziehungsweise sich je nach Land vorgängig, beispielsweise im Reiseführer, über die lokale Notrufnummer zu informieren. Die Erfahrung hat gezeigt, dass die Rettung bei Notsituationen ausserhalb der Schweiz so schneller anlaufen kann. Insbesondere dann, wenn die zuständigen regionalen Rettungskräfte von Ihnen detaillierte Auskunft zum Unfallort und zur lokalen Wettersituation benötigen. Falls die Rega aufgeboten werden muss, wird diese Notrufzentrale den Alarm umgehend an uns weiterleiten.

Die Funktion «Ich benötige Hilfe im Ausland» der Rega-App ist grundsätzlich nicht für die Alarmierung bei einem akuten Notfall im Ausland gedacht. Sie kommt vielmehr dann zum Zug, wenn die Rega bei medizinischen Problemen im Ausland eine Rückführung in die Schweiz organisieren soll. In einem solchen Fall sind die Patienten in der Regel bereits hospitalisiert und unsere Abklärungsärzte können sich mit Hilfe der durch die App übermittelten Daten mit den Ärzten vor Ort austauschen und eine adäquate Repatriierung in die Wege leiten.

Freundliche Grüsse

Robert Frey
Leiter Einsatzzentrale Helikopter

Informationen zur Rega-App:
www.app.rega.ch



Ihre Frage
interessiert
uns!

Was wollten Sie schon immer über die Rega wissen? Schicken Sie uns Ihre «Frage an die Rega» an untenstehende Kontaktadresse:

Rega-Kommunikation
«Frage an die Rega»
Postfach 1414
8058 Zürich-Flughafen

Kontaktformular
www.info.rega.ch

Für Patienten in der Luft, für Säugetiere auf hoher See

Beruflich und privat für Mensch und Tier

Seit zehn Jahren versorgt und betreut die Intensivpflegefachfrau Yvonne Horisberger Patienten im Rega-Ambulanzjet oder Linienflugzeug. Privat versorgt und betreut sie viele Haustiere und engagiert sich für Meeressäuger.

Yvonne Horisberger ist bereit, der Koffer für einen längeren Einsatz gepackt. Da klingelt ihr Handy. Zweieinhalb Stunden vor dem geplanten Abflug teilt die Rega-Einsatzzentrale der Ambulanzjet-Besatzung mit, dass sich der Zustand des Patienten in der Ferne verschlechtert hat und er momentan nicht transportfähig ist. Deshalb findet dieser Einsatz zurzeit noch nicht statt. Flexibilität – ohne diese könnten die weltweiten Rega-Einsätze nicht durchgeführt werden.

Rund um die Welt

Wieder ist Flexibilität gefragt. An einem Nachmittag im November 2012 erfährt Yvonne Horisberger, dass sie in der Nacht um 1.15 Uhr einchecken muss, um dann sechs Tage um die Welt zu fliegen. Für diesen zwar anstrengenden, aber sehr seltenen, speziellen und besonderen Einsatz mit mehreren Patienten an Bord, gibt sie gerne zwei freie Tage her.

Bei der Zwischenlandung in Grönland misst das Thermometer -20°C , auf der Insel Samoa $+28^{\circ}\text{C}$. Rund 35 Stunden verbringt die Pflegefachfrau ohne Schlaf, die Zeitverschiebung hat zusätzliche Auswirkungen. Doch die sinnvolle Arbeit hilft über solch lange und strenge Einsätze hinweg. Der schönste Lohn ist die Dankbarkeit der Patienten. Sie erwarten die Crew jeweils mit Freude. Erleichterung und Heimatgefühle verdrängen Hilflosigkeit und Sorgen.

Von Tieren umgeben

Ausgleich findet die tierliebende Pflegefachfrau in ihrem Zuhause. Hunde, Katzen, Hasen, Hühner, Ziegen, Schweine und Esel beschäftigen sie während der freien Tage. Leidenschaftlich setzt sie sich auch für Meeressäuger und deren Lebensraum ein. So ist sie im Vorstand der weltweit tätigen Schweizer Non-Profit-Organisation OceanCare. Diese unterstützt Forschungsprojekte und führt teilweise selbst solche durch. Auf dem Walforschungsschiff von OceanCare trifft man Yvonne Horisberger als Kursteilnehmerin an. Mindestens einmal pro Jahr genießt sie den handylosen Zustand, Frieden und Ruhe auf hoher See. Manchmal begleitet sie Passagiere während deren Schiffsreise und bringt ihnen die Wale und Delphine näher, sensibilisiert sie für den Schutz der Weltmeere und informiert über die unvorstellbaren Abfallmengen und deren Auswirkungen auf die Säugetiere und andere Meeresbewohner. Dieses Wissen gibt sie auch an Schulvorträgen weiter.

So setzt sie sich beruflich wie privat für Mensch und Tier ein – und schwärmt: «Nach einem Einsatz mitten in der stillen Nacht ganz alleine im Rega-Hangar am Flughafen Zürich zu sein – mystisch und für mich etwas vom Schönsten!»

Ariane Güngerich



Intensivpflegefachfrau Yvonne Horisberger bei der Arbeit im Ambulanzjet

Natürliche Schluchten sind verlockend

Das Tessin, ein Eldorado für Canyoning



Die verletzte Person wird an Bord des Rettungshelikopters genommen

Ausgerüstet mit Helm, Klettergurt, Seil und einem schützenden Neoprenanzug stürzen sie sich in die von wilden Bergbächen ausgeformten Schluchten. Canyoning vereint Elemente aus der Welt des Berg- und Wassersports. Das Tessin gilt als Eldorado dieser faszinierenden, aber nicht gefahrlosen Sportart.

Beim Begriff Canyoning erinnert sich manch einer an das Unglück im Saxetbach am 27. Juli 1999. Damals liessen 21 junge Menschen zwischen 19 und 32 Jahren im Berner Oberland ihr Leben, als sie von einer Wasserwalze erfasst und mitgerissen wurden. Canyoning als Extremsportart einzustufen, wäre aber falsch. Die Sportart wird meist in Gruppen von vier bis acht Teilnehmern ausgeführt und ähnlich wie beim Skifahren gibt es Routen in den verschiedensten Schwierigkeitsgraden. «Das Tessin ist ein wahres Canyoning-Paradies. Dies dank günstiger Wetterbedingungen, vieler naturbelassener Schluchten und Gewässer und unzähliger gut gesicherter Routen, vor allem im Gebiet des Sopraceneri», erklärt Juanito Ambrosini, Rettungsspezialist Helikopter des SAC.

Unfallursachen im kühlen Nass

Mit der zunehmenden Zahl von Canyoning-Enthusiasten steigt auch die Wahrscheinlichkeit von Unfällen. «Müdigkeit, nachlassende Aufmerksamkeit gegen Ende der Tour oder das Überschätzen der eigenen Fähigkeiten sind die häufigsten Unfallursachen», sagt der Canyoning-Experte Ambrosini. «Oft sind die unteren Extremitäten von Verletzungen betroffen. Langes Verweilen im kalten Wasser führt zu Unterkühlung und damit einer höheren Verletzungsanfälligkeit, da Muskeln und Gelenke steif sind. Fehlritte haben schneller Brüche, Verstauchungen oder Gelenksverletzungen zur Folge.» Gemäss Ambrosini kommt es auch oft zu Rettungen nach Einbruch der Dunkelheit, da die Sportler die Dauer ihrer Route unterschätzen.

Vorbereitung ist alles

Um eine Canyoning-Tour inmitten fantastischer, unberührter Natur geniessen zu können, sind eine solide Vorbereitung, gute Kondition und ausreichend Erfahrung unabdingbar. «Es ist unerlässlich, dass die Sportler nicht übertreiben und sich ihrer Grenzen bewusst sind», mahnt Ambrosini. Ohne die nötige Vor- und Umsicht sind wie bei jeder anderen Outdoor-Sportart auch beim Canyoning Unfälle vorprogrammiert. Passiert ein Unfall, ist aufgrund des schwierigen Terrains meist eine aufwändige Rettung aus der Luft durch die Rega und durch Spezialisten des SAC notwendig.

Federica Mauri

Ein verletzter Wassersportler erhält medizinische Hilfe vom eingeflogenen Rega-Notarzt





REGA FÜR KIDS

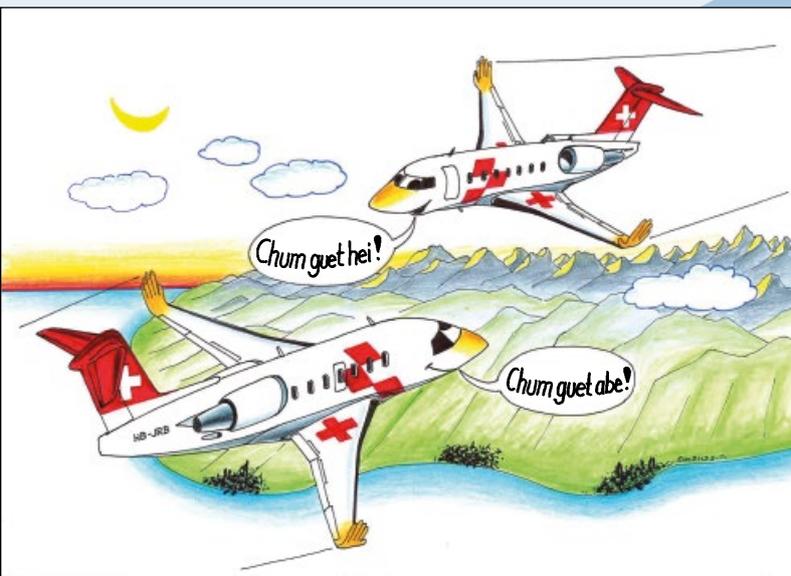
Die zehn Unterschiede

Einer der drei Rega-Ambulanzjets fliegt in die weite Welt hinaus, um einen Patienten nach Hause zu holen, während der andere bereits auf dem Rückweg ist und die Verletzte oder den Erkrankten zurück in die Heimat bringt. Beim Kopieren haben sich zehn Fehler eingeschlichen. Kannst du sie finden?



Lösungen aus Nr. 79 und 80:

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



© Illustration: Joggi / Peter Jost

Wettbewerb

Verbinde die Zahlen und beantworte dann die folgende Frage:

Wie heisst das, was du nun siehst?

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

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

Unter den richtigen Antworten verlost die Rega zehn felsgraue Schultertaschen im Wert von je 49 Franken.



Viel Glück!

Lösung aus Nr. 79: Die Rampe des Rega-Ambulanzjets wiegt 42 Kilogramm.

Je einen ferngesteuerten Da Vinci-Modellhelikopter haben gewonnen: Margrit Burkhalter, Roggwil; Elia Colombini, Cama; Massimiliano Daldini, Genève; Silvan Andrin Kuster, Altendorf; Luca Nicolò, Zug; Jane Perron, Fribourg; Franca Schmid, Lustdorf; Ewan Siegenthaler, Rivaz; Katja Straumann, Niederbuchsiten; Amélie Zellweger, Tesserete

Wir gratulieren!



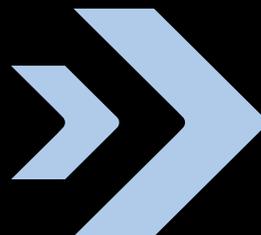
© Illustration: Fides Friedenberg

Aviatiktalente gesucht



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

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



Über den Wolken

Nichts existiert ausser der eigenen Euphorie, die Welt fliegt an einem vorbei, es scheinen keine Grenzen zu existieren, der Körper fühlt sich ganz leicht an, es könnte ewig so weiter gehen. – Auch wenn es sich vielleicht so anhört, sind dies nicht meine Gefühle während des Fliegens, denn leider bin ich noch nie selbst ein Flugzeug oder einen Helikopter geflogen. Nein, dies sind meine Empfindungen, wenn ich während des Laufens wieder einmal in einen trance-ähnlichen Zustand falle. Dann ist Laufen wohl beinahe wie Fliegen. Nun zumindest stelle ich mir Fliegen in etwa so vor. Beim Laufen nennt man dies «runner's high». Wenn ich genug lange an meiner Grenze laufe, belohnt mich mein Körper mit Endorphin. Diese körpereigene Substanz lindert Schmerzen, wirkt beinahe wie eine Droge und stark euphorisierend. Sie ähnelt in ihrer chemischen Struktur und biologischen Wirkung dem Morphin, einem starken Schmerzmittel, das in der Medizin verwendet wird. Und so habe ich dann jeweils das Gefühl, als ob ich noch ewig weiterlaufen könnte.

Falls Sie ein solches Hochgefühl beim Laufen noch nie erlebt haben, dann sicherlich beim Musikhören! Jeder von uns kennt doch einen Lieblingssong, bei dem er richtig kribbelig wird und beinahe abheben könnte. Im Zusammenhang mit dem Fliegen kommen mir spontan zwei Lieder in den Sinn. Kennen Sie «The green and the blue» von Amy Macdonald?

*Well the sky, it always grows
and the lights they never fade.
There's magic in the air,
I can feel it everywhere.*

Oder vielleicht «Über den Wolken» von Reinhard Mey?

*Über den Wolken
Muss die Freiheit wohl grenzenlos sein
Alle Ängste, alle Sorgen
Sagt man
Blieben darunter verborgen
Und dann
Würde was uns gross und wichtig erscheint
Plötzlich nichtig und klein*

Viele Dinge, die gross und wichtig erschienen, wurden für mich nichtig und klein, als vor einigen Jahren mein Bruder Urs bei einem Velo-unfall beinahe sein Leben verloren hätte. Auf dem Weg zur Arbeit wurde er in einem Kreisel von einem Lastwagen quer überrollt. Dr. Stephan Plaschy, Leitender Arzt Orthopädie im Spital Uster, meint, dass Urs nur dank dem grossartigen Einsatz des Notfallteams im Spital Uster und der Rega-Rettungskräfte, die ihn nach ersten lebenserhaltenden Massnahmen sogleich ins Universitätsspital nach Zürich flogen, diesen Horrorunfall überlebt hat und heute sogar wieder gehen kann. Für dieses Wunder, ermöglicht durch die Rega-Rettungskräfte, bin ich noch heute ausserordentlich dankbar.



Markus Ryffel



Markus Ryffel

ehemaliger Schweizer
Langstreckenläufer

1978: Zweiter über 5000 Meter
an den Leichtathletik-Europa-
meisterschaften und
Schweizer Sportler des Jahres

1984: Silbermedaille über
5000 Meter an den Olympischen
Sommer Spielen in Los Angeles

2x Gold-, 1x Silber- und
1x Bronzemedailien an
Hallen-Europameisterschaften

19-facher Schweizermeister
über 3000 und 5000 Meter

Immer noch Schweizer
Rekordhalter über 5000 Meter

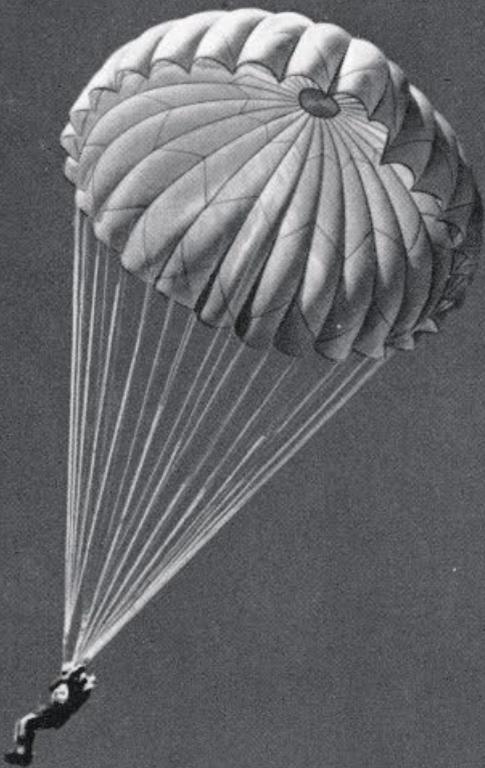
Unzählige Siege bei Strassen-
läufen wie Grand Prix von Bern,
Greifenseelauf, Murtenlauf,
Zürcher Silvester- und Basler
Stadtlauf, 25 km von Berlin



1952 – 1954: Fallschirmspringerausbildung in England

Absprünge mit Mut bei der Royal Air Force

Zu den ersten Einsatzequipen der Rettungsflugwacht gehörten Fallschirmspringer. Sie kamen dann zum Zug, wenn eine Landung auf der Unfallstelle in den Bergen mit dem Flugzeug nicht möglich war. Die Sprungausbildung erhielten sie bei der kampferprobten Royal Air Force in England. Drei Dutzend Schweizer Bergretter erlernten dort von 1952 bis 1954 die Kunst des Fallschirmspringens.





Doch wie konnte es soweit kommen, wie war es überhaupt möglich, dass Schweizer Zivilisten in England eine militärische Ausbildung erhielten, nur gerade sieben Jahre nach Ende des Zweiten Weltkriegs?

Ein Bundesrat öffnet persönlich die militärischen Tore

Dr. med. Rudolf Bucher, der damalige Präsident der Rettungsflugwacht, kannte keine Scheu, die wichtigen Leute jeweils direkt anzusprechen. Im festen Glauben an die gute Sache wandte er sich darum an die Landesregierung. So sass er im Sommer 1952 im Büro von Bundesrat Max Petitpierre, dem damaligen Aussenminister, und schilderte diesem sein Anliegen. Der sonst eher kühle Magistrat liess sich überzeugen. Ein kurzer Anruf an die britische Botschaft, und das grundsätzliche Einverständnis von englischer Seite lag vor. Gleichzeitig erteilte der Bundesrat den Schweizern die Bewilligung für diesen als militärisch taxierten Dienst im Ausland. Buchers Charisma hatte im persönlichen Kontakt mit den Behörden schnell Wirkung gezeigt.

Schon am 24. September 1952, knappe fünf Monate nach der Gründung der Rettungsflugwacht, standen die ersten zwölf Retter in Zürich-

Kloten mit Sack und Pack bereit für den Flug nach London. Noble Spenderin dieses Fluges: die Swissair!

Das Abenteuer England beginnt

Hier sind sie nun, die zwölf Bergretter aus der Schweiz, und wissen nicht, wie ihnen geschieht. In der weltberühmten Fallschirmspringerschule von Abingdon in der Grafschaft Oxford passen sie sich dem Rhythmus ihrer englischen Instruktoren an. Sie nehmen am Morgen ihren Tee, Ham and Eggs sowie Porridge zu sich und begeben sich dann im Gleichschritt hinaus in den steifen Wind zum Training. Es gilt, in vier Wochen die Kunst des Springens von Grund auf zu erlernen und soweit zu perfektionieren, dass sie später auch für den anspruchsvollen Einsatz in den Schweizer Bergen taugt.

Es ist eine intensive Zeit des Lernens – allerdings immer wieder aufgelockert durch abendliche Feste mit den englischen Offizieren. Heute noch schwärmen die Veteranen von jenen Wochen harten Trainings und internationaler Kameradschaft.

Ausbildung in vier Phasen

In einer ersten Phase lernen die Schüler drillmässig das korrekte Abrollen des Körpers bei der Landung. Nach der Arbeit in der Turnhalle folgt als Phase zwei ein Sprung aus 30 Meter Höhe von einem schwenkbaren Kran. Die Vorwärtsbewegung aus der Drehung simuliert dabei die Landung bei starkem Wind.

Die dritte Phase verlangt Sprünge aus einem Fesselballon. In 250 Meter Höhe stehen acht Mann in einer Gondel unter dem Ballon und nehmen für ihren ersten Sprung allen Mut zusammen. An der Reissleine machen sie den Schritt ins Leere: ein unvergessliches Erlebnis und eine Erleichterung, wenn sich der Schirm öffnet und langsam die Erde näher kommt! Die ersten Sprünge sind nun absolviert. Das macht Mut.

Die zwölf Schweizer mit ihrem RAF-Instruktor 1., 5. und 6. von rechts: Dölf Wiler, Walter Odermatt und Paul Lenzlinger im September 1954 ...

... und 2013 im Rega-Center am Flughafen Zürich



Von einem mobilen Lautsprecherwagen aus gibt der Instruktor Kommandi und Korrekturen an die Schweizer Springer im Ballon

«Für natürliche Energie.»

Linda Fäh



Die ideale Zwischenverpflegung für Sport, Freizeit und Arbeitsplatz.

Natürlich, leicht bekömmlich, ein feiner Imbiss für zwischendurch: Das ist Fit Hit. Mit seinen 60 Gramm ist er ideal proportioniert, handlich klein und passt überall rein. Ein mit nahrhaften Zutaten gespickter, natürlicher Energielieferant.

Mit Dörrbirnen- und Dörraprikosenfüllung erhältlich.

Jetzt bestellen auf:
www.fithit.ch



**ROMER'S
HAUSBÄCKEREI AG**

Ein Qualitätsprodukt von Romer's Hausbäckerei AG, 8717 Benken SG | www.romers.ch



Trockenübungen in der Turnhalle der Royal Air-Force in Abingdon (GB)

Nur für eine kurze Periode

Die Fallschirmtechnik war ziemlich aufwändig, ihr Einsatzspektrum beschränkt, vor allem aber operierten die Helikopter immer zuverlässiger. Als die Rettungsflugwacht dann 1957 ihren ersten eigenen Helikopter in Betrieb nahm, war das Ende dieser Rettungsmethode besiegelt. Die intensive, heute exotisch anmutende Zeit der Rettung per Fallschirm war kurz. Sie fand 1959 ihr Ende. Der Mut und der Pioniergeist aller Beteiligten verdienen aber heute noch unseren Respekt.

Walter Stünzi

In der vierten Phase kommt die Geschwindigkeit des Flugzeugs dazu. Für die meisten Schweizer ist es nun doch etwas schnell gegangen. Ausgerüstet mit Filzhelm, Sprungstiefeln und Fallschirm sitzen sie in einer riesigen viermotorigen Hastings. Sie warten bekümmert auf das Drosseln der Motoren und das grüne Licht an der Flugzeugtüre. Im Sekundentakt springen sie bei 220 km/h in den Fahrtwind. Gruppenweise schweben sie in die Tiefe und fallen sich nach der Landung erleichtert in die Arme. Die Absprünge werden unzählige Male wiederholt, ständig ändern die Windverhältnisse und zu guter Letzt springen sie auch bei Nacht.

Nach vier Wochen harten Trainings sind die Teilnehmer ausgebildete Fallschirmspringer. Sie halten stolz ihr Zertifikat in den Händen, unterzeichnet von Wing-Commander Kilkeny, dem Kommandanten der «First Parachute School of the RAF». Es gilt nun, das Erlernte in der rauen Gebirgswelt der Schweiz umzusetzen und anzuwenden.

Zu Hause ist alles anders

In der Schweiz mussten die frisch brevetierten Springer sämtliche Prüfungen nochmals ablegen, obwohl die Experten des Eidg. Luftamtes selber von ihren Prüflingen in dieser neuen Disziplin nur lernen konnten.

Es zeigte sich aber auch, dass das Fallschirmspringen im Gebirge andere, neue Herausforderungen mit sich brachte. Die dünne Luft, die kleineren Flugzeuge, unberechenbare Windverhältnisse und nicht zuletzt die Landung in schwierigem Gelände waren eine völlig neue Ausgangslage. Doch die Schweizer entwickelten ihre eigenen Verfahren und Ausrüstungen für den Einsatz in Fels, Eis und Schnee.

Schon 1955 kamen die Engländer zu einem Gegenbesuch in die Schweiz. Sie staunten ob dem Mut der Schweizer und der sehr freien und eigenwilligen Art der Anwendung des bei ihnen Gelernten. Einiges, erzählen heute unsere Veteranen stolz, hätten sich ihre Lehrmeister aufgeschrieben und später auf der Insel für ihre Zwecke übernommen. Sie nannten dies wohl «Feedback».



30-Meter-Sprung vom Ausleger eines Krans



Erster Sprung aus der viermotorigen Hastings der RAF



Weltweit einzigartiges Gönnersystem

Die Rega ist keine Selbstverständlichkeit. Ohne Subventionen, aber dank der finanziellen Unterstützung der über 2,4 Millionen Gönnerinnen und Gönner, kann sie rund um die Uhr medizinische Hilfe aus der Luft leisten.

Ohne Sie, liebe Gönnerin, lieber Gönner, gäbe es keine Rega. Die Gönnerschaft ist eine gute Sache, so oder so. Nicht immer übernehmen die Versicherungen alle anfallenden Kosten. Sollten Sie als Gönner auf die Hilfe der Rega angewiesen sein, können Ihnen als Dank für Ihre Unterstützung die Einsatzkosten der Rega erlassen werden. Wenn alle Stricke reissen, die Rega-Gönnerschaft hält. Und vor allem helfen Sie anderen: Mit Ihrem Beitrag halten Sie die Schweizerische Rettungsflugwacht in der Luft.

Fragen zur Gönnerschaft – insbesondere zur Familiengönnerschaft – erreichen uns immer wieder. Hier einige hilfreiche Tipps.

Unsere Tochter wird dieses Jahr 18-jährig. Bleibt sie 2013 noch in unserer Familiengönnerschaft integriert?

Ja. Wenn uns Ihre Familiendaten mit den Jahrgängen bekannt sind, wird Ihre Tochter ab 2014 unter Ihrer Gönnerschaft automatisch als zusätzliche Einzelperson aufgeführt.

Muss man für einen Familiengönnerausweis verheiratet sein?

Nein. Ein Familiengönnerausweis gilt für Ehe- wie auch für Konkubinatspaare mit Kindern unter 18 Jahren.

Antworten auf diese und weitere Fragen im Zusammenhang mit Ihrer Rega-Gönnerschaft erhalten Sie unter:

www.rega.ch

> Rega unterstützen > Häufige Fragen

Bekanntgabe/Vervollständigung Ihrer Familiendaten oder sonstige Änderungsmitteilungen:

www.info.rega.ch

> Änderung Gönnerschaft

Abfrage Ihrer persönlichen Gönnerdaten:

www.admin.rega.ch

> Gönnernummer > PIN-Code

(Nur Einsicht in die Daten, es sind keine Online-Updates möglich. Gönnernummer und PIN-Code sind auf der Jahresrechnung ersichtlich.)

So erreichen Sie die Rega

Alarmnummer Schweiz 1414

Alarmnummer Ausland +41 333 333 333

Gönner-Center

Montag – Freitag
08.30 – 12.00 Uhr
13.00 – 16.30 Uhr

Telefon Schweiz 0844 834 844

Telefon international +41 44 654 32 22

www.rega.ch

Adresse für alle Fragen

www.info.rega.ch

Telefonzentrale +41 44 654 33 11

Rega-Newsletter

www.newsletter.rega.ch

Rega-Shop

Telefon Schweiz 0848 514 514

www.shop.rega.ch