

Spitalanflug in den Wolken

In unserer Reportage auf den Seiten 8 bis 12 konnten Sie lesen, wie die Urner Crew den Instrumentenanflug des Militärflugplatzes Emmen genutzt hat, um drei Patienten aus Skigebieten oberhalb des Hochnebels unter die Nebeldecke zu fliegen. Damit die Rega-Piloten bei schlechter Sicht nicht nur Flugplätze, sondern auch Spitäler direkt anfliegen können, braucht es Instrumentenanflugverfahren für Spitallandeplätze. Erfahren Sie, weshalb diese Anflüge so wichtig sind, wo die Rega heute steht und wie ein Spitalanflug nach Instrumenten funktioniert.

16

Die Rega hofft auf eine baldige Zulassung der IFR-Anflüge auf die Spitäler Nottwil, Zürich, Luzern und Winterthur.

Schlechte Sicht ist noch immer der häufigste Grund, weshalb eine Rega-Crew nicht zu einem Einsatz starten kann oder einen laufenden Einsatz abbrechen muss. Damit die Rega künftig noch mehr Menschen in Not helfen kann, verfolgt sie seit Jahren ihre Vision einer wetterunabhängigen Luftrettung. Um bei fast jedem Wetter retten zu können, erarbeitet sie gemeinsam mit der Schweizer Luftwaffe und der Flugsicherheitsbehörde Skyguide das sogenannte Low Flight Network (LFN). Dieses schweizweite Netzwerk aus Instrumentenflugrouten soll künftig Flughäfen, Flugplätze, Spitäler und Rega-Basen miteinander verbinden. Wie auf einer Autobahn kann der Helikopter dann auch bei schlechtester Sicht einer im Bordrechner gespeicherten Flugroute nachfliegen. So werden Einsätze möglich, die bis anhin nicht durchführbar waren.

Spitäler als Zu- und Abfahrten

Einige LFN-Routen sind bereits etabliert und werden von den Rega-Crews im Einsatz genutzt, weitere befinden sich im Aufbau (siehe Karte auf Seite 17). Doch mit den einzelnen Routen ist es nicht getan: Damit die Rega-Helikopter auf das Routennetz gelangen und dieses auch wieder verlassen können, benötigt das LFN, ähnlich einem Autobahnnetz, Zu- und Abfahrten. Bis jetzt dienen hauptsächlich Militärflugplätze, wie zum Beispiel Emmen, als «Zubringer», weil dort bereits IFR-Anflüge zugelassen sind. Die Rega möchte jedoch Spitäler und Rega-Basen als Zu- und Abfahrten auf das Routennetz nutzen, damit Patienten

im Notfall ohne Umweg rasch und sicher ins Spital geflogen werden können.

Erfolgreiches Pilotprojekt in Bern

Wie dies funktionieren kann, zeigt das Pilotprojekt beim Berner Inselspital: Als einziges Spital der Schweiz können die Rega-Crews dank eines eigenen IFR-Verfahrens seit der Zulassung im Jahr 2011 auch bei schlechter Sicht direkt an- und abfliegen. Was sich in Bern über die Jahre bewährt und Hunderten von Patienten geholfen hat, soll auch anderswo realisiert werden. Beispielsweise in Nottwil: Patienten mit einer schweren Rückenverletzung, die auf den schonenden Transport in einem Rettungshelikopter angewiesen sind, sollen auch bei schlechter Sicht ins Schweizer Paraplegiker-Zentrum geflogen werden können – direkt, rasch und sicher.

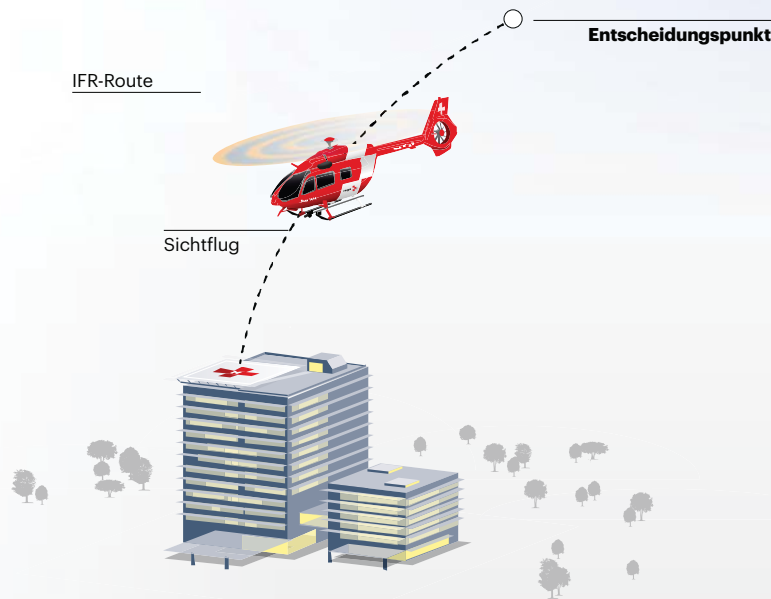
Rega wartet auf Zulassung

Die von der Rega erarbeiteten IFR-Verfahren für die Spitalanflüge müssen vom Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL bewilligt werden. Die notwendigen Unterlagen für die Anflüge auf das Paraplegiker-Zentrum Nottwil, das Universitätsspital Zürich, das Luzerner Kantonsspital sowie das Kantonsspital Winterthur hat die Rega eingereicht und hofft auf eine baldige Zulassung.

Weil die neuen IFR-Verfahren Rettungsflüge ermöglichen, die bisher abgesagt oder abgebrochen werden mussten, können künftig noch mehr Patienten von der medizinischen Hilfe aus der Luft profitieren. Der bevorstehende

Instrumentenflugverfahren

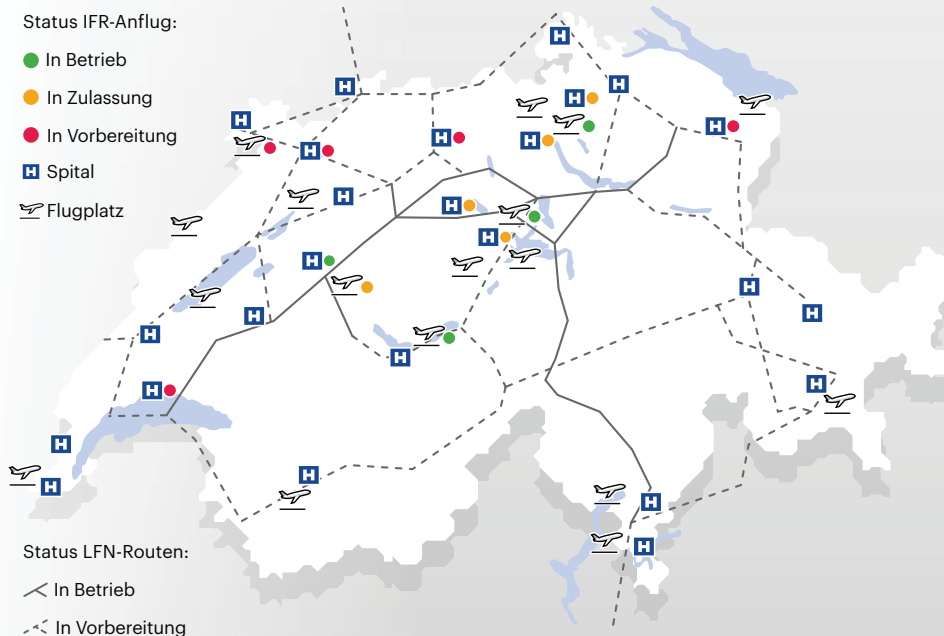
IFR-Anflugverfahren auf Spitallandeplatz



So funktioniert ein IFR-Spitalanflug

Wie auf Schienen gleitet der Rega-Helikopter durch die Hochnebeldecke in Richtung Spital. Die Sicht aus dem Cockpit beträgt nur wenige Meter. Der Autopilot steuert den Helikopter metergenau auf einer vordefinierten Route im Instrumentenflugverfahren (IFR). Dabei orientiert sich der Pilot nicht wie üblich im Sichtflugverfahren anhand der Umgebung, sondern er kontrolliert mit Hilfe der Instrumente im Cockpit, ob der Helikopter die im Rechner gespeicherte Route einhält. Dank hochpräziser Navigationsinstrumente und modernster Satellitennavigation «weiss» der Helikopter zu jeder Zeit, wo er sich im dreidimensionalen Raum befindet. Dann erreicht die Maschine im Anflug den sogenannten Entscheidungspunkt. An diesem definierten Punkt des Anflugs muss sich der Pilot entscheiden, ob er den Autopilot deaktivieren und den Landeplatz im Sichtflug anfliegen darf, weil er den Spitallandeplatz sehen kann – oder ob er auf der vordefinierten Route im Instrumentenflugverfahren weiter zu einem alternativen Landeplatz fliegen muss.

Übersicht Low Flight Network



Ausbau des LFN mit der Anbindung von Spitalen und Rega-Basen bedeutet deshalb eine deutliche Verbesserung der medizinischen Grundversorgung aus der Luft.

Mehr Sicherheit im Einsatz

Die IFR-Verfahren erhöhen zudem die Sicherheit für Patienten, Crews und Dritte: Heute müssen die Rega-Crews bei zweifelhaften Wetterbedingungen abschätzen, ob ein Sichtanflug auf ein Spital möglich ist oder nicht. Falls nicht, müssen sie auf ein weiter entferntes

Spital ausweichen oder den Patienten einer Ambulanz übergeben – beides bedeutet eine Verzögerung für den Patienten. Mit einem direkten IFR-Anflug kann ein Spital zukünftig auch bei unsicherem Wetter angefliegen werden.

Die IFR-Spitalanflüge sind deshalb wichtige Bausteine des Low Flight Network (LFN): Diesem Netz aus Instrumentenflugrouten, das im Zentrum der Rega-Vision einer wetterunabhängigen Luftrettung zugunsten der Schweizer Bevölkerung steht.



Im Video nehmen wir Sie mit auf einen Spitalanflug nach Instrumenten:

www.ifr.rega.ch

Adrian Schindler