

1414

Nummer 75, November 2010

Gönnermagazin der Schweizerischen Rettungsflugwacht

rega 



Rückblick
**Kutschenunfall – wenn
zwei Pferde durchbrennen**

Thema
**Sucheinsatz für eine
Prinzessin auf Kuba**

Reportage
**Die neue Internet-
Plattform für Junge**





4 Thema

Sucheinsatz für eine Prinzessin auf Kuba

Bei einem Autounfall auf Kuba verletzt sich die Westschweizer Familie L. teilweise schwer. Die Informationen aus den Spitälern sind knapp. Ein Rega-Arzt sucht vor Ort die verletzte, versprengte Familie auf. Scouting – auch für die Rega eine aussergewöhnliche Mission.

9 Einsatzpartner

Wenn es um abgestürzte oder vermisste Flugzeuge geht, steht die Schweizer Luftwaffe mit der Rega im Einsatz.

10 Basis-Porträt

Mit Zweisimmen und Mollis wurden gleich zwei ehemalige Partner-Basen ins Dispositiv der Rega aufgenommen. Ab sofort stehen die Crews mit Rega-Helikoptern im Einsatz.

12 Reportage

Rega-Tour 2010 – nur zwei können es schaffen

Spektakuläre Trainings im Gebirge und zwei Wochen Ernsteinsätze. Die beiden Sieger der Rega-Tour 2010 über ihre Emotionen, Erlebnisse und ihr Engagement an der Seite der Rega-Retter.

15 Persönlich

Stille Schaffer – wachsamen Augen. Sepp Peter über den ganz normalen Alltag im Hausdienst der Rega.

16 Einsatz im Sichtflug

Mittels modernster Cockpit-Instrumente navigiert der Pilot den Rettungshelikopter zur Unfallstelle.

22 Rückblick

Mit Ross und Wagen gegen den Baum

Was als gemütliche Kutschenfahrt begann, endete mit einem schrecklichen Unfall. Zwei wild gewordene Pferde rasen mit 50 km/h auf einen Baum zu. Hinten auf dem Wagen befinden sich drei Personen.

24 Prävention

Mit dem Schlitten sicher ans Ziel. Wichtige Tipps zum Schlittelspass.

27 Gastkolumne

Vom Fliegen mit Snowboard und Helikopter. Der Olympiasieger Gian Simmen über Luftlöcher, Lamas und leckere Ölleitungen.

28 Damals

Ihr Gönnermagazin feiert Geburtstag. 75 Ausgaben und die wichtigsten Epochen im Schnelldurchlauf – im Fokus das Jahr 1978: Was aus «Klein Petra» wurde.

0844 834 844

Die Service-Nummer für Gönnerinnen und Gönner

Wie Sie die Rega erreichen: Seite 32

Titelbild:

Nachgestellte Szene:

Nach dem Kutschenunfall in Barberêche werden beide Pferde in den Stall geführt (Bildmontage).

Rega-Stiftungsrat:

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

Geschäftsleitung:

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

Impressum Nr. 75 / Nov. 2010**Gönnermagazin
der Schweizerischen****Rettungsflugwacht Rega**

Erscheint zweimal jährlich,
 Gesamtauflage 1,620 Millionen

Redaktion:

Sascha Hardegger
 Christian Trottmann
 Ariane Güngerich
 Maria Betschart
 Philipp Keller

Mitarbeit:

Francesco Argenton
 Walter Stünzi
 René Fritschi
 Walter Schneibel
 Giannina Bianchi

Fotos:

K. H. Hug (Titelseite, S. 2, 8, 22, 23)
 A. Keisker (S. 2, 4, 6, 8, 20)
 Ch. Perret (S. 3)
 Schweizer Luftwaffe (S. 9)
 Ch. Trottmann (S. 13, 28)
 Ph. Keller (S. 13, 15, 25)
 A. Güngerich (S. 25)
 ZVG (S. 4, 5, 18, 24, 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**Inseratenannahme:**

Zürichsee Werbe AG, 8712 Stäfa

Abdruck: mit Quellenangabe erlaubt

Liebe Gönnerin, lieber Gönner

*Ohne Gönner keine Rega. Einfacher kann man nicht ausdrücken, was Ihre Unterstützung für die Luftrettung in der Schweiz bedeutet. Die Rega ist letztlich wie eine Feuerwehr – sie kostet Geld, auch wenn es gerade einmal nicht brennt. Das Personal ist auf Pikett, dauernd bereit; die Infrastruktur ist auf Spitzenbelastung ausgerichtet; die Ansprüche an Qualität und Sicherheit sind enorm. Das muss alles so sein – kostet aber auch viel Geld. Etwas vereinfacht ausgedrückt: Die Unfall- und Krankenversicherungen bezahlen die Einsatzkosten oder einen Teil davon – **Sie als Gönnerin oder Gönner stellen sicher, dass es die Rega überhaupt gibt.** Dank Ihrer Unterstützung ist die Rega heute solid aufgestellt, muss keine Krise fürchten und kann Veränderungen anpacken. Die wachsende Anzahl Gönner sorgt auch dafür, dass Ihr Gönnerbeitrag seit zwei Jahrzehnten unverändert geblieben ist.*

*Die Gönnerinnen und Gönner der Zukunft sind die jungen Menschen von heute. Wir haben im Spätsommer die **Rega-Tour 2010** lanciert, um den Jungen zu zeigen, dass Luftrettung in der Schweiz gelebte Solidarität bedeutet und nur durch die Mithilfe vieler möglich wird. An sich sind das traditionelle Werte – die auch in moderner Form und Sprache vermittelt werden können. Übrigens: **Das Gönnermagazin 1414 erscheint jetzt zum 75. Mal.** Es wurde in all den Jahren Zeuge von viel Geschichte – auch diesem Thema ist ein Beitrag gewidmet.*

Die Rega geht mit der Zeit, tut aber immer noch das, wofür sie einst gegründet wurde: Sie bringt Menschen in Not rasche Hilfe aus der Luft, im In- und im Ausland. Hierzu muss sie wissen, welche Art von Hilfe notwendig ist – und schickt wenn nötig ihre Spezialisten an entlegene Orte. Sind die Patienten überhaupt transportierbar, können sie in die Schweiz zurückgebracht werden? Diese Fragen müssen beantwortet sein, bevor der Ambulanzjet startet. Lesen Sie, wie sich Rega-Arzt André Keisker auf Kuba den totalen Überblick verschafft.

Herzlichst

Ernst Kohler

Vorsitzender der Geschäftsleitung

Eine vierköpfige Familie verunfallt im Strassenverkehr – fernab von zuhause

Sucheinsatz für eine Prinzessin auf Kuba



«Los Quince», 15-jährig:
Wie eine Prinzessin wird die junge Frau
durch die Strassen gefahren.

Ein unüblicher Einsatz: Der Rega-Arzt fliegt alleine nach Kuba und sucht vorerst eine versprengte Familie in verschiedenen Spitälern auf. Diese seltene Abklärungsart – Scouting genannt – ist notwendig, weil die vorhandenen medizinischen Informationen nicht ausreichen. Wie schlimm sind die vier Personen nach dem erlittenen Autounfall verletzt? Sind sie transport- und flugfähig? Die wichtigsten Fragen müssen direkt vor Ort geklärt werden.

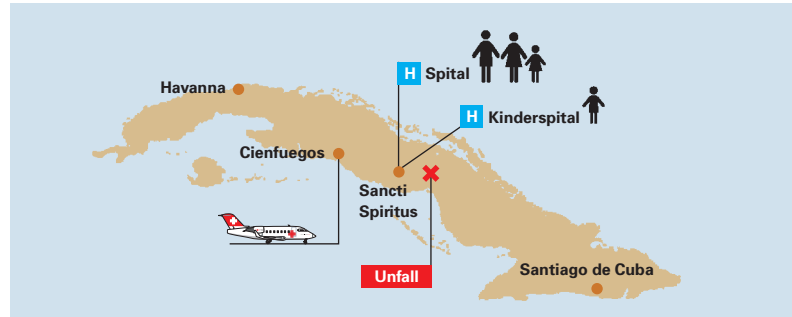
Alles hat so schön begonnen: mit einem ganz besonderen Fest. «Los Quince» – der 15. Geburtstag, ein besonderer Tag für die Mädchen auf Kuba. Wie Prinzessinnen werden sie, jetzt junge Frauen, durch die Strassen gefahren. Alles wird auf Fotos festgehalten – für die Ewigkeit. Wenn möglich feiern die Familien diesen «Quince» ihrer Töchter mit einem grossen Fest. Alle sind eingeladen. So auch Verwandte und Freunde der Familie L. mit kubanischen Wurzeln, die seit über fünfzehn Jahren in der Region von Lausanne wohnt. Die Eltern Niurka und Massimo fliegen mit der 15-jährigen Solanch und dem 4-jährigen Davide ab Genf Cointrin nach Kuba – und feiern mit Familie und Freunden. Wie immer sind die Ferien auf Kuba schön: Wiedersehen, Wärme, Musik, Essen, Strand und Sonne – und dieses Mal das einmalige Fest zum «Los Quince». Und wie immer heisst es auch diesmal wieder Abschied nehmen. Mit dem Mietauto fährt die ganze Familie nach Havanna, von wo es am nächsten Tag zurück in die Schweiz gehen soll, in den Kanton Waadt.



Andere Verhältnisse: Der Strassenverkehr auf Kuba lässt sich nicht mit demjenigen in der Schweiz vergleichen.

Getrennte Familie

Die Strassen sind eng, Schlaglöcher normal, viele Autos haben keine Rückspiegel. Bei einem Überholmanöver bricht der vordere Wagen plötzlich nach links aus. Frau L. versucht auszuweichen, doch da ist eine Mauer. Der Motor wird beim Aufprall ins Auto geschoben, die ganze Familie verletzt sich, teilweise schwer. Die Sicherheitsgurten schneiden sich bei Tochter Solanch und Vater Massimo tief in die Bauchgegend ein. Glücklicherweise haben die Eltern den Kindersitz aus der Schweiz mitgenommen. Für den vierjährigen Davide hätte es sonst noch schlimmer ausgehen können. Herr L., aus dem Schlaf gerissen, fragt: «Was ist los?» Noch bevor er die Situation realisiert, wird er ohnmächtig. Frau L. ist blutverschmiert. Ihre erste Reaktion: Sie schaut zu den Kindern auf dem Rücksitz. Diese jammern erbärmlich. Bereits stehen viele Menschen ums Auto und versuchen, die Türen zu öffnen. Sie bergen die vier Verletzten und bringen sie in ihre Autos. Die Familie wird getrennt. Im sozialistischen Kuba kennt man nur die Nächstenhilfe; ein wirklich funktionierendes Rettungswesen gibt es nicht.



Mutter Niurka liegt in der Poliklinik, in die man sie eingeliefert hat, und sieht ihre Kinder wieder. Solanch klagt über starke Bauchschmerzen. Wo Vater Massimo ist, wissen sie nicht. Dieser liegt in einem kleinen Spital und friert – ein alarmierendes Zeichen. Weil seine Venen nicht angestochen werden können und seine Verletzungen schwer zu sein scheinen, wird er mit der Ambulanz in ein grösseres Provinzspital gefahren. Hier realisieren die Ärzte, dass die Zeit drängt. Sie schieben Herrn L. sofort in den Operationssaal. Die Sicherheitsgurten haben Darm und Gefässe durchgeschnitten. Massimo hat deshalb bereits viel Blut verloren. Als er wieder zu sich kommt, liegt er auf der Intensivstation. Sein Spitalpyjama trägt die Aufschrift «Fremder». Tage nach dem Autounfall operieren die Ärzte den gebrochenen Fuss des «Fremden». Die ebenfalls schwer verletzte Tochter wird im selben Spital wie der Vater gleichentags operiert. Auch sie hat Verletzungen in der Bauchregion. Der kleine Davide kommt ins Kinderspital, glücklicherweise muss er nicht operiert werden. Auch Mutter Niurka muss sich einer Operation unterziehen – drei Tage nach dem Unfall wird ihr verdrehter Arm wieder gerichtet.

In der Pension: Niurka und Massimo L. sind für die zweistündige Ambulanzfahrt zum Rega-Jet bereit.





Von der «Prinzessin» zur Patientin: Während der Ambulanzfahrt benötigt Solanch kompetente Betreuung von Rega-Arzt André Keisker.

Sie befindet sich ebenfalls im Provinzspital. Tochter, Mutter und Vater sind jedoch auf verschiedenen Abteilungen untergebracht. Niurka sieht ihren Ehemann vier Tage nach dem Unfall zum ersten Mal wieder – endlich. Freudentränen fliessen. Zwei Tage später kann sie als Erste der Familie nach einer Woche das Spital verlassen.

Kommunikationsprobleme und andere Sorgen

Noch in der Poliklinik kann Frau L. ihre Familie auf Kuba kontaktieren. So stehen den vier Verletzten denn auch Angehörige und Freunde rund um die Uhr zur Seite. Schwieriger stellt sich das Telefonieren in die Schweiz dar. Die Polizei hat nach dem Unfall alle Gepäckstücke mit den Unterlagen zu sich genommen. Und so einfach händigt sie diese nicht mehr aus. Glücklicherweise hat Niurka L. ihre Handtasche, in der sich auch ihr Mobiltelefon befindet. «Doch noch vor dem ersten Anruf war mein Handy-Akku leer. Und im Gegensatz zur Schweiz gibt es auf Kuba keine rasche Lösung für dieses Problem. Ohne Adapter und Ladekabel war nichts zu machen», schildert Niurka L. ihre damals so missliche Lage. Nach langen drei Tagen gibt die Polizei das Handy von Massimo L. und wichtige Unterlagen frei. Jetzt benachrichtigt er seine Familie in Basel, die Versicherung und die Rega. Der Vater von Massimo entscheidet kurzerhand, so schnell wie möglich nach Kuba zu fliegen. Vor Ort will er seinen Sohn mit Familie unterstützen. Die Abklärungen laufen inzwischen auf Hochtouren. Aber die Familie plagt eine grosse Sorge. Was, wenn Frau L. wegen der polizeilichen Ermittlungen die Ausreise verweigert wird?

Szenenwechsel: das Scouting

Der Rega-Arzt Dr. André Keisker ist an diesem Samstag gerade mit seiner Familie im Auto unterwegs. Morgen Sonntag beginnt sein Pikettdienst. Noch hat er keine Ahnung, was ihn erwartet, alles ist möglich: ein Reservetag, allzeit bereit für den Abflug, sei es ein Einsatz mit dem Rega-Ambulanzjet oder ein Linieneinsatz. Sein Telefon klingelt. Die Einsatzzentrale ist am Apparat. André Keisker muss morgen nach Havanna fliegen. Dort ist eine Schweizer Familie mit zwei Kindern im Strassenverkehr verunfallt. Alle sind verletzt, teilweise schwer. Mehr ist nicht bekannt. Die Rega-Abklärungssärzte auf der Einsatzzentrale in Zürich-Kloten erhalten trotz intensiver Bemühungen über die üblichen Kanäle keine ausreichenden medizinischen Informationen. Deshalb soll der Arzt vorerst alleine nach Kuba fliegen, um

abzuklären, wo Kinder, Mutter und Vater im Spital untergebracht sind, welche Verletzungen sie haben, ob sie transport- und flugfähig sind und wie sich die Rückführung in die Schweiz organisieren lässt. Scouting – ein seltener, spezieller Einsatz, auch für die Rega.

07.30 Uhr, Abflug in Zürich nach Paris. Dort steigt Rega-Arzt André Keisker ins Flugzeug nach Kuba. Nach fast zwölf Stunden landet er in Havanna. Es ist fünf Uhr nachmittags. Die Ortschaft Sancti Spiritus, wo der Rega-Arzt hinfahren muss, ist mit dem Taxi in etwa vier Stunden zu erreichen. Deshalb nimmt der Chauffeur gleich seine Frau mit, die er aber zuerst zuhause abholen muss. Die Abfahrt verzögert sich. Dr. Keisker schreibt Vater Massimo ein SMS. Telefonieren würde den Akku zu stark strapazieren. Noch während der Taxifahrt erhält Scout Keisker eine SMS-Antwort: Mutter Niurka konnte das Spital bereits verlassen. Sie ist am leichtesten verletzt, hat Schnittwunden, Arm- und Fussverletzungen davon getragen. In einer Pension in Sancti Spiritus erwartet sie die Ankunft des Rega-Arztes. Nach Mitternacht trifft das Taxi mit André Keisker schliesslich dort ein. Nebst Niurka L. befinden sich in der Pension nun auch ihr Schwiegervater, Massimos Vater sowie der Chirurg. Dieser wurde hierher geholt, um unverzüglich Auskunft über die bereits an den anderen Familienmitgliedern durchgeführten Operationen geben zu können.

Nächtliche Besprechung

Mitten in der Nacht besprechen die vier Personen während etwa zwei Stunden die aktuelle Situation. Dr. Keisker versucht so viel wie möglich über die Patienten zu erfahren. Schnell stellt sich heraus, dass eine kurzfristige Repatriierung eher unwahrscheinlich ist. Zu komplex ist die Situation mit den Patienten, die in verschiedenen Spitälern untergebracht sind. Zu anders die Politik und das Gesundheitssystem auf Kuba. Zu unsicher die Transportfähigkeit der Verletzten. Die ersten Ergebnisse seiner Abklärungen teilt der Arzt noch in derselben Nacht der Rega-Einsatzzentrale mit. Während einer Stunde telefoniert er und präsentiert seinen Plan. Da ein Rega-Jet bereits in der Dominikanischen Republik für einen Patienten unterwegs ist, könnte dieser auf Kuba zwischenlanden und die zwei Schwerverletzten – Tochter Solanch und Vater Massimo – in einem sogenannten Kombinationsflug in die Schweiz bringen. Dr. Keisker beabsichtigt, mit der leichter verletzten Mutter Niurka und Sohn Davide auf einem normalen Liniensflug nach Hause zu kommen. Ein sinnvoller, aber organisatorisch sehr anspruchsvoller Plan.

Noch hat Dr. Keisker erst die Mutter der verunfallten Familie gesehen. Deshalb begibt er sich nun ins Provinzspital, um nach Vater und Tochter zu schauen. Strenge Kontrollen machen eine Bewilligung des Immigrationsbüros notwendig und der Spitalverwalter wird zum ständigen Begleiter des Rega-Arztes. Was er zu Beginn als eher unangenehm empfindet, stellt sich im Verlauf des Aufenthaltes als sehr hilfreich heraus. Dank dem Spitalverwalter öffnen sich nun gewisse Türen einfacher. Nach nur gerade zwei Stunden Schlaf besucht André Keisker Massimo und Solanch im Spital. Der Vater ist ansprechbar und kann hilfreiche Auskunft geben, obwohl er mittelschwere Verletzungen im Bauchbereich und am rechten Fuss hat. Sein Zustand würde einen Transport bis zum Flughafen und mit dem Flugzeug zulassen. Jetzt machen sich der Spitalverwalter und der Rega-Arzt auf die Suche nach der Tochter. Sie wissen, dass sie im selben Spital ist, aber sie wissen nicht wo. Einen Informationsschalter gibt es nicht, sie sind auf sich selbst gestellt. Als sie die 15-jährige Solanch finden, steht rasch fest, dass das Mädchen beim Autounfall viele schwere Verletzungen erlitten hat, politraumatisiert ist. Bei ihr sind die grossen Blutgefässe im Bauch gerissen – das ist lebensgefährlich. Aber die gut ausgebildeten Ärzte haben trotz beschränkter Ressourcen richtig gehandelt und die junge Patientin gleich nach dem Unfall operiert. Wahrscheinlich hat ihr dies das Leben gerettet. Die Ärzte vor Ort sind sehr zuvorkommend. Dank der Kooperation stellt Dr. Keisker bald fest, dass Solanch zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht transportfähig ist. Denn auch ein Wirbelkörper ist gebrochen.

Alleine im Kinderspital

Noch steht der Besuch beim Jüngsten aus. Erst vier Jahre alt, ist er getrennt von seiner Familie im Kinderspital von Sancti Spiritus untergebracht. Der Rega-Arzt fährt in Begleitung des Spitalverwalters ins Kinderspital. Dank diesem stehen sie bereits am Montagmittag im Zimmer des Jungen. Davide hat Milz- und Nierenverletzungen.



Unüblicher Besuch: Monate nach dem Unfall übergibt der Rega-Arzt dem kleinen Davide ein Rega-Jet-Modell.

Die Anwesenheit der Bekannten scheint dem Jungen zu gefallen. Munter springt er durch den Spitalgang. Der Spitalverwalter bewirkt schliesslich, dass sie Davide gleich mitnehmen können. Sie alle fahren zurück ins Provinzspital. Die Mutter ist zu Besuch dort – glücklich schliesst sie ihren Jüngsten in die Arme. Dr. André Keisker hat nun ein Gesamtbild der Situation: Er kennt die ganze Familie, ist über deren Verletzungen informiert und hat die Besonderheiten auf Kuba erfahren. So weiss er beispielsweise, dass in diesem Fall vor Freitag keine Spitalentlassungen möglich sind und dass die Tochter zurzeit noch nicht transportfähig ist. Vor Ort kann er nun nicht mehr viel bewirken oder erfahren. Deshalb fliegt er in die Schweiz zurück, wo er am Dienstagnachmittag landet. Zwei Tage und zwei Nächte – das



Sommerliche Temperaturen auf Kuba: Stunden später wartet der kalte Winter in der Schweiz.

Scouting ist zu Ende. Nun informiert Rega-Arzt Keisker die Einsatzleiter in der Alarmzentrale über sämtliche Details. Weitere medizinische Abklärungen per Telefon sind nötig, und die Rückführung der gesamten Familie mit dem Rega-Ambulanzjet wird geplant. Auf Kuba werden in Absprache mit der Rega-Einsatzzentrale die Spitalaustritte und Transfers zum Flughafen organisiert. Um den vierstündigen Weg bis nach Havanna zu verkürzen, steht als geeignete Alternative der Flughafen in Cienfuegos an der Küste zur Auswahl. So kann der Transfer, der vor allem für die mehrfach verletzte Solanch anspruchsvoll ist, auf zwei Stunden halbiert werden.

Mit dem Ambulanzjet zurück in die Schweiz

Gerade erst am Dienstagnachmittag ist André Keisker aus Kuba zurückgekehrt. Am darauffolgenden Freitag startet der Rega-Ambulanzjet mit der ganzen Rettungsscrew in Richtung Kuba – wieder mit an Bord der Scout und Arzt André Keisker. Stunden später fliegt der Rega-Jet den Flughafen Cienfuegos auf Kuba an. Der Abend ist bereits angebrochen und die Crew vom langen Flug müde. Vor dem anspruchsvollen Rückflug mit vier Patienten ist deshalb nun kurze Erholung und Schlafen angesagt. Früh am nächsten Morgen fährt das medizinische Team weiter nach Sancti Spiritus. Im Spital werden sie vom bekannten Spitalverwalter empfangen. Schliesslich fahren das betreuende Rega-Team und die verletzte vierköpfige Familie mit zwei Ambulanzen zurück zum Flughafen – und bald schon sind sie in der Luft in Richtung Heimat.

Ariane Güngerich

Sommer 2010: Langsam findet die Familie in den Alltag zurück. Doch der Unfall wird ihr Leben für immer prägen.





Wenn die Peilnadel ausschlägt

Es kommt jeden schönen Sonntag vor – immer dann, wenn sich viele Freizeitpiloten in ihren Sport- oder Segelflugzeugen in der Luft tummeln. Auf der Rega-Einsatzzentrale, die gleichzeitig Alarm-Koordinationsstelle für vermisste oder abgestürzte Luftfahrzeuge ist, gehen Meldungen über Notsignale ein. Jährlich sind dies rund 600 Alarme – fast alle davon jedoch Fehllarme. Die von der Rega betreute Alarm-Koordinationsstelle heisst im Fachjargon Rescue Coordination Center (RCC). Die Meldungen von empfangenen Notsignalen erhält das RCC von der zentralen Notfall-Koordinationsstelle im französischen Toulouse. Weltweit existieren mehrere solche Zentralen, die Notsignale von Luftfahrzeugen jeglicher Grösse an diejenige Landes-Alarmzentrale melden, in denen sich das jeweilige Flugzeug gerade befindet. Die Notsignale werden mittels Satelliten oder stationären Funkanlagen des Bundesamts für Kommunikation BAKOM auf zwei verschiedenen Frequenzen empfangen.

Die Rega hat im Jahr 2002 die Aufgabe der Einsatz-Koordination von Such- und Rettungsflügen (Search and Rescue/SAR) vom Bund übertragen erhalten. Sie nimmt diese Aufgabe in enger Zusammenarbeit mit der Schweizer Luftwaffe wahr.

Superpuma sucht Cessna

Trotz der vielen Fehllarme muss das wirkliche Unfallszenario im Rahmen von Such- und Rettungsübungen zusammen mit dem Einsatzpartner trainiert werden. So auch im vergangenen Frühling in der Ostschweiz. Übungsbeginn: Der Alarm des simulierten Absturzes eines Kleinflugzeuges bei Walenstadt wird der Rega-Einsatzzentrale gemeldet. Als Erstes kontaktiert die Rega den zuständigen Flugplatzleiter, wo das vermeintlich abgestürzte Flugzeug planmässig hätte landen sollen. Dieser bestätigt, dass das entsprechende Flugzeug bis zur Stunde nicht am Zielflugplatz eingetroffen ist. Weitere Abklärungen, unter anderem mit dem BAKOM, folgen.

Kurze Zeit später wird klar: Es handelt sich tatsächlich um ein abgestürztes Flugzeug des Typs Cessna. Jetzt wird der Einsatzpartner, die Schweizer Luftwaffe, aufgeboden. Der zuständige RCC-Einsatzleiter informiert nun umgehend den militärischen Pikett-offizier, um die benötigten Luftmittel seitens der Armee rechtzeitig

zur Verfügung zu haben. Von der schweizerischen Flugsicherung Skyguide erfährt das Rescue Coordination Center die Anzahl der Insassen, die sich gemäss Flugplan an Bord des abgestürzten Flugzeugs befinden. Vier Personen sind an Bord der Cessna 172 – es muss angenommen werden, dass beim simulierten Absturz alle verletzt oder gar umgekommen sind. Bevor jedoch gerettet werden kann, muss die Absturzstelle durch den Armeehelikopter gepeilt und geortet werden. Der Superpuma startet auf dem Militärflugplatz Dübendorf zum Suchflug. Die Berufsmilitärpiloten des Überwachungsgeschwaders stellen im täglichen Pikettendienst den Suchdienst für vermisste Luftfahrzeuge rund um die Uhr mit einem speziell ausgerüsteten Superpuma sicher. An Bord befinden sich spezielle Peilgeräte, die Notsignale abgestürzter Flugzeuge orten können.

Effizientes Zusammenspiel

Auch Partner der Nachbarländer Deutschland und Österreich sind in die Suchaktion involviert. Innert weniger Minuten schlägt die hochsensible Peilnadel im Superpuma der Schweizer Luftwaffe aus. Die Unfallstelle mit der abgestürzten Cessna in Form einer flugzeugähnlichen Attrappe in bewaldetem Gelände ist geortet. Sofort werden ein Rega-Rettungshelikopter sowie zwei Ambulanzen zur Unfallstelle aufgeboden. Auch der Helikopter des Büros für Flugunfalluntersuchungen (BFU) ist bereits unterwegs zum Ort des Geschehens. Das BFU sichert Spuren am Unfallort und untersucht, warum es zum Absturz gekommen ist.

Das Wrack ist gefunden. Bei dieser Übung haben die Insassen zum Teil schwerverletzt überlebt. Nun ist es die Aufgabe der Rega, die Verletztenbetreuung und den Transport per Rettungshelikopter zu koordinieren. Die Schweizer Luftwaffe hat ihren Dienst getan und dank zielsicherer Peilung die optimale Ausgangslage für die Rettungsmannschaften geschaffen. Dieses Zusammenspiel aller Akteure zugunsten von Luftfahrzeugen in Not ist eines von zahlreichen Beispielen für die gute Zusammenarbeit zwischen der Rega und der Schweizer Luftwaffe.

Christian Trottmann



AW Da Vinci zum Ersten:
Die Kern-Crew der Basis Mollis
vor ihrem neuen Helikopter.



Ab Dezember hebt der AW Da Vinci auch im Kanton Glarus ab

«Rega 12, verletzter Kletterer am Bockmattli»

Seit Mai 2010 fliegt ein Rega-Helikopter des Typs Agusta A 109 K2 ab der Einsatzbasis Mollis. Und schon im Dezember hebt der neuste Rettungshelikopter AgustaWestland Da Vinci auch im Kanton Glarus ab – pünktlich auf den Start der «Rettungs-Hochsaison».



Senkrechte Wand:
Einsatz für einen Patienten
am Bockmattli.

Im Jahr 1974 begann die Heli-Linth im Auftrag der Rega Rettungseinsätze zu fliegen. Ihr erster Helikopter war ein Bell 206 Jet-Ranger. Später wurde eine Alouette III eingesetzt, gefolgt von der Twin-Ecureuil. Anschliessend operierte die Rettungsscrew mit einer MD 902 und zuletzt, bis an Ostern dieses Jahres, mit einer Ecureuil B3. Die Zusammenarbeit zwischen der Rega und der Heli-Linth ist eng, man ist aufeinander angewiesen. Der Rega-Helikopter und die Transporthelikopter der Heli-Linth stehen im selben Hangar, denn die Rega ist auf dieser Basis eingemietet. Was die Luftrettung betrifft, ist die Einsatzbasis Mollis nun seit Pfingsten 2010 eine Rega-Basis. Die Rettungsflugwacht hat einen eigenen Helikopter in Mollis stationiert, der die Aufgaben des medizinischen Helikopters mit Arzt und Rettungssanitäter übernimmt. Müssen jedoch Retter des Schweizer Alpen-Club (SAC) zum Einsatzort transportiert, bei einem Lawinenunglück Hundeteams vor Ort gebracht werden oder steht eine Seilbahn-Evakuierung an, dann hebt die Heli-Linth im Auftrag der Rega mit ihren eigenen modernen Transportmaschinen ab. Auch die Einsätze zu Gunsten der Berglandwirtschaft übernimmt weiterhin die Heli-Linth.

AW Da Vinci auf der Tagesbasis Mollis

Die meisten Unfälle ereignen sich in den Wintermonaten. Deshalb steht zwischen Anfang

Dezember und Ostern der neue Rega-Helikopter AgustaWestland Da Vinci in Mollis bereit. Zwei Piloten der Heli-Linth sind bereits auf den Da Vinci umgeschult und fliegen sowohl für die Rega als auch weiterhin für die Heli-Linth. Drei Rettungssanitäter der Rega ergänzen das Team. Dazu kommen die Ärzte. Die Zahl der Rettungseinsätze ist saisonalen Schwankungen ausgesetzt und wetterabhängig. Deshalb steht Rega 12 – so der Funkruf – im Sommer und Herbst an schönen Wochenenden ebenfalls bereit – wie schon während des Sommers 2010.

Erster Gebirgseinsatz ab Mollis mit Rega-Rettungshelikopter

Pfingstsonntag, Basis Mollis. Der Alarm geht um 16.39 Uhr ein. In der senkrechten Wand des grossen Bockmattliturms, in fast 2000 Meter Höhe über Meer, hat sich ein Kletterer verletzt. Ein Weiterkommen ist unmöglich – mit dem Helikopter zu landen, ebenfalls. So wird der Arzt am Seil der Rettungswinde zum Patienten gelassen. Er versorgt diesen medizinisch und bereitet ihn für den Transport vor. Anschliessend lässt der Rettungssanitäter und Windenoperator das Seil erneut herunter. Der Arzt hängt sich zusammen mit dem Patienten ein – und sie werden gemeinsam aus der steilen Felswand geflogen.

Ariane Güngerich



AW Da Vinci zum Zweiten:
Stolz präsentiert die Kern-Crew der Basis
Zweisimmen ihren neuen Helikopter.

Von der Partner-Basis zur Rega-Basis – der neue Gebirgshelikopter hebt ab

«Rega 14, Verletzter bei der Eisbahn in der Lenk»

Seit Dezember 2009 operiert die Einsatzbasis Zweisimmen im westlichen Berner Oberland als Rega-Basis mit eigenem Rettungshelikopter. Im Winter ist die Rega bei der Bohag eingemietet, die weiterhin ein wichtiger Partner der Rega bleibt.

Vor 26 Jahren begann die Partnerschaft zwischen Rega und Bohag. Die Berner Oberländer Helikopter AG, wie die Bohag mit vollem Namen heisst, mietete damals eine Alouette III der Rega für Rettungsflüge. Fast 20 Jahre später flog die Bohag dann die Rettungseinsätze mit ihrer eigenen Ecureuil B3 im Auftrag der Rega. Im Dezember 2009 übernahm die Rega diesen Dienst wieder mit einer Agusta A 109 K2. Eingemietet bei der Bohag, geht die Partnerschaft weiter und die enge Zusammenarbeit wird fortgeführt. Denn die Rega ist auf die Unterstützung der Bohag-Transporthelikopter angewiesen, beispielsweise bei Lawineneingängen oder zum Transport von SAC-Retterern und Rettungsmaterial.

Rega 14, der Funkruf für die Basis Zweisimmen

Hauptsächlich für verunglückte Wanderer, Kletterer und Biker fliegt Rega 14 in den Sommer- und Herbstmonaten Rettungseinsätze. Die Gebirgsbasis spürt die saisonalen Schwankungen und ist während der Wintersportsaison am stärksten gefragt. So steht denn Rega 14 an schönen Sommerwochenenden und von Dezember bis Ostern täglich für den Notfall bereit. Ab Dezember dieses Jahres wird die Rega auch in Zweisimmen den neuen Gebirgshelikopter AgustaWestland Da Vinci zum Einsatz bringen. Dieser ist dann vor allem im westlichen Berner Oberland

unterwegs, unterstützt aber auch die Kollegen der Basis Lausanne in der nahe gelegenen Romandie.

Erster Einsatz in diesem Jahr

1. Januar 2010 um 11.31 Uhr, der Alarm kommt aus einer Arztpraxis in der Lenk. Ein Schlittschuhläufer ist gestürzt. Die Ärztin aus dem Dorf wird zum Eisfeld geholt. Die Verletzungen sehen schlimm aus, die Fachfrau entscheidet sich für den schnellen Lufttransport. Um 11.44 Uhr landet der Rega-Helikopter aus Zweisimmen kommend. Der verletzte Schlittschuhläufer wird vom Rega-Arzt und vom Rettungssanitäter medizinisch versorgt, sorgfältig auf die Bahre geladen und in den Helikopter gebracht. 15 Minuten nach der Landung am Unfallort hebt der Pilot bereits wieder ab und steuert Richtung Zielspital, wo der Verletzte übergeben wird.

Ariane Güngerich

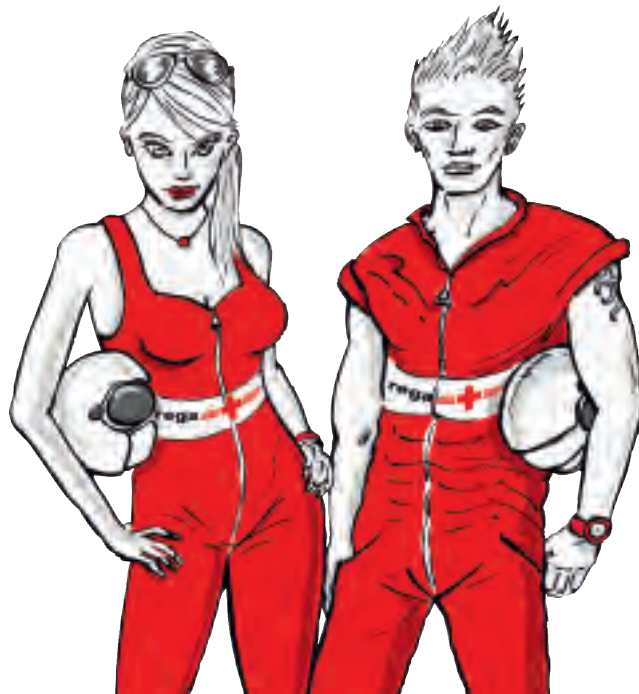


Neuer Rettungshelikopter:
ab Dezember 2010
in Zweisimmen im Einsatz.



Rega-Tour 2010 – nur zwei können es schaffen

«Lange realisierte ich gar nicht was mit mir geschehen war. So etwas wie das Training am Eiger habe ich noch nie erlebt.» Christian Künzli ist einer der beiden Sieger der Rega-Tour 2010. «Mit der Rega-Tour 2010 ging ein Bubentraum in Erfüllung. Während zweier Wochen schlüpfte ich in die Rolle des rasenden Reporters – immer auf Achse, immer vorne mit dabei.» Täglich konnte die Öffentlichkeit die aktuellsten Videoreportagen und Kolumnen in der Pendlerzeitung «20 Minuten» und im Internet unter www.myrega.ch



verfolgen. Packend, emotional und nahe dran – so lautete die Devise dieses Jugendprojekts der Rega.

Rückblick: Während dreier Wochen konnten sich junge Erwachsene im Alter von 18 bis 26 Jahren für die Rega-Tour 2010 bewerben. Die Rega-Tour 2010 ermöglichte zwei Jugendlichen einen exklusiven Einblick in den Rettungsalltag. Sie dokumentierten ihre Erlebnisse auf verschiedenen Einsatzbasen aus ganz persönlicher Sicht. Ziel war es, Jugendliche in ihrer eigenen Sprache über die angesagtesten Medien



Aviatiktalente gesucht

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



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Schweizer Armee
Luftwaffe



SPHAIR



wie Internet, Facebook oder das Videportal Youtube anzusprechen. Natürlich galt es dabei auch, die Persönlichkeitsrechte der Patienten stets zu wahren – und schliesslich war auch ein grosses Mass an Sozialkompetenz und Teamfähigkeit gefragt.

Insgesamt 160 junge Menschen bewarben sich für dieses Projekt, sechs qualifizierten sich für das dreitägige Casting. Dort mussten sie sich von der Redaktion von «20 Minuten» bewerten lassen und ihre Kamerafähigkeiten unter Beweis stellen. Eine fünfköpfige Jury, darunter der Fernsehmoderator Marco Fritsche und die Programmchefin von MTV Networks Jubaira Bachmann, urteilten hart, aber fair. Schliesslich setzten sich der 26-jährige Luzerner Christian Künzli und die 24-jährige Baselbieterin Claudia Tschudin durch. «Im ersten Moment konnte ich das alles gar noch nicht begreifen. Erst als ich dann die Rega-Ausrüstung ausfasste, realisierte ich langsam aber sicher, dass ich die Siegerin der Rega-Tour 2010 war», erinnert sich die gelernte Forstwartin.

Ausgerüstet mit Helm, Rega-Kombi, Bergschuhen und Funkgerät rückten die beiden Jugendlichen am 21. September um sechs Uhr morgens zu ihrem ersten Einsatztag ein. Das Programm: Longline-Training mit der Rega-Crew der Basis Wilderswil. Ein Bergsteiger kommt nicht mehr aus eigener Kraft aus der Eigernordwand. Eine sehr aufwendige und eher seltene Rettung aus der senkrechten Felswand steht an. «Ich musste mich auf einem Felsvorsprung so installieren, dass ich diese spektakuläre Rettung aus rund 40 Metern Abstand sicher filmen konnte. Natürlich war ich stets von einem SAC-Retter begleitet und gesichert. Es war ein unvergessliches Abenteuer!», sagt Claudia Tschudin.

Drei solch spektakuläre Trainings wurden absolviert, gefilmt und per Internet-Blog dokumentiert. Die Aufgabe des Projektteams war auch, den neuen, speziell für Jugendliche erstellten Internetauftritt www.myrega.ch mit der Rega-Tour 2010 zu lancieren. Dies ist gelungen – nicht zuletzt dank der Berichterstattungen in der Pendlerzeitung «20 Minuten» genoss die Rega-Tour 2010 eine hohe Aufmerksamkeit unter jüngeren Menschen.

Auch in Zukunft wird die Rega vermehrt Jugendliche und junge Erwachsene auf ihre Tätigkeiten aufmerksam machen. Wichtig ist dabei, dass die Rega da ist, wo die Jugend ist. Die Jugendlichen haben ihre ganz eigenen Interessen, besuchen Partys oder Konzerte, betreiben in ihrer Freizeit ausgefallene Sportarten, kurzum: Das Leben ist ein Abenteuer! Nur allzu oft geht dabei die Sicherheit vergessen. Die Rega will hier ansetzen und auch junge Menschen auf die Gefahren aufmerksam machen und gleichzeitig für die Arbeit der Rega sensibilisieren. Mit ihrem Gönnerbeitrag tragen auch junge Menschen dazu bei, dass die Rega rechtzeitig zur Stelle ist, falls wirklich einmal etwas schief läuft.

Christian Trottmann

Posieren für die Kamera: Die sechs Kandidatinnen und Kandidaten kurz vor der Entscheidung.



Die Jury: Nach intensiver Beurteilung der Arbeiten wurden die Rega-Reporter erkoren.

Video-Reportagen unter
www.myrega.ch
 und Gönnerwerden für Jugendliche –
 jetzt anmelden unter
myrega.ch/goennerwerden

Kompetenter, umsichtiger Rega-Hausdienst

Stille Schaffer – wachsamer Augen

Drei Mann unterhalten die Anlagen der Haustechnik, Telekommunikation, Sicherheit, warten das Gebäude und die Grünanlagen des Rega-Centers. Dank dem Hausdienst öffnet und schliesst sich die Personalschleuse, herrschen im Gebäude angenehme Temperaturen und funktioniert nicht zuletzt auch die Kaffeemaschine. Sepp Peter gibt einen Einblick in das vielfältige Pflichtenheft des Rega-Hausdienstes.

Wenn es nichts zu tun gäbe, ihm würde sicher so einiges einfallen, um doch noch etwas zu werkeln. Sepp Peter würde vielleicht seine zwei Velosolex auf Vordermann bringen, seine Oldtimer blank putzen, eine Veranda bauen oder etwas schmieden. An handwerklichem Geschick und Tatendrang fehlt es ihm nicht. «Herr Peter, bitte kommen Sie vorbei, ich habe in 15 Minuten eine Sitzung, bringe aber den Beamer nicht in Gang», meldet jemand am Telefon. Der 49-Jährige geht ins Sitzungszimmer, erkennt den Fehler, behebt das Problem. Kaum setzt er den Fuss über die Schwelle seines Büros, läutet es erneut. Unten bei der Warenannahme steht der Getränkebetrieb. Zwei Paletten müssen abgeladen und versorgt werden. Viele Schritte macht Sepp Peter im Tag, der seit vier Jahren im Hausdienst der Rega arbeitet. Alles hat er im Auge. Registriert Unregelmässigkeiten, die es zu beheben gilt.

Kein Problem zu klein, um gelöst zu werden

Im Laufe eines Jahres gibt es einiges zu reinigen, zu kontrollieren, zu warten und zu entsorgen – drinnen wie draussen. Um die vielfältigen Aufgaben auszuführen, ist Sepp Peter der geeignete Mann, auch weil der Rega-Hausdienst mehr als ein üblicher Hauswartdienst ist. «Ich bin kein normaler Hauswart», schmunzelt er. Ursprünglich gelernter Schlosser, hat er später unter anderem als Feinmechaniker in der Medizintechnik und als Wintergartenbauer gearbeitet. Es muss ihm gefallen, wenn Funken sprühen und er daheim aus Kupfer Rosen schmiedet. Mit Fantasie konstruiert er Vögel und andere Tiere aus Gartenwerkzeug. Wenn er vor einem Haufen Gabeln, Schaufeln, Spaten oder Rechen steht, erschafft er in Gedanken erste Figuren. Dann arbeitet er sich mit dem Material vor und schmiedet raffinierte Gestalten, alles Unikate.

Um 06.30 Uhr startet Sepp Peter sein Tagwerk in der Rega. Er schliesst die Türen auf und macht einen Kontrollgang. Ein Blick auf die Sicherheitsanlagen, dann geht es in die Tiefgarage, den Heizungskeller, die Wasserenthärtungsanlage, die

Lüftungszentrale, in den Kühlraum: komplexe Anlagen, die Zeit und Know-how beanspruchen. Die Tage sind reich an Arbeiten, Überraschungen und Notfällen. Sepp Peters Sonderaufgabe ist der Wagenpark in der Tiefgarage. Streng nach Plan wartet er die sieben Rega-Autos – sie wollen gereinigt, ihr Tank stets gefüllt sein, ihre Pneu gewechselt werden. Alle gesetzlichen Vorschriften müssen erfüllt sein. Aber auch etwa vierzig externe Partner, die an der Wartung des Rega-Centers mitbeteiligt sind, wollen betreut sein.

«Ich bin sehr selbständig in meiner Arbeit, das gefällt mir gut. Zudem lerne ich die meisten der 250 Mitarbeitenden im Rega-Center kennen. Sei es bei einem Büroumzug oder wenn sie uns kontaktieren, um technische Probleme mitzuteilen», sagt Sepp Peter.

Vom Raucher zum Koch

Er liebt Helikopter und ist fasziniert, wie diese schweben können. Das Schweben an Ort und Stelle beherrscht der Modellpilot Sepp Peter. Die Modellfliegerei hat ihn schon als 25-Jährigen interessiert. Aber momentan haben andere Hobbys Vorrang. «Seit ich nicht mehr rauche, habe ich mehr Zeit und habe angefangen zu kochen. Es kommt vor, dass es meiner Frau zu eng wird in der Küche», lacht er. Aber seinen Pilzrisotto, den rühmt sie. Die beiden sind ein kameradschaftliches Gespann. Irgendwie überrascht es nicht wirklich, dass Sepp Peter sein Wohnmobil selber angefertigt hat. Auch im eigenen Haus stecken persönliche Ideen und Eigenleistung. Neben den praktischen Arbeiten, die das Ehepaar zu zweit erledigt, verbinden sie zwei Dinge besonders: der Humor und ihre Liebe zu Katzen. Seit Sommer 2010 haben sie wieder ein Tigerli und eine Dreifarbig, die sie liebevoll verwöhnen.

Was ist das Lebensmotto von Sepp Peter? «Zufrieden sein! Es ist nicht immer einfach, es geht im Leben auf und ab.» In der Rega ist man mehr als zufrieden mit dem vielfältigen Service, den der Hausdienst tagesein, tagaus verrichtet. Still, im Hintergrund, aber wirkungsvoll.

Maria Betschart



Alles im Griff:
Sepp Peter ist mehr als nur ein
«normaler» Hauswart.

Einsatz im Sichtflug

So navigiert der Rettungshelikopter

Rettungseinsätze mit dem Helikopter werden nach Sichtflugregeln geflogen. Modernste Hilfsmittel im Cockpit und in der Einsatzzentrale erleichtern die Navigation. Dies ist besonders wichtig bei schlechtem Wetter, in unbekanntem Gelände oder in der Nacht.

Unfallstelle



Suche der Unfallstelle nach Sicht

- Verletzte Person am Wandfuss Schwalmis
- «Y»-Zeichen (Einweisender mit gelber Jacke)
- Dreiergruppe

Alarm durch Alpinisten

Über Notruf 1414 oder Funk:
«Position Schwalmis, 2100 m ü. M.,
ein Verletzter am Fuss der Felswand.»



Feinnavigation zur Unfallstelle

- Digitale Karte 1 : 50 000
- Bekannte Flughindernisse (Kabel) rot dargestellt



Flugsicherheit

- Darstellung Luftraum mit Sperrzonen, Luftstrassen, Kontrollzonen etc.
- Flugweg, Distanz, verbleibende Zeit zur Unfallstelle, Windinformationen



Grobnavigation

- Eingabe von Koordinaten in digitale Karte durch Rettungsanitäter



Funkspruch an Besatzung

«Bergunfall Schwalmis, 2100 m ü.M., Dreiergruppe, Koordinaten 680 360/196 930 am Fuss der Nordwand. Ein Verletzter, männlich, ca. 40-jährig, offener Beinbruch nach Steinschlag, ansprechbar, Windenaktion nötig. Mobiltelefon-Verbindung mit Alarmierendem (gelbe Jacke) möglich.»



Anflug Zielspital

- Infos zum Spitallandeplatz auf Bildschirm
- Digitale Karte mit Hindernissen
- Foto Spitallandeplatz



Einsatzzentrale überwacht

- Helikopter-Flugweg auf Monitor dargestellt
- Meldung Position von Helikopter via GPS alle 45 Sekunden

Eiszeit am Oberrhein

Von 25. Oktober 2010 bis 8. Mai 2011 ermöglicht das Museum am Burghof in Lörrach einen reizvollen Ausflug in die Vergangenheit, mehr als 12 000 Jahre zurück in die letzte Eiszeit. In der Sonderausstellung «Eiszeit am Oberrhein» werden an die 20 ausgestorbene Tiere als Nachbildungen in Originalgrösse oder als Präparate nach Originalfunden präsentiert: Wollhaarmammut und Wollnashorn, Riesenhirsch, Höhlenbär, Auerochse, Wildpferd und viele andere Arten.

www.museum-am-burghof.de

In den Silvester gleiten

700 m² gross ist das Eisfeld auf dem Bundesplatz in Bern, das am 31. Dezember 2010 ab 11 Uhr Gross und Klein erwartet. An Silvester kann man bis 2 Uhr morgens Schlittschuhlaufen: Eine Lichtanlage sorgt für warme Farben, und Sphärenklänge bringen Eisläufer/innen zum Träumen. Öffnungszeiten:

31.12.2010: 11 bis 2 Uhr.

1.1.–13.2.2011, täglich von 11 bis 22 Uhr. Die Benutzung der Eisbahn ist gratis.



Checklisten zu Arbeit, Sicherheit, Gesundheit

Gelenkschonende Dehnungs- und Kräftigungsübungen, wie die Ski-bindung richtig eingestellt wird oder Stolperunfälle verhindert werden können, Grundregeln zur Arbeitssicherheit, Tipps fürs Wohlbefinden während des Arbeitens am Bildschirm – die Online-Informationen der Suva sind breit gefasst. Checklisten zum Downloaden: www.suva.ch > SuvaPro anklicken



Science-Fiction: Modell der «Epouvant», des Amphibienfahrzeugs aus dem Roman «Herr der Welt» von Jules Verne.

Ausflug der besonderen Art nach Yverdon-les-Bains

Im «Maison d'Ailleurs» auf Zeitreise

Das «Maison d'Ailleurs» in Yverdon-les-Bains ist ein weltweit einzigartiges Museum für Science-Fiction, Utopien und aussergewöhnliche Reisen. Beim Betrachten der originellen Exponate reisen die Besucherinnen und Besucher zurück in die Zukunft – und entdecken, was es (noch) nicht gibt!

Kann man Science-Fiction überhaupt ernst nehmen? Die Autoren dieses Genres sind davon überzeugt: Seit zwei Jahrhunderten nehmen sie mit ihrer Intuition künftige Veränderungen vorweg. Ihnen erweist das im Herzen von Yverdon-les-Bains gelegene «Maison d'Ailleurs» die Ehre – nicht nur als öffentlich zugängliches Museum, sondern auch als spezialisiertes Forschungszentrum.

Grosse Fantasten

Angefangen bei den aussergewöhnlichen Reisen Homers bis zu jenen Jules Vernes hat die Science-Fiction zahlreiche Meisterwerke hervorgebracht, sei es in der Literatur, im Film, in der Bildhauerei, in der Malerei oder in der Welt der Comics. Mit jeweils zwei bis drei Sonderausstellungen pro Jahr rückt das Museum die Meister des Imaginären – Mervyn Peake, Caza, H. R. Giger, Jean Fontaine, um nur einige zu nennen – ins Rampenlicht. Das Archiv des Museums umfasst mehr als 80 000 Exponate, darunter Unikate und einige teilweise sehr alte Stücke (ab dem 16. Jahrhundert). Als äusserst aktives Forschungszentrum ist es dem «Maison d'Ailleurs» gelungen, ein ausgedehntes Netz mit renommierten Partnerinstitutionen auf-

zubauen, darunter die Europäische Weltraumagentur (ESA) oder die Universität Lausanne.

Der dem Museum angegliederte «Espace Jules Verne» zeigt eine Sammlung von rund 20 000 Dokumenten über den berühmten französischen Schriftsteller, der als Vater der Science-Fiction gilt. Mit Modellen ungewöhnlicher Fahrzeuge, dem Affichotron (automatische Plakatsäule) oder dem von Walt Disney inspirierten Nautilus-Modell lädt die Ausstellung zu einem unvergesslichen Ausflug nach Utopia ein.

Bis 20. März 2011 präsentiert die Sonderausstellung «Les robots rêvent-ils du printemps?» (Träumen Roboter vom Frühling?) Werke des amerikanischen Künstlers Ken Rinaldo. Seine Roboterinstallationen, die erstmals in der Schweiz zu sehen sind, heben die Grenzen zwischen Leben und Künstlichkeit auf.

Das «Maison d'Ailleurs» ist von Mittwoch bis Sonntag geöffnet und lädt die Besucherinnen und Besucher ein, sich inspiriert von der Vergangenheit und der Gegenwart ein Bild von der Zukunft zu machen – eine spannende Reise durch die Zeit für Gross und Klein!

www.ailleurs.ch

Marie-Christine Repond

Frage an die Rega

«Wenn ich die Fotos im Rega-Magazin betrachte, fällt mir immer wieder auf, dass die gesamte Crew auf Einsätzen mit dem Helikopter einen Helm trägt, Patienten und Begleitpersonen aber nur Kopfhörer. Was ist der Grund dafür? Welche Funktionen hat ein solcher Helm? Ist das Fliegen so gefährlich, dass ein Helm notwendig ist?»



Alfred Schudel, Basel

Lieber Herr Schudel



Ihre Beobachtung ist richtig: Die Helikopter-Besatzungsmitglieder tragen Helme, die Patienten und deren Begleitpersonen hingegen Kopfhörer.

Sowohl die Helme als auch die Kopfhörer dienen der Verständigung über Funk. Durch sie wird es möglich, trotz des Lärms Informationen auszutauschen. Das ist extrem wichtig, weil die Crews im Flug und auf der Unfallstelle unter schwierigen Bedingungen eng zusammenarbeiten und dabei auf eindeutige Kommunikation angewiesen sind. Etwa jeder fünfte Helikoptereinsatz findet nach Einbruch der Dunkelheit statt. Freileitungen oder Wolken sind nachts nur schwer erkennbar und bilden eine ständige Gefahr. Des Weiteren gibt es für die Piloten der Rega-Helikopter fast keine Standardanflüge, da unser Einsatzgebiet von Strassen über steiles Gebirge bis hin zu bewohnten Gebieten reicht. Eine einwandfreie, klare Kommunikation ist in solchen Situationen – wie überall – ein wichtiger Beitrag zur Reduktion von Risiken. Der Helm wie auch die Kopfhörer schützen das Gehör vor dem Lärm des Helikopters.

Der Helm hat zusätzlich noch weitere Funktionen: Er schützt den Kopf, nicht zuletzt während des Einsatzes mit der Rettungswinde oder auf exponierten Unfallstellen. Das braune Visier dient als Blendschutz, das gelbe zur Verstärkung von Kontrasten. Gerade im Schnee kann dies die Sicherheit erhöhen. Für Flüge in der Nacht wird das Nachtsichtgerät am Helm befestigt.

Der Grund, dass Patienten und Begleitpersonen nicht mit Helm ausgerüstet werden, ist einfach: Im Einsatz können nicht alle möglichen Grössen vorsorglich mitgeführt werden. Damit ein Helm wirksam schützt, muss er gut sitzen. Für Patienten und Begleitpersonen ist der Kopfhörer, der schnell eingestellt werden kann und das Gehör schützt, praktischer. Daher werden Patienten und Begleitpersonen auch weiterhin mit Kopfhörern fliegen, Crewmitglieder dagegen mit Helmen.

Freundliche Grüsse

Ihr Walter Schneibel
Helikopterpilot Rega

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

Ob du die zehn Fehler findest, die unserem Zeichner Joggi beim Kopieren unterlaufen sind?



© Illustration: Joggi / Peter Jost

Frage: Der Rega-Jet ist nicht nach Havanna geflogen, sondern an einen Ort näher bei der verletzten Familie an der Küste.

Wie heisst
dieser Ort?

Wettbewerb

Im Januar 2010 flog der Rega-Jet nach Kuba, um eine ganze Familie nach Hause zu holen. Beide Kinder und die Eltern wurden bei einem Autounfall schwer verletzt.

Schreibe die Antwort auf eine Postkarte und sende diese bis 17. Dezember 2010 an:

Rega, «Quiz», Postfach, 8099 Zürich

Unter den richtigen Antworten verlost die Rega zehn Rega-Armbanduhren – zwei verschiedene Modelle, je nach Alter. Deshalb benötigen wir zur Adresse auch die Altersangabe.

Viel Glück!



Lösung aus Nr. 74:

Die Maschine, die im Rega-Helikopter und im Rega-Jet eingesetzt werden und Menschenleben retten kann, heisst Life-Box.

Die Antwort B ist korrekt.

Je eine Wetterstation «Irox» haben gewonnen: Martina Beretta, Breganzona; Peggy Cappadonna, Untersiggenthal; Serge Dunand, Genf; Jacqueline Ehni, Oftringen; Mathilde Krenger, La Tour de Peilz; Ivo Lamberti, Cadro; Manuel Mooser, Jaun; Bernard Stalder, Granges-Paccot; Hans Vogler, Emmenbrücke; Ueli Zimmermann, Wichtrach

Wir gratulieren!



Alles überstanden: Maurice Rota, Kathrin Wyss und Sadia Hug mit den beiden Freiburger Wallachen Nadir und Orano (von links nach rechts).

Mit Ross und Wagen gegen den Baum

Was eine gemütliche Kutschenfahrt hätte werden sollen, endet mit einem tragischen Unfall. Im malerischen Örtchen Barberêche rasen zwei wild gewordene Pferde mit 50 Stundenkilometern mitsamt den drei Passagieren in einen Baum. Die Rega ist gefordert.

Der erste schöne Frühlingstag im schmucken Örtchen Petit-Vivy, es herrscht ideales Kutschenwetter. Heute kann endlich mal wieder ausgefahren werden. Ziel soll das nahe gelegene Waldstück im freiburgischen Barberêche sein. Im Gespann sind die beiden vier- und siebenjährigen Freiburger Wallache Nadir und Orano, an den Zügeln deren Pflegerin Kathrin Wyss, ihre Nachbarin Sadia Hug und erstmals mit dabei ist der Gastronom und gute Freund der beiden Damen Maurice Rota. Für ihn ist die Kutschenfahrt an jenem 18. März eine Premiere. Doch auch für seine beiden Begleiterinnen wird diese Ausfahrt unvergesslich bleiben.

Etwa 45 Minuten sind die drei unterwegs, als es auf einem Waldweg zum fatalen Unfall kommt. Kathrin Wyss lenkt die Pferde ruhig, besonnen, stets kontrolliert. Auf dem Beifahrersitz links hockt Maurice Rota. Sadia Hug hat sich im hinteren Teil der sogenannten Marathonkutsche positioniert. Ihre Aufgabe ist es, den Schwerpunkt des zweiachsigen Gefährts etwas nach hinten zu verlagern. Alle drei

kennen sich mit Pferden gut aus, denn alle reiten regelmässig ihre eigenen Pferde. Plötzlich wird es unruhig: Wie aus heiterhellem Himmel beginnt der ältere Orano zu galoppieren, und sein vierbeiniger Kamerad Nadir zieht gleich mit. «Solch wild gewordene Tiere, die zusammen 1200 Kilogramm auf die Waage bringen, kann man unmöglich mehr halten», sagt Sadia Hug. Pferdepflegerin Kathrin versucht, die beiden durchbrennenden Tiere mit aller Kraft zu beruhigen, sie zurück in einen gleichmässigen Trab zu bringen. Es gelingt ihr nicht. Die rund 350 Kilogramm schwere Sportkutsche rast mitsamt den drei Passagieren mit Tempo 50 in Richtung Wald. «Hohoho», Kathrin und Maurice geben Befehle. Die Pferde reagieren nicht, die hydraulischen Bremsen reichen längst nicht mehr aus. Reflexartig versucht Sadia zu den Leitzügeln zu gelangen und der Fahrer in zu helfen. Doch auch dieser Versuch bleibt erfolglos. Sadia steht auf, eine Bodenwelle, dann wird sie aus dem Wagen geschleudert. Geschockt und leicht verletzt bleibt sie auf dem steinigen Waldboden



Premiere:
Zusammen mit Kathrin und Sadia
geniesst Maurice seine erste
Kutschenfahrt.

liegen. Sekunden später kracht es. Sadia muss mit anschauen, wie die Pferde mit voller Wucht auf einen Baum zu preschen. Das eine Pferd links, das andere rechts am Baum vorbei. In der Mitte die Kutsche.

Nach diesem Aufprall ist es für einen Moment still, totenstill. Sadia Hug rappelt sich auf, hinkt zum Baum und befürchtet das Schlimmste. Doch ihre beiden Freunde Kathrin und Maurice leben! «Am übelsten hat es Kathrin erwischt. Ihr Gesicht ist voller Blut. Allerdings hätte alles noch viel schlimmer kommen können, hätte dieser Baum im unteren Stammbereich spitze Äste gehabt», stellt Sadia Hug fest. Sofort alarmiert sie via Notruf den örtlichen Rettungsdienst, die Kantonspolizei und später die Rega. Aufgeboten wird die Crew der Einsatzbasis Bern-Belp. Nur wenige Minuten nach Alarmeingang landet der Rettungshelikopter am Unfallort in Barberêche. Fazit: Fahrerin Kathrin erleidet beim Kutschenunfall mehrere Knochenbrüche im Gesicht sowie am ganzen Körper, Sadia Hug hat sich eine starke Schulterverletzung zugezogen. Maurice hingegen, der an diesem Frühlingstag seine Kutschen-Premiere erlebt hat, kommt mit leichten Verletzungen davon. Die schwerverletzte Pferdepflegerin Kathrin wird von der Rega umgehend ins Berner Inselspital geflogen.

Ein halbes Jahr ist dieser schwere Kutschenunfall nun her. Alle Beteiligten haben sich vom Schock erholt und sind mittlerweile gut genesen. Sie alle reiten wieder und freuen sich auf eine hoffentlich ruhigere Kutschenausfahrt im kommenden Frühling.

Christian Trottmann



Total-Schaden:
die kaputte Sportkutsche nach
dem heftigen Aufprall.



Schwerverletzt:
Pferdepflegerin Kathrin wird von
der Crew der Rega-Basis Bern
ins Spital geflogen.

Mit dem Schlitten sicher ans Ziel



Ohne viel Aufwand und kostspielige Ausrüstung rasch loslegen und Spass haben: Das ist es, was das Schlitteln beliebt macht. Doch gerade weil es so unkompliziert ist, werden die damit verbundenen Risiken oft unterschätzt. Einige grundlegende Sicherheitsregeln gilt es also zu beachten, damit die Schlittler unverseht ans Ziel kommen.

Das Angebot an Schlittelstrecken in der Schweiz wurde in den letzten Jahren beträchtlich erweitert, und über mangelndes Interesse können sich die Betreiber nicht beklagen, denn Schlitteln liegt im Trend. Das zeigt sich leider auch in den Unfallstatistiken: Knapp 10 000 Unfälle ereignen sich durchschnittlich pro Jahr in der Schweiz. Die Geschwindigkeiten, die mit dem Schlitten erreicht werden, werden vielfach ebenso unterschätzt wie die Anforderungen an die Lenker. Es reicht nicht aus, einfach auf den Davoser, Rodel, Bob oder Skibock zu sitzen und den Dingen ihren Lauf zu lassen. Man sollte wissen, wie man das Gefährt wieder bremst, und die entsprechende Technik üben. Eine wichtige Vorsichtsmassnahme ist schon zu treffen, bevor man sich auf den Schlitten setzt: Hänge und Wege sollen so gewählt werden, dass man auf keine Hindernisse wie Motorfahrzeuge, Mauern, Zäune oder gar auf Fussgänger und Skifahrer trifft. Geschlittelt wird idealerweise auf speziell markierten Strassen und Wegen. Eine gute Planung bringt einen erheblichen Sicherheitsgewinn. In manchen Wintersportorten gibt es gute Schlittelstrecken, oft mit Transportangebot bergauf und beleuchteten Strecken bei Nacht.

Kein Alkohol beim Schlitteln

Apropos Schlitteln bei Nacht: Diese Aktivität ist besonders beliebt. Oft bildet sie den Abschluss eines gemütlichen Fondueplauschs. Dass dabei das eine oder andere Glas Weisswein und ein paar kleine Kirschen genossen werden, scheint selbstverständlich zu sein. Der Genuss von Alkohol bringt aber eine erhebliche Gefährdung mit sich. Die Konzentrations- und Reaktionsfähigkeit der Schlittler nimmt ab, die Risikobereitschaft dafür zu. Eine fatale Kombination, die schon oft schmerzhaft Folgen hatte – natürlich auch tagsüber. Auf keinen Fall also vor oder während des Schlittelns Alkohol konsumieren. Und nach dem Schlitteln auch nur dann, wenn man anschliessend nicht noch Auto fahren will. Zudem gilt beim Nachtschlitteln: offene, beleuchtete Schlittelwege benutzen und nur so schnell fahren, dass ein Anhalten jederzeit möglich ist.

Tipps, um sicher ans Ziel zu kommen

Schlitteln ist ein unkomplizierter Sport, der vergleichsweise wenig Vorbereitung erfordert. Dennoch gilt es einige Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, um Unfälle zu vermeiden:

- Schneеспorthelm, geeignete Winterbekleidung und gute Schuhe tragen
- Nur auf markierten, hindernisfreien Wegen schlitteln
- Fahrverhalten und Geschwindigkeit dem Können und den Verhältnissen anpassen
- Nur sitzend schlitteln, nie auf dem Bauch liegend
- Schlitten niemals zusammenbinden

Dies sind nur einige der wichtigsten Sicherheitshinweise. Weiterführende Informationen finden sich in den Broschüren «Schlitteln – Sicher in Fahrt» und «Snow Safety – Leitfaden für die Sicherheit im Schneesport», die kostenlos auf der Website der bfu heruntergeladen werden können.

*Giannina Bianchi, Beraterin Sport
bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung*

Ein Zeitzeuge erzählt

Erste Rega-Repatriierung vor 50 Jahren

Über 700 Patienten pro Jahr fliegt die Rega mit ihren drei Ambulanzjets heutzutage aus der ganzen Welt zurück in die Heimat. Vor 50 Jahren sah dies anders aus: Im Jahr 1960 wurde erstmals ein Patient mit dem Flugzeug aus dem Ausland in die Schweiz zurückgebracht – eine Besonderheit. Walter Odermatt erzählt von diesen Pionierzeiten.

«Es war eine grosse Ehre, bei der Rettungsflugwacht zu arbeiten. Diese Ehre war der Lohn, denn ich übte die Tätigkeit in meiner Freizeit aus, sozusagen als Hobby», so der heute 83-jährige Walter Odermatt, einer der Pioniere der Rega. «Wir waren stolz und führten die anspruchsvolle und oft gefährliche Aufgabe mit grossem Idealismus durch.» Der Sanitätsinstruktor beim Militär war schon 1952 bei der Gründung der Schweizerischen Rettungsflugwacht dabei. Bis zu seiner Pensionierung 1995 blieb er ein treuer Mitarbeiter. Den Patienten zu helfen, motivierte ihn über all die Jahre.

Die Rettungsflugwacht Rega war noch jung, als sie zum ersten Mal einen Patienten, der im Ausland ernsthaft erkrankt war, mit dem Flugzeug nach Hause holte. Im Jahr 1960 führte die Rega ihre erste Repatriierung durch – von Frankreich zurück in die Heimat. Auf dem Flug war der Rega-Pionier und Einsatzleiterchef Fritz Bühler persönlich an Bord. Er begleitete den Piloten Böhm und den Flughelfer Stucki bei dieser Premiere.

Fritz Bühler, der ab 1960 die Rettungsflugwacht leitete, spann seine Fäden zu Geschäftsleuten und bewog sie dazu, ihm mit ihren Geschäftsflugzeugen zu helfen. In der Folge stellte der Bankier Peter Bär sein Flugzeug für Patientenflüge zur Verfügung. Das erste Flugzeug, das regelmässig für Rückführungen im Einsatz stand, war eine Piaggio P-166 von Dr. Armin Meyer, dem Verleger der damaligen Schweizer Frauenzeitschrift «Meyers Modeblatt». Dr. Armin Meyer flog zwischen 1961 und 1964 mit seiner Piaggio P-166, umfunktioniert zum Ambulanzflugzeug der Rettungsflugwacht, internationale Einsätze.

Auch Odermatt war auf den ersten Flügen aus dem Ausland an Bord. Seine Premiere führte ihn damals nach Frankfurt. Die Crew holte einen an schweren Herzproblemen leidenden Patienten. Nebst Blutdruckmessen und Infusionen verabreichen, war Odermatt, der Flughelfer, auch für die Zollabfertigung zuständig und organisierte die Transporte zum Flugzeug. Immer wieder sah er sich mit Schwierigkeiten konfrontiert. Beispielsweise während des Kalten Kriegs hinter dem Eisernen Vorhang in Polen, als die Warschauer Behörden seiner offiziellen Berufsbezeichnung Militärsanitätsinstruktor misstrauten und in ihm einen Spion vermuteten. Aber das ist lange her. Heute kümmert sich Walter Odermatt um die 30 Pioniere von damals, die sich noch immer regelmässig treffen.

Ariane Güngerich



Pionier Walter Odermatt vor dem heutigen Rega-Ambulanzjet: Die Zeiten haben sich geändert.

Piaggio 166:
erstes Ambulanzflugzeug in regelmässigem Einsatz für die Rega.



Unterstützung über das Leben hinaus – eine neue Dienstleistung

«Hilfe aus der Luft – Wie Sie über Ihr Leben hinaus helfen können».
Ein Testament-Ratgeber.



Die Schweizerische Rettungsflugwacht Rega nimmt ohne staatliche Unterstützung eine staatliche Aufgabe wahr. Rund um die Uhr ist sie einsatzbereit, um medizinische Hilfe aus der Luft zu leisten. Auf die grosse Solidarität der Gönnerinnen und Gönner sowie der Schweizer Bevölkerung ist die Rega angewiesen. Seit Beginn ihrer Tätigkeit 1952 spielen auch testamentarische Zuwendungen eine wichtige Rolle. Immer wieder darf die Rega Hinterlassenschaften entgegennehmen. Unabhängig vom Betrag ist diese

Unterstützung ein grosser Beweis des Vertrauens in unsere Institution. Viele Menschen haben den Wunsch, nicht nur zu Lebzeiten, sondern auch darüber hinaus Gutes zu tun. Mit einem Testament können klare Verhältnisse geschaffen werden. Die Hinterbliebenen erhalten die Sicherheit und Gewissheit, dass im Sinne des Verstorbenen gehandelt und sein letzter Wille respektiert wird. Die Rega erhält immer wieder Anfragen, was zu unternehmen ist und wie die Rettungsflugwacht im Testa-

ment berücksichtigt werden kann. Antworten dazu sind im neuen Testament-Ratgeber «Hilfe aus der Luft – Wie Sie über Ihr Leben hinaus helfen können» zu finden. Gerne gibt Frau Antonella Cadonau auch persönlich Auskunft.

Antonella Cadonau
Erbschaften und Legate
Telefon: +41 44 654 33 06
E-Mail: antonella.cadonau@rega.ch
www.erbschaften.rega.ch



Vom Fliegen mit Snowboard und Helikopter

Schon früh in meiner Kindheit hat mich das Fliegen fasziniert. Auf den Skis, dem Velo, später und umso intensiver dann auch auf dem Snowboard und dem Skateboard. Meine Eltern besitzen eine Alphütte, die im Frühjahr nur per Helikopter zu erreichen ist. So kam ich schon als kleiner Knirps in den Genuss, mit dem Helikopter zu fliegen. Ich weiss noch genau, wie nervös ich war, als endlich der Helikopter, es war eine «Lama», am Himmel aufgetaucht war. Der Lärm war ohrenbetäubend. Mit grossem Respekt kletterte ich dann auf meinen Sitz und liess mich anschnallen. Die Turbine heulte, die Rotoren wurden schneller, mir drückte es den Magen zusammen. Ich wusste nicht, was mit mir geschah, aber wir waren in der Luft und flogen Richtung Alphütte. Die Aussicht war super, zugleich aber überkam mich auch die Angst, wir könnten einfach so runterfallen. Schnell verflog das bange Gefühl, und ich genoss den kurzen Flug in vollen Zügen.

Auch heute noch fasziniert mich das Fliegen, allem voran mit dem Brett. Durch meine Erfolge, die ich beim Snowboarden feiern durfte, bot sich mir die Chance, schon ein paar Mal mit dem Helikopter zu fliegen. Das Gefühl beim Start, wenn es einem den Magen zusammendrückt und man in die Luft steigt, geniesse ich noch immer am meisten. Ich bin schon auf diverse Arten aus dem Helikopter ausgestiegen beziehungsweise gesprungen. Es kam schon vor, dass ich beim Heli-Boarding auf so schmalen Plätzen am Berg ausgestiegen war, dass der Pilot nur gerade eine Kufe absetzen konnte. Vieles durfte ich rund ums Helikopterfliegen schon erleben: Fliegen mit offener Türe, Luftlöcher oder Sturzflüge. Wegen eines Ölverlusts habe ich sogar ein Helikopterhandbuch auf einem Berggipfel in Neuseeland

gelesen. Angst hatte ich dabei nie, mulmig wurde mir bei der Geschichte in Neuseeland einzig, weil niemand wusste, warum der Helikopter Öl verlor.

Ich bin mir bewusst, dass sich nun einige Leserinnen und Leser darüber aufregen, dass ich Heli-Boarden war. Ich möchte an dieser Stelle jedoch betonen: Es ist die Ausnahme und nicht die Regel. Meistens erklimmen wir die schönen Berge zu Fuss mit dem Brett unter dem Arm. Das hält fit und ist umweltschonend.

Mit der Rega musste ich bis heute glücklicherweise noch nie fliegen. Mein Bruder Nando, der als Forstwart arbeitet, hatte jedoch schon zweimal das «Vergnügen». Das eine Mal war es ein Snowboardunfall, das andere Mal ein Arbeitsunfall, wo er mit der Rettungswinde gerettet werden musste. Noch heute erzählt er diese Geschichte voller Stolz, denn für den damals diensthabenden Arzt war es angeblich der erste Ernstseinsatz mit einer Winde. Dieser war jedenfalls ziemlich nervös, und mein Bruder musste ihn immer wieder beruhigen. Die Rettung verlief reibungslos, und schon nach wenigen Tagen konnte Nando das Spital wieder verlassen.

Schon ein paarmal konnte ich einen Rega-Helikopter von innen sehen. Immer wieder bin ich erstaunt, wie viel Technik für medizinische Zwecke in einem solchen Helikopter auf kleinstem Raum Platz findet. Jeder, der schon mal auf einer Intensivstation im Spital war, weiss, wie viel Equipment es da braucht, um Menschenleben zu retten.

Es bleibt mir nur noch eines zu sagen: Zollen Sie den Damen und Herren der Rega Respekt und sorgen Sie dafür, dass Sie die roten Helfer aus der Luft nie brauchen!



Gian Simmen

Olympiasieger 1998
Snowboard-Halbpipeline

Zur 75. Ausgabe des Rega-Gönnermagazins blicken wir zurück

Happy Birthday 1414!

Am 27. April 1977 erschien erstmals die «Informationszeitung» der Rega. «Wir kommen damit einem Wunsch vieler Gönner entgegen», hiess es damals im Editorial des starken Mannes der Schweizerischen Rettungsflugwacht SRFW, Fritz Bühler. Heute, nach 75 Ausgaben des Gönnermagazins ist es an der Zeit, mit einem kurzen Rückblick, Geburtstag zu feiern.



Besondere Geschichte:
Schon damals berichtet die Rega in ihrer Gönnerzeitung über spezielle Einsätze im In- und Ausland.

Mutter und Tochter:
Margrith und Petra Scheiwiller lassen vergangene Zeiten Revue passieren.

Bestätigung im Pass:
Am 27. Oktober 1978 kam Petra in Spanien zur Welt.



Das Ziel der «Informationszeitung» war es, den Rega-Alltag transparent und leserfreundlich darzustellen, und damit weitere Gönnerinnen und Gönner zu gewinnen. Bereits in den Achtziger Jahren betrug die Auflage der Zeitung weit über eine Million Exemplare. Dieter Ryffel, einstiges Redaktionsmitglied und Informationschef der Rega meint stolz: «Auch wenn der Vergleich ein wenig hinkt: Wir waren zusammen mit dem «Brückenbauer» die auflagestärkste Zeitung der Schweiz».

Die werbefreie «Informationszeitung» der Rega erschien viermal pro Jahr und war an das Aussehen einer Tageszeitung angelehnt. «Mit dem Druck auf Zeitungspapier wollten wir die

Aktualität des Inhaltes zusätzlich betonen», erinnert sich Dieter Ryffel. Später, Ende der 1980-Jahre, wechselte man dann zum Tabloidformat.

Die «verlorene» Tochter

«Rund zwei Monate früher, als die Natur es eigentlich «vorsieht», kam auf den Kanarischen Inseln «Klein Petra» zur Welt.» So steht es in der 5. Ausgabe der «Informationszeitung» vom 12. März 1979. Heute, 30 Jahre danach, treffen wir Petra Scheiwiller in ihrem Elternhaus im toggenburgischen Neu St. Johann. Ihre Mutter, Margrith Scheiwiller, damals im siebten Monat mit Petra schwanger, erinnert sich: «Als ich zu-



Chronologie Gönnermagazin

Am 27. April 1977 erschien erstmals die «Informationszeitung» der Rega. Damals lasen die Gönnerinnen und Gönner ihre offizielle Rega-Publikation auf Zeitungspapier. Danach wurde alles etwas kleiner und handlicher – man wechselte zur Magazingestalt und später zum heute bekannten Tabloidformat.



sammen mit meinem Mann dem Strand entlang spazierte, merkte ich plötzlich, dass etwas nicht stimmte.» Notfallmässig wurde die werdende Mutter per Ambulanz in eine Klinik nach Las Palmas gebracht. Dann dauerte es noch zehn Minuten und «Klein Petra» erblickte das Licht der Welt, am 27. Oktober 1978 um zwei Uhr nachts.

Jetzt erst fingen die Probleme an. «Ich lag dann in einem Krankenzimmer mit sechs weiteren Frauen, der Infusionsbeutel hing an einem komplett durchgerosteten Ständer. Dieses Bild vergesse ich nie mehr», lacht Mutter Margrith heute. Drei Tage später wird sie aus dem Spital entlassen und muss zusammen mit ihrem Mann Petras Geburt auf dem Konsulat anmelden. Wenige Tage darauf reisen Petras Eltern mit dem gebuchten Charterflug der Balair zurück in die Schweiz – sie beide waren damals Jungunternehmer und hatten ein eigenes Geschäft zu führen. Die frühgeborene Petra blieb im Spital in Spanien zurück. Nach intensiven Abklärungen und dank Unterstützung der Rega konnte «Klein Petra» rund zwei Wochen nach ihrer Geburt per Linienflug in einer Isolette in die Schweiz reisen, begleitet von einem medizinischen Rega-Team und, selbstredend, einem Redaktionsmitglied der «Informationszeitung».

Das Gönnermagazin heute

Auch heute noch sucht das Redaktionsteam des Gönnermagazins 1414 nach aufregenden und spannenden Geschichten. Zwei Mal jährlich berichten wir möglichst ausgewogen und transparent über Geschehnisse vor und hinter den Rega-Kulissen, aus dem In- und Ausland. Dies immer mit dem Ziel, unseren Gönnerinnen und Gönnern aufzuzeigen, wie und weshalb die Rega für Menschen in Not im Einsatz steht.

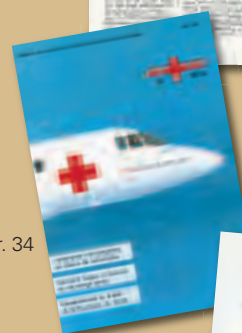
Christian Trottmann



Ausgabe Nr. 1
27. April 1977



Ausgabe Nr. 18
1. Juli 1983



Ausgabe Nr. 34
Juni 1990



Ausgabe Nr. 42
Mai 1994



Ausgabe Nr. 60
Juni 2003



Ausgabe Nr. 64
Juni 2005

Werde Gönner.

www.myrega.ch

Die Seite für Jugendliche.



Ein Gönnerausweis auf Wanderschaft

Wenn Sie diese Novemerausgabe des Rega-Magazins in den Händen halten, ist die Produktion des Gönner-Jahresversandes 2011 in der Druckerei unseres Partners Bächler-Sidler AG in Luzern bereits angelaufen. Schon bald gehen auch wieder die dazugehörigen Gönnerausweise auf die Reise. Man wisse: Wenn einer eine Reise tut, dann kann er was erzählen. So auch dieser Gönnerausweis hier.

«An einem bitterkalten Januarmorgen lande ich nach einer langen Reise, die im November letzten Jahres ihren Anfang genommen hat, in einem schmucken Briefkasten in 9410 Heiden. Eben noch im warmen Postbüro, schlottere ich nun im Metallgehäuse und warte auf meinen Empfänger. Jetzt noch diese Kälte, habe ich doch schon so viel durchgemacht! Haben Sie gewusst, dass für meine Entstehung viele Arbeitsprozesse nötig sind? Wenn ich mit Ihrem Namen bedruckt werde, laufe ich mit einer Geschwindigkeit von 50 Metern pro Minute über die Papierrolle. Dabei komme ich gleichzeitig schön ins Schwitzen, denn das Rechnungsformular, auf dem ich aufgedruckt bin, wird bis zu 200 Grad Celsius heiss. So muss ich einiges an Kälteunterschieden aushalten. Zu guter Letzt gehts noch in die «Haute Couture», wo ich mein Kleid erhalte, indem ich mit einer Folie beschichtet werde, damit Sie mich möglichst unzerknittert für das neue Jahr aufbewahren können. Nachdem alles gestanzt, geschnitten und gefalzt ist, werde ich innert Sekundenbruchteilen ins Couvert verpackt. Nun liegt eine grosse Last auf mir, denn ich liege irgendwo unter 1,5 Millionen gestapelten Couverts, bis diese auf ihre Reise geschickt werden. Nach all diesen Strapazen ist es nun im kalten Briefkasten geradezu gemächlich. Nun freue ich mich auf die warme Stube und kann den Moment

kaum erwarten, wenn mich zwei freudige Augen begrüßen. Ich freue mich, schon bald in Ihrem Besitz zu sein, und bin echt stolz, wenn Sie durch mein Eintreffen die Rega im 2011 wiederum mit Ihrem Gönnerbeitrag unterstützen.»

*Freundliche Grüsse
Ihr Gönnerausweis*

Kleines Gönnerausweis-ABC

- Die aufgedruckte Jahreszahl 2011 weist auf den aktuellen Versand hin. Erst die Zahlung des Gönnerbeitrages verlängert die Gönnerschaft um ein weiteres Jahr.
- Pro Gönnerschaft wird ein Gönnerausweis ausgestellt. So auch für eine Familie, die sich auf beide Elternteile und deren Kinder bis zum 18. Altersjahr erstreckt.
- Der Gönnerausweis muss auf einer Reise nicht mitgeführt werden (keine Ausweispflicht bei einem Einsatz). Zuerst kommt die Hilfe im Notfall und erst später die Abklärung betreffend die Kostenfrage.
- Wenn sich Änderungen zu einer Gönnerschaft ergeben, so melden Sie diese über www.info.rega.ch oder über 0844 834 844. Wir sind Ihnen dankbar, wenn Sie uns den Gönnerausweis oder den Einzahlungsschein nicht retournieren. So helfen Sie uns, Kosten zu sparen.
- Fehlende oder falsch ausgestellte Gönnerausweise können ebenfalls über www.info.rega.ch oder 0844 834 844 gemeldet werden.



*René Fritschi
Leiter Gönner-Center*

So erreiche ich die Rega

Alarmnummer Schweiz
1414

Alarmnummer Ausland
+41 333 333 333

Gönner-Center
Tel. 0844 834 844, Fax 044 654 32 48
www.rega.ch 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.airmail.rega.ch