

1414

Nummer 71, November 2008

Gönnermagazin der Schweizerischen Rettungswacht

rega 

Rettung aus der Wand
**Wenn der Heli
nicht landen kann**





4 Thema

Wenn der Heli nicht beim Patienten landen kann

Befindet sich eine Unfallstelle in einer Felswand, wird der Rega-Arzt mit der Rettungswinde zum Patienten abgeseilt. Wenn nötig zieht er zusätzlich einen Rettungsspezialisten des SAC bei. Eine Reportage von der Rega-Basis Erstfeld.

11 Dialog

Zwiesgespräch zwischen Rega-Arzt und SAC-Retter

Ein perfektes Zusammenspiel zwischen Medizin und Gebirgstechik ist Voraussetzung für erfolgreiche Bergrettungen.

12 Basis-Porträt

Einsatzbasis Samedan: höchstgelegene aller Rega-Basen

Die Anfänge der Helikopterflüge in den Schweizer Alpen muten abenteuerlich an. Dabei war das Engadin eine eigentliche Keimzelle der Rettungsfliegerei: Bereits wenige Jahre nach der Gründung der Rettungsflugwacht flog die Heliswiss 1957 sporadisch Rettungseinsätze im Auftrag der Rega – lange bevor im Jahr 1983 die Rega-Einsatzbasis Engadin selbständig wurde.

14 Pilotentraining

Wie die Rega-Jet-Piloten auf Herz und Nieren gecheckt werden

Ohne Lärm und Kerosinverbrauch: Rega-Piloten üben den Notfall im Simulator. Eine Reportage aus Montreal, Kanada.

16 Poster

Seilakte am Helikopter

Rettungswinde und Long-Line-Verfahren ermöglichen es, Patienten auch aus exponierten Lagen zu bergen.

18 Rega-Inside

19 Persönlich

21 Rätsel-Ecke

22 Nachgefasst

Schnee bleibt seine Leidenschaft

Nach einer Stunde wurde ein 22-Jähriger aus einer Lawine gerettet. Seine Leidenschaft zum Schnee blieb trotzdem ungebrochen – letzten Winter arbeitete er an der Beschneiungs-«Kanone».

24 Kurz notiert

25 TV-Hinweis: «Heldin der Lüfte»

27 Gastkolumne: Milena Moser

28 Damals

Ostern 1979: Grosseinsatz in Algerien

Mit einer eingekauerten DC-9 der Balair fliegt die Rega Opfer eines Busunglücks zurück nach Genf.

32 Prävention

Gewässer bergen auch im Winter Gefahren

0844 834 844

Die Service-Nummer für Gönnerinnen und Gönner

Wie Sie die Rega erreichen: Seite 24.

Titelbild:

Hilfe naht: Weil eine Landung beim Patienten nicht möglich ist, fährt der Rettungssanitäter das Windenseil aus.

Rega-Stiftungsrat:

Albert Keller* (Präsident),
 Uitikon Waldegg;
 Franz Steinegger* (Vizepräsident),
 Flüelen;
 Dr. iur. Markus Reinhardt*, Chur;
 Paul Maximilian Müller*, Bern;
 Prof. Dr. med. Daniel Scheidegger*,
 Arlesheim;
 Anne Ormond-Ronca, Denens;
 PD Dr. med. Adrian Frutiger,
 Trimmis;
 Charles Raedersdorf, Köniz;
 Ulrich Graf, Pfäffikon SZ;
 PD Dr. iur. Roland Müller, Staad;
 Dr. med. Andreas Berger,
 Merlischachen;
 Michael Hobmeier, Bäch;
 Bruno Jelk, Zermatt;
 Markus Mader, Bern
 (Vertreter des Schweizerischen
 Roten Kreuzes)
 (* = Mitglieder des Ausschusses)

Geschäftsleitung:

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

Impressum Nr. 71 / Nov. 2008**Gönnermagazin****der Schweizerischen****Rettungsflugwacht (Rega)**

Erscheint zweimal jährlich,
 Gesamtauflage 1,511 Millionen

Redaktion: Thomas Kenner
 (Chefredaktor), Gery Baumann,
 Maria Betschart, Walter Stünzi

Französische Übersetzung:

SRK, Übersetzungsdienst, Bern

Italienische Übersetzung:

Gabriella Broggi, Lugano

Fotos:

D. Boschung (Titelseite, S. 2, 18, 19);
 T. Kenner (S. 2, 12, 14, 15, 25);
 Ch. Perret (S. 3);
 G. Baumann (S. 4, 5, 7, 8, 9, 11,
 21, 23, 32);
 Ch. Bättig (S. 7, 9);
 T. Bärffuss (S. 12);
 W. Kuhn (S. 12);
 P. Donatsch (S. 13);
 T. Kern (S. 27);
 P. Burgener (S. 28, 29, 31)

Produktionsleitung:

tutto fatto, Zürich

Gestaltung:

Alex Demarmels, Thalwil

Herausgeber:

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

Litho: Sota AG, Zürich

Druck: Weber Benteli, Biel

Inseratenannahme:

Kretz AG, Verlag und Annoncen,
 8706 Feldmeilen

Abdruck: mit Quellenangabe



Ernst Kohler

Liebe Gönnerin, lieber Gönner

In Not geratenen Menschen zu helfen – dies ist eine schöne und zugleich anspruchsvolle Aufgabe. Besonders anspruchsvoll ist sie dann, wenn sich Hilfesuchende an einer exponierten Stelle befinden, etwa auf einem steilen Bergweg, wo der Rettungsheli nicht landen kann. Wie die Titelgeschichte dieses Magazins zeigt, unternehmen die Rega-Besatzungen alles, um Verunfallten trotzdem an allen erdenklichen Orten und Lagen die so dringend benötigte Erste Hilfe zukommen zu lassen, sie zu versorgen, zu bergen und schliesslich zur weiteren medizinischen Behandlung ins Spital zu fliegen. Die Einsatzmöglichkeiten sind dank technischen Hilfsmitteln wie der Rettungswinde enorm. Doch stets stehen Qualität, Professionalität, Sicherheit und Gewissenhaftigkeit im Zentrum. Die Zusammenarbeit im Team hat dabei eine entscheidende Bedeutung: Gegenseitiges Vertrauen sowie eine klare und eindeutige Kommunikation sind entscheidende Faktoren für das Gelingen dieser Rettungseinsätze.

Wir wollen die Rettung im unwegsamen Gelände auch weiterhin möglich machen – dies erfordert optimale technische Voraussetzungen und sehr viel Training. Ich versichere Ihnen, dass jeder Gönnerfranken in die Luftrettung fliesst und zum Wohle der Hilfesuchenden eingesetzt wird. Dank Ihrem Vertrauen in unsere Luftrettung werden die Rega-Helikopter mit ihren Rettungscrews auch in Zukunft Hilfe bringen können – und zwar bis in die steilsten Bergflanken und hintersten Winkel unseres Landes.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen viele schöne Wintersportwochenenden ohne Kontakt mit dem roten Rega-Helikopter.

Ernst Kohler, Vorsitzender der Geschäftsleitung

Wenn der Heli nicht beim Patienten landen kann



Rega-Einsatz mitten in der schroffen Felswand: Am Salbitschijen wird ein abgestürzter Kletterer auf der Vakuummatratze am Windenseil ausgeflogen.

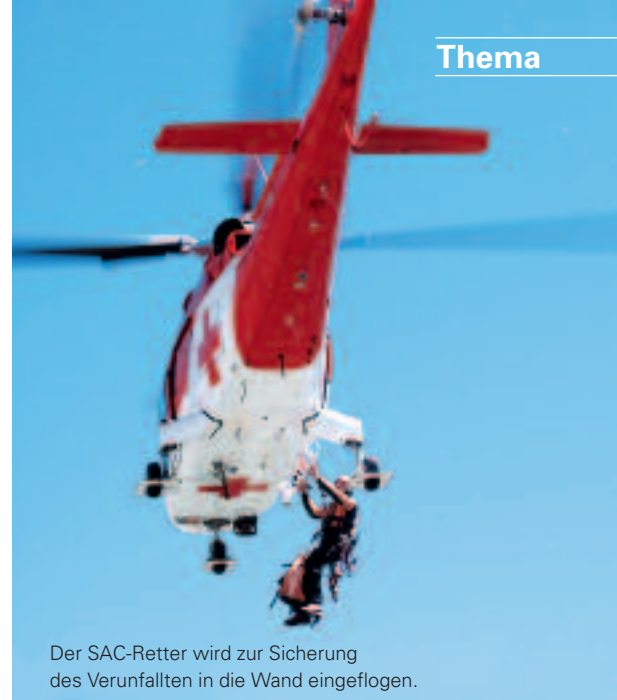
Verletzten schnelle medizinische Hilfe zukommen zu lassen, sie zu bergen und schliesslich ins Spital zu fliegen – das ist das Ziel der Rega. Nicht immer ist es aber möglich, direkt am Unfallort zu landen. Damit der Rega-Arzt trotzdem schnell beim Verunfallten ist und die oft lebenswichtigen medizinischen Massnahmen einleiten kann, wird er in solchen Fällen mit der Rettungswinde vom schwebenden Helikopter aus zum Patienten abgeseilt. Wenn sich die Unfallstelle gar an einer sehr exponierten Stelle wie beispielsweise einer steilen Felswand befindet, wird bei Bedarf zusätzlich ein Rettungsspezialist des Schweizer Alpen-Clubs (SAC) eingeflogen. – Um aufzuzeigen, wie derartige Einsätze konkret ablaufen, haben wir den Besatzungen der Rega-Basis Erstfeld (UR) über die Schultern geschaut.

Passiert am Salbitschijen (UR). Rega-Arzt Christoph Bättig prüft, ob sein Klettergurt tadellos sitzt. An der Helikopter-Rettungswinde soll er mitten in die mächtige Granitwand über ihm abgesetzt werden. Ein schwerverletzter Kletterer braucht dringend seine Hilfe. Die Unfallstelle ist exponiert. Auf einer winzigen, fast senkrecht abfallenden Grasnarbe hat der Gefährte den Abgestürzten gesichert. Obwohl er für Einsätze in Eis und Fels ausgebildet und erfahren ist, war Bättig schon bei der detaillierten Alarmmeldung klar, dass er hier die technische Unterstützung eines erfahrenen Bergretters brauchen würde. Bereits auf dem Hinflug zum 2981 Meter über Meer liegenden Kletterberg ob der Göschenalp hatte die Rega darum Iwan Infanger aufgenommen, einen Rettungsspezialisten des Schweizer Alpen-Clubs (SAC).

Winzig klein scheint die rotweisse Agusta in der schroffen Wand. Von Auge kaum zu erkennen ist der darunter hängende Bergführer mit seiner leuchtend gelben Jacke. Der Rega-Heli setzt ihn am 45 Meter langen Windenseil zentimetergenau beim Abgestürzten ab. Kaum hat sich der SAC-Retter vom Haken gelöst, fährt Gery Bissig, der an der offenen Kabinentüre sitzende Rettungssanitäter, die Winde wieder ein, und der Pilot lässt die Maschine nach unten gleiten, zum Zwischenlandeplatz, wo der Rega-Arzt auf seinen Einsatz wartet.

Gesicherter Arbeitsplatz in luftiger Höhe

Die Niedermann-Route, am Zwillingsturm des Salbitschijen, ist eine klassische, beliebte Klettertour. Schon oft war der SAC-Mann selber durch die Wände des Salbitschijen geklettert, hatte sich jeweils behutsam, Griff um Griff, nach oben gearbeitet. Doch jetzt? Auf einen Schlag mittendrin, sozusagen von null auf hundert! Nachdem er sich selber gesichert hat, lässt sich Iwan Infanger vom Kameraden des bewusstlosen Kletterers erklären, was passiert ist: Ärztliche Versorgung, fachgerechte Lagerung und Bergung sind dringend nötig. Dafür zu sorgen, dass dies für alle Beteiligten ohne Gefahr



Der SAC-Retter wird zur Sicherung des Verunfallten in die Wand eingeflogen.



«Arbeitsplatz» in der Wand: Oftmals wäre eine medizinische Versorgung ohne die Hilfe der SAC-Rettungsspezialisten nicht möglich.

abläuft, ist die Aufgabe des Rettungsspezialisten. Mit der mitgeführten Bohrmaschine setzt er Sicherungshaken und bereitet so den Arbeitsplatz für Christoph Bättig, den Arzt, vor.

Medizinische Versorgung in der Wand – und beim Zwischenlandeplatz

Noch in der Wand untersucht der unterdessen eingeflogene Rega-Mediziner den Verletzten, spritzt Medikamente und stellt erste Diagnosen. Dann wird der Verunfallte auf die Vakuummatratze gelagert. Der SAC-Rettungsspezialist und auch der Kamerad des Verunfallten helfen mit. Jeder Schritt wird vorbesprochen, es geht zügig, aber ohne Hektik voran.

Wieder hat sich der Rega-Heli emporgeschraubt, schwebt über der Grasnarbe. Das Windenseil wird ausgefahren, der Arzt mit dem horizontal vor ihm liegenden Patienten übernommen und zum Zwischenlandeplatz geflogen. Behutsam setzt Arno Liesch, der Pilot, die beiden dort ab und landet gleich daneben. Nun ist die ganze Rega-Besatzung gefordert: Der Arzt überwacht Atmung und Kreislauf des Verletzten. Er verabreicht ihm weitere Schmerzmittel und stabilisierende Medikamente. Seine Crew-Mitglieder assistieren – sie richten die Infusion, ziehen Spritzen auf und helfen beim Anschliessen des Verletzten an die Überwachungsmonitore im Rega-Helikopter. Schliesslich ist alles bereit für den Transport ins medizinische Zentrum. Die Rega-Einsatzzentrale hat das Spital schon avisiert. Bei der Übergabe ist der Zustand stabil.

«Rega 8», so lautet das Funkrufzeichen des Erstfelder Helis, macht sich auf den Rückweg. Noch einmal gehts hinauf zum Salbit-schijen. In einer letzten Aktion wird der Rettungsspezialist des SAC zusammen mit dem Gefährten des Unfallopfers mit der Winde aus der Felswand geborgen und ins Tal geflogen.

Endlich wieder festen Boden unter den Füssen: Auf dem Zwischenlandeplatz kümmert sich die Rega-Crew um den Patienten.



Absturzstelle

Aufprall

Ende einer Tour mit dem Mountainbike, Absturz über 35 Meter in die Tiefe: Die beiden Bilder veranschaulichen, dass der Helm dem Sportler vermutlich das Leben gerettet hat.



Passiert an der Rigi (SZ).

Peter S. liegt nach seinem Absturz mit dem Mountainbike in der steilen Schlucht. Eben noch hat er mit seinen zwei Kollegen die Talfahrt genossen, die er sich nach dem anstrengenden Aufstieg am Morgen verdient hatte. Sich draussen in der Natur zu bewegen und dazu eine körperliche Leistung zu erbringen, verbindet die drei Zürcher. Nach dem Mittagessen im Bergrestaurant hatten sie sich auf den Rückweg gemacht. Und plötzlich fehlt einer. Peter S. war als Hinterster der drei unterwegs. Er kam vom schmalen Weg ab und stürzte über eine steile Felswand rund 35 Meter tief in ein enges Bachbett. Seine Gefährten bekommen den Sturz zwar mit, doch sie sehen nicht bis hinunter zum Abgestürzten. Zuerst ist es ganz still. Einer der beiden greift zum Handy und wählt die 1414. Zum Glück hat er Empfang und kann der Rega-Einsatzleiterin erklären, was sich zugetragen hat. Später hören die Kameraden auch das Schreien des Verletzten aus der Schlucht.

Marcia Wiederkehr nimmt den Anruf um 14.38 Uhr entgegen. Schnell ist ihr klar: Eine Landung beim Verunfallten wird nicht möglich sein. Diese Information gibt die Einsatzleiterin der Rega-Crew weiter, so können sich die Retter bereits auf eine Windenaktion vorbereiten. Zwanzig



Aus dieser Perspektive nimmt der Patient die Rega wahr, wenn der Heli nicht bei ihm landen kann.

Minuten später funkt Stefan Gisler, Rettungs-sanitäter von «Rega 8»: «Notarzt beim Verletzten abgesetzt, zur Unterstützung und Bergung brauchen wir einen Rettungsspezialisten des SAC.»

Ein SAC-Retter wird abgeholt – von der Übung direkt zum Ernstfall

Der Bergführer Martin Hepting ist an diesem Tag im Melchtal an einer SAC-Rettungsübung. Eben wird ein Figurant am Bergseil aus einer Felswand heruntergelassen, als der Pager des erfahrenen Bergretters schrillt. Auf dem Display sieht er, dass die Rega Unterstützung für einen Einsatz an der Rigi braucht. Er meldet sich bei der Einsatzleitung. Wenig später ist er bereits in Funkkontakt mit dem Rega-Helikopter und teilt dem anfliegenden Piloten, Arno Liesch, mit, dass eine Landung bei ihm nicht in Frage komme. Mit der Rettungswinde wird der Rettungsspezialist an Bord gezogen und wenig später beim Unfallort an der Rigi wieder abgesetzt.

In der Zwischenzeit hatte der Notarzt, Christoph Bättig, einiges erledigt. Natürlich musste er zuerst dafür sorgen, dass der Verunfallte und er selber im steilen Gelände gesichert sind. Was er bei Peter S. medizinisch vorfand, verlangte ihm alles ab, was er für solche Situationen gelernt hatte. Nebst Kopf-, Rücken- und inneren Verletzungen hatte der 33-Jährige mehrere Brüche erlitten. Dass er einen Helm trug, hat ihm vermutlich das Leben gerettet. Gemeinsam machen Notarzt und Bergführer den Patienten transportbereit und fordern anschliessend den in der Nähe wartenden Helikopter zu Bergung an.

Der Verunglückte wird Monate im Krankenhaus verbringen müssen. Ausserdem werden mehrere Operationen nötig sein, bis er sich wieder selbständig und wie früher den täglichen Herausforderungen des Lebens stellen können.

Passiert am Clariden (UR). Markus B. kniet neben seiner verletzten Frau im Schnee. Vielleicht eine Viertelstunde ist es her, seit die beiden zusammen das eindruckliche Panorama vom 3267 Meter über Meer thronenden Berggipfel genossen haben. Kaum auf dem Abstieg, dann das Unglück: Sibylle B. ist ausgeglitten und einige Meter über ein steiles Schneefeld abgerutscht. Dabei hat sich das linke Steigeisen in der gefrorenen Unterlage verkeilt. Das Bein der vierzigjährigen Hochtouren-gängerin ist gebrochen und stark abgedreht.

Ihr Ehemann zückt sein Mobiltelefon. «Zum Glück herrscht schönstes Bergwetter», denkt er. «Da sollte ein Rega-Einsatz möglich sein.» Pech, er hat keinen Empfang! – Oben, beim Gipfelkreuz, stehen zwei unbeteiligte Berggänger. Markus B. ruft um Hilfe, die beiden Alpinisten erfassen die Situation schnell. Von ihrem Standort aus gelingt es ihnen, eine Handy-Verbindung aufzubauen und die Einsatzzentrale der Rega zu alarmieren.

Landung unmöglich – der Arzt wird mit der Rettungswinde abgesetzt

Schon von weitem erkennt die Besatzung des anfliegenden Rega-Helikopters in den Glarner Alpen den Vor- und den Hauptgipfel des Claridenstocks. Wie üblich setzt Pilot Arno Liesch zu einer kurzen Rekognoszierungsschleife an. Zuerst sehen die Luftretter die Seilschaft, die den Alarm ausgelöst hat. Sie ist unterdessen am Grat auf dem Abstieg zur Unfallstelle. Mit seinem Pickel zeigt einer in die Richtung, wo die Verunfallte und ihr Betreuer auf dem Firnfeld kauern. Der Rega-Crew ist schnell klar: Eine Landung wird hier nicht möglich sein. Notarzt Christoph Bättig wird an der Rettungswinde bei der Verletzten abgesetzt, dann landet der Helikopter weiter unten auf dem Gletscher. Gemeinsam mit dem Helipiloten legt Gery Bissig, der Rettungssanitäter, die Vakummatratze aus und verankert sie mit speziellen Heringen im eisigen Untergrund. Später wird die Patientin am Windenseil des Rega-Helikopters auf der knallroten Unterlage abgesetzt werden.

Weit weg von der Notfallstation des Spitals beginnt die Arbeit «im Feld» für den Notarzt

Auf dem Firnfeld nimmt der eingeflogene Rega-Arzt die Beurteilung der Verunfallten vor: Bewusstseinszustand, Atmung, Puls und Blutdruck sind in Ordnung. Auch die Wirbelsäule ist unversehrt. Die Verletzte klagt allerdings über sehr starke Schmerzen im linken Unterschenkel. Zwei Knochen sind gebrochen, wie sich später beim

Kein Handyempfang an der Absturzstelle:
Zwei unbeteiligte Berggänger springen in die Bresche und alarmieren die Rega.



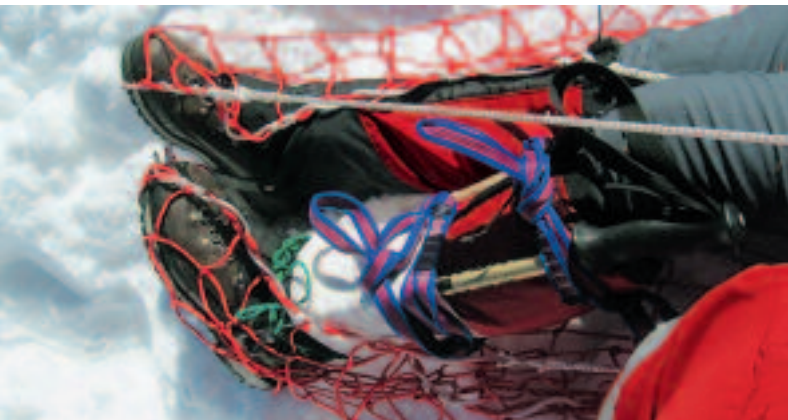


Behandlung auf dem Firnfeld:
Mit Schmerzmitteln versorgt ist die Patientin «flugbereit».

Röntgen bestätigen wird. Ihr Mann hat das verletzte Bein mit einer lehrbuchmässig improvisierten Fixation stabilisiert. Der Rega-Arzt kann ihn dafür nur loben und sieht keinen Anlass, etwas daran zu ändern. Einzig die Steigeisen müssen für die Bergungsaktion im Horizontalnetz noch weg. Dann steckt er der Patientin eine Infusion und verabreicht ihr Schmerzmedikamente. Bättig erklärt der Frau, wie sich die Rettung mit der Winde genau abspielen wird und dass sie selber gar nichts dazutun müsse.

«Plötzlich war ich wie im falschen Film»

Sicher im Horizontalnetz gelagert, hört die Berggängerin aus dem Kanton Zürich, wie der in der Nähe wartende Rega-Helikopter



Lehrbuchmässige Erstversorgung durch den Seilgefährten:
Die Fixation des verletzten Beines belässt der Rega-Arzt.

die Turbinen startet. Obwohl sie von den starken Medikamenten etwas benommen ist, realisiert sie in jedem Moment, was geschieht. Über ihr greift der Notarzt nach dem Haken der Helikopter-Rettungswinde und klinkt sie beide ein. Jetzt spürt die Verletzte, wie sich unter ihr jede Masche des Bergungsnetzes spannt und sie, wie in einem Traum, gegen den Himmel gleitet, um wenig später wohlbehalten auf der roten Matratze abgesetzt zu werden.

Alles scheint so selbstverständlich und läuft wie am Schnürchen ab. Dabei war vor einer Stunde noch alles anders. Sibylle B. kommt sich vor wie «im falschen Film». Sie ist beeindruckt, erleichtert und dankbar zugleich. Erst jetzt überlegt die zweifache Mutter, was sie wohl erwartet hätte, wenn eine derartige Rettung nicht möglich gewesen wäre.

Gery Baumann



Im Horizontalnetz sicher «verschnürt»:
Am Windenseil verlässt die Patientin die Unfallstelle.



Wenn Teamwork keine leere Floskel ist: Rega-Arzt Christoph Bättig (links) und SAC-Bergretter Martin Hepting.

«Perfektes Zusammenspiel Mediziner – Rettungsspezialist ist der Schlüssel zum Erfolg.»

Nicht immer sind sich die Patienten bewusst, welch komplexe Logistik hinter einem anspruchsvollen Rettungseinsatz steckt. Oft hängt eine erfolgreiche Rettung vom perfekten Zusammenspiel zwischen Medizin und «Gebirgstechnik» ab. Ein Dialog zwischen Rega-Notarzt Christoph Bättig und Martin Hepting, Bergretter des Schweizer Alpen-Clubs (SAC).

Christoph Bättig: Oft wären Bergrettungen ohne die aktive Hilfe der Rettungsspezialisten des SAC unmöglich. Wie würdest du deine Rolle im Rettungsteam definieren?

Martin Hepting: Wir als RSH (Rettungsspezialisten Helikopter des SAC) betrachten uns als technische Komponente im Team. So gesehen bringe ich den Luftrettern der Rega die notwendige Portion «Gebirgstechnik» – damit Rettungsaktionen sicher und erfolgreich durchgeführt werden können.

Christoph Bättig: Obwohl es mir als Rega-Arzt darum geht, einem Patienten die schnellstmögliche medizinische Hilfe leisten zu können, hat die Sicherheit von Patient und Retter oberste Priorität. Darum ist es enorm wichtig, dass ich am Unfallort eine objektive Lagebeurteilung vornehme. Dabei muss ich meine eigenen Grenzen kennen und zusammen mit der Rega-Besatzung den Entscheid treffen, ob ich einen Einsatz mit der Rettungswinde alleine durchführen kann oder ob die Unterstützung durch einen RSH nötig ist.

Martin Hepting: Wir Retter vom SAC bewegen uns ja oft in den Bergen – und auch wir könnten in Not geraten. Da ist es gut zu wissen, dass die Fachkompetenz der Rega-Leute bei Bedarf mit dem gebirgstechischen Wissen unserer SAC-Spezialisten ergänzt werden kann. Wenn ich gebraucht werde, muss ich mir vor dem Handeln zuerst einmal einen Überblick verschaffen. Dazu muss ich beispielsweise wissen, wie das Gelände beschaffen ist.

Christoph Bättig: Für mich stehen primär Informationen über den Patienten im Vordergrund: Ist er ansprechbar, ist es ein Kind,

sind mehrere Personen verletzt? Alle diese Fakten beeinflussen den Ablauf eines Einsatzes im Gebirge zusätzlich.

Martin Hepting: Es geht auch mir beim Einsatz darum, an Ort und Stelle den Gesamtüberblick zu behalten. Faktoren wie Jahreszeit, Witterung, Topografie und natürlich Verletzungsmuster müssen bei der Taktik zur Rettung berücksichtigt werden. Als RSH sorgen wir für optimale Bedingungen am «Arbeitsplatz», damit du als Arzt den Patienten sicher versorgen kannst. Wie ist das für dich, wenn du dich in einer steilen Wand voll auf mich verlassen musst?

Christoph Bättig: Dies ist die Voraussetzung, dass der Einsatz gut abläuft. Im schwierigen Gelände ist es für mich auch entscheidend, dass man sich kennt – und sich aufeinander verlassen kann. Damit ich in der Lage bin, meine Arbeit als Rega-Arzt gut auszuführen, ist das Gefühl von Vertrauen zentral. Für alle Crew-Mitglieder muss es stimmen: Nur wenn sich sämtliche Retter sicher fühlen, können Rettungen gelingen. Einzelkämpfer sind hier fehl am Platz.

Martin Hepting: Es ist enorm wichtig, dass wir dieses Zusammenspiel «Hand in Hand» so intensiv üben, dass es in Fleisch und Blut übergeht. Trotzdem darf es nicht zur Routine werden, denn jeder Einsatz erfordert spezifische Lösungen. Unsere jährlichen intensiven Trainingswochen zwischen SAC und Rega dienen dazu, uns gegenseitig zu schulen und uns auch in unseren Arbeitsbereichen kennen und schätzen zu lernen.

Gesprächsaufzeichnung: Gery Baumann/Thomas Kenner



Seit 30 Jahren: eine «Hochlandbasis» in Samedan

Die höchstgelegene aller Rega-Basen

Das Engadin war eine eigentliche Keimzelle der Rettungsfliegerei: Bereits wenige Jahre nach der Gründung der Rettungsflugwacht flog die Heli-swiss 1957 sporadisch Rettungseinsätze im Auftrag der Rega – lange bevor im Jahr 1983 die Rega-Einsatzbasis Engadin selbständig wurde.



Einsatzbesprechung:
Rega-Arzt Urs Klemmer,
Pilot und Basisleiter Marco Mehli
und Rettungssanitäter
Alberto Rogantini (von links).

Die Anfänge der Helifliegerei in den Schweizer Alpen muten abenteuerlich an – und gehen auf Lasten- und Versorgungsflüge für schwer zugängliche Berghütten zurück: Die «Heliswiss» stationierte 1957 in Samedan einen Helikopter, der von der Rega sporadisch für Rettungsflüge eingesetzt wurde. Der Heli des Typs Bell 47 G3 war mit seinem Kolbenmotor in seiner Leistung eingeschränkt: Undenkbar, dass medizinisch ausgebildete Flughelfer oder gar Ärzte den Piloten auf einem Rettungseinsatz begleiten konnten. Der Patient wurde auf einer ausserhalb des Helis montierten Bahre transportiert; immerhin diente eine Kunststoffhaube als Wind- und Kälteschutz...

Erste Direktrettung aus der Badile-Nordostwand

Doch die Zeit blieb nicht stehen: Ende der sechziger Jahre beschaffte die Rega für das Engadin eine eigene Maschine, eine Alouette III. Ein idealer Rettungsheli mit geräumiger Kabine, guten Flugleistungen und einer Rettungswinde. So konnte die Crew am 31. Juli 1971 zum ersten Mal zwei Bergsteiger in einer Windenaktion direkt aus der Nordostwand des Piz Badile bergen. Noch fehlte aber eine Basisinfrastruktur, bis

auf dem Flugplatz Samedan im Jahr 1978 ein eigener Hangar eingeweiht wurde. So feierte die Rega-Basis im vergangenen Sommer das stolze 30-Jahr-Jubiläum auf dem Engadin Airport in Samedan. Im Jahr 1983 stationierte die Rega dort auch eine eigene Rettungsmannschaft.

Die auf über 1700 m ü. M. liegende Engadiner Rega-Basis ist noch heute besonders abhängig von den jahreszeitlich bedingten Frequenzschwankungen des Tourismus. Wintersportler – darunter auch die Langläufer im Einzugsgebiet des Ski-Marathons –, Hochtourengehänger auf den berühmten Gipfeln des Berninamassivs und die Kletterer in den Steilwänden des Bergells gehören genauso zu den Patienten der Basis Samedan wie die Opfer von Verkehrsunfällen auf den Engadiner Strassen. In Spitzenzeiten, wie etwa an Wochenenden während der Skisaison, hilft der Engadiner Heli auch im nördlichen Teil des Kantons Graubünden aus.

Bei Grosseinsätzen wie Lawinenunfällen arbeitet die Basis Samedan traditionellerweise mit den benachbarten Firmen Heliswiss und Heli Bernina zusammen, deren Helikopter dann für Transporte von Rettern und Material beigezogen werden.

Thomas Kenner

Arno Del Curto: Gönner aus dem Engadin

«Die Rega ist als Institution aus der Schweiz nicht mehr wegzudenken»

«Ich stamme aus dem Engadin, wo die Rettungshelikopter der Rega beinahe tagtäglich im Einsatz sind – und die Luftrettung auf eine stolze Tradition zurückblicken kann. Mit zwei Rettern der Rega-Basis Samedan bin ich damals in St. Moritz zur Schule gegangen. Zudem wohne ich seit 13 Jahren in Davos, direkt neben dem Spital. So bekomme ich das Einsatzgeschehen der Rega aus nächster Nähe mit. Immer wieder beeindruckt mich die Kombination von Dienst für den Mitmenschen und höchster Professionalität, die durch zahlreiche Gönnerinnen und Gönner finanziell möglich gemacht wird. Aus diesem Grunde bin auch ich seit vielen Jahren aus Überzeugung Gönner. In diesem Sinne stehe ich auch allen Mitarbeitenden der Rega nahe, die diese Institution tragen. Ich habe grössten Respekt und Hochachtung vor ihrer Tätigkeit und beglückwünsche sie dazu sehr herzlich.»



Ihr Arno del Curto, Trainer des HC Davos

Immer wieder schraubt sich die Agusta A 109 K 2 auf die höchsten Berggipfel, wie hier bei der Bergung eines Verletzten auf dem Morteratsch (3751 m ü. M.).

Pioniere der Luftrettung

Die Entwicklung der Rettungsfliegerei im Engadin ist geprägt von kühnen und visionären Taten. So begann der St. Moritzer Hotelier **Fredy Wissel** bereits in den frühen fünfziger Jahren, mit kleinen Flugzeugen auf Gletschern zu landen, um in Not geratenen Berggängern Hilfe zu bringen. Mit seiner Piper entwickelte er eine spezielle Landetechnik, die auch von **Hermann Geiger**, einem seiner Schüler, angewandt wurde, und heute noch aktuell ist. Ein Name ist jedoch untrennbar mit der Geschichte der Luftrettung im Engadin verbunden: **Ueli Bärffuss**. Er prägte die Anfänge der Helirettung im Engadin und in der Schweiz ganz wesentlich. Kaum zu glauben: Der heute 73-jährige Pionier ist während seiner 35 Jahre als Rettungspilot über 3000 Einsätze geflogen. In seinem Flugbuch stehen rund 13 000 Flugstunden.

Seit 1965 im Engadin, zuerst für die Heliswiss, dann ab 1985 für die von ihm gegründete Heli-Bernina tätig, stand Bärffuss jeweils 100 Tage pro Jahr im Rega-Einsatz. «Die Zeit war interessant, aber natürlich auch sehr intensiv», so Bärffuss rückblickend. Bis etwa 1975 hat man den Notarzt im Spital oder in der Arztpraxis abgeholt. «Die Alarmierungszeit dauerte damals rund eine halbe Stunde.» Seine Frau bediente die Funkstation zu Hause – nicht immer war der Kontakt einfach. «Die Kommunikation von damals lässt sich nicht mit heutigen Verhältnissen vergleichen, zuweilen musste ich bei einer Telefonkabine landen, wenn ein Funkloch die Verbindung unmöglich machte», gibt Bärffuss zu Protokoll.

Ausflugstipp der Rega-Basis in Samedan

Im Engadin ein Welterbe entdecken

Berge, Seen, Licht – die Feriendestination Engadin St.Moritz begeistert mit ihrer einzigartigen Natur und ihrer Vielzahl von Aktivitäten und Sehenswürdigkeiten. Seit dem 7. Juli 2008 ist die Region offiziell um einen Schatz reicher. Die «Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina» wurde offiziell zum UNESCO-Welterbe ernannt.

Die Albulabahn galt schon zur Zeit ihrer Entstehung als Meisterwerk der Technik, und die Berninastrecke ist weltweit einmalig: Es ist die höchstgelegene Alpentransversale und eine der steilsten Adhäsionsbahnen der Welt. Einzigartig ist jedoch auch die archaische Engadiner Natur, in welche die Strecke eingebettet ist. Dieses wundervolle Zusammenspiel von technischer Meisterleistung und unberührter Alpenlandschaft lässt sich am besten auf einer Zugfahrt auf der gekürten Strecke erfahren.

Mit dem «RhB UNESCO Welterbepass» auf den Spuren des Welterbes

In Engadin St.Moritz kann man die Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina nicht nur besichtigen, sondern auch hautnah erleben. Mit dem «RhB UNESCO Welterbepass» haben Gäste für zwei Tage freie Fahrt auf allen Zügen zwischen Tirano und Thusis (ohne Bernina- und Glacier Express) und können auf den Spuren des UNESCO-Welterbes wandeln. Zusätzlich zu den Tickets erhalten die Feriengäste den Reiseführer «UNESCO-Welterbe – Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina», der über alles Wissenswerte rund um die beeindruckende Zugstrecke Auskunft gibt. Informationen und Verkauf an jedem bedienten RhB-Bahnhof oder auf www.rhb-unesco.ch tk

© Rhätische Bahn, Chur



Die Jet-Piloten der Rega absolvieren ihr Training in Kanada

Triebwerksausfall bei Nacht und Nebel: Im Flugsimulator werden heikle Manöver geübt

Ohne Lärm und Kerosinverbrauch: Die Rega-Jetpiloten üben den Notfall regelmässig im Flugsimulator. Ein Bericht aus dem Trainingscenter von Bombardier, dem Hersteller der drei Ambulanzjets des Typs Challenger CL 604 im kanadischen Montreal.

Alarmierende Situation im Cockpit des Rega-Ambulanzflugzeuges: Warnlichter blinken auf, ein Triebwerk hat Feuer gefangen, und der Jet verliert bereits bedrohlich an Höhe. Was tun? Copilotin Nadine Flückiger (27) reagiert ruhig und gelassen: Sie vermeidet Hektik im Cockpit und konsultiert nach Rücksprache mit ihrem Captain, Oskar Mack (56), die nötigen Checklisten. Glücklicherweise tragen sich diese dramatischen Szenen nicht wirklich im Rega-Jet zu. Ort der Handlung ist das Trainingscenter des Flugzeugherstellers Bombardier im kanadischen Montreal. Nadine Flückiger und Oskar Mack üben im Flugsimulator Notfallszenarios. Seit knapp einem Jahr sitzt die Jungpilotin im Cockpit eines der drei Rega-

Ambulanzflugzeuge mit den markanten roten Kreuzen auf Rumpf und Flügeln – zum Wohl der Patienten, die aus aller Welt in ihre Heimat repatriert und auf dem Flug medizinisch betreut werden.

Ziel: schwierige Flugsituationen ruhig und gelassen meistern

Wie alle Mitglieder des Rega-Pilotencorps absolviert die junge Copilotin jährlich zwei Simulator-Trainings in Kanada. Diese sind vom Gesetzgeber, dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und der europäischen Luftfahrtaufsichtsbehörde JAA, vorgeschrieben. Urs Engesser (48), seit 20 Jahren als Pilot bei der Rega tätig, hat auf



Während sich Captain Oskar Mack und Copilotin Nadine Flückiger im Cockpit des Simulators darauf konzentrieren, eine schwierige Situation zu meistern, bereitet Instruktor Urs Engesser bereits die nächsten «handgemachten» Notfälle vor.

dem Instruktoresitz des Simulators Platz genommen. Es liegt ihm fern, die Cockpit-Crew zu schikanieren. Und trotzdem muss er Nadine Flückiger und Captain Oskar Mack – die beiden fliegen übrigens zum ersten Mal zusammen – mit Situationen konfrontieren, die nicht immer angenehm sind, im Pilotenalltag jedoch auftauchen könnten.

Während jeweils der eine das Flugzeug steuert, assistiert der andere – egal, ob Copilot oder Captain. Urs Engesser ist einer von drei Instruktoren der Rega, die ihrerseits jeweils vorgängig von einem Instruktor des Flugzeugherstellers Bombardier geschult werden. Auch er wird regelmässig auf Herz und Nieren gecheckt und muss unter Beweis stellen, dass er als Ausbilder schwierige Situationen im Cockpit meistern kann. Auch für ihn gilt als oberstes Ziel, aussergewöhnliche Flugsituationen ruhig und gelassen zu meistern.

Der Instruktor bringt seine Erfahrungen mit ein

Urs Engesser sorgt dafür, dass es den Prüflingen im Simulator nicht langweilig wird: Immer wieder stellt er die Crew vor neue, unvorhersehbare, jedoch durchaus realistische Probleme fliegerischer Art. Ob Triebwerkbrand, Druckabfall in der Kabine, Fahrwerkprobleme: Die Crews werden ganz schön gefordert. Denn oftmals lässt der Instruktor zusätzlich zur Ausgangslage noch weitere kritische Szenarien, etwa widrige Witterungsbedingungen, wie Gewitter, Nebel, starke Turbulenzen oder Schneefall, einfließen.

Ein enormer Vorteil des Simulatortrainings besteht darin, dass der Instruktor den Flug in jeder Phase unterbrechen kann, um wichtige Vorgänge mit der Crew zu diskutieren – und natürlich auch seine Erfahrungen einzubringen.



Freude nach dem gelungenen Checkflug: Instruktor Urs Engesser beglückwünscht Copilotin Nadine Flückiger und Captain Oskar Mack (von links).

Simulatortraining: gut investiertes Geld

Auf den ersten Blick wähnt man sich im Raumfahrtzentrum der Nasa in Houston: Die Flugsimulatoren im Trainingscenter des Flugzeugherstellers Bombardier in Montreal muten futuristisch an, sehen indes von aussen nicht im geringsten einem Flugzeug ähnlich. Riesige Hydraulikanlagen bewegen sie, damit die Flugsituation und die Lage des Flugzeuges im Cockpit authentisch wahrgenommen werden. In der Tat bemerken auch die Piloten nach kurzer Zeit im Simulator nicht mehr, dass sie nicht im «echten» Rega-Jet sitzen. Der Vorteil: Die verschiedensten kritischen Situationen können in kurzer Zeit simuliert werden – ohne Lärm und Kerosinverbrauch. Heikle Flugphasen, wie Feuer, Rauch, Anflüge mit starken Winden oder komplexe Durchstartmanöver, die früher aus Sicherheitsgründen auf einem Checkflug nicht oder nur ansatzweise geübt werden konnten, werden im Simulator 1:1 geflogen. Die Kosten eines Simulators – rund 15 Millionen Franken – rechtfertigen sich, denn das Pilotentraining ist dadurch um einiges ökologischer und ökonomischer geworden.

Drei bis vier Tage weilen die Crews während eines Trainings in Kanada; gesamthaft verbringen die Piloten gegen zwölf Stunden im Simulator. Seit jeher wird dem Thema Sicherheit bei der Rega viel Gewicht beigemessen. So bilden die Simulatortrainings seit rund 25 Jahren einen festen Bestandteil der Jetpilotenausbildung. Das Ausbildungsniveau bei der Rega entspricht in jeder Hinsicht demjenigen von angesehenen Airlines.

Teamwork wird auch im Cockpit gross geschrieben

Es fällt auf, wie intensiv die Prüflinge miteinander kommunizieren und bei den auftretenden fliegerischen Problemen gemeinsam nach Lösungen suchen. «Einzelkämpfer haben heute im Cockpit nichts mehr verloren», ist Urs Engesser überzeugt. So legt er als Instruktor grossen Wert auf Teamwork und Sozialkompetenz. In der Tat lassen sich komplexe Probleme nur im gemeinsamen Entscheidungsfindungsprozessen lösen. Trotzdem ist es gerade auch in kritischen Situationen wichtig, dass letztlich jemand die Verantwortung übernimmt und klare Entscheide fällt.

Es gibt wohl nicht viele Berufe, bei denen man sich zweimal im Jahr der Herausforderung einer derartigen Prüfung stellen muss. Doch die Crews sehen dies durchaus positiv: Oskar Mack, der bereits auf 29 Dienstjahre bei der Rega zurückblicken kann, geht nach wie vor gerne in den Simulator: «In all den Jahren habe ich noch jedes Mal wertvolle Erfahrungen mit nach Hause genommen und interessante Erkenntnisse gewonnen, die in meinem fliegerischen Alltag von Nutzen waren.»

Thomas Kenner





Seilakte am Helikopter

Wenn der Heli nicht landen kann

Immer dann, wenn der Helikopter nicht bei den Patienten landen kann, kommt die Rettungswinde zum Einsatz. Dieses moderne High-Tech-Gerät mit fein dosierbarer Seillänge bis zu 90 Metern ist ausgelegt für zwei Personen. Wenn aber die Länge des Seils nicht ausreicht, kommt das schwierigere Verfahren mit der Long-Line zur Anwendung.



3
Ärztin und Patient im Patientensack bleiben an der Winde ausserhalb der Helikopterkabine.

Die Rettungswinde

Der Rettungsassistent ist gleichzeitig Windenoperator. An der offenen Seitentür steuert er über eine Fernbedienung die Rettungswinde, an der er den Arzt oder die Ärztin (manchmal auch den SAC-Retter) zum Patienten herunterlässt. Über Bordfunk ist der Windenoperator mit dem Piloten in Verbindung. Ein Meter über dem Boden hält er die Winde an. Der Pilot setzt anschliessend den Arzt mit einer sanften Abwärtsbewegung auf dem Boden auf.



1
90 Meter unter dem Heli schwebt die Ärztin zum Verletzten.



2
Die Ärztin versorgt den Verletzten medizinisch und macht ihn transportbereit. Unterdessen landet der Heli oder schwebt in sicherer Distanz und wartet.



4
Der Pilot landet auf dem nächstgelegenen flachen Platz. Ärztin und Rettungsassistent betten den Patienten auf die Trage und platzieren ihn im Heli.



5
Die Ärztin betreut den Patienten weiter und bringt ihn ins Spital.

Das Long-Line-Verfahren

Befindet sich ein Patient in einer hohen oder überhängenden Felswand, reicht die Rettungswinde von 90 Metern nicht mehr. In solchen Fällen hängt der SAC-Rettungsspezialist nicht an der Rettungswinde, sondern an einem fixen Seil am Lasthaken des Helis. Die Seillänge beträgt bis 220 Meter.



Das lange Seil ist am Lasthaken des Helis befestigt und liegt säuberlich ausgelegt am Boden. Der SAC-Retter klinkt sich am Seilende ein.



Der Helikopter startet und strafft das Seil, bis der Retter am Seilende abhebt.



Den Patienten während des Flugs beruhigt.

3

4

6

5

6

Retter am Seil und Pilot haben keinen Sichtkontakt. Der Retter gibt das Kommando zum Sinken/Steigen oder Vorwärts-/Rückwärtsfliegen über Funk.

Der Retter ist beim Verletzten und sichert ihn. Dann holt er das Seil mit der Überhangstange wieder zu sich hin und klinkt sich zusammen mit dem Verletzten ans rettende Seil.

Wiederum am langen Seil fliegen die beiden unterhalb des Helis zum Landeplatz. Ohne Sichtkontakt und ohne Referenz zum Gelände muss der Pilot den Retter und den Verletzten sanft auf dem Boden aufsetzen.

← Seillänge 220 m →

Neue Geschäftsleiter der Rega



Seit dem 1. Juli 2008 hat die Rega ein neues Führungsteam: Ernst Kohler (Mitte), Andreas Lüthi (links) und Roland Albrecht bilden zusammen die dreiköpfige Geschäftsleitung. Andreas Lüthi ist seit dem 1. Februar 2008 Finanzchef und seit dem 1. Juli 2008 ist Dr. med. Roland Albrecht Chefarzt der Rega. Ernst Kohler ist seit 1. Januar 2006 Vorsitzender der Geschäftsleitung.

Wo ist die Rega zu sehen?

Ferienmessen – eine gute Gelegenheit, sich auf die schönsten Tage im Jahr vorzubereiten. Ob Bern, Zürich oder Genf: Auf allen grossen Messeplätzen der Schweiz beginnt das Jahr mit den Präsentationen der Reiseveranstalter. Lassen Sie sich von den Angeboten verzaubern, wir tun es auch. Die Rega ist mit Messeständen präsent: Wir freuen uns auf Ihren Besuch und informieren Sie gerne über unsere Dienstleistungen.

Im Internet finden Sie immer die aktuellen Standorte der Messen und Ausstellungen, an denen die Rega präsent ist:

www.expo.rega.ch

«Ewigi Liebi» – für Rega-Gönner

Das Schweizer Hitmusical «Ewigi Liebi» in der Zürcher Maag MusicHall war im vergangenen Jahr Abend für Abend ausverkauft. Seit September 2008 ist das Musical mit Mundartsongs nun wieder zu sehen. Bei «Ewigi Liebi» sind die grössten Schweizer Hits in eine turbulente und witzige Geschichte rund um Liebe, Verrat und Missverständnisse verpackt. Die Rega hat in der temporeichen und witzigen Geschichte sogar einen symbolischen Auftritt als Luftretterin. Die Veranstalter bieten deshalb den Rega-Gönnerinnen und -Gönnern 15 Prozent Rabatt auf allen Karten der Vorstellungen von Dienstag bis Donnerstag und vom Sonntagabend.

Vergünstigte Tickets gibt es nur über den Link auf der Rega-Website www.rega.ch



Rega-Helikopter:

Rettungsflüge sollen auch bei schlechtem Wetter möglich werden

Es war immer schon das Dilemma der Luftrettung: Bei schlechten Witterungsbedingungen geht oftmals gar nichts. Gerade wenn sich der Herbstnebel dräuend in den Häuserschluchten der Grosse Stadt festkrallt, ist beispielsweise der Anflug auf Zentrumsspitäler unmöglich. Neue Technologien könnten dies bald ändern.

Zukunftsmusik: Tiefe Wolken hängen über der Stadt. Trotzdem ist ein Rettungshelikopter zu hören. Leiser als sonst, denn er fliegt nicht tief zwischen Wolkenunterschicht und Dächern. Nein, er fliegt das Spital – einem Verkehrsflugzeug gleich – nach Instrumentenbedingungen an. Allein in der allerletzten Phase des Anflugs fliegt der Pilot nach Sichtflugbedingungen.

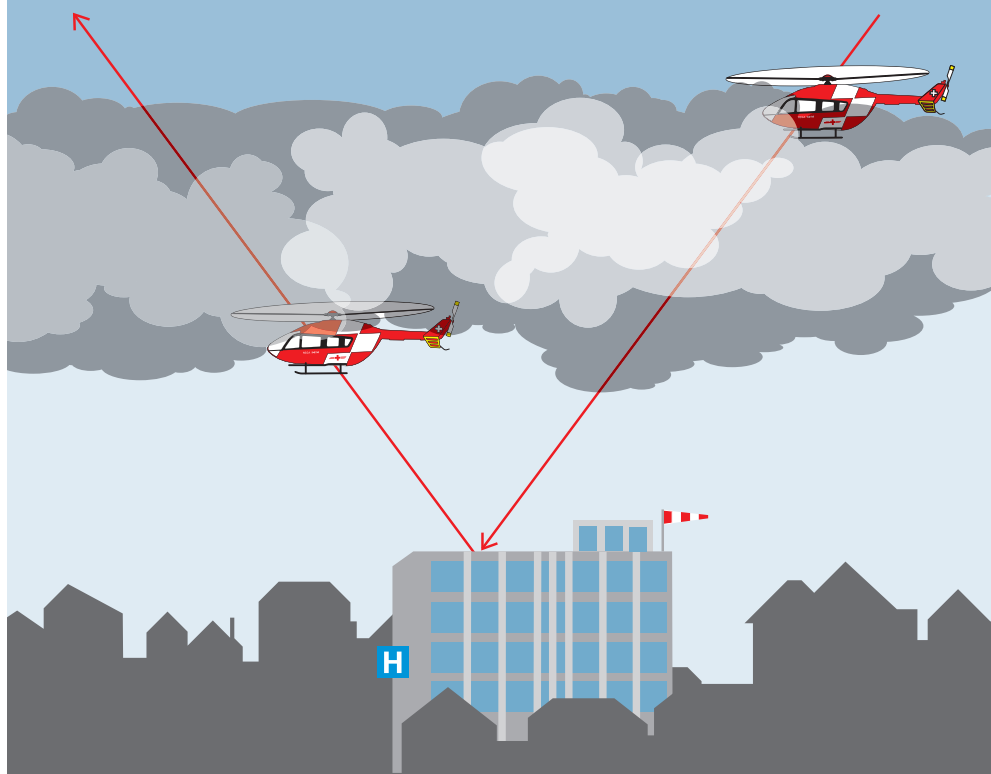
Möglich machen dies technische Entwicklungen wie Navigationsgeräte, die ihre Position via Satelliten bestimmen (GPS / Global Positioning System), und Autopiloten, welche die berechneten Wege automatisch abfliegen können. Rettungshelikopter der neusten Generation, wie der Rega-Eurocopter EC 145 oder der ab kommendem Jahr bei der Rega eingesetzte Agusta Grand, sind mit entsprechenden Autopiloten ausgerüstet.

Praktische Umsetzung 2009 angestrebt

Was im nahen und fernen Ausland bereits seit einigen Jahren möglich ist, wird nun auch in der Schweiz angestrebt. Das Projekt nennt sich HELIOS (**HE**licopter **L**ow **I**FR **O**peration in **S**witzerland). Im Projektteam sind unter anderem das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) sowie Skyguide vertreten. Ein erster Versuchsbetrieb mit dem Inselspital Bern läuft seit diesem Jahr mit guten Erfahrungen. Die Rega hofft, Ende 2008 das Projekt HELIOS abschliessen und 2009 mit der praktischen Umsetzung starten zu können. Voraussetzung ist allerdings, dass sich alle am Projekt beteiligten Partner – insbesondere BAZL und Skyguide – gleichermassen stark engagieren.

Denn der Aufwand ist gross: So muss für jedes Spital – in einer Anfangsphase werden es die Zentrumsspitäler der Schweiz sein – ein spezielles An- und Abflugverfahren definiert werden. Das Gelände sowie die umliegenden Gebäude werden vermessen, die Daten ausgewertet und die Ergebnisse finden sich in einer An- und Abflugkarte wieder. Ferner werden die Daten im Autopiloten gespeichert. In der fliegerischen Umsetzung agiert der Pilot des Rettungshelikopters wie ein Linienpilot. Höhere Sicherheit und weniger Lärm, zwei Kernziele von HELIOS, dienen letztlich auch dem Wohl des Patienten.

Walter Schneibel/Thomas Kenner



Rega-Einsatzleiterin: Das ganze Jahr präsent für Menschen in Not

Das Schicksal am Ohr

Wer die Alarmnummer «1414» wählt, wird von den Mitarbeitenden der Rega-Einsatzzentrale betreut. Carmen Marchand ist eine von insgesamt 14 Personen, die rund um die Uhr die Luftrettung per Helikopter in der Schweiz koordinieren. Sie sind oft die ersten Ansprechpartner für medizinische Notfälle und organisieren lebensrettende Hilfe.

Konzentration, Präsenz, schnelles Entscheiden, vernetztes Denken sowie gute Zusammenarbeit im Team und mit externen Partnern sind Eigenschaften, die Einsatzleiter/innen bei der Rega auszeichnen.

Seit dem Jahr 2000 arbeitet Carmen Marchand in der Rega-Einsatzzentrale. Sie ist in La Chaux-de-Fonds aufgewachsen: Ihr Herz schlägt immer noch innig für die Suisse romande, auch wenn sie seit über 15 Jahren in der Deutschschweiz lebt. Sie hat die Lehre als Luftfahrtassistentin absolviert und später als Station Controller sowie Duty Managerin in zwei Flughäfen gearbeitet.

Die Rega-Einsatzzentrale in Kloten ist attraktiv gelegen. In ruhigen Minuten auf der Piste 28 Jets starten und landen zu sehen, wirkt belebend auf Carmen Marchand und stillt ihr Fernweh.

Als Einsatzleiterin bei der Rega nimmt sie die Alarmrufe aus der Schweiz entgegen: Verzweifelte, panische oder hoffnungsvolle Stimmen fordern Hilfe an. «Menschen in Not beizustehen, ist eine schöne Aufgabe. Ich mag Leute und setze mit meinen Kolleginnen und Kollegen alles daran, Menschenleben zu retten», erklärt sie mit engagierter Stimme. Aber nicht immer gibt es ein Happyend. Dann legt Carmen Marchand zu Hause französische Chansons auf. Tankt Energie bei ihrer Familie und ihren Freunden in La Chaux-de-Fonds oder erholt sich in den Bergen beim Wandern. Die unregelmässigen Dienstzeiten, unter denen das soziale Leben leidet, stören Carmen Marchand nicht: «Durch die Schichtarbeit gewinne ich viel Zeit – ich bin sportlich sehr aktiv.»

Zusammenspiel von Zeit, Technik und menschlichen Fügungen

In der Einsatzzentrale laufen alle Fäden zusammen. Sobald ein Notfall oder ein Patiententransport es verlangt, wird eine der 13 Basen aufgegeben. Die Einsatzleitung rapportiert der Crew

Geschlecht und Alter der Patienten, was passiert ist, falls vorhanden die Diagnose und Landemöglichkeiten für die Helis. Um eine reibungslose Rettung zu organisieren, nutzt sie die Informationen dreier Monitore: Einsatzdatenbank (zeigt den Status der Helikopterbasen an), Kommunikationssystem (registriert die eingehenden Anrufe, Telefonbuch aller Partner), Geografisches Informationssystem (GIS). Carmen Marchand kommuniziert ihre Anweisungen in deutscher, französischer oder italienischer Sprache. Bei jedem Einsatz wählt sie die adäquaten Mittel, um der Person in Not optimal zu helfen. Die Zusammenarbeit mit dem SAC, der Polizei und den Ambulanzen ist sehr eng.

Die Einsatzleiter sind täglich mit Leid und Tod konfrontiert. Menschen, die durch Motorradunfälle fürchterliche Verletzungen erleiden, junge Erwachsene, die nach einem Kopfsprung in unbekannte Gewässer querschnittgelähmt sind. Paare, die ihr schwer krankes Baby in ein Spital verlegen müssen; Eltern, deren Kind in Lebensgefahr schwebt. Manchmal nimmt Carmen Marchand Gedanken mit nach Hause: «Um schwierige Situationen zu bewältigen, diskutieren wir diese innerhalb des Teams sowie mit den betroffenen Flugbesatzungen.»

Einmal pro Jahr bilden sich die Einsatzleiter auf einer Rega-Basis weiter. Carmen Marchand hat einen Tag auf der Rega-Basis Erstfeld in besonderer Erinnerung. Nachdem ihre Arbeitskollegen gemeldet hatten, dass in Realp ein Engländer auf Hilfe hoffe, haben Carmen Marchand und der Pilot den Wanderer im bergigen Gelände entdeckt. Der Tourist hat vier Tage und Nächte ohne Nahrung, Getränke und warme Jacke überlebt. «Wir flogen ihn ins Spital Altdorf. Den Abschied werde ich nie vergessen – der Blick, den er uns zuwarf, war voller tiefer Dankbarkeit.» Dankbarkeit, aber auch Zufriedenheit empfindet Carmen Marchand, wenn an einem Arbeitstag die Einsätze optimal gelaufen sind.

Maria Betschart



Sprachgewandt und kompetent koordiniert Carmen Marchand Einsätze.

Erfahren Sie mehr über die Einsatzzentrale:
[www.rega.ch/Die Rega/ Einsatzzentrale](http://www.rega.ch/DieRega/Einsatzzentrale)

REGA FÜR KIDS

Die zehn Unterschiede

Der Bergsteiger hängt verletzt im Fels – und der Helikopter kann nicht bei ihm landen. Da hilft nur noch eines: das Seil der Rettungswinde. Unserem Zeichner «Joggi» sind beim Kopieren leider zehn Fehler passiert. Findest du sie?



© Illustration: Joggi



Wettbewerb

Die Rettungswinde hilft, wenn der Heli zur Rettung nicht landen kann. Wir haben dieses Bild verändert. Was stimmt nicht mehr? Schau dir dieses Heft genau an oder besuche die Website www.rega.ch. Du wirst die Lösung sicher finden!

Schreibe jetzt die Antwort auf eine Postkarte und sende sie bis 12. Dezember 2008 an: **Rega, «Quiz», Postfach, 8099 Zürich**

Unter den richtigen Antworten verlost die Rega zehn Rega-Videos «Countdown» (DVD) im Wert von je CHF 59.–.

Viel Glück!

Was ist hier falsch?

Lösung aus Nr. 70: Alina muss für den Rahmen 5 Franken bezahlen.

Je einen Modell-Eurocopter EC 145 haben gewonnen: Alfred Marguerat, Lausanne; Eric Brunner, Dicken; Timothy Schürmann, Zürich; Peter Ming, Engelberg; Corinne Schir, Échandens; Alan Martinelli, Losone; Timo Wirth, Matten; Tim Gyger, Heimberg; Isabelle Diday, Lausanne; Nicole Giudici, Chironico



Die Freude an der weissen Pracht hat er nicht verloren: René S. vor der Beschneigungs-«Kanone».

Jeder Lawineneinsatz ist ein Wettlauf gegen die Zeit

Schnee bleibt seine Leidenschaft

Eine bange Stunde lang hatte René S. unter den Schneemassen ausgeharrt, bis er endlich durch die Rettungskräfte gefunden und aus dem pickelharten Lawinenschnee befreit werden konnte. Wer glaubt, der 22-Jährige habe dadurch seine Leidenschaft für den Schneesport verloren, irrt. Letzten Winter half der passionierte Snowboarder gar bei Frau Holle aus und arbeitete als «Schneemacher» in einem Wintersportgebiet.

Schnee überall: In den Ohren, in der Nase und im Mund. René S. ist wie in Beton eingegossen, er kann sich nicht bewegen. Die linke Hand liegt zum Glück vor seinem Gesicht, dadurch kann er sich eine kleine Atemhöhle schaffen. Er schreit, realisiert jedoch schnell, dass sein dumpfes Rufen niemals nach draussen dringen und er dadurch höchstens zuviel des spärlich vorhandenen Sauerstoffes verbrauchen würde.

Dabei war er doch gerade noch mit seinem Snowboard damit beschäftigt gewesen, die Schanze, die er kürzlich gebaut hatte, unter den beträchtlichen Neuschneemassen der letzten Nacht freizuschaukeln. Nie hätte er geglaubt, dass dadurch gleich der ganze Hang ins Rutschen geraten und er komplett von den Schneemassen verschüttet werden könnte.

Der Helfer realisiert erst später, dass der Verletzte sein eigener Sohn ist

Der schneesportbegeisterte junge Mann aus dem Sarganserland war an diesem Samstag im Januar 2005 zusammen mit seinen Eltern ins Wintersportgebiet nach Davos gefahren. Sein Vater gönnte sich in einer gemütlichen Alphütte eben eine Pause, als er vom Fenster aus den Helikopter kreisen sah. Der routinierte Alpinist erinnert sich: «Da offenbar niemand die Rega einweisen konnte, ging ich nach draussen und übernahm diese Aufgabe.» Erst später erfuhr er, worum es überhaupt ging: Ein Bahnmitarbeiter hatte das Schneebrett und die dazu führenden Spuren von René S. gesehen und sofort Alarm ausgelöst. Als der Verschüttete geborgen war, brachte ihn eine Pistenmaschine hinunter zum Rettungshelikopter. Sein Vater, immer noch nur als Helfer auf dem Platz: «...da erkannte ich, dass es sich um meinen Sohn handelte. Ich trug ihn auf meinen Schultern zum Heli und war überglücklich, dass er noch am Leben war.»

«Ich sah meine eigene Beerdigung vor mir»

«Die Minuten kamen mir wie Stunden vor, und ich begann zu zweifeln, ob überhaupt jemand etwas von der Lawine mitbekommen hatte.» Während René S. dies sagt, spürt man immer noch die Verzweiflung, in der er sich damals befunden hatte. «Ich realisierte, dass bald alles vorbei sein könnte. Ich malte mir aus, wie wohl meine Familie auf meinen Tod reagieren würde, und hatte ein schlechtes Gewissen, dass ich an allem schuld war. Dann sah ich meine eigene Beerdigung vor mir.»

Später nimmt der im Schnee begrabene junge Mann zweimal den Lärm von Helikoptern wahr, auch Schritte der Suchmannschaften dringen durch die Schneedecke an sein Ohr. Hoffnung verdrängt schlagartig die Resignation! Endlich, eine Lawinsondierstange



Ein grosser Tag für das Lawinenopfer: René S. zu Besuch in Kurt Aeschbachers Sendung.

bohrt sich direkt vor seinem Kopf durch den Schnee. Er packt sie und lässt nicht mehr los. Dann wird es hell, und die feuchte Schnauze des Lawinenhundes berührt den Kopf des eben noch eingeschlossenen Wintersportlers. Die Rega-Notärztin kümmert sich um den Unterkühlten, wenig später landet der Rettungshelikopter mit ihm im Spital Davos.

Auch das Fernsehen interessiert sich

Die Freude am Schnee und am Wintersport sind René S. geblieben. Während der letzten Wintersaison arbeitete er als Schneemacher beim Parsenn-Pistendienst in Davos. «Damit genug Schnee auf den gesicherten Pisten liegt», schmunzelt der gelernte Plattenleger. Abseits davon trifft man ihn mit seinem Snowboard nicht mehr an. Albträume oder sonstige Nachwirkungen kennt er zum Glück nicht. Wenn er allerdings über einen frisch verschneiten Weg geht und es unter den Schuhen knirscht, überkommt ihn eine dumpfe Erinnerung an jenen verhängnisvollen Tag vor bald vier Jahren. Manchmal spricht er mit Freunden über das Erlebte, kürzlich berichtete er gar bei «Aeschbacher» im Schweizer Fernsehen über seine Rettung. Und nachdem der Schneefachmann im Frühjahr 2008 eine Zweitausbildung als Strassenbauer begonnen hat, träumt er schon davon, vielleicht dereinst im Winter wiederum bei einem Pistendienst zu arbeiten – und damit Hobby und Beruf zumindest während eines Teiles des Jahres zu verbinden.

Gery Baumann

Tragen von Helm und Handgelenkschutz: **Schneesportunfälle müssen nicht sein**

Mehr Sicherheit beim Ski- und Snowboardfahren: Dies ist nicht nur ein Anliegen der bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung. Auch die Rega unterstützt die Präventionsarbeit zur Förderung des Schutzverhaltens beim Wintersport. Denn jährlich verursachen Schneesportunfälle Folgekosten von gegen 500 Millionen Franken.



**FAHRE MIT
RESPEKT
UND HELM**

1000 UNFÄLLE PRO TAG SIND ZU VIEL

www.schuetzdich.ch



ASA | SVV
Die Schweizer
Versicherer

Keine Frage: Ski- und Snowboardfahren machen Spass und sind beliebt. Der Spass hat leider auch seine Schattenseiten: In keiner anderen Sportart verletzen sich hierzulande mehr Menschen. Mit jährlich rund 100 000 Unfällen gibt es im Schneesport fast doppelt so viele Verletzte wie im Fussball, der auf der Skala der unfallträchtigsten Sportarten den zweiten Platz belegt. Die Verletzungen sind zwar meistens nur leichter bis mittelschwerer Art. Ein Schneesportunfall verursacht jedoch im Schnitt einen Arbeitsausfall von 18 Tagen. Selbst bei einer Schneesportverletzung, die in der Statistik als «leicht» taxiert wird, fehlt die betroffene Person noch rund neun Tage am Arbeitsplatz. Das macht den Schneesport nicht nur für die Experten der Sportunfallprävention zu einer grossen Herausforderung. Dringender Handlungsbedarf besteht auch für die Schweizer Wirtschaft.

Im Fokus: Sensibilisierung für das Helmtragen

Mehr als 15 Prozent der verunfallten Skifahrer und Snowboarder werden am Kopf verletzt. Der Schneesporthelm verhindert vor allem schwere Schädel- und Hirnverletzungen mit schlimmen Folgen für die Opfer und hohen Kosten für die Gesellschaft. Die Sensibilisierung für das Helmtragen drängt sich daher auch aus volkswirtschaftlichen Überlegungen auf: Jeder in der Schweiz für das Helmtragen investierte Franken reduziert die volkswirtschaftlichen Unfallkosten durchschnittlich um über zwei Franken.

«Die Zahl der Menschen, die sich hierzulande beim Skifahren oder Snowboarden verletzen, stagniert seit Jahren auf hohem Niveau», so Fränk Hofer, Leiter der bfu-Abteilung Sport. Ein Indiz dafür, dass die Wirkung freundlich-sympathischer Aufforderungen zu einem besseren Schutzverhalten begrenzt ist. Als Kompetenzzentrum für Unfallprävention hat die bfu den öffentlichen Auftrag, die Zahl der Freizeitunfälle in der Schweiz zu senken. Deshalb schlägt sie mit ihrer aktuellen Schneesportkampagne einen neuen Ton an. Denn: Wer sich Gehör verschaffen will, muss auffallen! Rund 1000 Unfälle pro Wintersporttag ereignen sich auf Schweizer Skipisten. Zu viele, findet die bfu. Mit symbolischen 1000 Rega-Helikoptern als Sujet lancierte die bfu letztes Jahr ihre neue Kampagne «1000 Unfälle pro Tag. Schütz Dich.» Die Kampagne ist eine Gemeinschaftsaktion der bfu, des Schweizerischen Versicherungsverbandes SVV und der Rega. Ziel ist gemäss Kampagnenleiterin Andrea Kammermann Häberli, möglichst viele Menschen zu einem besseren Schutzverhalten beim Schneesport zu animieren. So ruft die drei Jahre dauernde Aktion zum Tragen von Helm und Handgelenkschutz sowie zur regelmässigen Kontrolle der Skibindungen auf. Neu thematisiert die Kampagne auch das respektvolle Verhalten auf den Skipisten.

Natalie Rüfenacht

Machen Sie sich selbst ein Bild über die neue bfu-Aktion und ihre Hintergründe:
www.schuetzdich.ch

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



Swiss Snow Walking mit Mister Schweiz

Den Swiss Snow Walking Event gibt es gleich im Dreierpack: Am 13. Dezember 2008 feiert er in Leysin seine Premiere, in Arosa gelangt er am 11. Januar 2009 zum fünften und in Engelberg am 1. Februar 2009 zum zweiten Mal zur Austragung. An allen drei Orten stehen drei unterschiedlich anforderungsreiche Strecken zur Auswahl – eine davon wird jeweils auch der amtierende Mister Schweiz, Stephan Weiler, zurücklegen. Das Startgeld beträgt je nach Wohnort zwischen 45 und 75 Franken (inklusive Bahnbillett). Anmeldeschluss ist drei bis vier Wochen vor der jeweiligen Veranstaltung.

www.swissnowwalking.ch

Kopfstützen: Auf die richtige Einstellung kommt es an

Eine richtig eingestellte Kopfstütze bietet mehr Sicherheit im Strassenverkehr und verringert das Risiko von Verletzungen. Wichtig ist, dass die Kopfstütze für Lenker und Mitfahrende die richtige Höhe (Oberkante der Kopfstütze auf gleicher Höhe wie Oberkante des Kopfes) und den richtigen Abstand hat (der Hinterkopf berührt die Kopfstütze).

www.kopfstuetzen.ch



Neuer Film des Schweizer Fernsehens

Melanie Winiger im Rega-Look als «Heldin der Lüfte»

Melanie Winiger gehört fraglos zu den ganz Grossen im Schweizer Showgeschäft. In der Hauptrolle spielt sie die Rega-Pilotin Sina Andri im SF Schweizer Film «Heldin der Lüfte». Dieser wird am 14. Dezember 2008 um 20.05 Uhr im Schweizer Fernsehen gezeigt.

Dieser Fernsehfilm sorgte bereits im Vorfeld der Dreharbeiten für Schlagzeilen: «Melanie Winiger als Rega-Helikopterpilotin!» Denn nicht erst seit die Ex-Miss-Schweiz mit dem erfolgreichsten Schweizer Rapper Stress liiert ist, wird Melanie Winigers Wirken in den Medien auf Schritt und Tritt kommentiert. Dass sie für dieses ungewöhnliche und aufwändige Fernsehfilmprojekt gewonnen werden konnte, ist der Beharrlichkeit der Filmproduzentin Lina Geissmann zu verdanken. Die attraktive Story handelt von der jungen Helikopterpilotin Sina Andri, die sich bei der Rega bewirbt. Statt die Stelle auf der Zürcher Heli-Basis antreten zu können, wird sie gegen ihren Wunsch auf die Basis in ihrem Heimatort Samedan versetzt. Dorthin wollte sie nach einem schlimmen Erlebnis in ihrer Jugendzeit auf keinen Fall mehr zurück. Sina überwindet sich und quartiert sich vorläufig bei ihrer Mutter Tonia ein.

Die Rega-Pilotin hat nicht nur Freunde

Die Arbeit als erste Pilotin bei der Rega macht Sina Freude. Sie fliegt gerne Rettungseinsätze und versteht sich gut mit den Männern im Team. Die Pilotin wird zur «Heldin der Lüfte», als sie unter schwierigsten Umständen einen Bergsteiger rettet, der sich als Schweizer Promi entpuppt. Nur einer hat keine Freude daran: Gion Padrun ist der Vater von Sinas Jugendfreund, der sich damals das Leben genommen hatte. Seit Sina aufgetaucht ist, befindet sich Padrun in einer Krise. Mit allen Mitteln versucht er, die ehemalige Freundin seines toten Sohnes aus Samedan zu vertreiben.

Ein Augenschein bei den Dreharbeiten in Samedan macht deutlich, wie viel Aufwand mitunter hinter wenigen Sekunden Filmsequenz stecken kann: Eine Szene zeigt den Rega-Heli beim Anflug auf Samedan. Dort wird Marco Salis, Rettungsspezialist des SAC, für einen Einsatz im Gebirge abgeholt. Einige Male musste Marco Salis die Strecke zum Heli spurten, bis die

Aufnahme «im Kasten» war. Schnell wird einem klar, dass beim Filmen in erster Linie Geduld gefragt ist. Es wird instruiert, geprobt, wiederholt – und dann geht das Ganze von vorne los, bis eine Szene endlich genau so abgedreht ist, wie sich dies Regisseur Mike Huber vorgestellt hat... Gegen 500 Personen haben sich als Statisten beworben; zum Einsatz kamen schliesslich rund 250.

Schlüsselszenen wurden auf dem Julier, der Diavolezza und natürlich auf der Rega-Basis in Samedan bzw. im Rega-Center in Zürich-Kloten gedreht. Die Arbeitstage waren für alle sehr lang, vom ersten Tageslicht bis zum letzten Sonnenstrahl – und manchmal darüber hinaus.

Arbeit ohne Murren – auch bei eisiger Kälte

Filmproduzentin Lina Geissmann ist begeistert vom Einsatz des Rega-Teams: «Durch den Praxisbezug und die offene Art zu kommunizieren, wurden wertvolle Ratschläge vermittelt, um den Rega-Alltag möglichst realistisch darzustellen und den Fernsehzuschauern trotzdem die gewünschte «Action» zu bieten.»

Auch Basisleiter und Pilot Marco Mehli zieht eine positive Bilanz: «Es war anfangs nicht immer einfach, die beiden Welten zu kombinieren: einerseits die kreativen Filmleute, andererseits wir als «Realisten», die natürlich einige Begehren der Filmleute aus Sicherheitsgründen ablehnen mussten. Sie haben aber unsere Ratschläge immer akzeptiert und gut umgesetzt. Was mir besonders gefallen hat: Auch an sehr kalten Tagen mit widrigen Umständen haben alle Filmleute ihre Arbeit ohne Murren und Reklamieren verrichtet.»

Thomas Kenner

«Heldin der Lüfte»:
Sonntag, 14. Dezember
2008, 20.05 Uhr, SF 1



Sturm im Wasserglas

Sie stand am Berg. Wie der Ochs, nein die Kuh, am Berg. In einem dünnen Sommerkleid und Flip-Flops. Flip-Flops! Sie war doch keine Städterin! Keine Touristin! Sie schaute auf ihre Füsse hinunter, die im braunen Schlamm versunken waren, sie versuchte einen zu heben, doch die rosa Gummisohlen ihrer Flip-Flops steckten fest.

Wie war ihr das passiert? Sie war einfach aus dem Haus gelaufen, so, wie sie war, die Arme vor dem dünnen Sommerkleid verschränkt, an den Füssen die rosa Plastiksandalen. Jetzt wusste sie auch, warum sie so hiessen: Flip! Flop! machten sie, als sie den grasbewachsenen Weg entlanglief, weg vom Haus, weg von ihm, den schmalen Bach entlang und dann über die alte Brücke.

Der Weg ging bergan, sie wurde langsamer, sie keuchte, und gleichzeitig weinte sie. Vor Wut, natürlich, nur aus lauter Wut weinte sie, sie hatte keine Angst.

Das würde sie nicht zulassen, lieber rannte sie weg.

Es war doch immer das Gleiche.

Gib ihnen den kleinen Finger, und sie wollen die ganze Hand, dachte sie trotzig, mehr noch, den ganzen Arm, und sie wollen ihn auch gleich abhacken und unter ihr Kopfkissen legen, damit man ja keine Bewegungsfreiheit mehr hat.

Du gehörst zu mir!

Das hatte er allerdings nicht gesagt, sondern das Gegenteil: Ich gehöre dir. Aber auch das wollte sie nicht hören.

Heiraten! So weit kommt es noch!

Der Himmel verdüsterte sich über ihr, was ihr nur richtig vorkam, schwarze Wolken in ihrem Herzen und im Himmel über ihr, sie verdrängten das wenige Blau, das eben noch da gewesen war, und dann explodierten sie. Das Wasser kam nicht in zivilisierten Strömen, wie die Tränen auf ihren Wangen, es stürzte sich auf sie wie ein Wasserfall, mit einer Kraft, die sie beinahe umgeworfen

hätte, die sie in den Boden drückte. Ihr Kleid löste sich auf, ihre Füsse steckten fest, der Boden unter ihr verwandelte sich in Schlamm. In Treibsand. Der Boden wurde flüssig, der Boden würde sie verschlingen. Die Natur. Die Natur ist unberechenbar. Wie oft hatte sie das gehört, wie oft selber gesagt, und jetzt hatte sie sich erwischen lassen. Einfach so. Einmal nicht aufgepasst.

Er war schuld.

Was musste er um ihre Hand anhalten? Mitten im Abwasch, den sie nach dem Mittagessen gemeinsam erledigten, es war gerade so gemütlich gewesen, und dann wollte er ihre Hand. Die Hand und dann den ganzen Arm. Wo das hinführte, hatte sie bei ihrer Mutter gesehen. Und bei seiner.

Zornige, gelbe Blitze, Donner. Sie kauerte nieder, schlang die Arme um sich selbst.

Naturgewalt. So hatte er sie genannt.

Ob er das gemeint hatte? Sie richtete sich auf, sie drehte sich um, sie schaute zum Haus hinüber. Sie hob einen Fuss hoch, es kostete sie Kraft, und der Plastiksuh blieb stecken. Sie schien den halben Hang an ihren Sohlen zu tragen. Sie hob den Fuss aus dem Schlamm, mit grösster Mühe, nur um ihn dann ein Stück weiter vorne wieder im Schlamm zu vergraben. Ihren Fuss. Ihren weissen, nassen Fuss mit dem abgesplitterten blauen Lack auf den Zehennägeln, von Schmutz verdeckt.

Wo vorher noch eine Brücke gewesen war, war jetzt keine mehr. Sie konnte ihr Haus kaum sehen unter den Wassermassen. Jetzt ging die Türe auf, und eine Gestalt trat heraus, schwarz und gelb vermummt. Die Gestalt bewegte sich auf sie zu. Sie zog ihren Fuss aus dem Schlamm. Und setzte ihn wieder ab. Schritt für Schritt kämpfte sie sich vor. Auf ihn zu.

Zwischen ihnen war der Bach.

«Gib mir deine Hand!», sagte er.

Und sie streckte ihren Arm aus.



Milena Moser
Schriftstellerin

Ostern 1979: Fünf Tote und 21 Verletzte nach Busunglück

Grosseinsatz für verunfallte Romands in Algerien



Transport von Medea nach Algier:
Alle 21 Verletzten und ihre Betreuer finden
auf einmal im Grosshelikopter Platz.

Die Hilfe auf dem Luftweg bei Katastrophen im Ausland steckte 1979 noch in den Kinderschuhen. Nach einem Notruf aus Algerien flog die Rega Überlebende eines Busunglücks in einer gross angelegten Aktion nach Genf. Heute – 30 Jahre später – sind Reiseteilnehmer und Retter noch gleichermassen beeindruckt von den damaligen Ereignissen.

Der Bus bewegt sich in zügiger Fahrt auf der Wüstenpiste Richtung Norden. Es ist Oster-sonntag, und morgen soll es von Algier wieder nach Hause in die Schweiz gehen. Die Reise-gesellschaft aus der Romandie ist guter Dinge. Algerien, das bisher unbekanntes Land, gibt Gesprächsstoff. Nur wenige nehmen derweil den Camion wahr, der sich von der Seite mit hoher Geschwindigkeit auf einer Nebenstrasse nähert.

Ein Knall – unbeschreibliches Leid und Chaos

Dann der Aufprall – unerwartet und brutal. Der Car überschlägt sich zweimal und bleibt zwanzig Meter neben der Strasse auf den Rädern stehen. Scheiben splintern, Gepäckstücke wirbeln durch die Kabine. Einzelne Fahrgäste werden aus den Fenstern geschleudert, andere sitzen eingeklemmt und verletzt zwischen den Sitzen. Fünf Fahrgäste verlieren ihr Leben. Wer nur leicht versehrt ist, versucht Hilfe zu organisieren. René Tschanz aus Neuenburg ist einer von ihnen. Er sorgt sich um die Gruppe. Im Postbüro des nächsten Ortes gibt es ein Telefon. Von dort aus orientiert er die Schweizer Botschaft. Sein Beruf als Instruktor der Schweizer Armee und sein Organisationstalent kommen ihm jetzt zugute. In Privatautos gelangen die Verletzten in das nahe gelegene kleine Dorf Birine. Dort werden sie notdürftig versorgt.

Die Hilfsbereitschaft der einheimischen Bevölkerung ist grossartig.

Frauen und Männer getrennt im Spital

Die spärlichen Informationen, die bei der Rettungsflugwacht in der Schweiz eingehen, lassen Schlimmes befürchten. Man bereitet sich auf einen grossen Einsatz vor. Es braucht Ärzte, Krankenschwestern, aber auch ein Verkehrsflugzeug, das in ein Lazarett umgewandelt werden muss. Das dauert seine Zeit.

In Algerien liegen die Verletzten inzwischen im Provinzspital von Medea, ca. 80 km südlich von Algier. Hinter ihnen liegt eine beschwerliche Fahrt in Privatautos. Die Spitalärzte, die sie hier betreuen, kommen – wie damals manchenorts in Afrika – aus der Volksrepublik China. Frauen und Männer sind strikt getrennt. Sogar die Schweizer Patienten. Auch hier springt Tschanz ein und vermittelt zwischen Angehörigen. Alle warten ungeduldig auf die Heimreise.

Die Hilfe rollt an

Ein Hilfsteam – Ärzte, Krankenschwestern und Einsatzleiter – unter der Leitung von Professor Georg Hossli vom Universitätsspital Zürich fliegt mit einem Lear-Jet der Rega nach Algerien. In Taxis fahren sie von Algier zu den verunglückten Romands in Medea. Am Osterdienstag um



Der riesige russische Helikopter vom Typ Mi-6 wartet in Medea auf die Schweizer Patienten.





Das Ärzteteam aus der Volksrepublik China hat sich von den Schweizern verabschiedet.

8 Uhr hebt eine DC-9 der Balair von Zürich aus ab in Richtung Algier. An Bord die für die Rückführung nötige Ausrüstung.

In Zürich organisiert die Rega derweil über die Schweizer Botschaft einen Helikoptertransport von Medea nach Algier. Man geht wie selbstverständlich von einem kleinen Heli aus, der die Patienten einzeln in mehreren Flügen transportiert – zuerst die am schwersten Verletzten und später die anderen.

Ein Riesenhelikopter löst das Transportproblem auf einen Schlag

Im Spital treffen die Schweizer Retter auf den algerischen Helikopterpiloten. Sie möchten ihn schon mal mit dem ersten Patienten losschicken. Zu ihrer Überraschung antwortet er: «Sie haben 21 Patienten? Sie können alle bringen und die Ambulanzfahrzeuge auch gleich einladen.» Was wie ein Scherz klang, bewahrheitet sich unten auf dem Landeplatz: Sein russischer Transporthelikopter

vom Typ Mi-6 ist über 40 Meter lang und hätte mit seiner Nutzlast von über 12 Tonnen wirklich neben den Patienten und Betreuern auch noch Platz für die Fahrzeuge. Das Transportproblem zum Flughafen in Algier ist damit auf einen Schlag gelöst.

Nach zwei Tagen endlich in der Schweiz

Am Dienstag, um 15.20 Uhr, landet die Balair-DC-9 mit den 21 Überlebenden in Genf. Ein Dutzend Ambulanzen warten auf die Patienten. Rund zwei Tage nach dem Unfall findet so die Unglücksreise der Westschweizer ihr Ende. Wenig später kommt die traurige Fracht der fünf Todesopfer ebenfalls in Genf an. Für die Überlebenden ist das Geschehene unvergesslich und unverrückbar eingepägt. Zum Teil haben sie zeitlebens an den Unfallfolgen zu tragen. Es bleibt aber auch die Erinnerung an eine grossartige Hilfsbereitschaft der algerischen Bevölkerung und an eine eindrückliche Repatriierungsaktion der Rettungsflugwacht.

Walter Stünzi



Etwa gleich gross: der Mi-6-Helikopter und die DC-9 der Balair.

Das Innere des Balair-Flugzeugs ist in ein Lazarett umgebaut.



Prävention

«Eisregeln» der SLRG

Gewässer bergen auch im Winter Gefahren

Die Schweizerische Lebensrettungs-Gesellschaft (SLRG) setzt sich seit 75 Jahren für die Sicherheit im und auf dem Wasser ein – und dies auch im Winter. Die Rega, vor 56 Jahren selbst aus der SLRG hervorgegangen, unterstützt die Präventionsarbeit der Rettungsschwimmer. Denn Ertrinkungsunfälle machen vor dem Winter nicht Halt.

Von den Gewässern geht nicht nur im Sommer eine grosse Anziehungskraft aus. Im Winter, wenn sich nach einer langen Kälteperiode auch im Flachland Eis bildet, nehmen Gross und Klein gefrorene Wasserflächen mit Begeisterung in Beschlag. Und in höher gelegenen Regionen werden Bergseen gar für grössere Sportanlässe (Pferderennen, Langlauf, Wintertriathlon) freigegeben; aber auch kleinere Gewässer im Mittelland und in den Voralpengebieten frieren in den Wintermonaten zu und sind für das Schlittschuhlaufen sehr beliebt. Aber Achtung, nicht jede Eisfläche ist tragfest! Damit sie freigegeben werden kann, müssen einige Anforderungen erfüllt sein.

Im kalten Wasser droht schnell eine Unterkühlung des Körpers

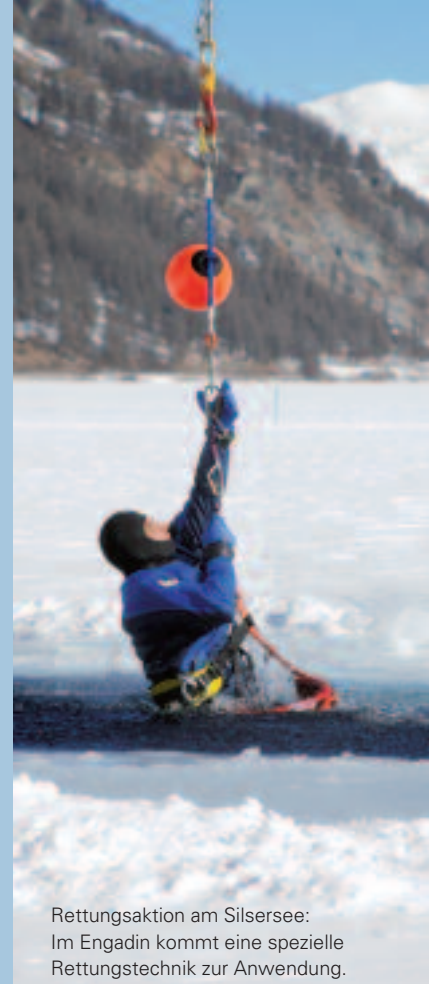
Und so erstaunt es nicht, dass sich die meisten Ertrinkungsunfälle in Seen und Flüssen bei Wassertemperaturen ereignen, die im Normalfall wesentlich tiefer sind als die eines geheizten Frei- oder Hallenbades. In unseren Gewässern herrschen während sieben Monaten im Jahr Wassertemperaturen von unter 16 Grad Celsius. Während fünf Monaten ist das Wasser sogar kälter als acht Grad. Im kalten Wasser verliert der menschliche Körper Wärme; je kälter das Wasser, desto schneller ist die Abkühlung. Und durch die Abkühlung – im Fachjargon Hypothermie genannt – kommt ein Mensch sehr schnell an seine Leistungsgrenze. So erklärt sich der Umstand, dass ein wesentlicher Teil der Ertrinkungsunfälle sich im kalten Wasser ereignen.

Wer meint, mit den Freiluftbädern sei auch die Freiwasserarbeit der SLRG in den Winterschlaf gegangen, irrt sich. Nebst den Empfehlungen über das Verhalten auf Natureisflächen («Eisregeln») bieten die Rettungsschwimmer im Winter übrigens Hypothermiekurse an.

Thomas Kenner

Detaillierte Informationen sind der Dokumentation der SLRG «Tragverhalten von Eis» zu entnehmen.

Schweizerische Lebensrettungs-Gesellschaft SLRG, Postfach 161, 6207 Nottwil, 041 939 21 21, info@slrg.ch; www.slrg.ch



Rettungsaktion am Silsersee: Im Engadin kommt eine spezielle Rettungstechnik zur Anwendung.

Die sechs Eisregeln

Wer diese Eisregeln der SLRG befolgt, kann das Unfallrisiko deutlich reduzieren:



Eisflächen nur betreten, wenn sie von der Behörde freigegeben worden sind.



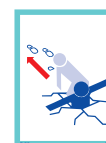
Rettungsgeräte (Leitern, Stangen, Ringe, Bälle, Leinen usw.) sind keine Spielzeuge.



Die Anweisungen der Ordnungsorgane und der Behörden sind strikte einzuhalten.



Bei Rissbildung, verursacht durch Tauwettereinbruch, sind Massenansammlungen zu vermeiden.



Selbstrettung bei Eiseinbruch! – Sofort Arme ausbreiten und versuchen, in der gleichen Richtung auszustiegen, aus der man gekommen ist.



Eiseinbruch! – Sofort weitere Helfer alarmieren und sich nur in Bauchlage und mit einem Rettungsgerät dem Eingebrochenen nähern.