



| | |
|------------------------------|--|
| <p>Arbeitsauftrag</p> | <p>Wie hat alles angefangen? Seit wann gibt es die Rega respektive die Luftrettung? Wie hat sich die Rega seit ihrer Gründung verändert und weiterentwickelt?</p> <p>Die Aufgabe kann als Einzel- oder Gruppenarbeit durchgeführt werden. Insbesondere bei leseschwachen SchülerInnen kann der Text in mehrere Abschnitte unterteilt und Gruppenweise bearbeitet werden. So reduziert sich der Leseumfang pro SchülerIn. Anschliessend stellen die Gruppen ihren Abschnitt den anderen Gruppen vor.</p> |
| <p>Ziel</p> | <ul style="list-style-type: none"> • SuS kennen die wichtigsten Eckdaten der Rega. Sie können die Daten im Kontext der Weltgeschichte einordnen. |
| <p>Material</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Lesetext • Arbeitsblatt |
| <p>Sozialform</p> | <p>EA / GA</p> |
| <p>Zeit</p> | <p>45'</p> |

Zusätzliche Informationen:

- Anstelle des Kreuzworträtsels kann im Schulzimmer auch ein Zahlenstrahl aufgehängt werden und die Geschichte der Rega bildhaft dargestellt werden. Auf diesem Zahlenstrahl können zudem die wichtigsten weltpolitischen Ereignisse zusätzlich auch noch notiert werden. Mögliche Ansätze dazu sind bei den Lösungen sichtbar.
- Video zur Geschichte finden die SUS unter: www.rega.ch/ueber-uns/rega-in-kuerze#geschichte



Aufgabe: Lies die Geschichte der Rega gut durch. Löse anschliessend das Kreuzworträtsel. Falls du eine Antwort nicht mehr weisst, schaust du im Lesetext nach.

Die Meilensteine der Rega

Was heute in der Schweiz fast wie selbstverständlich funktioniert, ist im Verlauf von Jahrzehnten entstanden. Die Geschichte der Rega ist spannend: Während früher im Gebirge die Hilfe nur vom Boden aus erfolgen konnte, wurden schon 1946 erstmals Flugzeuge zu diesem Zweck eingesetzt. Bereits einige Jahre später übernahmen die immer stärker aufkommenden Helikopter diese Aufgabe, und ab 1960 brachte die damalige Schweizerische Rettungsflugwacht auch in Not geratene Menschen aus dem Ausland in die Schweiz zurück – mit dem Flugzeug. Die Pioniere der Luftrettung prägten diese Zeit der Entwicklung.

Die zunehmende Grösse und Professionalisierung der Luftrettung brachte auch andere Organisationsformen mit sich: Was als Sektion der Schweizerischen Lebensrettungsgesellschaft begann, wurde zum Verein und schliesslich zur heutigen privaten, gemeinnützigen Stiftung.

Die Anfänge der Luftrettung 1946-1959



Zunächst sind es wenige wagemutige Piloten mit ihren Flugzeugen, dann Fallschirmspringer mit Lawinenhunden, später die ersten Helikopterpiloten mit ihren revolutionären Maschinen: Die Luftrettung steckt zwar noch in den Kinderschuhen, wird aber von viel Enthusiasmus getragen und ist nicht mehr aufzuhalten. Die Schweizerische Rettungsflugwacht organisiert sich unter dem Dach der Schweizerischen Lebensrettungsgesellschaft SLRG. Die

Entwicklung in der Schweiz ist wegweisend für die weltweite Luftrettung.

1946

Im November 1946 notlandet ein amerikanisches Flugzeug auf dem Gauligletscher im Berner Oberland. Zwei Schweizer Militärpiloten bergen die Besatzung und die Passagiere in einer spektakulären Rettungsaktion. Mit zwei Militärflugzeugen landen sie auf dem Gletscher und bergen die Notleidenden in Zusammenarbeit mit Bergrettern. Dieser improvisierte Einsatz ist der Beginn der Luftrettung in der Schweiz.



Geschichte

Arbeitsunterlagen



1951/1952

Der St. Moritzer Fredy Wissel und später der Walliser Hermann Geiger beginnen mit der Erprobung der Gletscherlandetechnik mit Flugzeugen auf Skis.

1952



Dr. med. Rudolf Bucher gründet an einer Versammlung der Schweizerischen Lebensrettungsgesellschaft (SLRG) in Twann die Schweizerische Rettungsflugwacht. Zunächst besteht die Schweizerische Rettungsflugwacht SRFW als Sektion der SLRG. Im September werden die ersten Rettungsfallschirme in Abingdon (GB) durch die erfahrene Royal Air Force ausgebildet.

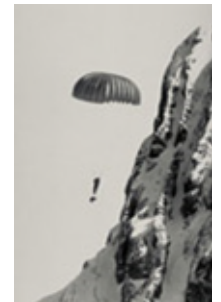
Hermann Geiger landet erstmals mit dem neuen Gletscherflugzeug Piper Super Cub, das mit einziehbaren Metallskis ausgerüstet ist, auf dem Blüemlisalp-gletscher.

Der Pilot Sepp Bauer führt in Davos die erste Helikopter-Rettungsaktion in der Geschichte der Rettungsflugwacht durch.

1953

Im Winter 1953 kommen die ersten Rettungsflugwacht-Fallschirme bei einem Ernstfall zum Einsatz.

Eine Sturmflut lässt in den Niederlanden Deiche brechen und führt zu einer Katastrophe. Hunderte von Dörfern und Städten werden überflutet. Das Holländische und das Schweizerische Rote Kreuz bitten die Rettungsflugwacht um Hilfe – und die Rettungsflugwacht hilft. Bereits in der nächsten Nacht bringt ein Spezialflugzeug der Swissair das Luftrettungsteam ins Katastrophengebiet. Mit einem gemieteten Helikopter stehen die Piloten und Fallschirmspringer an der Nordsee während dreier Tage und Nächte ununterbrochen im Rettungseinsatz.



1954

Während einer Lawinenkatastrophe in Vorarlberg werden mehrere Dörfer verschüttet oder total zerstört. Die Rettungsflugwacht schickt 14 Mann, sechs Lawinenhundeteams, zwei Helikopter und ein Flugzeug mit fünf Rettungsfallschirmern an Bord, darunter auch zwei Ärzte, ins Katastrophengebiet.

1956

Über den Rocky Mountains, im Gebiet des Grand Canyon in den USA, kollidieren zwei Verkehrsflugzeuge. Die Wrackteile der Flugzeuge liegen in einer unzugänglichen, 1'200 Meter tiefen Felsschlucht. Zur Bergung der Leichen suchen die Amerikaner eine Spezialtruppe und finden diese bei der Rettungsflugwacht.

1957

Der Verband Schweizerischer Konsumvereine schenkt der Schweizerischen Rettungsflugwacht einen Helikopter vom Typ Bell 47 J. Dieser wird für Rettungseinsätze im Wallis zur Verfügung gestellt.



Geschichte

Arbeitsunterlagen



Die Einsatzmöglichkeiten werden grösser 1960-1979

Der Rettungshelikopter und die Flugzeuge für die Repatriierung aus dem Ausland sind eine grosse Erleichterung im Rettungswesen. Was bisher unmöglich war oder tagelang dauerte, kann nun innert weniger Stunden erreicht werden. Das Gebirge ist noch immer der Hauptschauplatz, aber zunehmend wird der Rettungshelikopter auch als nützliches Mittel für die Strassenrettung entdeckt. Neue Rettungstechniken werden entwickelt; das Prinzip, so rasch wie möglich professionelle medizinische Hilfe zum Patienten zu bringen, festigt sich. Die Schweizerische Rettungsflugwacht löst sich von der Lebensrettungsgesellschaft und steht jetzt endgültig auf eigenen Beinen.

1960

Unter Mithilfe von Fritz Bühler wird die Schweizerische Rettungsflugwacht reorganisiert und vollständig von der Schweizerischen Lebensrettungsgesellschaft losgelöst. Der Verein Schweizerische Rettungsflugwacht SRFW wird gegründet.



Die Helikopterrettung nimmt einen immer wichtigeren Platz in der Luftrettung ein. Die anfangs eingesetzten Modelle werden durch neuere Modelle mit besseren Flugleistungen ersetzt.

Im Mai führt die Schweizerische Rettungsflugwacht den ersten Repatriierungsflug ihrer Geschichte durch. Ein Patient wird mit einem Flächenflugzeug von Châlons-sur-Marne (heute Châlons-en-Champagne) in Frankreich zurück in die Schweiz geflogen.

1965

Die Rettungsflugwacht wird per Bundesratsbeschluss zur Hilfsorganisation des Schweizerischen Roten Kreuzes ernannt.

1966

Das Rettungstau und das Horizontalnetz werden zur Bergung von Verunfallten im unwegsamen Gelände ohne Landemöglichkeit eingeführt.

Die Kosten der Helikopterrettungen übersteigen langsam die Möglichkeiten der Rettungsflugwacht. Nachdem der Bundesrat die Unterstützung durch öffentliche Gelder abgelehnt hat, wendet sich Fritz Bühler an die Öffentlichkeit: Als Dank für die Spende von 20 Franken bietet die Rettungsflugwacht Gratihilfe aus der Luft in Notfällen an. Das System der Gönnerschaft, wie es heute noch besteht, ist geboren.

1968

Die Rettungsflugwacht nimmt ihren ersten Helikopter mit Turbinenantrieb in Betrieb.

1970

Mit einem Darlehen von CHF 400'000.– beteiligt sich die Rettungsflugwacht am Kauf einer Cessna mit Druckkabine. Die Maschine wird noch am selben Tag für einen Repatriierungsflug aus Fréjus (Frankreich) eingesetzt.

Erstmals in der Geschichte der Rettungsfliegerei werden an fünf



Geschichte

Arbeitsunterlagen



.....

verschiedenen Stellen Bergführer und Flugretter mittels Rettungswinde vom schwebenden Helikopter aus in die Eigernordwand abgesetzt.

1971



Die Rettungsflugwacht erhält im Juni ihren ersten ausschliesslich mit Gönnergeldern finanzierten Helikopter, eine Alouette III. Mit der Alouette III, die während vieler Jahre das Rückgrat der Rega-Helikopterflotte bilden wird, gelingt der eigentliche Durchbruch der Helikopterrettung im Hochgebirge.

Zwei deutsche Alpinisten werden mit der Seilwinde aus der Eigernordwand geborgen. Es handelt sich um die erste Direktrettung aus dieser anspruchsvollen Wand.

1973

Für ihre Repatriierungsflüge erwirbt die Rettungsflugwacht den ersten zivilen Ambulanzjet der Welt. Er wird auf den Namen "Henry Dunant" getauft.

Im November nimmt die Rettungsflugwacht den ersten Ambulanzhelikopter mit zwei Turbinen in Betrieb.



1975

Nach langen Verhandlungen bewilligt der Zürcher Regierungsrat eine Versuchsphase für den Einsatz des Rettungshelikopters bei Strassenverkehrsunfällen.

1977

Die Rettungsflugwacht feiert in Kloten ihr 25-jähriges Bestehen. Im Rahmen dieser Feier wird der neue Ambulanzjet auf den Namen "Albert Schweitzer" getauft.

18. November: Erste Direktrettung von zwei Alpinisten aus der "Rampe" der Eigernordwand – eine Rettung, die bisher als unmöglich galt, wird erfolgreich durchgeführt.

1978

Der schwärzeste Tag in der Geschichte der Rettungsflugwacht: Während einer Rettungsdemonstration in Bern reisst das Aufhängeband eines Vertikalnetzes am Helikopter. Mit dem Netz stürzen fünf Menschen sieben Meter in die Tiefe. Drei von ihnen sterben, zwei werden schwer verletzt.

Im Rahmen der Feier zum 150. Geburtstag von Henry Dunant wird auf dem Flughafen Genf-Cointrin der neue Ambulanzjet von IKRK-Präsident Alexandre Hay auf den Namen "Henry Dunant" getauft.



1979

An der Generalversammlung beschliessen die Aktivmitglieder des Vereins Schweizerische Rettungsflugwacht die Errichtung einer Stiftung "Schweizerische Rettungsflugwacht".



Die Luftrettung wird professionell 1980-2009

Die immer zahlreicher werdenden Gönnerinnen und Gönner der Schweizerischen Rettungsflugwacht ermöglichen nach und nach den Aufbau und Betrieb des weltweit dichtesten Luftrettungsnetzes. Modernste, auf den Einsatz in der Schweiz und in der ganzen Welt zugeschnittene Helikopter und Flugzeuge werden beschafft. Die Ausbildung wird standardisiert und professionalisiert. Trotzdem erfindet sich die Rega, wie sich die Schweizerische Rettungsflugwacht nun nennt, täglich ein wenig neu: Sie strebt nach grösstmöglicher Sicherheit im Einsatz und gleichzeitig bestmöglichem Dienst am Patienten. Die Rega ist heute überall als wertvolle, glaubwürdige und professionelle Rettungsorganisation anerkannt.



1980

In seinem 72. Lebensjahr verstirbt der Stiftungsratspräsident der Schweizerischen Rettungsflugwacht, Dr. med. h.c. Fritz Bühler, völlig unerwartet.



Über dem Flugplatz von Yverdon spielt sich die wohl spektakulärste Rega-Rettungsaktion ab: Der Schirm eines Fallschirmspringers hatte sich beim Absprung am Heckrad eines Pilatus Turbo Porter verfangen. Die Crew eines Helikopters der Rettungsflugwacht bringt das "unmögliche" Kunststück fertig, den Springer während des Fluges zu befreien. Am 20. Januar 1981 werden Pilot Andreas Haefele, Windenmann Adolf Rüfenacht und Fallschirminstruktor Pierre Jomini für diese Tat in Los Angeles (USA) als "Crew of the Year" ausgezeichnet.

1981

Das Schweizerische Katastrophenhilfekorps, das Bundesamt für Luftschutztruppen, der Schweizerische Verein für Katastrophenhunde und die Schweizerische Rettungsflugwacht beschliessen, künftig bei Erdbebenkatastrophen gemeinsam Soforthilfe zu leisten. An einer Übung in Wangen an der Aare wird diese "Rettungskette" getestet.

1982

Auf dem Flughafen Zürich-Kloten trifft der neue Rega-Ambulanzjet ein. Das neue Flugzeug verfügt über eine wesentlich grössere Reichweite und mehr Platz als die bisherigen Rega-Jets.

Bei einem Erdbeben in Nordjemen wird die 1981 formierte Rettungskette erstmals aktiv.



Geschichte

Arbeitsunterlagen



1983

Mit den Rettungswinden zweier Rega-Helikopter werden 80 Passagiere aus den steckengebliebenen Viererkabinen der Gondelbahn Scuol/Motta Naluns (Unterengadin) evakuiert.

1984

Der neue Rega-Jet wird zu Ehren des grossen Pioniers der Schweizerischen Rettungsflugwacht auf den Namen Fritz Bühler getauft.

Die Rega bezieht im Zürcher Seefeld neue Büroräumlichkeiten und nimmt die neue Einsatzzentrale in Betrieb.



1985

Die Rega weiht die neue Helikopterbasis St. Gallen in Gossau ein. Die Rega stellt den 1'000'000. Gönnerausweis aus.



1986

Die mexikanische Regierung zeichnet die "Brigada de Rescate de Suiza" (Rega) mit einer Urkunde aus. Dies erfolgt aus Dank für die geleistete Hilfe nach dem Erdbeben vom September 1985 in Mexico City.

Der Stiftungsrat beschliesst, die beiden Ambulanzflugzeuge zu ersetzen.

1987

Als erste zivile Organisation der Welt rüstet die Rega alle Helikopterbasen mit Nachtsichtgeräten aus. Die zwei neuen Ambulanzflugzeuge ersetzen die beiden alten. Grössere Kabine und Reichweite ermöglichen einen besseren Dienst am Patienten.

1988

Bei einer Rettungsdemonstration auf dem Bielersee gerät eine Alouette durch Bodenresonanzen ausser Kontrolle und stürzt ab. Zwei Personen werden verletzt, die Maschine wird zerstört.



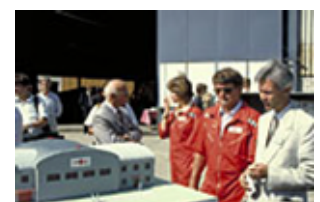
1990

Während eines Rettungseinsatzes in den Waadtländer Alpen wird eine Alouette bei der Landung von einer Windböe gegen den Hang gedrückt und zerstört. Glück im Unglück: Es kommen keine Personen zu Schaden.

1991

Die neue Einsatzbasis Uri wird in Erstfeld in einer kleinen Feier dem Betrieb übergeben.

Die neue Rega-Basis auf dem Flughafen Bern-Belp ist vollendet und wird eingeweiht.



Geschichte

Arbeitsunterlagen



1992



Anlässlich ihres Tages der offenen Tür nimmt die Crew der Basis Untervaz den ersten von 15 bestellten Helikoptern des Typs Agusta A 109 K2 in Betrieb.

Im Auftrag des TCS repatriert die Rega auf ihrem 100'000. Einsatz einen schwer verletzten Autofahrer von Tunis nach Genf.

1993

Während eines Überfluges von der Basis Gsteigwiler nach Kloten stürzt die Agusta A 109 in den Zugersee. Der Pilot kommt dabei ums Leben.

Der Stiftungsrat beschliesst, das "Rega-Center" auf dem Flughafenareal in Kloten zu bauen.

Während des Versuchs, ein verletztes Rind auf der Alp Bargis ob Flims abzutransportieren, stürzt eine Alouette aus geringer Höhe ab. Der Pilot wird verletzt.

1994

Fredy Wissel stirbt fast 90-jährig in St. Moritz. Wissel war an Hunderten von Rettungsaktionen und Versorgungsflügen beteiligt. Für seine Tätigkeiten erhielt er mehrere Auszeichnungen.

1996

Erstmals im 44-jährigen Bestehen der Rega führt ein Einsatz rund um die Welt. Der Flug dauert 43 Stunden. Im Rega-Jet werden drei Patienten transportiert; Zwischenlandungen erfolgen in Muscat, Bangkok, Chabarovsk, Anchorage, Reading, Faro und Valencia.

1997

Die Rega zieht ins neue Rega-Center am Flughafen Zürich um.

Für Luftrettung in der Schweiz gilt neu die vierstellige Alarmnummer "1414".

Bei einer Rettungsaktion bei Leysin VD verunglücken der Arzt sowie eine Patientin tödlich, als das Seil der Rettungswinde reisst.



1998

Ein Helikopter touchiert beim Einsatz bei Lodrino TI ein Kabel und stürzt ab. Am darauffolgenden Tag erliegt der Pilot seinen schweren Verletzungen.

Die neue Einsatzbasis Graubünden in Untervaz wird eingeweiht. Die Rega ist Mieterin bei der Air Grischa.

1999

3. September: Die Einsatzbasis Lausanne feiert ihr 20-jähriges Bestehen.

2001

Der Stiftungsrat beschliesst den Kauf von drei neuen Ambulanzjets Challenger CL-604, die ab 2002 die bisherigen Flächenflugzeuge ablösen sollen.

Der Stiftungsrat beschliesst den Kauf von fünf Helikoptern des Typs EC 145. Sie sollen vier Agusta A 109 K2 auf den Mittellandbasen Zürich, Bern, Basel und Lausanne ersetzen.

Geschichte

Arbeitsunterlagen



2002

Die Rega übernimmt vom Bundesamt für Zivilluftfahrt die Leitstelle des Such- und Rettungsdienstes. Die Post veröffentlicht zu Ehren des 50. Geburtstages der Rega die erste Hologramm-Briefmarke der Schweiz.

Die Rega feiert im Rega-Center Zürich-Flughafen in Anwesenheit von Frau Bundesrätin Ruth Dreifuss ihr 50-Jahr-Jubiläum. Im Laufe des ganzen Jahres finden auf allen Rega-Einsatzbasen Tage der offenen Tür mit insgesamt rund 72'000 Besucherinnen und Besuchern statt.

Zwei der drei neuen Ambulanzjets Challenger CL 604 treffen in Zürich-Kloten ein.

2003

Der erste der fünf neuen Rettungshelikopter EC 145 wird auf der Einsatzbasis Basel stationiert.

Die Einsatzbasis Zürich zieht, nach 31-jährigem Provisorium auf dem Dach des Zürcher Kinderspitals, in ihr neues Zuhause auf dem Flugplatz Dübendorf.



2004



Der Tsunami in Südostasien stellt die Rega vor eine der grössten Herausforderungen seit ihrem Bestehen. Teams der Rega fliegen nach Thailand und Sri Lanka, um vor Ort Kontakte zu Spitälern herzustellen und Patienten auf ihren Heimtransport vorzubereiten. Alle drei Rega-Ambulanzjets werden eingesetzt. Auch an Bord von Charter-, Militär- und Linienflugzeugen kann die Rega-Einsatzleitung Rückführungen organisieren. Innert einer Woche werden über 60 Patienten in die Schweiz zurückgeflogen, für deren Betreuung stehen 16 medizinische Besatzungen im Einsatz.

2005

Der Tsunami-Grosseinsatz bringt wertvolle Erfahrungen; ein in der Folge entwickeltes Notfallkonzept kommt bereits kurze Zeit später im Ernstfall zum Tragen: Nach einem Busunglück in der Türkei wird eine Boeing 757-200 der Belair über Nacht in ein "fliegendes Spital" umgerüstet. Betreut von fünf Ärzten und vier Pflegefachpersonen können – nur gerade zwei Tage nach dem Unfall – 35 Patienten in die Schweiz geflogen werden.

Nach den Unwetterkatastrophen in der Schweiz gehören Rega-Crews in den betroffenen Regionen zu den Rettern der ersten Stunde. Bis Evakuierungsaktionen von Militär und kommerziellen Unternehmen anlaufen können, gelingt es der Rega in Zusammenarbeit mit örtlichen Rettungsorganisationen, über 200 Personen aus den Wasserfluten zu evakuieren und aus abgeschnittenen Regionen zu transportieren.

Geschichte

Arbeitsunterlagen



2006

Der Kaufvertrag für elf neue Helikopter des Typs AgustaWestland Da Vinci ist unterschrieben. Die Helikopter werden ab 2009 auf den Rega-Gebirgsbasen zum Einsatz kommen.

Der 250'000. Einsatz der Rega: Die Crew fliegt ein zu früh geborenes Kind von Engelberg (OW) nach Luzern ins Kinderspital.

2007

Die Zahl der Gönnerinnen und Gönner hat einen neuen Höchststand erreicht: Mit zwei Millionen Gönnerschaften kann die Rega einen weiteren Markstein in ihrer 55-jährigen Geschichte verzeichnen. Die Rega genießt in der Schweizer Bevölkerung ein hohes Ansehen: Eine Studie des Marktforschungsinstitutes ergibt im Sommer 2007, dass die Rega die beliebteste Marke der Schweiz ist. So führt die Rega eine Rangliste über das Image von 100 Schweizer Unternehmen an.



2008

Aus Platz- und Sicherheitsgründen zieht die Berner Oberländer Rega-Crew im Mai von Gsteigwiler in ihre neue Einsatzbasis auf dem Areal der Firma RUAG in Wilderswil.



Ein besonderer Einsatz in Bern: An der Aare verunfallt ein Forstarbeiter und zieht sich dabei Rückenverletzungen zu. Zusammen mit dem zunächst an der Rettungswinde zum Patienten hinunter gelassenen Rega-Arzt wird er direkt am Windenseil hängend ins Inselspital Bern geflogen. Bei der kurzen Flugzeit von knapp drei Minuten wäre die normalerweise übliche Zwischenlandung zur Aufnahme des Patienten nicht sinnvoll gewesen.

2009

Erstmals transportiert die Rega eine schwerkranke Patientin an der sogenannten "Life-Box", einer Herz-Lungen-Maschine, in einem Rettungshelikopter.

Nachdem der neue Rettungshelikopter AgustaWestland Da Vinci im März 2009 im Werk in Vergiate (I) der Weltöffentlichkeit präsentiert wurde, trifft



der erste von insgesamt elf neuen Helikoptern im Rega-Center ein. Die Übergabe des neuen Helikopters an die entsprechenden Einsatzbasen findet jeweils in feierlichem Rahmen mit einem Tag der offenen Tür für die Bevölkerung statt.



Erstmals wird die «Life-Box» an Bord eines Ambulanzflugzeuges verwendet: In der Nacht vom 26. auf den 27. Oktober transportiert die Rega, unterstützt von einem Herzchirurgenteam, eine schwer erkrankte Patientin von Kroatien nach Köln.

Geschichte

Arbeitsunterlagen



Der erste Patientenflug und zugleich die erste Windenaktion mit einem Da Vinci-Rettungshelikopter: Die Rega fliegt einen verletzten Patienten im Horizontalnetz aus dem steilen Gelände zwischen der Schwägalp und dem Säntis.

Die Besatzung der Basis Lausanne startet mit dem EC 145 zum ersten Einsatz aus dem neuen Gebäude. Das 30-jährige Provisorium hat somit ein Ende.

Aus der bisherigen Rega-Partnerbasis Zweisimmen wird eine Rega-Einsatzbasis. Bereits am Vortag nahm die Agusta A 109 K2 ihren Dienst als "Rega 14" auf.



Die Vision der wetterunabhängigen Luftrettung 2010-2019

2010

Zum ersten Mal in der Geschichte der Schweizerischen Rettungsflugwacht ist der Verlust eines Crew-Mitglieds bei einem Lawineneinsatz zu beklagen: Ein Arzt der Rega stirbt während den Rettungsarbeiten nach einem Lawinenunglück im Diemtigtal im Berner Oberland gemeinsam mit sechs weiteren Personen. Noch während der Versorgung auf dem Lawinenkegel haben weitere Schneemassen die Helfenden erfasst und verschüttet.

Der erste Transatlantik-Flug mit der sogenannten „Life-Box“, einer kleinen Herz-Lungen-Maschine, findet statt. Dies ist eine Weltpremiere. Der Zustand des Patienten stabilisiert sich sogar während des Fluges.



Wegen der Aschewolke des isländischen Vulkans Eyjafjalla wird der Schweizer Luftraum im April teilweise geschlossen. Die Rega stationiert zwei Ambulanzjets vorübergehend in Spanien und Italien, um handlungsfähig zu bleiben. Dank dieser Planung können zwei Kinder mit schwersten Verbrennungen von Bergen (Norwegen) in eine Spezialklinik nach Boston (USA) geflogen werden.



Die Rega fliegt den 300'000. Einsatz seit der Gründung der Schweizerischen Rettungsflugwacht im Jahr 1952.

2011

Die Rega lanciert ihre eigene Notfall-App fürs iPhone: „iRega“. Bereits am 5. Februar alarmiert ein Schneeschuhläufer für seine verletzte Kollegin via iRega – und die übermittelten Koordinaten führen zur punktgenauen Landung am Unfallort im Furkagebiet.



Der erste Rega-Ambulanzjet landet im neuen Design am Flughafen in Zürich. Der Neuanstrich aller drei Flugzeuge war der Abschluss der Grosskontrolle nach acht Einsatzjahren.

Die Rega kann dank satellitengestützter Navigation das Berner Inselspital auch bei schlechter Sicht anfliegen. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat das schweizweit erste zivile GPS-Anflugverfahren für



Helikopter bewilligt. Patienten profitieren von höherer Versorgungssicherheit bei Schlechtwetter- und Hochnebellagen.

2012

Erstmals in der Geschichte der Rettungsflugwacht ist die gesamte Ambulanzjetflotte gleichzeitig für einen Einsatz engagiert. 14 belgische Kinder werden nach dem tragischen Carunglück im Wallis von der Rega in ihre Heimat geflogen.

Die Rega feiert ihr 60-Jahr-Jubiläum und dankt mit verschiedenen Anlässen ihren treuen Gönnerinnen und Gönnern.

2013

Erstmals in der Geschichte der Rega wird ein Einsatz eines Rettungshelikopters vollumfänglich unter Instrumentenflug-Bedingungen durchgeführt. Die Verlegung des Patienten von Lugano nach Aarau im Da Vinci-Helikopter klappt reibungslos.

Im Rega-Center am Flughafen Zürich geht die neu umgebaute Einsatzzentrale in Betrieb.



2014

Nach dem Busunglück einer Schweizer Reisegruppe auf Gran Canaria repatriert die Rega auf 6 Flügen ihrer Ambulanzjets 11 Schwerverletzte.



Gleich vier Rettungshelikopter der Rega kommen nach einer spektakulären Zugentgleisung in Tiefencastel GR an derselben Unfallstelle zum Einsatz. Zwei von ihnen sind umgehend zur Stelle, um im abschüssigen, unwegsamen Gelände die zum Teil schwer verletzten Passagiere mit der Winde zu evakuieren. Zwei weitere übernehmen die Patienten auf einem Zwischenlandeplatz und sichern den raschen Transport in die Spitäler.

Die Rega fliegt ihren tausendsten Rettungseinsatz, bei dem die Alarmierung direkt über ihre Notfall-App erfolgt ist.

2015

Am Vilan im Bündnerland begräbt eine Lawine sieben Skitourengehänger unter sich. In die Rettungsaktion sind gleich drei Helikopter der Rega, acht Bergretter des Schweizer Alpen- Club SAC sowie ein Lawinenhund



und zwei weitere Helikopter eingebunden.

Der Entscheid für den künftigen Ambulanzjet ist gefallen: Ab 2018 werden drei neue Challenger 650 im Einsatz stehen, die über modernste Avionik und über Triebwerke mit mehr Leistung verfügen.

Auf dem Berner Inselspital installiert die Rega eine eigene Wetterstation. Sie ist Teil eines Netzes von Messstationen und Webcams, welche künftig präzise, laufend aktualisierte Flugwetterdaten liefern werden – eine Voraussetzung für die Rega-Piloten, um nach Instrumentenflug-Verfahren zu fliegen.

Geschichte

Arbeitsunterlagen



Die Rega unterzeichnet mit dem italienischen Hersteller Agusta-- Westland einen Vertrag zur Beschaffung von drei neuen, allwettertauglichen Helikoptern vom Typ AW169-FIPS. Die Rettungshelikopter werden ab 2021 als Teilersatz der heutigen Flotte im Einsatz stehen.

2016

Im jurassischen Bressaucourt wird auf dem Flugplatz die letzte von sechs Rega-eigenen Wetterstationen installiert und in Betrieb genommen. Die Station verfügt unter anderem über einen Wolkenhöhenmesser und Sensoren, welche die Niederschlagsart oder die Sichtweite bestimmen können.

Die Rega fliegt die erste Patientin auf einer Instrumentenflugroute des Low Flight Network (LFN) über den Gotthard. Dieses auf Satellitennavigation basierende Netzwerk aus Flugrouten erlaubt es Helikoptern, auch bei schlechter Sicht im Instrumentenflugverfahren zu fliegen.

2017

Medizinischer Fortschritt im Kleinformat: Die Rega rüstet ihre Rettungshelikopter und Ambulanzjets mit einem neuartigen Video-Laryngoskop zur bildunterstützten Sicherung der Atemwege aus. In Spitälern bereits bewährt, steht den Rega-Crews nun ein weiterentwickeltes Gerät zur Verfügung, welches auch ausserhalb des Spitals bei Wind und Wetter eingesetzt werden kann.

Am Lago di Lucendo auf dem Gotthardpass nimmt die Rega ihre letzte Wetterkamera in Betrieb und schliesst damit ihr mehrjähriges Grossprojekt "Thor" planmässig ab.

Die Rega erhält eine Bewilligung des BAZL, um Knotenpunkte des Low Flight Network – ein auf Satellitennavigation basierendes Netz aus IFR-Flugrouten – rund um die Uhr zu benutzen. Dazu gehören etwa die Militärflugplätze Emmen und Meiringen sowie der IFR-Anflug auf den Spitallandeplatz des Inselspitals Bern. Es ist ein weiterer Durchbruch auf dem Weg zur Realisierung der Rega-Vision "Retten bei jedem Wetter".

2018

Es wurden bedeutende Ereignisse von der Rega gefeiert. Es landete der neue Rega-Ambulanzjet Challenger 650 am Flughafen Zürich, begleitet von einem feierlichen Wasserbogen der Flughafenfeuerwehr. Zusätzlich öffnete das Rega-Center seine Türen für rund 15.000 Besucher, die erstmals den neuen Rega-Ambulanzjet Challenger 650 besichtigen konnten. Im Oktober fand die erfolgreiche Suche nach



einer vermissten Person am Niesen dank des Multisensor-Suchsystems IR/EOS statt. Ebenfalls im Oktober flog der neue Rega-Helikopter vom Typ Airbus Helicopters H145 seinen ersten Einsatz, während im November die 50.000. Gönnerin der Rega in Bern mit der Präsentation des neuen Rettungshelikopters H145 auf dem Bundesplatz gefeiert wurde.

Geschichte

Arbeitsunterlagen



2019

Im Jahr 2019 verzeichnete die Rega bedeutende Meilensteine und Ereignisse, die ihre Rolle als führende Schweizer Luftrettungsorganisation unterstrichen und ihre enge Verbindung zur Bevölkerung festigten.

Ein Höhepunkt war im Februar der Transport einer Patientin an einer mobilen Herz-Lungen-Maschine an Bord eines neuen Ambulanzjets von London nach Kaohsiung, Taiwan, was den längsten Flug einer Intensivpatientin weltweit markierte.

Im März wurde der dienstälteste Rega-Jet, ein Challenger CL-604, ins Verkehrshaus der Schweiz überführt, wo er seitdem Teil der permanenten Rega-Ausstellung ist.



Darüber hinaus wurden im Laufe des Jahres neue Rettungshelikopter vom Typ Airbus Helikopters H145 präsentiert und wichtige technologische Entwicklungen wie die Einführung einer Drohne zur Unterstützung von Sucheinsätzen vorgestellt.

Die Rega erweiterte auch ihre Einsatzmöglichkeiten, indem sie im Mai erstmals das Universitätsspital Zürich im Instrumentenflugverfahren bei schlechter Sicht anflug.

Schliesslich begrüßte die Rega im November ihre 3,5-millionste Gönnerin, was ihre starke Verankerung in der Schweizer Bevölkerung unterstreicht.

Mit modernsten Mitteln im Einsatz 2020 – heute

2020

Im Jahr 2020 zeigte die Rega ihre Innovationskraft und Einsatzbereitschaft in der Schweizer Luftrettung. Im April transportierte die Rega erstmals erfolgreich zwei Patienten gleichzeitig in einer Patienten-Isolationseinheit (PIU) in einem Ambulanzjet. Bis Ende Jahr werden die Helikopter- Crews insgesamt 316 Covid-19- Patienten an Bord ihrer Luftfahrzeuge befördern.

Es wurde auf der Basis Erstfeld ein Notarzt-Einsatzfahrzeug stationiert, um auch bei ungünstigen Wetterbedingungen schnelle medizinische Hilfe zu gewährleisten.



Ein organisatorisch bedeutsames Ereignis war der länderübergreifende Erfahrungsaustausch in Wilderswil, bei dem verschiedene Rettungsorganisationen zusammenkamen, um ihre Erfahrungen zu teilen. Zusätzlich erhielt die Rega die Aufgabe als "nationale Koordinationsstelle für Intensivstationen", um bei Bedarf die Schweizer Spitäler bei der Suche nach freien Betten zu unterstützen.

Geschichte

Arbeitsunterlagen



2021

Im Jahr 2021 setzte die Rega weiterhin auf technologische Innovationen und Ausbau ihrer Einsatzkapazitäten: Um auch nächtliche Rettungseinsätze zu gewährleisten, führte die Rega neue, eigens entwickelte Nachtsichtgeräte ein, die seitdem im Einsatz sind.

Die Beschaffung eines neuen Helikoptersimulators ermöglicht es den Rega-Crews, effizienter und flexibler für unterschiedliche Helikoptertypen zu trainieren.



Zur Verstärkung des nationalen Luftrettungsdispositivs wurde im Dezember ein Rettungshelikopter in Sion stationiert, eine Zusammenarbeit zwischen der Rega und der Firma Héli-Alpes SA.

2022

Die Rega feierte ihren 70. Geburtstag im Beisein von Bundespräsident Ignazio Cassis und anderen prominenten Gästen.

Eine neue Vereinbarung zwischen dem Kanton Genf, dem Universitätsspital Genf (HUG) und der Rega wurde unterzeichnet, um die langjährige Zusammenarbeit zugunsten der Patientinnen und Patienten fortzusetzen. Dies beinhaltet die Stationierung eines neuen Helikopters vom Typ Airbus Helicopters H145 in Genf.



Ein weiterer Meilenstein war der Vertragsabschluss für zwölf neue Rettungshelikopter des Typs H145. Diese werden ab 2024 auf allen Rega-Einsatzbasen eingesetzt und ersetzen die bestehende AW109SP "Da-Vinci"-Flotte auf den Gebirgsbasen der Rega.



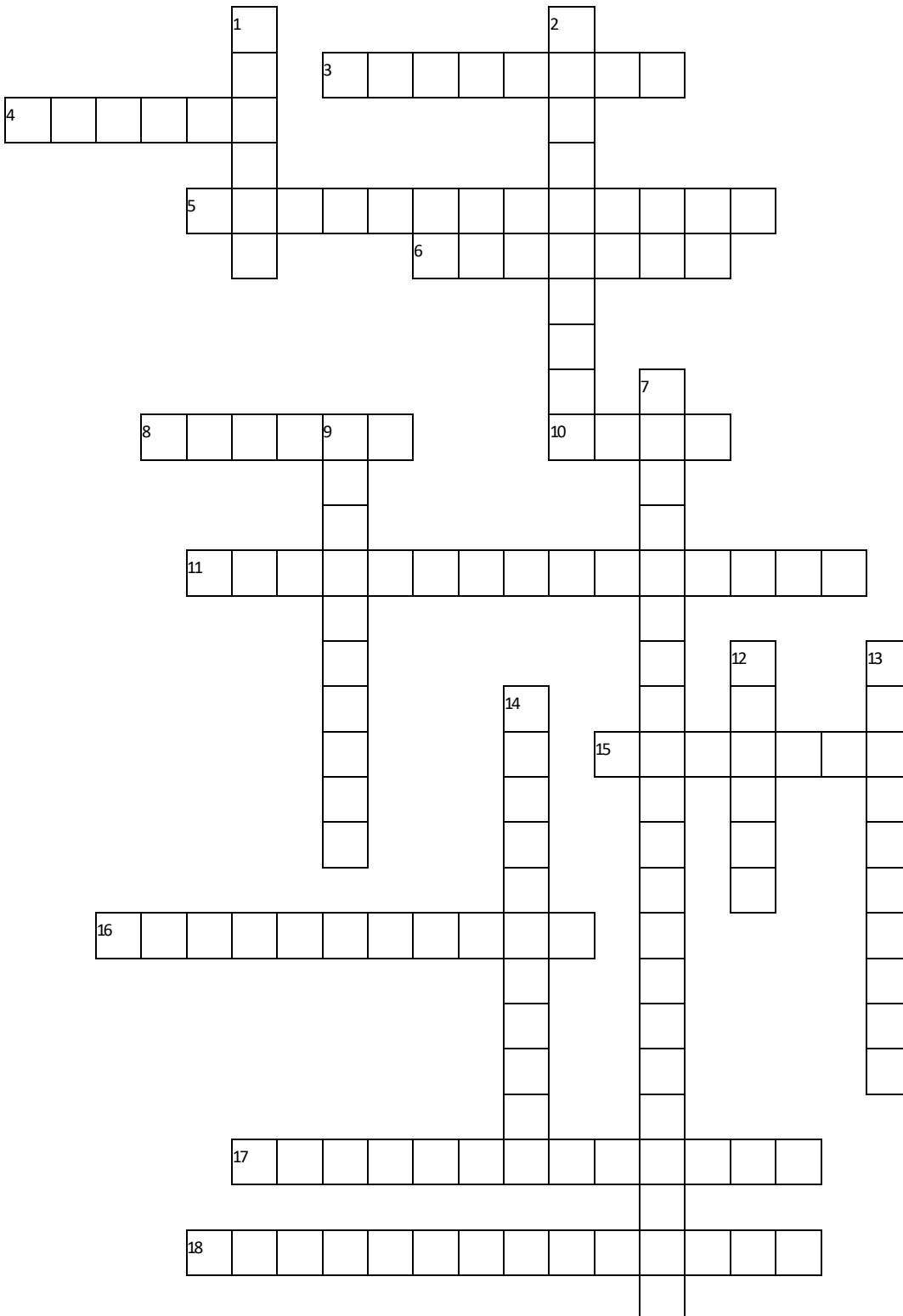
Aufgabe: Löse das Kreuzworträtsel zur Geschichte der Rega. Das Rätsel findest du auf der nächsten Seite.

Waagrecht:

3. In dieser Ortschaft im Kanton Uri wurde 1991 eine Helikopterbasis eingeweiht.
4. Das Rega-Center befindet sich am Flughafen in ...
5. Das Schweizerische Katastrophenhilfekorps, das Bundesamt für Luftschutztruppen, der Schweizerische Verein für Katastrophenhunde und die Rega bildeten 1981 zusammen eine...
6. Seit 2011 kann man damit via Smartphone einfach und schnell die Rega alarmieren..
8. Gründungsmitglied der Schweizerischen Rettungsflugwacht (Nachname)
10. Unter welchem Namen ist die Schweizerische Rettungsflugwacht ebenfalls bekannt?
11. Nicht Bergrettung, sondern ab 1975 zunehmend auch (beispielsweise auf einer Autobahn)
15. Grosseinsatz in Südostasien 2004
16. Gibt es aktuell 3 Stück bei der Rega.
17. Wichtiges Rettungsgerät am Helikopter, kam beispielsweise 1983 im Engadin zum Einsatz.
18. Amerikanisches Flugzeug notlandet 1946 dort.

Senkrecht:

1. Führt 1966 das System der Gönnerschaft ein (Nachname).
2. Fluggerät der Rega
7. Gebirgshelikopter der Rega (Typ)
9. Legte 2010 teilweise den Schweizer Luftraum lahm.
12. Über 3.4 Millionen davon hat die Rega.
13. Wurde zu Ehren des 50. Geburtstages der Rega erstellt.
14. Hauptaktivität der Rega





Anregung, wie die Aufgabe gelöst werden könnte

| | | | | |
|---------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Zahlenstrahl | 1946 | 1947 | 1948 | 1949 |
| Hier kleben | 1950 | 1951 | 1952 | 1953 |
| Hier kleben | 1954 | 1955 | 1956 | 1957 |



| | | | | |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Hier kleben | 1958 | 1959 | 1960 | 1961 |
| Hier kleben | 1962 | 1963 | 1964 | 1965 |
| Hier kleben | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 |



| | | | | |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Hier kleben | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 |
| Hier kleben | 1974 | 1975 | 1976 | 1977 |
| Hier kleben | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 |



| | | | | |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Hier kleben | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|

| | | | | |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Hier kleben | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|

| | | | | |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Hier kleben | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|



| | | | | |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Hier kleben | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 |
| Hier kleben | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 |
| Hier kleben | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |



| | | | | |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Hier kleben | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
| Hier kleben | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
| Hier kleben | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |

Geschichte

Lösungsvorschläge



| | | | | |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Hier kleben | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| Hier kleben | 2022 | | | |



1. Den Zahlenstrahl ausschneiden, zusammenkleben, auf A3-Blätter aufziehen und im Schulzimmer aufhängen.
2. Oberhalb des Zahlenstrahls die Ereignisse der Rega festhalten (eventuell auch ausschneiden und aufkleben).
3. Unterhalb des Zahlenstrahls wichtige weltpolitische Ereignisse fortlaufend notieren. Angaben für diese Daten bietet das Internet zuhauf (zum Beispiel http://de.wikipedia.org/wiki/20._Jahrhundert) oder das eigene Geschichtsbuch.

