

kiknet ■■■

Unterrichtsmaterial 2. Zyklus

«Rega»



Rega 2. Zyklus

Lektionsplan



Nr.	Thema	Worum geht es? / Ziele	Inhalt und Action	Sozialform	Material	Zeit
1	Einstieg	Mit den SuS zusammen werden verschiedene Bilder angeschaut. Nun schreibt jedes Kind auf ein weisses Blatt, was ihm zum Thema Rega alles in den Sinn kommt und welche Fragen es zur Rega hat.	Bilder betrachten Vorwissen notieren Fragen aufschreiben	EA/ Plenum	weisse Blätter rote Stifte	20`
2	Geschichte	Wie hat alles angefangen? Seit wann gibt es die Rega respektive die Luftrettung? Wie hat sich die Rega seit ihrer Gründung verändert und weiterentwickelt?	Lesetext Arbeitsblatt dazu	EA / GA	Leseblätter Kreuzworträtsel	30`
3	Alarmierung	Ein Unfall ist passiert, was nun? Wann und wie wird die Rega alarmiert? Anhand von mehreren Fallbeispielen lernen die SuS, wann ein Aufbieten der Rega sinnvoll ist. Zudem werden das Merkblatt „Alarmierung Rettungshelikopter“ und die Rega-App vorgestellt.	Unfallbeispiele auf Folien betrachten, diskutieren, wie man handeln würde. Merkblätter studieren.	Plenum/ EA	Präsentation mit Fallbeispielen Merkblätter	45`
4	Einsatzzentrale	Was passiert, wenn ich einen Alarm auslöse? Ist dann ein Rettungsteam schon fast in der Luft? Anhand des Dokuments „Nervenzentrum der Luftrettung“ wird den SuS erklärt, welche wichtige Aufgabe die Einsatzzentrale hat.	Arbeitsblatt gemeinsam lösen	EA	Arbeitsblatt	20`
5	Helikopterbasen	Wo überall in der Schweiz hat es Helikopterbasen? Welches sind die Eckdaten dieser Basen? SuS stellen in einer kurzen Gruppenarbeit je eine Helikopterbasis vor und berichten über die wichtigsten Eckdaten.	Kurzvorträge	PA/GA	Computer mit Internetanschluss	45`+20`
6	Rega-Song	Als Auflockerung wird der Rega-Song einstudiert.	Singen	Plenum	Textblatt Notenblatt	20`
7	Flotte	Die 18 Helikopter und 3 Ambulanzjets werden vorgestellt.	Arbeitsblätter lösen	EA	Arbeitsblätter	45`
8	Spezialgeräte	Was macht aus einem Helikopter einen Rega-Helikopter? Und was sind die Unterschiede zwischen einem normalen und einem Rega-Jet? Die Spezialgeräte machen es unter anderem aus. Eine Auswahl davon wird hier vorgestellt.	Arbeitsblatt und Zuordnungsaufgabe	EA	Arbeitsblätter	45`

Rega 2. Zyklus

Lektionsplan



9	Einsätze	Ein Einsatz aus dem Inland und ein Einsatz aus dem Ausland werden den SuS als Fallbeispiele gezeigt. Was funktioniert gleich, wo sind Unterschiede feststellbar?	Lesetexte Arbeitsblatt	EA	Leseblätter Arbeitsblätter	45`
10	Rechnungsaufgaben	Wie weit kommt ein Rega-Ambulanzjet? Welche Einsätze hat die Rega in den letzten Jahren geleistet? SuS rechnen mit offiziellen Zahlen der Rega.	Rechnungsaufgaben lösen	EA	Rechnungsblatt	45`

Die Zeitangaben sind Annahmen für den ungefähren Zeitrahmen und können je nach Klasse, Unterrichtsniveau und -intensität schwanken!

Ergänzungen/Varianten	
Legende	EA = Einzelarbeit / Plenum = die ganze Klasse / GA = Gruppenarbeit / PA = Partnerarbeit / SuS = Schülerinnen und Schüler / LP = Lehrperson
Informationen	www.rega.ch
Kontaktadressen	Schweizerische Rettungsflugwacht Rega "Information und Medien" Postfach 1414 8058 Zürich-Flughafen Email: mediendienst@rega.ch
Bücher	Siehe www.rega.ch/shop/rega-shop
Exkursionen	Besuche auf einer Regabasis sind zum Teil möglich. Reservieren Sie den gewünschten Termin via Online-Reservationskalender oder per E-Mail: fuehrungen@rega.ch
Eigene Notizen	Unterrichtseinheiten, welche die Rega-Lektion ergänzen, finden Sie auch auf www.kiknet.ch : - „Erste Hilfe“ - „Ein Tag im Spital“ - „Brandprävention“

Einstieg

Info für Lehrpersonen



Arbeitsauftrag	<p>Mit den SuS zusammen werden verschiedene Bilder angeschaut. Nun schreibt jedes Kind auf ein weisses Blatt, was ihm zum Thema Rega alles in den Sinn kommt und welche Fragen es zur Rega hat. Anschliessend werden die Informationen der Kinder diskutiert und eventuell die ersten Fragen bereits gelöst.</p> <p>Ziel der noch offenen Fragen ist es, dass diese bis am Ende der Unterrichtseinheit gelöst sind. Falls es noch offene Fragen gibt, können sie eventuell am Schluss an mediendienst@rega.ch gesendet werden.</p>
Ziel	<ul style="list-style-type: none">• Spielerischer Einstieg ins Thema. Vorwissen prüfen und an das Vorwissen der Kinder anknüpfen.
Material	<ul style="list-style-type: none">• weisse Blätter• rote Stifte
Sozialform	EA/ Plenum
Zeit	20'



Aufgabe: Kennst du die Rega? Welche Aufgaben hat die Rega?
Hattest du bereits Kontakt mit der Rega?
Schreibe in Stichworten auf, was du über die Rega weisst und
hänge dein Blatt an die Wandtafel.

Das weiss ich bereits über die Rega:



Aufgabe: Schreibe alles auf, was du über die Rega erfahren willst und welche Fragen du zur Rega hast.

Diese Fragen habe ich zur Rega:

Einstiegsbilder



Einstiegsbilder



Einstiegsbilder



Einstiegsbilder





Arbeitsauftrag	<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 SuS bearbeiten die Aufgabe selbstständig oder in Gruppen. Jede Gruppe präsentiert die ihnen zugeteilten Inhalte anschliessend den anderen, so dass alle auf dem gleichen Stand sind.</p> <p>Möglich ist auch die Arbeit im Gruppenpuzzle, bei der jedes Gruppenmitglied einen zugeteilten Abschnitt bearbeitet und anschliessend präsentiert.</p>
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> • SuS kennen die wichtigsten Eckdaten der Rega.
Material	<ul style="list-style-type: none"> • Lesetext • Arbeitsblatt
Sozialform	EA / GA
Zeit	30'

Zusätzliche Informationen:

- Weiterführende Aufgabe: An einer Schulzimmerwand wird ein Zeitstrahl (1946 – heute) erstellt. Die wichtigsten Eckdaten und Fotodokumente der Rega werden auf diesem Zeitstrahl eingetragen.
- Video zur Geschichte finden die SUS unter:
www.rega.ch/ueber-uns/regga-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.

Geschichte

Arbeitsunterlagen



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.



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

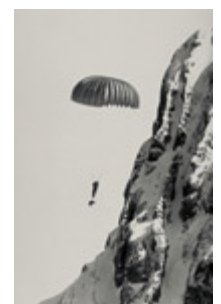
Blüemlisalp-gletscher.

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.



Geschichte

Arbeitsunterlagen



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.



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.



Geschichte

Arbeitsunterlagen



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 unwegsamem 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 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.



Geschichte

Arbeitsunterlagen



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.



Geschichte

Arbeitsunterlagen



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.

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.



Geschichte

Arbeitsunterlagen



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.



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 repatriiert 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.

Geschichte

Arbeitsunterlagen



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.

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.

Geschichte

Arbeitsunterlagen



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.

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



Geschichte

Arbeitsunterlagen



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.

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.





Mit modernsten Mitteln im Einsatz 2010-heute

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.

Geschichte

Arbeitsunterlagen



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.



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 Lucendro 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".



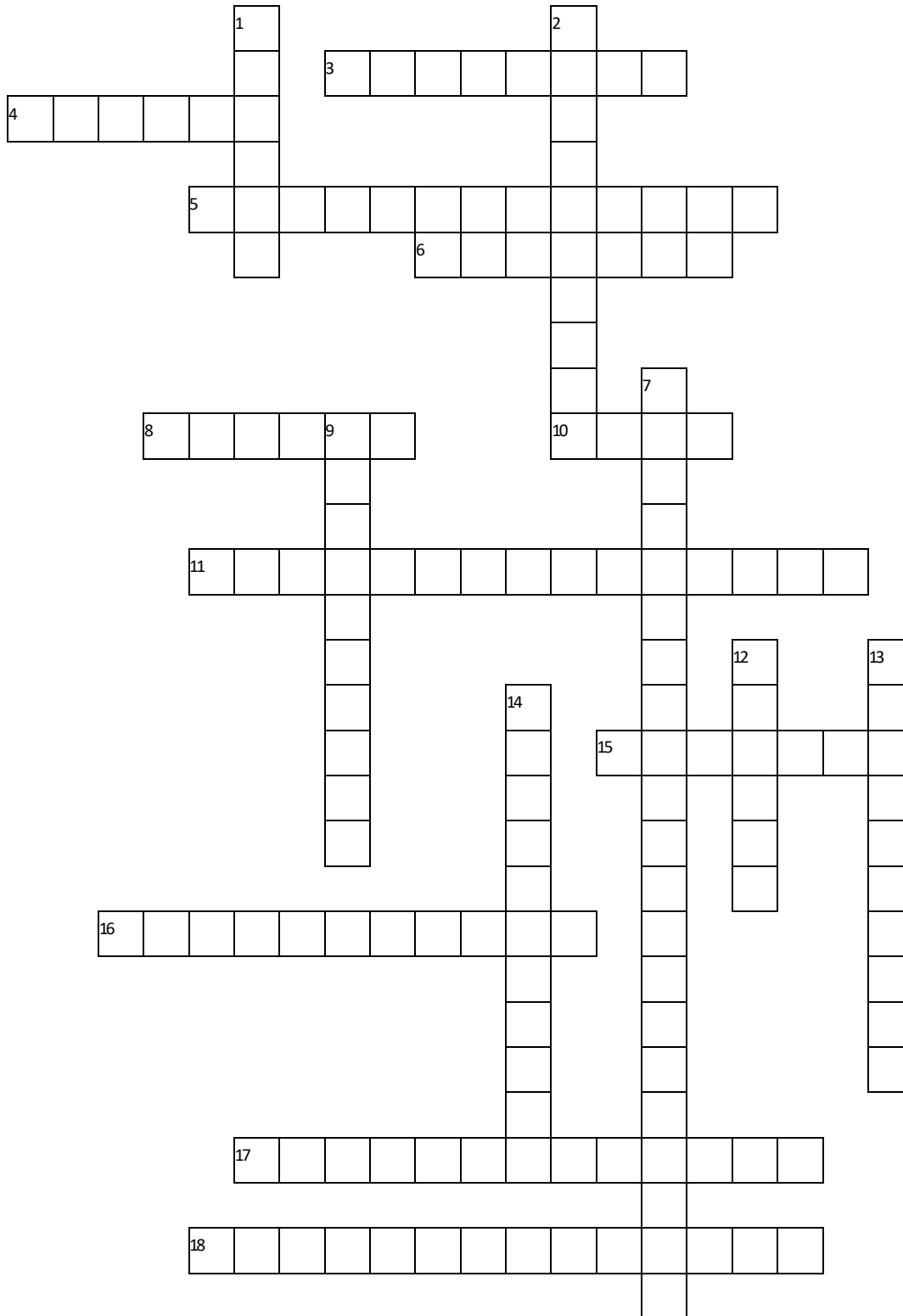
Aufgabe: Löse das Kreuzworträtsel zur Geschichte der Rega. Das Rätsel findest du auf der nächsten Seite.

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 strandet 1946 dort.

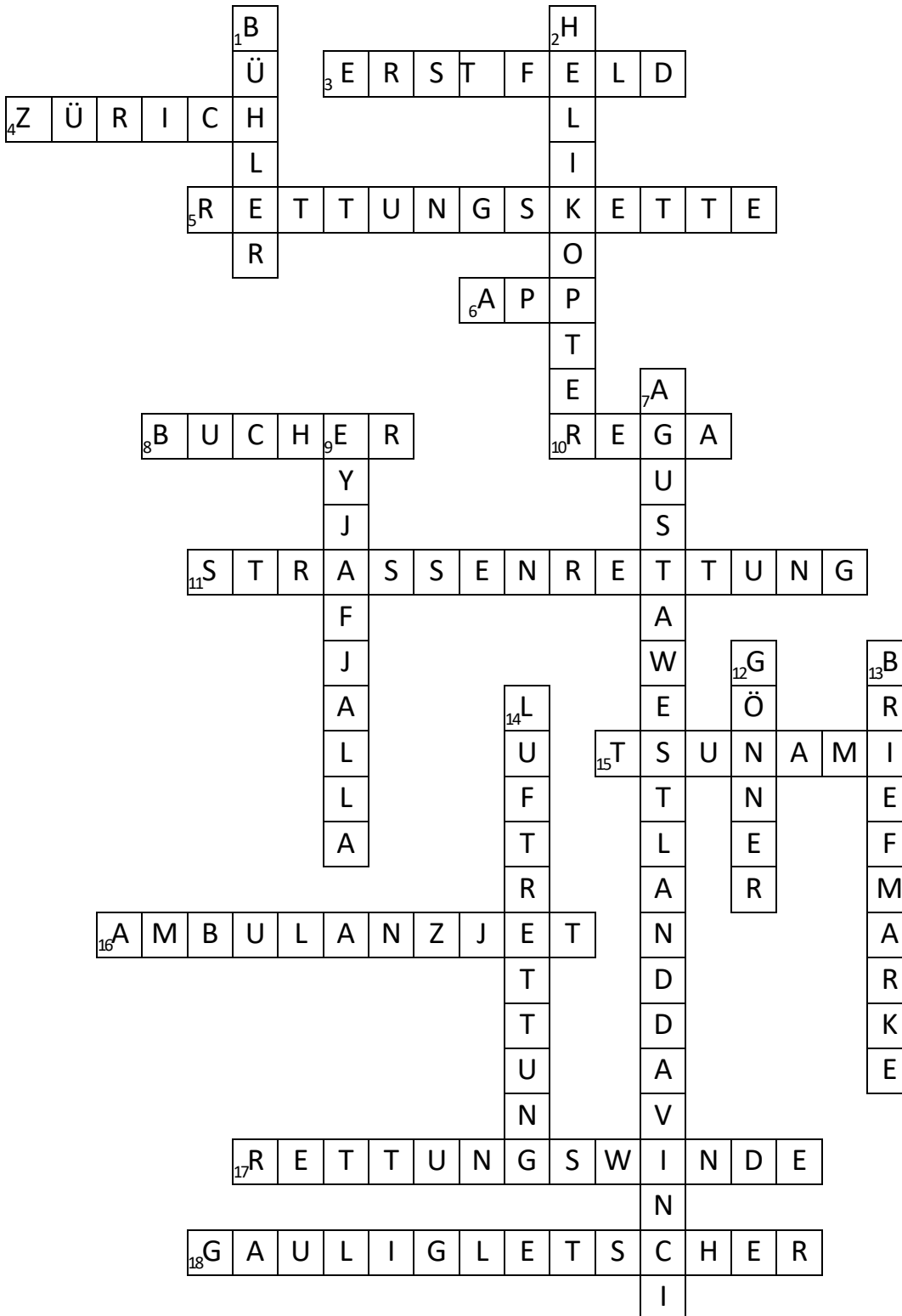
Senkrecht:

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





Arbeitsauftrag	Ein Unfall ist passiert, was nun? Wann und wie wird die Rega alarmiert? Anhand von mehreren Fallbeispielen lernen die SuS, wann ein Aufbieten der Rega sinnvoll ist. Zudem werden das Merkblatt „Alarmierung Rettungshelikopter“ und die Rega-App vorgestellt.
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> • SuS lernen, wann eine Alarmierung der Rega sinnvoll ist und wie man diese durchführt.
Material	<ul style="list-style-type: none"> • Unfallbeispiele auf Folien betrachten, diskutieren, wie man handeln würde • Merkblätter studieren
Sozialform	Präsentation mit Fallbeispielen Merkblätter
Zeit	45'

Zusätzliche Informationen:

- Die Rega-App downloaden und Erklärvideo «Rega-App» anschauen, falls die LP ein App-fähiges Mobiltelefon hat. ACHTUNG! Wenn, dann nur den Testalarm auslösen, Spassalarmierungen halten die Einsatzleiter unnötig von der Arbeit ab!
- Das „Merkblatt Notfälle Ausland“ kann als Zusatzmaterial benutzt werden. Arbeitsaufträge dazu hat es in der Oberstufenlektion.

Alarmierung

Arbeitsunterlagen



Aufgabe: Schaut euch gemeinsam die Präsentation „Alarmierung“ an. Diskutiert bei jedem Fall, wie ihr vorgehen und wo ihr die Rega alarmieren würdet.



Aufgabe: Lies die Informationen, welche die Rega auf einem Merkblatt zusammengefasst hat durch. Du siehst auf der kommenden Seite Bilder von Rega-Einsätzen. Was könnte passiert sein? Weshalb wurde die Rega aufgeboten? Vergleiche mit dem Merkblatt.



Der direkte Alarm über 1414 oder die Rega-App empfiehlt sich immer dann, wenn sofortige Hilfe durch einen Rettungshelikopter benötigt wird. Zum Beispiel in folgenden Fällen:

- **unwegsames Gelände**
 - lange Anfahrt für den Rettungsdienst
 - Zufahrt/Abtransport schwierig oder unmöglich
- **schneller und schonender Transport in ein Zentrumsspital notwendig**
 - Verdacht auf Rückenverletzungen
 - Verdacht auf Schlaganfall
 - schwere Verbrennungen
 - Verdacht auf Herzinfarkt
 - Amputationen
- **ärztliche Hilfe ist vor Ort nötig**
 - Sturz aus grosser Höhe
 - schwer verletzte oder schwer erkrankte Kinder
 - mehrere Verletzte
 - eingeklemmte Patienten
 - ausgeprägte Atemstörung
- **Lawinenunfall**

Alarmierung

Arbeitsunterlagen



Was könnte passiert sein? Weshalb ist die Rega aufgeboden worden?





Aufgabe: Ein Unfall ist passiert. Du entscheidest dich, die Rega zu alarmieren. Überlege dir, über welche wichtigen Fragen du unbedingt Auskunft geben musst. Schreibe sie auf und vergleiche mit den Lösungen.

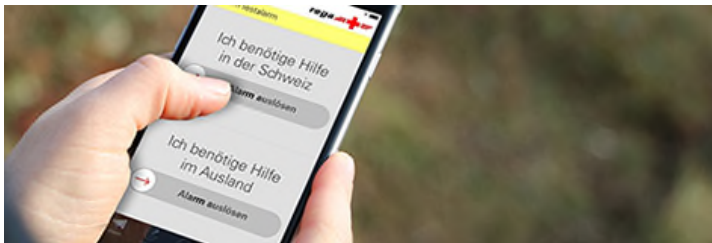




Aufgabe: Lies die Information der Rega-App durch und beantworte die Fragen dazu. Ein Unfall ist passiert. Du entscheidest dich, die Rega zu alarmieren. Überlege dir, über welche wichtigen Fragen du unbedingt Auskunft geben musst. Schreibe sie auf und vergleiche mit den Lösungen.

Die Notfall-App der Rega

Die kostenlose Mobile-App der Rega für iPhones und Android-Telefone übermittelt bei einer Alarmierung auch gleich die Standortangaben des Anrufers. So kann bei Notfällen im In- und Ausland wertvolle Zeit gespart werden.



Die Rega-App kann bei Notfällen in der Schweiz und im Ausland genutzt werden. Zwei Fingerklicks genügen, um Alarm auszulösen. Dabei werden sogleich die Koordinaten und zuvor in

der Applikation abgespeicherte Personalien des Anwenders an die Rega übermittelt und eine Telefonverbindung mit der Einsatzzentrale wird hergestellt. Nach telefonischer Rücksprache mit dem Alarmierenden leitet die Rega dann die Rettung ein.

Mit Testalarm den Ernstfall proben

Damit die Ortungsfunktion der Applikation funktioniert, muss das GPS-Signal in den Smartphone-Einstellungen aktiviert sein. Und besonders wichtig: Für die Alarmierung über die Rega-App braucht es ausreichend Mobilfunk-Empfang. Weil der Ernstfall geprobt sein will, stellt die Rega-App ein Testalarmsystem bereit.

Auch im Alltag kann die Anwendung nützlich sein: Die zusätzliche Kartenfunktion zeigt den eigenen Standort an oder berechnet die Koordinaten zu einem beliebigen Ort in verschiedenen Formaten.

Alarmierung

Arbeitsunterlagen




1. Weshalb kann die Rega-App auch im Alltag (ohne Alarmierung) immer wieder gut gebraucht werden?

2. Was kostet die Rega-App?

3. Nenne 3 Vorteile der App.



Anregung, wie die Aufgabe gelöst werden könnte

	<p>Was könnte passiert sein? Weshalb ist die Rega aufgeboden worden?</p> <p>Ein Unfall in den Bergen (Wanderer, Bergsteiger, Biker...) Die Rega ist aufgeboden worden, weil sich der Patient/in in unwegsamem Gelände befindet und medizinische Hilfe braucht.</p>
	<p>Ein Unfall auf einem Feld / Acker. Die Rega ist aufgeboden worden, weil in diesem Gelände die Anfahrt eines Ambulanzfahrzeuges lange dauern könnte. Der Patient ist womöglich schwer verletzt, benötigt dringend medizinische Hilfe und muss rasch ins Spital transportiert werden.</p>
	<p>Ein Baby (Frühgeburt) muss in der Isolette (Brutkasten) in ein anderes Spital verlegt werden. Die Rega ist aufgeboden worden, weil die Zeit eilt und der Luftweg in diesem Fall der schnellste ist und insbesondere für dieses kleine, verletzte Wesen die schonungsvollste Transportart darstellt.</p>
	<p>Ein Unfall in den Bergen (Lawinenunglück / Skiunfall) Die Rega ist aufgeboden worden, weil die Zeit eilt und sich der Vorfall in unwegsamem Gelände ereignet hat sowie wahrscheinlich fernab von der Piste (keine Pistenpatrouille).</p>

Alarmierung

Lösungen



Checkliste für die Alarmierung: Alarmnummer 1414 oder Rega-App

- **Wo ist der Unfallort?**
 - Kanton, Ortschaft, Flurname
 - Koordinatenangabe, z.B. GPS-Empfänger, Handy
 - markante Punkte in der Umgebung (Berge, Gebäude, Strassen, Gewässer, etc.)
- **Wer ist wie vor Ort erreichbar?**
 - Name und Rückrufnummer
- **Was ist genau passiert?**
 - Wie hat sich der Unfall ereignet?
 - Was haben Sie gesehen?
- **Wie viele Personen sind betroffen, wie verletzt?**
 - Anzahl Beteiligte
 - Art der Verletzungen
- **Wie ist die Situation vor Ort?**
 - Landung mit Helikopter möglich?
 - Gefahren durch Kabel, Seile, Antennen?
- **Wie ist das Wetter vor Ort?**
 - Sicht? Niederschlag? Wind?

Antworten zu Frage 4

1. **Die zusätzliche Kartenfunktion zeigt den eigenen Standort an oder berechnet die Koordinaten zu einem beliebigen Ort in verschiedenen Formaten.**
2. **Sie ist kostenlos.**
3. **- Hilft, wertvolle Zeit zu sparen**
 - **Wenn ich die Alarmnummer (im Schockzustand) nicht mehr weiss, kann ich die Rega trotzdem kontaktieren.**
 - **Praktische GPS-Funktion, die Standortangaben an Einsatzzentrale überträgt, auch wenn ich in der Aufregung nicht weiss, wo genau ich mich befinde.**

Alarmierung



Fall 1: Sturz auf der Schulhaustreppe



Fall 2: Schnittwunde
am Finger



Alarmierung



Fall 3: verletzte Kuh auf der Alp Fall 4: Sturz mit dem Skateboard



Alarmierung



Fall 5: Skiunfall



Fall 6: Sturz vom Klettergerüst



Alarmierung



Lösungen:

- **Achtung! Die Lösungsansätze können von (Un)Fall zu (Un)Fall verschieden sein und müssen bei jedem Ereignis neu beurteilt werden! Dies hier sind lediglich Fallbeispiele und können in der Realität ganz anders sein!**
- Fall 1: Mit grosser Wahrscheinlichkeit braucht es hier keine Rega.
- Fall 2: Auch hier braucht es die Rega nicht.
- Fall 3: Hast du gewusst, dass die Rega mithilfe von kommerziellen Helikopterunternehmen auch Tiertransporte organisiert? Das hier ist ein Fall für die Rega.
- Fall 4: Wahrscheinlich musst du beim Skateboardsturz die Rega nicht aufbieten.
- Fall 5: **Pistenrettungsdienst** oder Rega. Beim Verdacht auf Rückenverletzung ist die Rega zu alarmieren.
- Fall 6: Wahrscheinlich braucht es hier die Rega nicht.

Alarmierung



Bilder-Quellen:

<http://profilhausfrauenprojekt.wordpress.com>

<http://www.jop-shop.de>

<http://www.fotos.sc>

<http://www.droxid.de>

<http://ausflugsziele-news.com>

<http://www.familiennetzwerk.ch>

rega 



Medizinische Notfälle im Ausland

Alarm +41 333 333 333

Bei medizinischen Problemen im Ausland erhalten Sie über die Alarmnummer +41 333 333 333 rund um die Uhr Hilfe.

Rufen Sie an, wenn Sie im Ausland medizinischen Rat brauchen, oder eine Behandlung nicht oder nur teilweise möglich ist:

- bei schweren Verletzungen
- bei akuten Erkrankungen
- bei Verschlechterung vorbestehender Leiden

Die Rega ist für Sie da bei medizinischen Problemen im Ausland. Einsatzleiter und Ärzte beraten und helfen:

- bei der **Auswahl der nächsten geeigneten Klinik** im Ausland
- bei **Sprachproblemen** (Diagnose übersetzen, Kontakt Arzt zu Arzt)
- bei **Medikamentenproblemen** (z.B. Ersatzpräparate)
- bei der **Organisation der gesamten Repatriierung in das Zielspital** des Patienten

Checkliste für die Alarmierung: Alarmnummer + 41 333 333 333

Bitte bereiten Sie sich auf folgende Fragen vor:

Kontaktperson	Name, Erreichbarkeit, Telefonnummer und Email-Adresse
Patient	Name, Geburtsdatum, Heimadresse
Aufenthaltsort des Patienten	Adresse, Spital und Abteilung, Telefon, Email-Adresse
Behandelnder Arzt im Ausland	Name, Verhandlungssprachen, Telefon, Email-Adresse
Zustand des Patienten	bewusstlos, beatmet, mutmassliche Diagnose?
Ursache	Was ist wo und wann geschehen?

Über die **medizinische Notwendigkeit**, den **optimalen Zeitpunkt** und die **Art des Transportmittels** entscheidet der Beratungsarzt der Rega aufgrund der verfügbaren Angaben.

Schwer kranke oder verletzte Patienten werden in der Regel mit einem der drei Ambulanzjets der Rega zurück in die Heimat geflogen. Sofern es der Zustand des Patienten erlaubt, kann der Transport in einem Linienflugzeug stattfinden – begleitet und betreut von einem Flugarzt und/oder einer Pflegefachperson der Rega.

Die Rega hilft, wenn und wo sie kann. Eine Garantie für eine Repatriierung besteht nicht – medizinische, technische oder operationelle Gründe können einen Einsatz verhindern. Die Rega kann, gemäss den Gönnerbestimmungen, die Kosten für den Einsatz erlassen, falls die Versicherung des Patienten nicht oder nur teilweise dafür aufkommen muss.

Schweizerische Rettungsflugwacht Rega
Postfach 1414
CH-8058 Zürich-Flughafen
Telefon (Empfang) 044 654 33 11
Fax (Empfang) 044 654 33 22





Alarmierung Rettungshelikopter **Alarm 1414**

Alarmieren Sie die Rega immer dann über die Notrufnummer 1414 oder die Rega-App, wenn Sie sofortige Hilfe durch einen Rettungshelikopter benötigen. Zum Beispiel in folgenden Fällen:

Unwegsames Gelände

- Lange Anfahrt für den Rettungsdienst
- Zufahrt/Abtransport schwierig oder unmöglich

Schneller und schonender Transport in ein Zentrumsspital notwendig

- Verdacht auf Rückenverletzungen
- Verdacht auf Herzinfarkt
- Verdacht auf Schlaganfall
- Schwere Verbrennungen
- Amputationen

Ärztliche Hilfe ist vor Ort nötig

- Sturz aus grosser Höhe
- Mehrere Verletzte
- Einklemmte Patienten
- Schwer verletzte oder schwer erkrankte Kinder
- Ausgeprägte Atemstörung

Lawinenunfall

Checkliste für die Alarmierung: Alarmnummer 1414 oder Rega-App

Wo ist der Unfallort?

- Koordinatenangabe, z.B. GPS-Empfänger, Handy
- Kanton, Ortschaft, Flurname
- Markante Punkte in der Umgebung (Berge, Gebäude, Strassen, Gewässer, etc.)

Wer ist wie vor Ort erreichbar?

- Name und Rückrufnummer

Was ist genau passiert?

- Wie hat sich der Unfall ereignet?
- Was haben Sie gesehen?

Wie viele Personen sind betroffen, wie verletzt?

- Anzahl Beteiligte
- Art der Verletzungen

Wie ist die Situation vor Ort?

- Landung mit Helikopter möglich?
- Gefahren durch Kabel, Seile, Antennen?

Wie ist das Wetter vor Ort?

- Sicht? Niederschlag? Wind?

Signale für den Rettungshelikopter



Wir brauchen Hilfe!



Wir brauchen keine Hilfe!

Landeplatz für den Rettungshelikopter:

- Grösse: 25 x 25 m, hindernisfrei (keine Kabel, Leitungen etc.)
- Ungefähr 100 m Distanz zur Unfallstelle
- Lose Gegenstände wegräumen (Kleider, Rucksäcke, Sonnenschirme etc.)
- Beim Anflug Standort nicht verlassen und in die Knie gehen
- Augenkontakt mit dem Piloten halten
- Annäherung an den Helikopter erst bei stillstehendem Rotor

Schweizerische Rettungsflugwacht Rega
Postfach 1414
CH-8058 Zürich-Flughafen
Telefon (Empfang) 044 654 33 11
Fax (Empfang) 044 654 33 22



Einsatzzentrale

Info für Lehrpersonen



Arbeitsauftrag	Was passiert, wenn ich einen Alarm auslöse? Ist dann ein Rettungsteam schon fast in der Luft? Anhand des Dokuments „Die neue Einsatzzentrale der Rega“ wird den SuS erklärt, welche wichtige Aufgabe die Einsatzzentrale hat.
Ziel	<ul style="list-style-type: none">• SuS kennen die Aufgaben der Einsatzzentrale.
Material	<ul style="list-style-type: none">• Einführungstext (AB 1)• 04a_Einsatzzentrale
Sozialform	EA
Zeit	20'

Zusätzliche Informationen:

- Es lohnt sich, das PDF (04a_Einsatzzentrale) farbig auf ein A3 Blatt zu drucken.
- Hinweis: Video «Notfall im Ausland» unter:
www.rega.ch/im-einsatz/so-helfen-wir-ihnen#im-ausland

Einsatzzentrale

Arbeitsunterlagen



Aufgabe: Lies den kurzen Einführungstext „Rund um die Uhr für Sie da“ durch. Anschliessend studierst du das Informationsblatt „Die neue Einsatzzentrale der Rega“.

Rund um die Uhr für Sie da

Die Einsatzzentrale befindet sich im Rega-Center am Flughafen Zürich. Rund um die Uhr werden Alarme aus dem In- und Ausland entgegengenommen und jährlich über 14'000 Einsätze organisiert.

1414 für Rettungen in der Schweiz

Für Rettungen in der Schweiz sind die Einsatzleiterinnen und Einsatzleiter unter der Telefonnummer 1414 erreichbar. Ihnen stehen fünf Arbeitsplätze zur Verfügung, die während Spitzenzeiten in der Hochsaison alle besetzt sind. Um die Rettungen möglichst schnell organisieren zu können, arbeiten die Einsatzleiter mit modernen Einsatzleitsystemen. Hilfsmittel wie ein geographisches Informationssystem, aktuelle und präzise Wetterdaten, Funksysteme oder ein Programm zur Lokalisierung von Mobiltelefonen erleichtern die Arbeit.

+41 333 333 333 für Noffälle im Ausland

Treten bei Reisenden im Ausland medizinische Probleme auf, hilft die Rega mit medizinischer Beratung per Telefon oder organisiert die Rückführung in die Schweiz. In solchen Notfällen im Ausland nehmen die Einsatzleiter rund um die Uhr Anrufe auf der Alarmnummer +41 333 333 333 entgegen. Mit dem Einsatzleitsystem finden sie rasch Informationen zu Spitälern, Ambulanzen und Flughäfen im In- und Ausland. Die Einsatzleiter planen und koordinieren die Einsätze, so dass Patienten im Notfall rasch zum nächstgelegenen Flughafen oder in eine Spezialklinik vor Ort verlegt werden können.



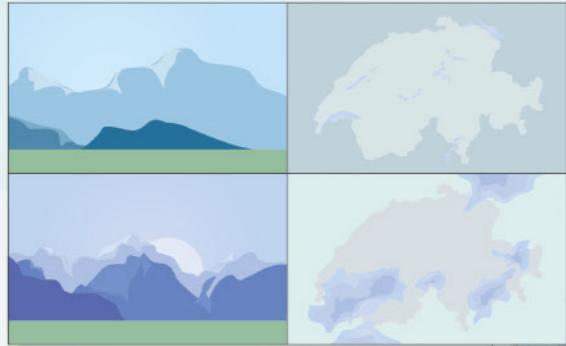
Hier laufen alle Fäden zusammen

Die neue Einsatzzentrale der Rega

Tag und Nacht, an 365 Tagen im Jahr, gehen Notrufe von Verunfallten und Erkrankten ein. Hier organisiert die Rega Hilfe aus der Luft und hat die Übersicht über alle Einsätze in der Schweiz und der ganzen Welt.

Multifunktionale Monitorwand Schweiz

- Webcams für Live-Wetterinformationen
- Niederschlagsradar
- Aktuelle Standorte der Rega-Helikopter



Rega-Funknetz Schweiz

- Rega-eigenes Funksystem
- 42 Funkstationen
- Praktisch flächendeckend, auch im hochalpinen Gelände
- Empfängt Notrufe des Notfunks für jedermann
- Wird auch von der Luftwaffe mitbenutzt

Ärztlicher Beratungsdienst

- Berät Patienten im Ausland
- Steht in regelmässigen Kontakt mit behandelnden Ärzten vor Ort
- Informiert die Angehörigen der Patienten
- Berät Besatzungen von Linienflugzeugen bei medizinischen Problemen an Bord

Grossbildmonitor Ausland

- Geografische Position der Patienten
- Aktuelle Position der Rega-Ambulanzjets



Dispatch

- Organisiert den fliegerischen Teil der Auslandseinsätze
- Berechnet die Windverhältnisse
- Beschafft Landebewilligungen
- Alarmstelle für SAR, den Such- und Rettungsdienst für Luftfahrzeuge in der Schweiz im Auftrag des Bundes

Helikopter-Einsatzzentrale

- Disponiert alle Mittel der Rega und ihrer Partnerorganisationen (z.B. Alpine Rettung Schweiz)
- Führt permanent alle Einsatzkräfte
- Gewährleistet die lückenlose und dauernde Kommunikation mit den Einsatzkräften

Jet-Einsatzzentrale

- Berät und betreut Patienten im Ausland
- Organisiert und koordiniert die Auslandseinsätze
- Organisiert die Rückführung von Patienten mit Ambulanzflugzeugen, Linienflügen und Bodenambulanzen

Office-Software

- Administrative Verarbeitung der Einsatzdaten
- Internet/E-Mail

Geografisches Informationssystem (GIS)

- Digitale Landeskarten
- Suchfunktionen nach
 - CH-Koordinaten
 - Flurnamen
- Visuelle Darstellung der Wintersportgebiete, SAC-Hütten, Spitäler etc.
- Anzeige Alarme Rega-App

Erfassungsmaske für Einsatzdaten

- Übersicht über die laufenden Einsätze
- Übersicht über die geplanten Einsätze
- Checklisten für verschiedene Einsatzarten (Lawinen, Bergunfall)

Kommunikationssystem

- Telefon
- Adresslisten
- Polycom (Funksystem von Polizei und Rettungsdiensten)
- Pager-Alarm für Alpine Rettung Schweiz

Funk-Arbeitsplatz

- Übersicht über den aktuellen Standort aller Rega-Helikopter
- Rega-Funksystem
- Zweites Funksystem als Redundanz
- Übersicht über die 42 Rega-Funkstationen in der Schweiz

ELS-Map

- Digitale Weltkarte
- Standorte von Spitälern weltweit
- Detail-Informationen zu ausländischen
 - Spitälern
 - Flughäfen
 - Ambulanzen
 - Ambulanzflugzeugen
 - Crew-Hotels

Einsatz-Koordinations-system EKOS

- Eingabe von Daten zu Patienten, Spitälern
- Kontakte vor Ort
- Medizinische Abklärungen
- Gesprächsprotokolle
- Einsatzplanung

Kommunikationssystem

- Telefon/Funk/SMS
- Alarme über Rega-App
- Weltweite Kontaktadressen

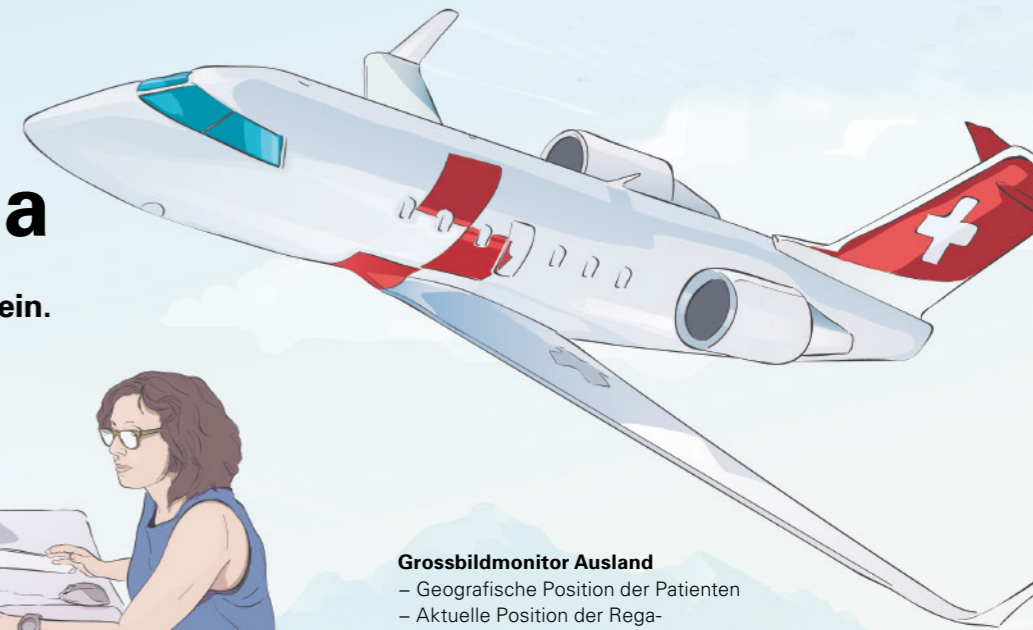
Office-Software

- Aktuelle Sicherheits- und Bedrohungslage in Krisengebieten
- Nachschlagewerke «Easy-Help»
- Internet/E-Mail

Hier laufen alle Fäden zusammen

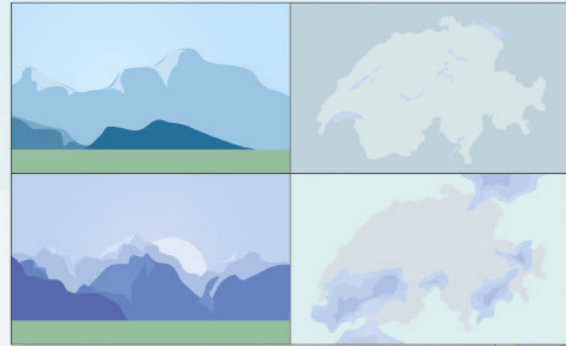
Die neue Einsatzzentrale der Rega

Tag und Nacht, an 365 Tagen im Jahr, gehen Notrufe von Verunfallten und Erkrankten ein. Hier organisiert die Rega Hilfe aus der Luft und hat die Übersicht über alle Einsätze in der Schweiz und der ganzen Welt.



Multifunktionale Monitorwand Schweiz

- Webcams für Live-Wetterinformationen
- Niederschlagsradar
- Aktuelle Standorte der Rega-Helikopter



Rega-Funknetz Schweiz

- Rega-eigenes Funksystem
- 42 Funkstationen
- Praktisch flächendeckend, auch im hochalpinen Gelände
- Empfängt Notrufe des Notfunks für jedermann
- Wird auch von der Luftwaffe mitbenutzt

Ärztlicher Beratungsdienst

- Berät Patienten im Ausland
- Steht in regelmässiger Kontakt mit behandelnden Ärzten vor Ort
- Informiert die Angehörigen der Patienten
- Berät Besatzungen von Linienflugzeugen bei medizinischen Problemen an Bord

Grossbildmonitor Ausland

- Geografische Position der Patienten
- Aktuelle Position der Rega-Ambulanzjets



Dispatch

- Organisiert den fliegerischen Teil der Auslandseinsätze
- Berechnet die Windverhältnisse
- Beschafft Landebewilligungen
- Alarmstelle für SAR, den Such- und Rettungsdienst für Luftfahrzeuge in der Schweiz im Auftrag des Bundes

Helikopter-Einsatzzentrale

- Disponiert alle Mittel der Rega und ihrer Partnerorganisationen (z.B. Alpine Rettung Schweiz)
- Führt permanent alle Einsatzkräfte
- Gewährleistet die lückenlose und dauernde Kommunikation mit den Einsatzkräften

Jet-Einsatzzentrale

- Berät und betreut Patienten im Ausland
- Organisiert und koordiniert die Auslandseinsätze
- Organisiert die Rückführung von Patienten mit Ambulanzflugzeugen, Linienflügen und Bodenambulanzen

Office-Software

- Administrative Verarbeitung der Einsatzdaten
- Internet/E-Mail

Geografisches Informationssystem (GIS)

- Digitale Landeskarten
- Suchfunktionen nach
 - CH-Koordinaten
 - Flurnamen
- Visuelle Darstellung der Wintersportgebiete, SAC-Hütten, Spitäler etc.
- Anzeige Alarme Rega-App

Erfassungsmaske für Einsatzdaten

- Übersicht über die laufenden Einsätze
- Übersicht über die geplanten Einsätze
- Checklisten für verschiedene Einsatzarten (Lawinen, Bergunfall)

Kommunikationssystem

- Telefon
- Adresslisten
- Polycom (Funksystem von Polizei und Rettungsdiensten)
- Pager-Alarm für Alpine Rettung Schweiz

Funk-Arbeitsplatz

- Übersicht über den aktuellen Standort aller Rega-Helikopter
- Rega-Funksystem
- Zweites Funksystem als Redundanz
- Übersicht über die 42 Rega-Funkstationen in der Schweiz

ELS-Map

- Digitale Weltkarte
- Standorte von Spitälern weltweit
- Detail-Informationen zu ausländischen
 - Spitälern
 - Flughäfen
 - Ambulanzen
 - Ambulanzflugzeugen
 - Crew-Hotels

Einsatz-Koordinations-system EKOS

- Eingabe von Daten zu Patienten, Spitälern
- Kontakte vor Ort
- Medizinische Abklärungen
- Gesprächsprotokolle
- Einsatzplanung

Kommunikationssystem

- Telefon/Funk/SMS
- Alarme über Rega-App
- Weltweite Kontaktadressen

Office-Software

- Aktuelle Sicherheits- und Bedrohungslage in Krisengebieten
- Nachschlagewerke «Easy-Help»
- Internet/E-Mail

Helikopterbasen

Info für Lehrpersonen



Arbeitsauftrag	Wo überall in der Schweiz hat es Helikopterbasen? Welches sind die Eckdaten dieser Basen? SuS stellen in einer kurzen Gruppenarbeit je eine Helikopterbasis vor und berichten über die wichtigsten Eckdaten.
Ziel	<ul style="list-style-type: none">• SuS kennen die 12 Einsatzbasen und die Partner-Basis
Material	<ul style="list-style-type: none">• Computer mit Internet-Anschluss
Sozialform	PA/GA
Zeit	20'

Zusätzliche Informationen:

- Anstelle der kleinen Schweizerkarte kann auch eine Schülerkarte genommen werden.

Helikopterbasen

Arbeitsunterlagen



Aufgabe: In einer Partnerarbeit stellt ihr eine Helikopterbasis vor. Auf der Webseite www.rega.ch im Menü „Im Einsatz / Standorte & Infrastruktur“ findet ihr zu jeder Helikopterbasis Informationen. Stellt mit diesen Angaben ein kleines Plakat (A4) zusammen.


Beispiel von einem Plakat:

Helikopterbasis Name


Seit 1968 betreibt die Rega eine Einsatzbasis in Zürich. Der erste Helikopter eine turbinengetriebene Agusta Bell Jet Ranger 206A mit der Immatriculation HB-XCU – war ab 1968 auf dem Flughafen Zürich-Kloten untergebracht.

wichtige Infos

Bild(er)



Lageplan



Rega-Song

Info für Lehrpersonen



Arbeitsauftrag	Als Auflockerung wird der Rega-Song einstudiert.
Ziel	<ul style="list-style-type: none">• Song lernen
Material	<ul style="list-style-type: none">• Textblatt• Notenblatt
Sozialform	Plenum
Zeit	20'

Zusätzliche Informationen:

- Liedtext und Noten, sowie Song zum Anhören unter: <https://www.kindersongs.ch/>

Rega-Song

Arbeitsunterlagen



Aufgabe: Hört euch den Rega-Song auf www.kindersongs.ch an und studiert ihn in der Klasse ein.

Kopiervorlage



Kapodaster: 3. Bund in G-Dur
Strophe

Rega



Text und Musik:
Roland Schwab

1. Isch's e Wir - bel, isch's es Bei wo öp - per bro - che het?

Isch's es Au - to, isch's e Töff wo d'Kur - ve nid het breicht?

Isch es ds Gro-si, isch es Tan - te wo schnäl - li Ret - tig bruucht?

Isch es d'Frün - din, isch's der Brue - der wo am Bärg e Sturz het gha?

Refrain
Flügt ir Luft der He - li - kop - ter, ghörsch ne scho vo wyt. D'Re - ga

isch's, jetz gseh is guet, d'Farb isch ty - pisch rot und wyss.

„1414, das muesch wähle, we bir Rettig d'Rega nid söll fähle!“

2. Strophe

Ds Knatter vom Motor isch luut, dä Ton, dä kenn i guet.
Mit verbundene Ouge wüsst i, d'Rega isch's, das weiss i genau!
Ds Dräje vom Rotor git Luft, my Chappe flüht dervo.
Der Heli landet uf em Bode, dr Pilot, dä cha das guet.

3. Strophe

Schtygt e Ma mit rote Chleider usem Heli us.
Und d'Frou Dokter mit dem Koffer gumpet hinde na.
Schnäll wird gholfe, bis der Heli startet höch id Luft.
Und scho flüht die gueti Rega Richtig Stadt und i ds Spital.

Flotte

Info für Lehrpersonen



Arbeitsauftrag	Die 19 Helikopter und 3 Ambulanzjets werden vorgestellt.
Ziel	SuS kennen die 3 verschiedenen Helikoptertypen und den Jet.
Material	Arbeitsblätter
Sozialform	EA
Zeit	45'

Zusätzliche Informationen:

- www.rega.ch → Im Einsatz → Flotte & Ausrüstung

Flotte

Arbeitsunterlagen



Die Flotte der Rega

Die Rega hat 19 Helikopter und 3 Ambulanzjets im Einsatz.

Die Helikopterflotte besteht aus **7 Airbus Helicopters H145**, die auf den Mittellandbasen in Zürich, Basel, Bern, Lausanne und St. Gallen stationiert sind und per 2018/2019 die bisherigen Airbus Helicopters EC145 ersetzen. Auf den Gebirgsbasen Untervaz, Locarno, Erstfeld, Samedan, Wilderswil, Mollis und Zweisimmen stehen **11 AgustaWestland Da Vinci** im Einsatz.

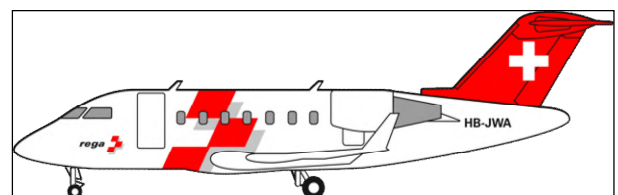
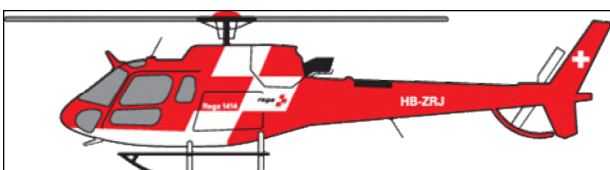
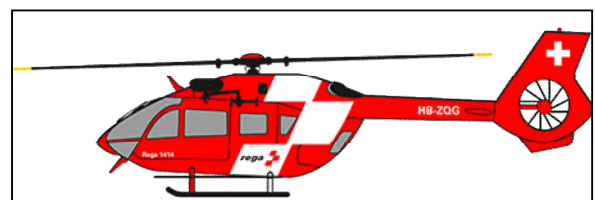
6 Rettungshelikopter sind jeweils Reservemaschinen, die entweder im technischen Unterhalt sind oder als Schulungsmaschinen benötigt werden.

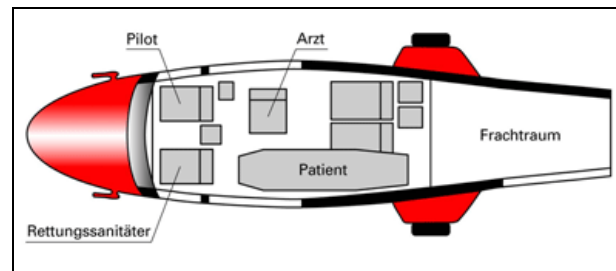
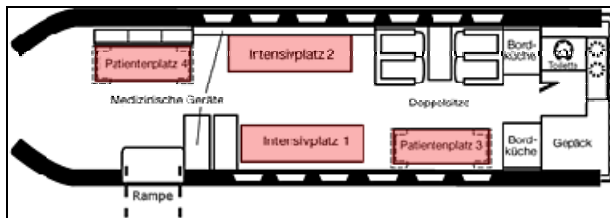
Die Rega besitzt zudem einen Helikopter vom Typ **Airbus Helicopters H125**, der zu Trainings- und Ausbildungszwecken eingesetzt wird.

Die **drei Ambulanzjets** des Typs Challenger CL-604 von Bombardier werden 2018 ersetzt durch das Nachfolgemodell des Typs **Challenger 650**. Es verfügt über eigens entwickelte multifunktionale Patientenliegen und eine hellere, gegen Lärm besser isolierte Kabine. Hochmoderne Avionik im Cockpit erlaubt es den Rega-Piloten, zeit- und kerosinsparende Flugrouten zu wählen.



Aufgabe: Da ist etwas durcheinander geraten...
Schneide alle Bilder, Beschriebe und technische Daten aus und klebe sie anschliessend auf ein Blatt. Tipp: Bevor du klebst, überprüfst du deine Version mit den Lösungen.





Der H145 ist im Vergleich zu seinem Vorgängermodell EC 145 deutlich leistungsstärker, was die Sicherheit im Einsatz zusätzlich erhöht. Im Bereich der Avionik und Navigation ist der zweimotorige H145 auf dem neuesten Stand der Technik, verfügt über einen 4-Achsen-Autopilot und kann dank modernster Avionik auch satellitengestützte Anflugverfahren äusserst präzise fliegen. Mit seiner geräumigen Kabine ist er prädestiniert für intensivmedizinische Spezialtransporte, wie zum Beispiel mit einer Herz-Lungen-Maschine oder einem Transportinkubator für Frühgeborene.

Der Da Vinci wurde in Zusammenarbeit mit dem Hersteller speziell für die Bedürfnisse der Rega im Gebirge entwickelt und erfüllt die hohen Ansprüche bezüglich Flugeigenschaften, Medizin und Unterhalt optimal. Sicherheit, Leistung und Platz konnten vergrössert, Wartungskosten und Lärmemissionen im Vergleich zum Vorgänger gesenkt werden.

Flotte

Arbeitsunterlagen



Der Airbus Helicopters H125 wird seit Ende 2016 zu Trainings- und Ausbildungszwecken eingesetzt. Rega-Nachwuchspiloten sollen damit speziell im Gebirgs- und Unterlastflug geschult werden.

Der Challenger 650 ist kein Helikopter, sondern ein Jet. Er wird hauptsächlich für Einsätze im Ausland gebraucht. Im Rega-Jet können bis zu vier liegende Personen in die Heimat geflogen werden.

Technische Daten

2 Triebwerke (Arriel 2E), Startleistung	2 x 894 PS
Rotordurchmesser	11,00 m
Länge über alles	13,64 m
Höhe	3,95 m
Reisegeschwindigkeit	ca. 230 km/h
max. Abfluggewicht	3700 kg
Operationshöhe	Über 5000 m Ü. M.
Rettungswinde	90 m, 270 kg
Patientenkapazität	1 liegend, 1 sitzend

Technische Daten

2 Turbinen (Pratt & Whitney)	2 x 815 PS
Rotordurchmesser	10,83 m
Länge über alles	12,96 m
Reisegeschwindigkeit	260 km/h
Leergewicht	2050 kg
max. Abfluggewicht	3175 kg
Winde	90 m, 270 kg

Flotte

Arbeitsunterlagen



Technische Daten

Flügelspannweite	19,61 m
Länge über alles	20,86 m
Höhe	6,40 m
max. Abfluggewicht	21'863 kg
Reichweite	6'500 km / 3500 nm
Reisegeschwindigkeit	850 km/h / 528 mph
Patientenkapazität	4 (liegend)

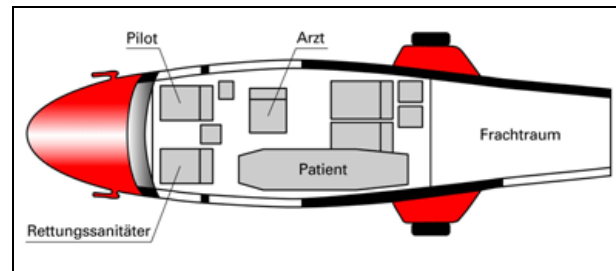
Technische Daten

1 Triebwerk (Arriel 2D), Startleistung	860 PS
Rotordurchmesser	10,69 m
Länge über alles	12,94 m
Höhe	3,34 m
Reisegeschwindigkeit	ca. 220 km/h



Anregung, wie die Aufgabe gelöst werden könnte

AgustaWestland Da Vinci

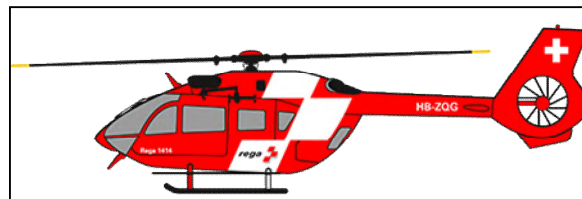


2 Turbinen (Pratt & Whitney)	2 x 815 PS
Rotordurchmesser	10,83 m
Länge über alles	12,96 m
Reisegeschwindigkeit	260 km/h
Leergewicht	2050 kg
max. Abfluggewicht	3175 kg
Winde	90 m, 270 kg

Der Da Vinci wurde in Zusammenarbeit mit dem Hersteller speziell für die Bedürfnisse der Rega im Gebirge entwickelt und erfüllt die hohen Ansprüche bezüglich Flugeigenschaften, Medizin und Unterhalt optimal. Sicherheit, Leistung und Platz konnten vergrößert, Wartungskosten und Lärmemissionen im Vergleich zum Vorgänger gesenkt werden.



Airbus Helicopters H145

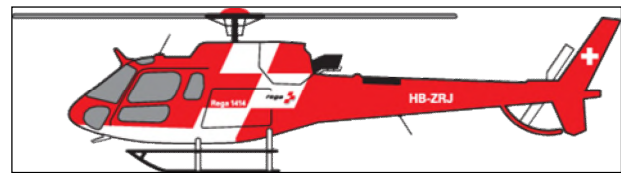


2 Triebwerke (Ariel 2E), Startleistung	2 x 894 PS
Rotordurchmesser	11,00 m
Länge über alles	13,64 m
Höhe	3,95 m
Reisegeschwindigkeit	ca. 230 km/h
max. Abfluggewicht	3700 kg
Operationshöhe	über 5000 m ü. M.
Rettungswinde	90 m, 270 kg
Patientenkapazität	1 liegend, 1 sitzend

Der H145 ist im Vergleich zu seinem Vorgängermodell EC 145 deutlich leistungstärker, was die Sicherheit im Einsatz zusätzlich erhöht. Im Bereich der Avionik und Navigation ist der zweimotorige H145 auf dem neuesten Stand der Technik, verfügt über einen 4-Achsen-Autopilot und kann dank modernster Avionik auch satellitengestützte Anflugverfahren äusserst präzise fliegen. Mit seiner geräumigen Kabine ist er prädestiniert für intensivmedizinische Spezialtransporte, wie zum Beispiel mit einer Herz-Lungen-Maschine oder einem Transportinkubator für Frühgeborene.



Airbus Helicopters H125

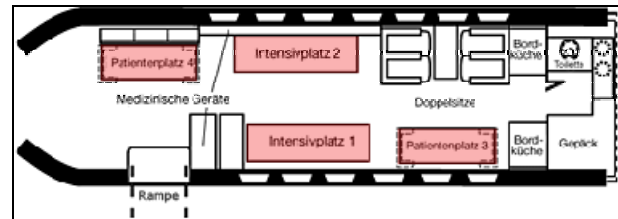
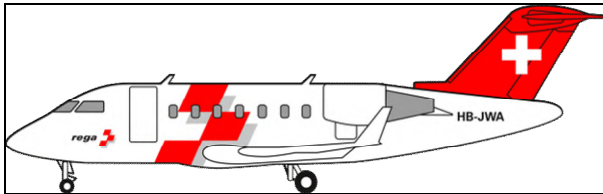


1 Triebwerk (Arriel 2D), Startleistung	860 PS
Rotordurchmesser	10,69 m
Länge über alles	12,94 m
Höhe	3,34 m
Reisegeschwindigkeit	ca. 220 km/h

Der Airbus Helicopters H125 wird seit Ende 2016 zu Trainings- und Ausbildungszwecken eingesetzt. Rega-Nachwuchspiloten sollen damit speziell im Gebirgs- und Unterlastflug geschult werden.



Challenger CL-650



Flügelspannweite	19,61 m
Länge über alles	20,86 m
Höhe	6,40 m
max. Abfluggewicht	21'863 kg
Reichweite	6'500 km / 3500 nm
Reisegeschwindigkeit	850 km/h / 528 mph
Patientenkapazität	4 (liegend)

Der Challenger 650 ist kein Helikopter, sondern ein Jet. Er wird hauptsächlich für Einsätze im Ausland gebraucht. Im Rega-Jet können bis zu vier liegende Personen in die Heimat geflogen werden.

Spezialgeräte

Info für Lehrpersonen



Arbeitsauftrag	Was macht aus einem Helikopter einen Rega-Helikopter? Und was sind die Unterschiede zwischen einem normalen und einem Rega-Jet? Die Spezialgeräte machen es unter anderem aus. Eine Auswahl davon wird hier vorgestellt.
Ziel	<ul style="list-style-type: none">• SuS kennen einige Spezialgeräte, welche bei der Rega täglich zum Einsatz kommen.
Material	<ul style="list-style-type: none">• Arbeitsblätter
Sozialform	EA
Zeit	45'

Zusätzliche Informationen:

- www.rega.ch → Im Einsatz → Flotte und Ausrüstung



Aufgabe: Schau die Bilder gut an und schreibe daneben, wie die Rettung erfolgt.

Die Rettungswinde

Immer dann, wenn der Helikopter nicht in der Nähe des Patienten landen kann, kommt die Rettungswinde zum Einsatz – in steilem, unwegsamem Gelände zum Beispiel oder über bewaldetem Gebiet, über fließenden oder stehenden Gewässern sowie bei Evakuationen etwa von Baukränen, Hochhäusern etc.

Die Crew und ihre Aufgaben

Der Pilot hält den Helikopter stabil in der Luft und sorgt dafür, dass die Last an der Winde nicht ins Pendeln gerät. Sehen kann er den Patienten nicht, er verlässt sich auf die Kommandos des Windenoperators.

Der Rettungssanitäter nimmt bei der Bergung die Funktion des Windenoperators ein. An der offenen Seitentür steuert er die Rettungswinde, an der er den Arzt zum Patienten hinunterlässt. Über die Bordsprechanlage steht der Windenoperator mit dem Piloten in Verbindung.

Der Notarzt kümmert sich um die rasche medizinische Versorgung des Patienten und bereitet ihn auf den Transport mit der Winde vor. Der Helikopter landet inzwischen in der Nähe oder schwebt in sicherer Distanz und wartet.

<p>1</p> 	<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
--	-------------------------------











Aufgabe: Welche Beschreibung passt zu welchem Bild? Füge jedem Text die richtige Nummer zu.

Wenn aber die Länge des Seils nicht ausreicht, kommt das schwierigere Verfahren mit der Long-Line zur Anwendung.

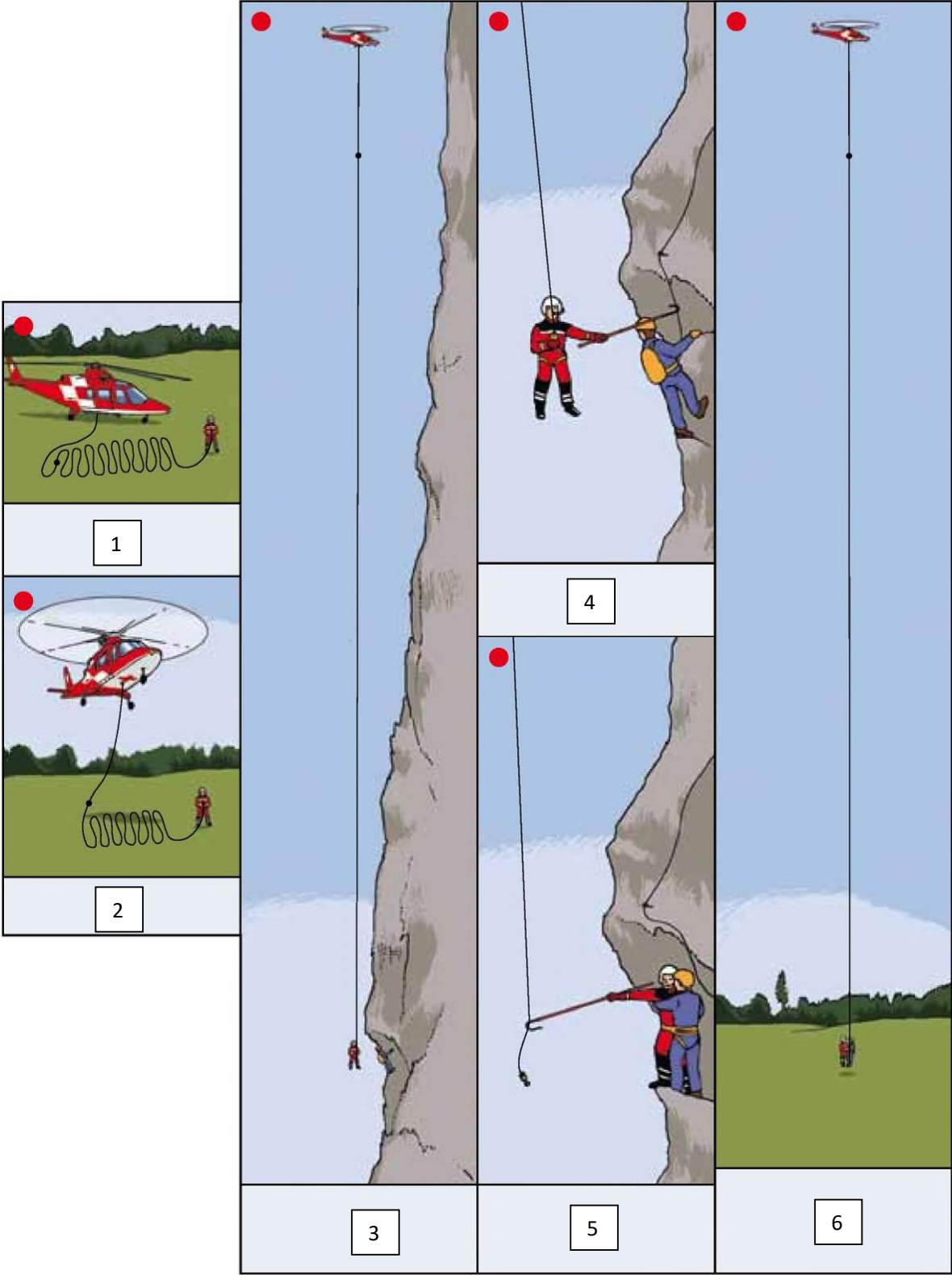
Das Long-Line-Verfahren

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.

<p>Der Retter ist beim Verletzten und sichert ihn. Dann holt er das Seil mit der Überhangsstange wieder zu sich hin und klinkt sich zusammen mit dem Verletzten ans rettende Seil.</p> <p>Bild:</p>	<p>Der Helikopter startet und strafft das Seil, bis der Retter am Seilende abhebt.</p> <p>Bild:</p>
<p>Mit der 3 Meter langen, teleskopischen Überhangsstange hakt sich der Retter beim Verletzten ein und zieht sich zu ihm hin.</p> <p>Bild:</p>	<p>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 den Boden aufsetzen.</p> <p>Bild:</p>
<p>Das lange Seil ist am Lasthaken des Helis befestigt und liegt sauberlich ausgelegt am Boden. Der SAC-Retter klinkt sich am Seilende ein.</p> <p>Bild:</p>	<p>Retter am Seil und Pilot haben keinen Sichtkontakt. Der Retter gibt das Kommando zum Sinken / Steigen oder Vorwärts- / Rückwärtsfliegen über Funk.</p> <p>Bild:</p>

Spezialgeräte

Arbeitsblätter





Weitere Spezialausrüstung

Bergesack



Kann der Rettungshelikopter nicht am Unfallort landen, wird der Verunfallte mit der Rettungswinde geborgen. Falls der Patient nur liegend transportiert werden kann, wird er in den Bergesack gebettet, zum Helikopter hochgezogen und auf dem nächstmöglichen Landeplatz in den Helikopter umgeladen.

Schau dir unter www.youtube.com/user/regatv das Video zum Bergesack an.

Horizontalnetz – klein und unersetzbar



Das Horizontalnetz wird vor allem bei der Bergung von Rückenverletzten eingesetzt. Es kann leicht unter dem Körper des Patienten durchgezogen werden und ist so klein, dass es zusammengefaltet mit zwei Händen umfasst werden kann.

Die Rampe des Ambulanzjets



Um den Patienten auf einer fahrbaren Liege schonungsvoll in die Ambulanzjets ein- und ausladen zu können, hat die Rega eine dreiteilige Rampe aus Kunststofffasern konstruiert, die in den Jets fest eingebaut ist.

Die Rettungswinde

Die Rega rettet jedes Jahr mehr als 800 Menschen mit Hilfe der Rettungswinde.
Die Winde kommt immer dann zum Einsatz, wenn der Helikopter nicht in der Nähe des Verunfallten landen kann.



18

Einsatzgebiet

Immer dann wenn der Helikopter nicht in der Nähe des Patienten landen kann, kommt die Rettungswinde zum Einsatz – in steilem, unwegsamem Gelände zum Beispiel oder über bewaldetem Gebiet, über fließenden oder stehenden Gewässern sowie bei Evakuationen etwa von Baukränen, Hochhäusern etc.

Verletzungsgerechte Hilfsmittel

Bergedreieck: Das Bergedreieck wird zur Evakuation von leichtverletzten Patienten verwendet und bei Menschen mit Herzproblemen, die in aufrechter Haltung transportiert werden müssen. Es lässt sich mit wenigen Handgriffen anziehen und wird wegen seines hohen Tragekomforts sehr geschätzt.

Bergesack: Falls der Patient bei einem Einsatz mit der Rettungswinde nur liegend transportiert werden kann, wird er auf einer Vakuummatratze in den Bergesack gebettet, zum Helikopter hochgezogen und auf dem nächstmöglichen Landeplatz in den Helikopter umgeladen.

Horizontalnetz: Das Horizontalnetz wird vor allem bei der Bergung in sehr schwierigem Gelände eingesetzt. Es lässt sich leicht unter dem Körper des Patienten durchziehen und ist so klein, dass es zusammengefaltet mit zwei Händen umfasst werden kann.

► Abbildungen zu Hilfsmitteln auf Seite 12

Die Crew und ihre Aufgaben

Der Pilot hält den Helikopter stabil in der Luft und sorgt dafür, dass die Last an der Winde nicht ins Pendeln gerät. Sehen kann er den Patienten nicht, er verlässt sich auf die Kommandos des Windenoperators.

Der Rettungsanwärter nimmt bei der Bergung die Funktion des Windenoperators ein. An der offenen Seitentür steuert er die Rettungswinde, an der er den Arzt zum Patienten hinunterlässt. Über die Bordsprechanlage steht der Windenoperator mit dem Piloten in Verbindung.

Der Notarzt kümmert sich um die rasche medizinische Versorgung des Patienten und bereitet ihn auf den Transport mit der Winde vor. Der Helikopter landet inzwischen in der Nähe oder schwebt in sicherer Distanz und wartet.



Die Rettungswinde in Aktion

1



Der Windenoperator sichert den Notarzt und lässt ihn an der Rettungswinde zum Patienten hinunter. Da die Sicht des Piloten nach unten eingeschränkt ist, wird jede einzelne Aktion über die Bordsprechanlage kommuniziert: «Notarzt an der Winde gesichert ... Bereit zum Abwinden ... Arzt ab ... Winde läuft ... 80 Meter ... 60 ... 40 ... noch einen Meter zum Grund.»

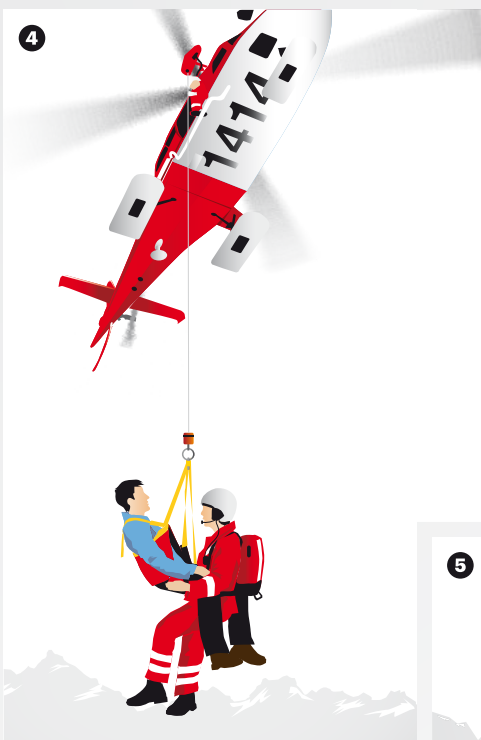
2



Vier Meter über Boden gibt der Notarzt ein Zeichen, damit der Windenoperator weiss, dass er bald den Boden erreicht. Sanft bremst dieser die Winde ab und setzt den Arzt am Boden ab. Je nach Situation bleibt der Pilot in der Schwebelage über dem Unfallort. Oder er sucht sich einen Platz zum Landen und Warten.

19

4



Sind Notarzt und Patient bereit, holt der Windenoperator die Rettungswinde ein. Die Winde ist für den Transport von zwei Personen oder max. 270 Kilogramm ausgelegt.

3



Beim Verunfallten abgesetzt, stellt der Notarzt eine erste Verdachtsdiagnose, versorgt den Patienten und bereitet ihn – entsprechend den Verletzungen – auf den Transport mit der Winde vor. Der Pilot leitet die Verdachtsdiagnose an die Einsatzzentrale weiter, damit diese das nächstgelegene, geeignete Spital avisieren kann.

5



Für einen kurzen Flug bleiben die beiden an der Aussenseite des Helikopters, bis der Patient auf einem Zwischenlandeplatz sicher in den Helikopter umgelagert und ins Spital geflogen werden kann.



Verfolgen Sie mit, wie das Zusammenspiel zwischen den einzelnen Crew-Mitgliedern bei einem Windeneinsatz funktioniert:

www.youtube.com/regatv

Das Long-Line-Verfahren

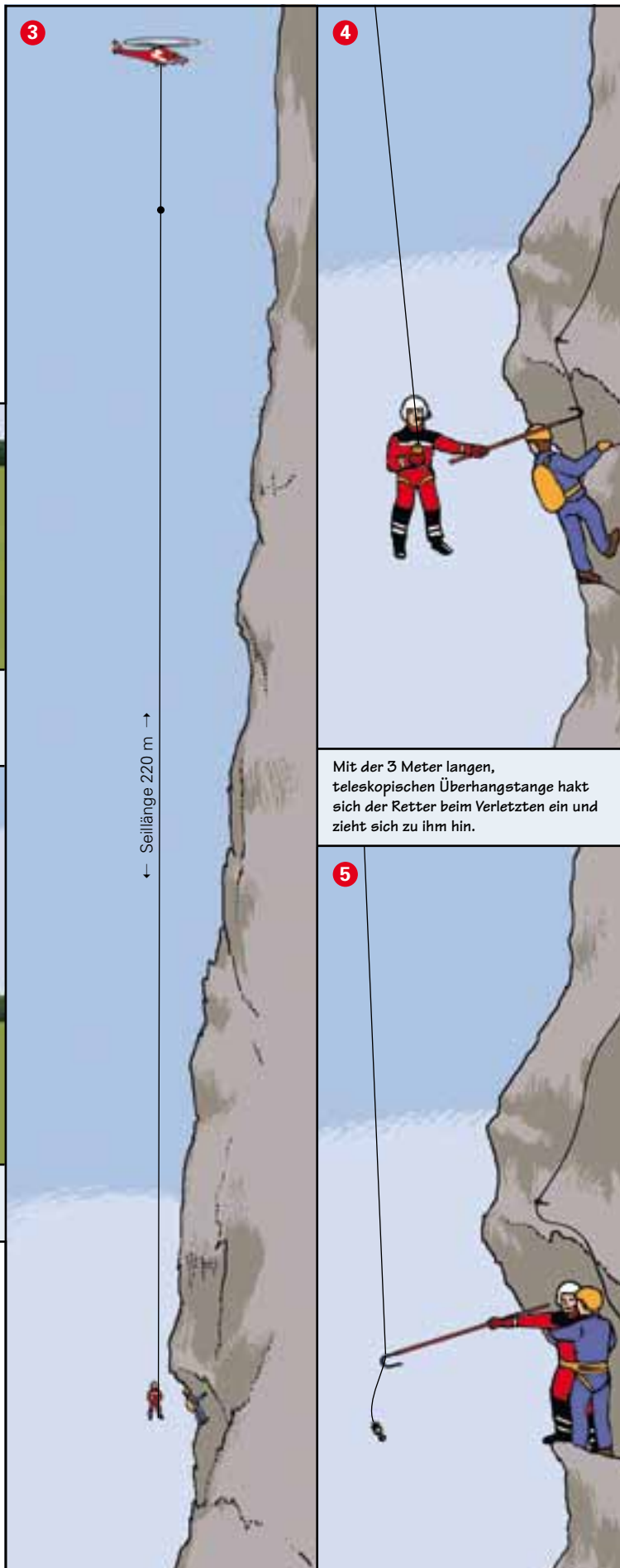
Befindet sich ein Patient in einer hohen oder überhängenden Felswand, reicht die Rettungswinde von 90 Metern nicht mehr. In solchen Fällen hängt der SAC-Rettungsspezialist nicht an der Rettungswinde, sondern an einem fixen Seil am Lasthaken des Helis. Die Seillänge beträgt bis 220 Meter.



Das lange Seil ist am Lastenhaken 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.



← Seillänge 220 m →

3

4

Mit der 3 Meter langen, teleskopischen Überhangstange hakt sich der Retter beim Verletzten ein und zieht sich zu ihm hin.

5

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.

6

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.



Arbeitsauftrag	Ein Einsatz aus dem Inland und ein Einsatz aus dem Ausland werden den SuS als Fallbeispiele gezeigt. Was funktioniert gleich, wo sind Unterschiede feststellbar?
Ziel	<ul style="list-style-type: none">• SuS sehen an konkreten Fallbeispielen, wie eine Rettung im Inland und eine vom Ausland her aussehen kann.
Material	<ul style="list-style-type: none">• Lesetexte• Arbeitsblatt
Sozialform	EA
Zeit	20'

Zusätzliche Informationen:

- www.rega.ch → Im Einsatz
- www.rega.ch/im-einsatz/so-helfen-wir-ihnen/rega-app
- Video «Notfall im Ausland» unter: www.rega.ch/im-einsatz/so-helfen-wir-ihnen#im-ausland



Aufgabe: Lies die beiden Texte „Schnelle Rettung mit dem Helikopter“ und „Im Jet zurück in die Heimat“ gut durch. Löse anschliessend das Arbeitsblatt.

Schnelle Rettung mit dem Helikopter

Die Rettungshelikopter der Rega sind tagsüber innerhalb von fünf Minuten nach dem Alarm in der Luft und bringen die Medizin auf direktem Weg an den Unfallort. Wie ein Rega-Einsatz in der Schweiz ablaufen kann, zeigt dieses Beispiel:

Wanderungslück – ein Fall für die Rega



Familie K. befindet sich während einer Wanderung auf dem Abstieg von Elm über den Segnespass nach Flims. Herr K. stolpert plötzlich, rutscht den steilen Berghang hinunter und wird erst durch einen Felsblock gestoppt.

Frau K. erkennt, dass sich ihr Mann bewegt und ansprechbar ist. Allerdings ist er nicht mehr in der Lage, zum Wanderweg zurück zu gehen, die Verletzungen am Bein sind zu schmerzhaft, zudem blutet Herr K. stark. Mit der Notfall-App alarmiert Frau K. die Rega.

Der Alarm wird in der Einsatzzentrale von der Einsatzleiterin Conny Hirt entgegengenommen. Sie befragt Frau K. gezielt zum Unfallhergang und zur aktuellen Situation. Conny Hirt informiert Frau K. auch über das richtige Verhalten, bis der Helikopter bei ihr eintrifft.

Jetzt zählt jede Minute

Die Wetterverhältnisse am Segnaspass lassen einen Helikoptereinsatz für den Wanderunfall zu. Conny Hirt bietet die Rega-Crew der nächstgelegenen Basis über den Funk auf. Innerhalb von fünf Minuten startet die Besatzung mit dem Helikopter.



Nach der Startmeldung erhält der Rettungssanitäter Daniel Enggist die Koordinaten sowie nähere Details zu den Verletzungen des Patienten. Während des Fluges bereitet der Notarzt Dr. Ivo Breitenmoser allfällig notwendige Medikamente vor. Nach rund zehn Minuten Flugzeit erreicht der Helikopter den Unfallort. Die Crew sichtet den Verunfallten unterhalb einer Felswand.



Sichere Bergung an der Winde



Der Pilot Mario Agustoni meldet der Einsatzleiterin die Ankunft am Unfallplatz. Ein Landen vor Ort ist nicht möglich. Die Rettungswinde kommt zum Einsatz. Der Notarzt klinkt sich am Windenseil ein und Rettungssanitäter Daniel Enggist lässt ihn zum Patienten runter. Nun kann sich der Notarzt um den verletzten Herrn K. kümmern.

Dr. Ivo Breitenmoser untersucht den Patienten, versorgt die Blutung, gibt ihm schmerzstillende Medikamente und macht ihn im Horizontalnetz transportbereit. Nach kurzem Flug an der Rettungswinde wird der Patient an einem Zwischenlandeplatz auf die Bahre des Helikopters umgelagert und ins nächstgelegene geeignete Spital geflogen.

Rettungssanitäter Daniel Enggist übermittelt der Einsatzzentrale die notwendigen Informationen zur Anmeldung im Spital. Mit der Landung auf dem Spitallandeplatz und der Übergabe des Patienten endet der Einsatz für die Crew. Nach der Rückkehr zur Basis kontrolliert das Team die Einsatzmittel und ersetzt gebrauchtes Material. Nun ist der Helikopter wieder startklar für seinen nächsten Einsatz.

Im Jet zurück in die Heimat

Auf der ganzen Welt steht die Rega im Einsatz. Am folgenden Beispiel erfährst du, wie eine Repatriierung aus dem Ausland vor sich geht.

Unfall im Ausland – die Rega hilft weiter

Das Ehepaar M. mietet in den Ferien auf Korfu einen Motorroller. In einer Kurve verlieren sie die Kontrolle über ihr Gefährt und stürzen. Herr M. hat nur Schürfwunden, aber seine Frau blutet am Kopf und klagt über starke Rückenschmerzen. Sie wird in die Notaufnahme einer Klinik gebracht.



Der Arzt zeigt ihnen auf dem Röntgenbild einen gebrochenen Rückenwirbel. Er spricht nur wenig Englisch und das Ehepaar versteht nicht, ob eine Lähmung droht. Herr M. hat den Rega-Gönnerausweis dabei und kontaktiert über die Alarmnummer **+41 333 333 333** die Einsatzzentrale der Rega.

Einsatzleiterin Sabine Zahn notiert die Patientendaten und informiert sich über die medizinische Versorgung auf Korfu und über das entsprechende Spital. Sie fragt nach dem Namen des behandelnden Arztes, nimmt Unfallursache und Diagnose auf und klärt ab, wie die Rückreise geplant war. Dann informiert sie Herrn M., dass die Abklärungsärztin der Rega den Arzt vor Ort kontaktieren wird, um die medizinische Situation zu besprechen.



Einsatzplanung – hier ist Teamwork gefragt

Da die schweren Verletzungen von Frau M. in Korfu nur ungenügend versorgt werden können, hat Abklärungsärztin Dr. Annina Gerber nach dem Gespräch mit dem behandelnden Arzt die Indikation „liegender Transport mit Arzt und Pflegefachperson“ gestellt. Das bedeutet im konkreten Fall: Rücktransport mit dem Rega-Ambulanzjet.

Zusammen mit dem Dispatcher Markus Burri berechnet die Einsatzleiterin nun den Flugplan und bietet Piloten, Flugarzt sowie Pflegefachperson auf. Für den Transport zum Flughafen organisiert sie ein Ambulanzfahrzeug auf Korfu und holt die nötigen Flug- und Landebewilligungen sowie allfällige Visa ein.



Ausserdem informiert sie Spital, Patientin und Angehörige über den Ablauf des Transports. Vor dem Start des Ambulanzjets Richtung Korfu bespricht sie mit der Crew beim Briefing die Flugdetails und bleibt während dem Einsatz in ständigem Kontakt mit ihr.

Gut versorgt zurück in die Heimat

Der Ambulanz-Jet fliegt vom Rega-Center am Flughafen Zürich nach Korfu, wo der Rega-Flugarzt Dr. André Keisker und die Pflegefachfrau Christine Wagner die Patientin im Spital abholen. Sie stellen sicher, dass sie transportfähig ist, schliessen die nötigen Überwachungsgeräte an und lagern sie fachgerecht auf einer Vakuummatratze.



Mit der Ambulanz geht es zurück zum Flugzeug. Copilot Marc Welti hat inzwischen das Flugzeug auftanken lassen und den Weiterflug vorbereitet. Frau M. wird an Bord gebracht und auf die Flugzeughöhle umgelagert. Die medizinische Ausrüstung an Bord des Ambulanzjets erlaubt eine lückenlose Überwachung und Therapie.

Herr M. findet ebenfalls Platz an Bord und kann seine Frau auf dem Flug begleiten. Zurück in der Schweiz wird Frau M. mit dem Ambulanzfahrzeug ins Spital gefahren und an das vorinformierte medizinische Personal übergeben. Anschliessend wird der Ambulanzjet von Jetmechaniker Albert Hertaeg wieder für den nächsten Einsatz klar gemacht.



Du hast beide Texte gut gelesen, löse nun folgende Aufgaben:

1. Was läuft bei beiden Einsätzen (Inland und Ausland) gleich ab?

2. Welche Unterschiede gibt es zwischen einem Inland- und einem Auslandeinsatz?

3. Notiere die unterschiedlichen Alarmnummern.

4. Fünf Minuten nach Eingang des Notrufs ist der Rettungshelikopter bereits in der Luft. Ist das beim Rega-Jet auch so? Begründe deine Antwort.

5. Aus welchem Grund wird beim Helikoptereinsatz die Winde eingesetzt?

6. Wie viele Crew-Mitglieder sind im konkreten Fall im Rega-Jet. Schreibe auch ihre Berufsbezeichnungen auf.



Anregung, wie die Aufgabe gelöst werden könnte

1. Was läuft bei beiden Einsätzen (Inland und Ausland) gleich ab?
 - **Beide Notrufe werden in der Einsatzzentrale am Flughafen Zürich entgegengenommen und bearbeitet.**
 - **In beiden Fällen wird die verletzte Person mit der Rega gerettet respektive repatriiert.**
2. Welche Unterschiede gibt es zwischen einem Inland- und einem Auslandseinsatz?
 - **Bei einem Notfall in der Schweiz ist die Rega in vielen Fällen die erste medizinische Hilfe. Bei einem Auslandseinsatz wird die Patientin / der Patient bereits vor Ort medizinisch betreut.**
 - **Ein Rega-Jet ist nicht innert weniger Minuten beim Patienten.**
 - **Die Einsatzplanung für einen Auslandseinsatz kann sehr komplex sein.**
3. Notiere die unterschiedlichen Alarmnummern.
 - **Schweiz: 1414**
 - **Ausland: +41 333 333 333**
4. Fünf Minuten nach Eingang des Notrufs ist der Rettungshelikopter bereits in der Luft. Ist das beim Rega-Jet auch so? Begründe deine Antwort.
 - **Der Rega-Jet wird nicht sofort losgeschickt, da verstreicht etwas mehr Zeit. Denn vor einem Einsatz müssen viele verschiedene Sachen abgeklärt, geplant und geregelt werden. Wie lange es dauert, ist von Fall zu Fall unterschiedlich. Zusatzinfo: Zentral für die Durchführung eines Jet-Einsatzes ist die Abklärung, ob der Patient im Ausland überhaupt transportfähig ist, d.h. ob sein Gesundheitszustand stabil genug ist für einen Rücktransport im Flugzeug.**
5. Aus welchem Grund wird beim Helikoptereinsatz die Winde eingesetzt?
 - **Die Rettungswinde kommt immer dann zum Einsatz, wenn der Helikopter nicht unmittelbar beim Patienten landen kann. (vergleiche dazu Lektion „08 Spezialgeräte“).**
6. Wie viele Besatzungs-Personen sind im konkreten Fall im Rega-Jet. Schreibe auch ihre Berufsbezeichnung auf.
 - **Es sind 4 Personen: Pilot, Copilot, Rega-Flugarzt, Pflegefachfrau. Zusatzinfo: Bei Langstreckenflügen fliegt noch ein Pilot und ein Copilot zusätzlich mit, damit man sich im Cockpit abwechseln kann.**

Rechnungsaufgaben

Info für Lehrpersonen



Arbeitsauftrag	Wie weit kommt ein Rega-Ambulanzjet? Welche Einsätze hat die Rega in den letzten Jahren geleistet? SuS rechnen mit offiziellen Zahlen der Rega.
Ziel	<ul style="list-style-type: none">• SuS rechnen mit offiziellen Zahlen der Rega.
Material	<ul style="list-style-type: none">• Rechnungsblatt
Sozialform	EA
Zeit	45'

Zusätzliche Informationen:

- www.rega.ch → Aktuell → Publikationen → Jahresbericht

Rechnungsaufgaben

Arbeitsunterlagen

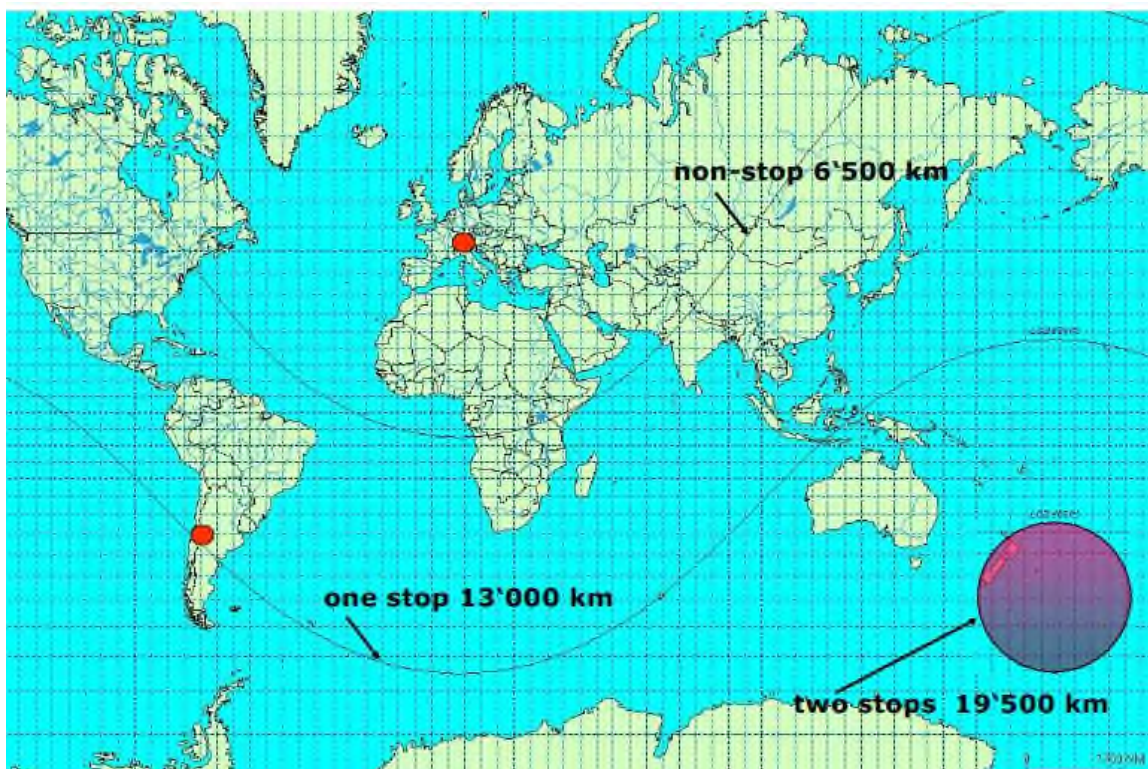


Aufgabe: Löse die folgenden Rechnungsaufgaben auf einem separaten Blatt. Vergiss nicht, deinen Rechnungsweg aufzuschreiben.

Reichweite Challenger 650

Die Reichweite des Rega-Ambulanzjets liegt bei 6500 km.

1. Schreibe mindestens 5 Länder auf, die er direkt anfliegen kann.
2. Schreibe mindestens 5 Länder auf, die mit einem Tankstopp erreichbar sind.
3. Findest du auch Destinationen, wo er zwei Stopps einlegen muss?



Rechnungsaufgaben

Arbeitsunterlagen



Die Rega auf einen Blick

Die Zahlen in der Tabelle stammen aus dem Jahresbericht 2018 und 2019 der Rega. Löse die Aufgaben dazu.

1. Wie viele Einsätze hatte die Rega im Jahr 2019?
2. Wie viele Einsätze hatte die Rega im Jahr 2018?
3. Wie gross ist der Unterschied zwischen den Einsätzen 2018 und 2019?
4. Welches Fluggerät hat in beiden Jahren am meisten Einsätze?
5. Jahr 2019: Wie viele Einsätze am Tag wurden durchschnittlich mit dem Helikopter durchgeführt? (ohne „Übrige Einsätze“)
6. Jahr 2019: Wie viele Einsätze am Tag wurden durchschnittlich mit einem Flächenflugzeug durchgeführt (ohne „Übrige Einsätze“)?
7. Vergleiche die Anzahl Mitarbeitende der Rega mit der Anzahl Kinder an deiner Schule.
8. Wie viele Gönner hatte die Rega im Jahr 2019?
9. Wie viele Gönner hatte die Rega im Jahr 2018?
10. Berechne den Unterschied der beiden Jahre und vergleiche diese Zahl mit der Einwohnerzahl deines Wohnortes.

Kennzahlen 2018

Anzahl organisierte Einsätze	17'124
Einsätze Helikopter	12'573
Einsätze Flächenflugzeuge	1'371
Übrige Einsätze ¹	3'180
Gönnerbeiträge und Spenden (Mio. CHF)	103.1
Anzahl Gönner (Mio.)	3.483
Anzahl Mitarbeitende ²	375

Kennzahlen 2019

Anzahl organisierte Einsätze	16'782
Einsätze Helikopter	12'257
Einsätze Flächenflugzeuge	1'382
Übrige Einsätze ¹	3'143
Gönnerbeiträge und Spenden (Mio. CHF)	107.2
Anzahl Gönner (Mio.)	3.552
Anzahl Mitarbeitende ²	382

Rechnungsaufgaben

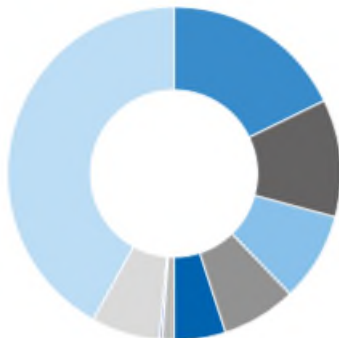
Arbeitsunterlagen



Helikoptereinsätze

1. Ordne die 9 verschiedenen Einsätze der Grösse nach. Beginne mit der Kategorie, die am meisten Einsätze gefordert hat. Stelle das Resultat in einem Säulendiagramm dar.
2. Wintersportunfälle passieren hauptsächlich während 4 Monaten (Dezember bis März). Berechne die durchschnittlichen täglichen Einsätze während dieses Zeitraums.
3. Verkehrsunfälle passieren das ganze Jahr über. Berechne auch hier die durchschnittlichen täglichen Einsätze.

Transportierte Patienten Primär-/Sekundäreinsätze Helikopter



	2019	2018	+/-
Total Patienten	9'822	10'224	-3.9 %
■ Wintersportunfälle	1'750	1'646	6.3 %
■ Arbeitsunfälle	1'126	1'137	-1.0 %
■ Verkehrsunfälle	862	862	0.0 %
■ Bergunfälle	704	821	-14.3 %
■ Sportunfälle	498	534	-6.7 %
■ Flugunfälle	102	137	-25.5 %
■ Lawinenunfälle	38	33	15.2 %
■ Andere Ursachen	646	823	-21.5 %
■ Krankheiten	4'096	4'231	-3.2 %

Primäreinsätze: Notfalleinsätze

Sekundäreinsätze: Verlegungen Spital-Spital, Neonatologie/Organe

Rechnungsaufgaben

Lösungen



Anregung, wie die Aufgabe gelöst werden könnte

Reichweite Challenger 650

1. Frankreich, Spanien, England, Schweden, Saudi-Arabien ... und viele mehr
2. grosse Teile der USA, Brasilien, Südafrika, Indien, Thailand, Japan ... und viele mehr
3. Australien, Neuseeland, Teile von Chile und Argentinien ... und weitere

Die Rega auf einen Blick

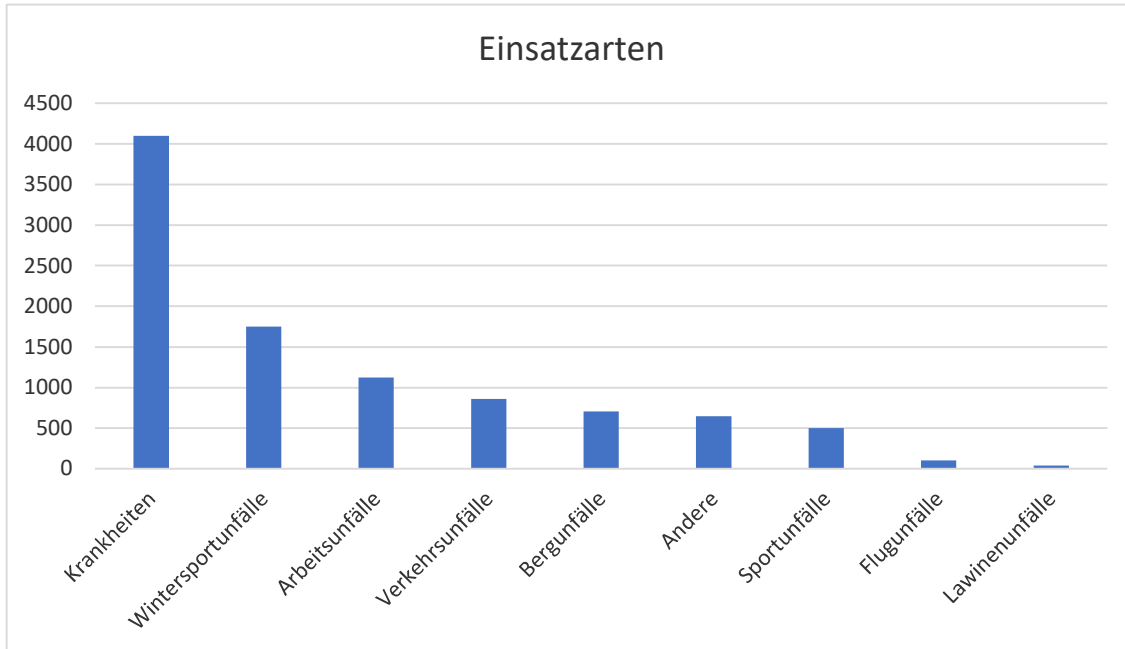
1. 16'782
2. 17'124
3. 342
4. Helikopter
5. ca. 34 Einsätze
6. 3.8 Einsätze
7. individuelle Lösung
8. 3'552'000 Gönner
9. 3'483'000 Gönner
10. Unterschied: 69'000

Helikoptereinsätze:

Einsatzart	Anzahl
Krankheiten	4'096
Wintersportunfälle	1'750
Arbeitsunfälle	1'126
Verkehrsunfälle	862
Bergunfälle	704
Andere	646
Sportunfälle	498
Flugunfälle	102
Lawinenunfälle	38

Rechnungsaufgaben

Lösungen



1. Gerechnet mit 120 Tagen ergibt das zwischen 14 und 15 (14,58) Einsätze pro Tag.
2. ca. 2-3 Einsätze