

Fliegende Intensivstation

Info für Lehrpersonen



Arbeitsauftrag	Die Flotte der Rega ist eigentlich eine fliegende Intensivstation. Welche Geräte sind in den Helikoptern und Jets anzutreffen?
Ziel	<ul style="list-style-type: none">• SuS kennen einige technische Geräte.
Material	<ul style="list-style-type: none">• Arbeitsblatt
Sozialform	EA
Zeit	30'

Zusätzliche Informationen:

- Videos zum Thema unter <https://www.youtube.com/@rega1414/playlists> in der Playlist "Ausrüstung"

Fliegende Intensivstation

Arbeitsunterlagen



Für jeden Fall die geeignete Lösung

Nicht alle Patienten werden mit einem Rega-Ambulanzjet repatriert. Jedem Transport geht eine medizinische Abklärung voraus. Sie wird durch einen erfahrenen Abklärungsarzt der Rega vorgenommen.

In vielen Fällen kann das Problem auch durch medizinische Beratung gelöst werden, ohne dass ein begleiteter Transport nötig ist. Das Vermitteln von Adressen von geeigneten Spitälern und Vertrauensärzten oder Hilfe bei der Beschaffung von Ersatzmedikamenten sind Beispiele für diese Dienstleistung. Vielleicht genügt auch das Organisieren eines Rollstuhls oder andere praktische Hilfestellungen, um eine Rückreise zu erleichtern.

Wenn es der Zustand des Patienten erlaubt, findet der Transport an Bord eines Linienflugzeuges statt. Dann wird eine Bahre im Flugzeug installiert und ein Arzt oder eine Pflegefachperson der Rega begleitet den Patienten auf der Reise. Die Einsatzzentrale der Rega übernimmt auch hier die nötigen Abklärungen und organisiert die Rückreise in die Schweiz.

Wandelbare Rega-Jets

Die Rega-Ambulanzjets sind äusserst vielseitig und erfüllen unter anderem folgende Funktionen:

- Transporte von Helfern und Rettungshunden in Katastrophengebiete – im Rahmen der Rettungskette Schweiz
- Verlegung von Neugeborenen in einem transportablen Brutkasten. Diese Flüge werden von einem Spezialisten-Team des Kinderspitals Zürich bzw. des CHUV Lausanne begleitet.
- Repatriierungen von schwerstkranken Patienten in der "fliegenden Intensivstation": Bei Patienten mit einem Herz-Lungen-Versagen kann ein Transport an der Herz-Lungen-Maschine (ECMO) erfolgen. Zur Unterstützung des Kreislaufs wird in gewissen Situationen zudem die intraaortale Ballonpumpe (IABP) eingesetzt.

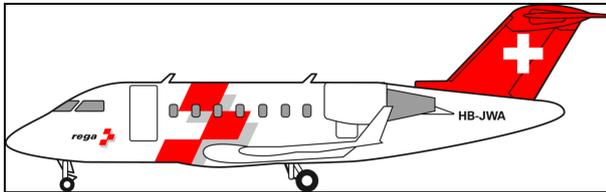


Fliegende Intensivstation

Arbeitsunterlagen



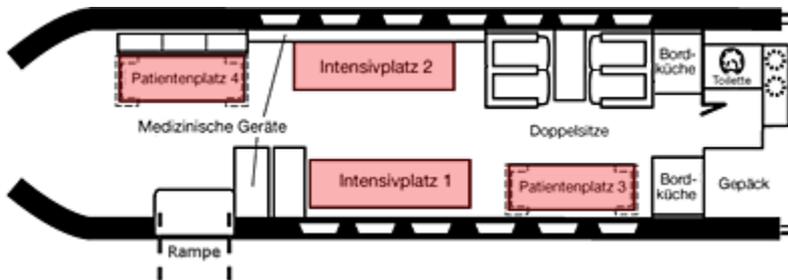
Challenger CL-650



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)

Grundriss



Die drei Rega-Ambulanzjets sind kleine, fliegende Intensivstationen. Liegend haben vier Patienten Platz, wobei zwei davon auf einem Intensivplatz liegen können. Diese Plätze sind mit modernster medizinischer Technik ausgestattet. Um Patienten liegend in den Jet zu transportieren, ist jedes Flugzeug mit einer Rampe ausgerüstet. Diese kann auf einfache Weise und mit wenigen Handgriffen aus- und eingeklappt werden.



Fliegende Intensivstation

Arbeitsunterlagen



AgustaWestland Da Vinci

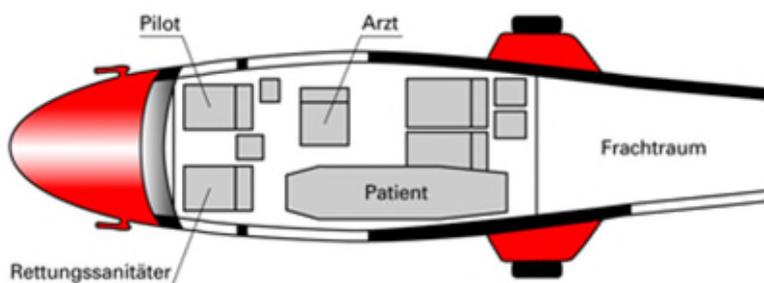


Der Da Vinci wurde in Zusammenarbeit mit dem Hersteller speziell für die Bedürfnisse der Rega im Gebirge entwickelt und erfüllt die hohen Ansprüche bezüglich Flugeigenschaften, Medizin und Unterhalt optimal. Sicherheit, Leistung und Platz konnten vergrößert, Wartungskosten und Lärmemissionen im Vergleich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

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

Innenraum AgustaWestland Da Vinci



Fliegende Intensivstation

Arbeitsunterlagen



Airbus Helicopters H145



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.

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

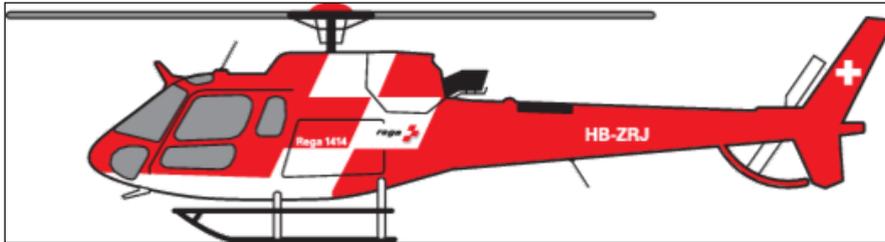


Fliegende Intensivstation

Arbeitsunterlagen



Airbus Helicopters H125



Der Airbus Helicopters H125 wird zu Trainings- und Ausbildungszwecken eingesetzt. Rega-Nachwuchspiloten sollen damit speziell im Gebirgs- und Unterlastflug geschult werden. So verfügt der H125 beispielsweise über ein digitales Cockpit, welches sich eng an jenes des Gebirgshelikopters Da Vinci anlehnt und die Jungpiloten auf die spätere Einsatzmaschine vorbereitet.

Technische Daten

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



Fliegende Intensivstation

Arbeitsunterlagen



Aufgabe: Suche unter www.rega.ch Informationen zu diesen Spezialausrüstungen. Stelle mit den gefundenen Angaben eine einfache Präsentation zusammen.

Bergesack



Horizontalnetz



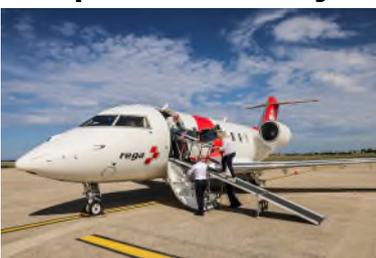
Rettungssystem Long-Line



Nachtsichtgerät NVG für Helikopterpiloten (Rega-Piloten sehen auch in der Nacht)



Rampe für Ambulanzjets



Die Rettungswinde

