

September 2024

Christophorus

ZEITSCHRIFT DER
ÖAMTC-FLUGRETTUNG

MAGAZIN

AUF KURS

Geeignete Pilot:innen sind nicht immer leicht zu finden.
Die ÖAMTC-Flugrettung geht jetzt neue Wege in der Nachwuchsarbeit.

Emotion

Ihre Willenskraft bewahrt eine 72-Jährige vor dem Rollstuhl. **Seite 4**

Innovation

Der jüngste Zugang zur Flotte wird fit für den Rettungsdienst gemacht. **Seite 12**

Gemeinsam Sicherheit leben.

**UNIQA Privatschutz
Wohnen & Freizeit**

inklusive Schutz bei
grober Fahrlässigkeit

Jetzt
informieren



4. **Statt im Rollstuhl sitzend,** kann Resi Hartl die frischen Früchte wieder stehend pflücken.



MARCO TREFANITZ

Geschäftsführung
ÖAMTC-Flugrettung

Zukunftssicherung durch Innovation

Durch strategische Entscheidungen und internationale Kooperationen setzt die ÖAMTC-Flugrettung aktuell entscheidende Impulse für eine zukunftsorientierte Weiterentwicklung. Einerseits schafft die Übernahme von Elikos Helicopterservice in Südtirol die idealen Voraussetzungen, um die Ausbildung von Nachwuchs-Pilot:innen zu stärken. Gerade Hochgebirgslandungen und komplexe Außenlastflüge sind für unsere Einsätze von größter Bedeutung. Diese Kompetenzen künftig intern vermitteln zu können, sichert langfristig die hohe Kompetenz unserer Pilot:innen. Andererseits eröffnet die Zusammenarbeit mit unseren Partnerorganisationen ANWB (Niederlande) und TCS (Schweiz) im Bereich medizinischer Drohnenservices neue Perspektiven. Die Entwicklung und die Erprobung eines gemeinsamen medizinischen Drohnenservices unterstreichen unser Engagement, neue Technologien zu integrieren und die Effizienz der Rettungsdienste weiter zu steigern. Beide Initiativen stehen stellvertretend für unsere Strategie, durch gezielte Investitionen und Partnerschaften die Zukunft der Flugrettung aktiv mitzugestalten. So bleibt die ÖAMTC-Flugrettung auch in den kommenden Jahren ein Garant für schnelle und zuverlässige Hilfe.



8. **Die Alu-Rettungsdecke** ist weit mehr als ein einfacher Ausrüstungsgegenstand.



12. **Wie aus einem gewöhnlichen** Helikopter ein Notarzt-Hubschrauber wird, zeigt der Blick hinter die Kulissen.

Emotion

7. Unerwartet

Der kleine Jona aus der Steiermark entschied sich, früher als erwartet das Licht der Welt zu erblicken.

Information

10. Zusammenrücken

Europäische Partnerschaft soll die Machbarkeit eines gemeinsamen medizinischen Drohnenservices ausloten.

11. Gleichenfeier

Der neue C18-Stützpunkt im burgenländischen Frauenkirchen nimmt Gestalt an.

Innovation

15. Neuer Hubschrauber

Die ÖAMTC-Flugrettung hat in Donauwörth ihren 40. Helikopter des Typs H135 übernommen.

15. Wissenswert

Helme, die in der Flugrettung zum Einsatz kommen, müssen einiges können und hohe Sicherheitsstandards erfüllen.

Vision

19. Zu Gast

Beim Besuch der Geschäftsleitung der Schweizerischen Rettungsflugwacht (Rega) wurde über gemeinsame Projekte gesprochen.

JETZT IST JEDER NEUE TAG EIN GESCHENK

Eine perfekte Rettungskette und die Kunst der Ärzt:innen im Kepler-Klinikum Linz bewahren eine Inviertlerin vor einem Leben im Rollstuhl.

von Aloisia Gurtner

Es passierte am 21. Oktober 2023 im beschaulichen Dörfchen St. Georgen bei Obernberg: Am Buttingerhof steht die Erdäpfelernte an. Wie am Land üblich, hilft die Verwandtschaft bei den Erntearbeiten fleißig mit. So auch „Tante Resi“, denn sie ist immer zur Stelle, wenn helfende Hände gefragt sind. Die „Hartl Resi“ ist weit über die Dorfgrenzen hinaus als engagierte, empathische Frau bekannt und beliebt. Sie kümmert sich um den Blumenschmuck in der Dorfkirche, pflegt den Pfarrhofgarten und ist tief im Gemeindeleben verwurzelt.

Doch der Hilfeinsatz am Erdäpfelacker sollte das Leben der 72-Jährigen mit einem Schlag verändern. Gemeinsam mit ihrem Lebensgefährten Josef steht sie auf einer Plattform auf der Erntemaschine und sortiert die Kartoffeln. Bei einer Drehbewegung verliert Resi Hartl plötzlich das Gleichgewicht und

stürzt kopfüber gut zweieinhalb Meter auf den steinhart festgefahrenen Ackerboden. „Fliegen sehe ich mich noch, dann war ich kurz weg“, erinnert sie sich. Glücklicherweise hat Lebensgefährte Josef Erfahrung im Rettungsdienst und setzt sofort die richtigen Schritte: „Als die Resi wieder zu sich gekommen ist, sagte sie, dass sie ihre Beine nicht spürt, und dabei sind ihr die Tränen übers Gesicht gelaufen. Da war klar, dass wir sie auf gar keinen Fall bewegen dürfen und sofort die Rettung rufen müssen“, erzählt Josef Unfried.

Der Weg zurück

Genau sieben Minuten nach dem Unfall landet ADAC-Pilot Tom Weiss mit dem Notarzhubschrauber Christophorus Europa 3 am Feld in St. Georgen. „Wir befanden uns gerade am Rückflug von einem Einsatz zu unserem Stützpunkt in Suben, als der Notruf einlangte“, erinnert sich Flugretter Bernhard Stockinger. Gemeinsam mit Notärztin Sandra Maier eilte er der Verunglückten zu Hilfe. „Die Frau war ansprechbar, aber nach der ersten Untersuchung zeigte sich, dass ein inkomplettes Querschnittssyndrom vorlag, die Patientin also vom Bauchnabel abwärts gelähmt war“, erklärt die erfahrene Notärztin.

Gesichert in einer Vakuummatratze wird die Schwerverletzte nach der Erstversorgung ins Kepler Universitätsklinikum nach Linz geflogen. Nur 17 Minuten dauert der Flug, und die kurze Zeitspanne hat die Patientin wahrscheinlich vor einer Querschnittslähmung bewahrt. „Die Ärzt:innen meinten, >



„Die Patientin so gesund wiederzusehen, ist ein kleines Wunder. Ich könnte fast weinen vor Freude!“

SANDRA MAIER
Notärztin



Liebingsplatzler Pfarrhofgärten, Blumenfreundin Resi Hartl genießt gemeinsam mit ihrem jüngsten Enkelkind Elias die Blütenpracht.



Aufgeben gibt es nicht!
(Bild oben)

Lebensgefährte Josef Unfried war seiner Resi in der schweren Zeit eine große Stütze.
(Bild rechts)



wenn ich nur eine halbe Stunde später eingeliefert worden wäre, hätte ich keine Chance mehr gehabt“, betont Resi Hartl.

Im Spital diagnostizieren die Ärzt:innen der Neurochirurgie neben einigen Rippenbrüchen auch zwei zerschmetterte Brustwirbel. „Vorsichtshalber hat man mich schon auf ein Leben im Rollstuhl vorbereitet und nach einer barrierefreien Wohnungssituation sowie Unterstützung im Alltag gefragt. Aber ich habe mir gesagt: ‚Ein Leben im Rollstuhl, das kann nicht sein. Solange ich kämpfen kann, kämpfe ich, und die werden noch schauen, was die Resi alles schafft!‘“

Und die Resi hat es tatsächlich geschafft! Nach zwei mehrstündigen Operationen und einer monatelangen Zeit der Ergo- und Physiotherapie ist Frau Hartl heute wieder gesund. Auch die drei Stockwerke zu ihrer Wohnung schafft die Innviertlerin, wenn auch etwas langsamer als vor dem Unfall. Vor allem der 17. November 2023 wird Resi Hartl immer in Erinnerung bleiben: „Das ist wie ein zweiter Geburtstag, denn an diesem Tag konnte ich erstmals zwei Schritte vor und zwei Schritte zurück machen. Damals habe ich gemeinsam mit meinen Therapeutinnen vor Freude geweint.“

Bewusst leben und genießen

Auch wenn mittlerweile fast ein Jahr vergangen ist, so hat der Unfall im Leben von Resi Hartl dennoch Spuren hinterlassen. Die siebenfache Großmutter lebt jetzt viel intensiver und bewusster. „Ich verschiebe nichts mehr auf später, freue mich über jeden neuen Tag, den ich mit meinen Lieben erleben darf, und genieße das Leben.“

Ganz oben auf ihrer To-do-Liste stand allerdings noch der Wunsch, ihren Retter:innen zu danken. Gemeinsam mit ihrem Lebensgefährten Josef stellte sich Resi am Stützpunkt des Notarzthubschraubers Europa 3 in Suben ein und überraschte die Crew mit einem Sonnenblumenstrauß und selbst gebackenem Zwetschkenkuchen.

„Ich bin meiner Familie, der Flugrettung, den Ärztinnen und Ärzten des Kepler-Klinikums, dem Pflegeteam im Spital und in der Reha im Weißen Hof in Klosterneuburg unendlich dankbar. Ohne die schnelle Rettung durch den Notarzthubschrauber und das unglaubliche Können der Ärzt:innen und des Pflegeteams würde ich heute im Rollstuhl sitzen.“ ▲

Infobox

Grenzüberschreitend im Einsatz

Christophorus Europa 3 ist der erste und einzige Notarzthubschrauber, der von Organisationen aus zwei Staaten – dem ÖAMTC und seinem deutschen Schwesterclub ADAC – betrieben wird. Mit seiner Indienststellung am 23. Juli 2002 begann eine neue Ära in der europäischen Flugrettung. Seit damals sind die deutsch-österreichischen Crews grenzüberschreitend im Einsatz und leisteten seitdem über 31.000-mal schnelle Hilfe aus der Luft.



Canyoning-Gruppe aus Schlucht geborgen

Achtköpfige Gruppe von Wassermassen überrascht.

Mitte Juni gerieten acht Sportler:innen und ihre beiden Guides in der Kronburgschlucht am Zammerberg (Bezirk Landeck) während des Abseilens im unteren Bereich in eine gefährliche Situation, als sie vom schnell ansteigenden Wasserspiegel überrascht wurden. Als die Canyoningführerin die Situation bemerkte, setzte sie umgehend einen Notruf ab. Die Rettung erfolgte schnell: Die Besatzungen des Notarzhubschraubers Christophorus 5 sowie des Polizeihubschraubers Libelle konnten alle acht Personen unverletzt mit einem Tau sicher aus der Schlucht bergen. Neben den beiden Hubschraubercrews waren auch die Bergrettung, das Rote Kreuz und die Alpinpolizei mit mehreren Einsatzkräften an der Rettungsaktion beteiligt.



Millimeterarbeit für die Retter:innen.



Der große Bruder hat sich nicht nur über Jonas Geburt gefreut.

Unerwartete Geburt

Im kleinen oststeirischen Ort Gasen geschah an einem gewöhnlichen Donnerstag im Juni ein außergewöhnliches Ereignis: Der kleine Jona entschied sich, schneller als erwartet das Licht der Welt zu erblicken.

Wie schon so oft waren wir unterwegs zu meinen Eltern, als plötzlich meine Fruchtblase platzte“, erinnert sich die 27-jährige Kerstin Pöllabauer. Die Familie blieb zunächst ruhig – nach ihrer ersten, fast 17-stündigen, Geburt gingen die junge Frau und ihr Mann davon aus, dass auch diesmal noch genügend Zeit sei. Doch Jona hatte andere Pläne.

Schon nach wenigen Minuten war der Kopf des Babys zu sehen. Die herbeigerufenen Rettungssanitäter:innen erkannten sofort, dass es jetzt schnell gehen musste, und forderten einen Notarzhubschrauber an. Keine elf Minuten später landete Christophorus 17 mit Pilot Thomas Leitold, Notarzt Philip Kreuzer und Flugretter Michael Sollfellner an Bord. Letzterer erinnert sich: „Es ging alles sehr schnell. Als wir ankamen, war klar, dass

wir nicht mehr in die Klinik fliegen können. Wir mussten vor Ort helfen.“ Nach nur drei Presswehen war der kleine Jona da, gesund und munter. Die stolze Mutter konnte es kaum fassen: „Es war alles so schnell, aber Jona war wohlauf, und ich war einfach nur überglücklich.“

Nach der Geburt wurden Mutter und Kind zum Hubschrauber gebracht, um ins LKH Leoben zur Nachversorgung geflogen zu werden. „Das Adrenalin war unglaublich“, sagt Kerstin Pöllabauer über diesen unvergesslichen Moment. Auch für die C17-Crew war es ein Einsatz, der ihr noch lange in Erinnerung bleiben wird. „Solche schönen Einsätze erleben wir nicht oft. Es war eine große Freude, dabei zu helfen“, so Flugretter Sollfellner rückblickend auf diesen ganz besonderen Tag in Gasen.

MULTITALENT IM KLEINFORMAT

Die Alu-Rettungsdecke ist mehr als nur ein altbewährter Ausrüstungsgegenstand – sie ist das Schweizer Messer der Ersten Hilfe.



von Alexander Egger

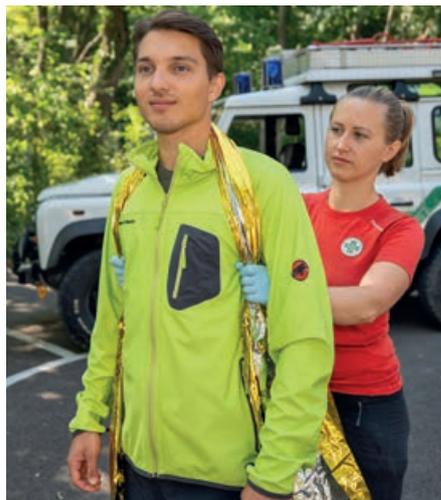
Sie ist leicht, kompakt und in nahezu jeder Erste-Hilfe-Ausrüstung zu finden – die Alu-Rettungsdecke. Seit Jahrzehnten ist sie ein unverzichtbares Werkzeug in der Ersten Hilfe und im professionellen Rettungsdienst. Doch diese unscheinbare Decke hat weitaus mehr zu bieten, als das Auskühlen der Patient:innen zu verringern. Sie ist überraschend vielseitig, wie einige wissenschaftliche Untersuchungen und praktische Versuche der Bergretter:innen aus Tirol in den vergangenen Jahren gezeigt haben. Dabei haben sie altbewährte Anwendungsgebiete der Alu-Rettungsdecke auf die Probe gestellt, nach neuen Anwendungskonzepten gesucht und deren klinischen Nutzen überprüft.

Wichtigste Aufgabe

Der wohl bekannteste Einsatzbereich ist der Schutz vor Unterkühlung. Bei der Versorgung von Verletzten, insbesondere in den Bergen oder bei kühlen Temperaturen, ist das Aufrechterhalten der Körperwärme von entscheidender Bedeutung. Die Alu-Rettungsdecke reflektiert die vom Körper abgestrahlte Wärme und hilft so, die Körpertemperatur stabil zu halten. Doch dabei kommt es weniger auf die Frage an, ob die goldene oder die silberne Seite außen liegt, sondern vielmehr auf die korrekte Anwendungstechnik. Zwar mag es nach außen hin einen professionellen Eindruck erwecken, wenn die Patient:innen in eine Alu-Rettungsdecke eingehüllt sind, viel besser wäre es jedoch, wenn ein Großteil der Decke gar nicht sichtbar ist.



Rettungsdecke über die innerste Kleidungsschicht legen.



Die richtige Verwendung muss geübt werden.



Auch verletzte Körperteile

Eine effektive Nutzung erfordert, dass sie möglichst eng am Körper anliegt, allerdings nicht direkt auf der Haut. Zusätzlich sollte eine weitere Isolationsschicht, wie eine Decke oder eine Jacke, darübergelegt werden. Diese Kombination kann den Wärmeverlust deutlich reduzieren und die Gefahr einer Unterkühlung erheblich verringern. Und das ist besonders dann entscheidend, wenn es länger dauert, bis der professionelle Rettungsdienst eintrifft.

Mehr als nur Kälte

Unterkühlung ist nicht nur unangenehm, sie kann für Patient:innen lebensgefährlich werden. Was zunächst mit Zittern und einem Kältegefühl beginnt, kann schnell zu ernsthaften gesundheitlichen Problemen führen. Eine fortschreitende Unterkühlung beeinträchtigt die Atmung und den Kreislauf, kann zu gefährlichen Herzrhythmusstörungen führen und das Bewusstsein beeinflussen. Im schlimmsten Fall drohen Bewusstlosigkeit und eine drastisch erhöhte Sterblichkeit aufgrund von Blutgerinnungsstörungen, die insbesondere bei schwer verletzten Patient:innen auftreten können. Daher ist es essenziell, so früh wie möglich mit der Anwendung einer Rettungsdecke gegen die Kälte vorzugehen, um diese bedrohlichen Entwicklungen zu verhindern.

Vielseitig einsetzbar

Die Rettungsdecke ist jedoch weit mehr als nur ein Schutzschild gegen die Kälte. In den vergangenen Jahren haben sich Einsatzkräfte intensiv mit der Vielseitigkeit dieses unscheinbaren Gegenstands, der ursprünglich von der Nasa als Sonnenschutz entwickelt worden war, auseinandergesetzt. Dabei sind zahlreiche innovative Anwendungsbereiche zutage gekommen, die in kritischen Situationen von unschätzbarem Wert sein können.

Bergretter:innen haben herausgefunden, dass sie beispielsweise in Notfällen als Ersatz für eine verlorene Gletscherbrille dienen kann. Das Material bietet einen effektiven Schutz vor

UVB-Strahlung, während es gleichzeitig genug Licht durchlässt, um die Sicht zu gewährleisten. Diese einfache Anwendung kann die Augen vor der intensiven Sonneneinstrahlung in Schneeregionen schützen und in Extremsituationen den entscheidenden Unterschied machen.

Blutungen stoppen und mehr

Ein weiterer lebensrettender Einsatz der Rettungsdecke ist als provisorische Abbindung bei schweren Verletzungen, die zu unstillbaren Blutungen führen. Durch einfaches Falten der Decke entsteht ein stabiler Strang, der fest genug ist, um eine Abbindung durchzuführen und so das Leben der Patient:innen zu retten. Auch als Tragehilfe kann die Rettungsdecke eingesetzt werden. Durch das Verknoten der Decke zu einem Ring entsteht ein provisorischer Griff, der bei der Rettung von Personen, besonders in unwegsamem Gelände, wertvolle Unterstützung leisten kann. Ebenso lässt sich die Rettungsdecke bei Bedarf zu einem Dreiecktuch falten, das zur Ruhigstellung verletzter Arme verwendet werden kann.

Übung macht die:den Meister:in

Die Alu-Rettungsdecke mag zwar auf den ersten Blick unscheinbar wirken, doch sie hat sich in unzähligen Einsätzen als lebensrettendes Multitalent bewährt. Gerade die Tatsache, dass mit ihr in Sekundenbruchteilen eine Lösung improvisiert werden kann, macht sie zu einem unverzichtbaren Werkzeug in der Ersten Hilfe. Doch die effektive Nutzung erfordert Übung und Erfahrung. Daher empfiehlt der Österreichische Bergrettungsdienst regelmäßig Auffrischkurse in Erster Hilfe, um die Handhabung der Rettungsdecke und anderer Notfallausrüstungen zu trainieren. Denn in kritischen Momenten zählt nicht nur die Ausrüstung, sondern vor allem die Fähigkeit, sie korrekt und schnell einzusetzen. ▲

Alexander Egger ist Bundesarzt des ÖBRD.

Fotos: Shutterstock (1), ÖBRD/Martin Gurdet (5)



können damit stabilisiert werden.



Das Material ist überaus belastbar.



Verletzentransport mit der Rettungsdecke.



Einsatz für die ÖAMTC-Crew in Finnland.

Von Italien bis Finnland

Christophorus-Crews unterstützen europaweit bei unterschiedlichsten Motorsportveranstaltungen.

Die Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) und ihre nationalen Verbände sind bei Motorsportevents für die Sicherheit von Aktiven, Betreuer:innen und Publikum verantwortlich. Die Anforderungen an Fahrzeug- und Streckensicherheit sind hoch – ganz ist das Risiko von Unfällen auf und neben der Rennstrecke jedoch nicht auszuschließen. Und hier kommt die ÖAMTC-Flugrettung ins Spiel: Im Rahmen der internationalen Zusammenarbeit werden für FIA-Veranstaltungen innerhalb und außerhalb Österreichs immer wieder Crews, Hubschrauber und Ausrüstung abgestellt. Heuer war das u. a. bei der Rallye Finnland der Fall, wo die Crew rund um Pilot Johannes Schöffl und Flugretter Markus Amon für die Sicherheit zuständig war. Und auch tatsächlich mehrfach zum Einsatz kam – so wurde z. B. der estnische Co-Pilot und Weltmeister von 2019 Martin Järveoja nach einem spektakulären Überschlag ins Krankenhaus Jyväskylä geflogen. Neben dem hohen Norden standen Hubschrauber der ÖAMTC-Flugrettung außerdem bei Formel-1-Rennen und -Tests in Mugello (Italien), am Hungaroring (Ungarn) und in Spielberg (Österreich) bereit. Im Herbst folgen weitere Veranstaltungen, darunter die 3 Städte Rallye, die zum Teil in Oberösterreich ausgetragen wird.



Jakob hatte sichtlich viel Spaß bei seinem Besuch am C4-Stützpunkt.

Glück im Unglück

Ein Wiedersehen nach dem „Wunder von Going“.

Die diesjährigen Vorbereitungsarbeiten zu den Maifeierlichkeiten in Going wurden von einem schweren Unglück überschattet: Ein Autokran, der gerade den Maibaum auf dem Dorfplatz aufstellen sollte, brach plötzlich unter der Last zusammen. Der siebenjährige Jakob, der sich das Spektakel nicht entgehen lassen wollte, hatte unglaubliches Glück. Beim Versuch, dem fallenden Baum auszuweichen, stolperte er – und genau das rettete ihm das Leben. Während sein Roller von dem herabstürzenden Kranarm stark beschädigt wurde, wurde Jakob wie durch ein Wunder nicht allzu schwer verletzt. Die C4-Crew war schnell zur Stelle, versorgte Jakob vor Ort und brachte ihn gemeinsam mit seiner Mutter in die Klinik Innsbruck. Heute geht es Jakob gut – bis auf eine Zahnlücke erinnert nichts mehr an den Vorfall. Kürzlich besuchte Jakob gemeinsam mit seinen Eltern die C4-Crew und bedankte sich mit ein paar Naschereien für die schnelle Hilfe.

Zusammenrücken

Kooperation für Drohnenflüge.

Der ÖAMTC ist mit dem niederländischen ANWB und dem Schweizer TCS eine strategische Partnerschaft eingegangen, um die Machbarkeit eines gemeinsamen medizinischen Drohnenservices auszuloten.

Ziel ist es, die Zustellung von zeitkritischen medizinischen Hilfsgütern durch Drohnen weiterzuentwickeln und in die jeweilige bestehende Infrastruktur zu integrieren. Die drei führenden Mobilitätsclubs bringen ihre teilweise langjährige Expertise ein, um regulatorische, technologische und operative Herausforderungen zu meistern. „Medizinische Fracht per Drohne zu liefern, ist eine vielversprechende Ergänzung zu bisherigen Transportmitteln“, erklärt Marco Trefanitz, Geschäftsführer der ÖAMTC-Flugrettung. „Allerdings zeigt sich in bisherigen Projekten, dass der Weg zur Alltagstauglichkeit komplexer ist als erwartet. Daher sind internationale Kooperationen wie diese von größter Bedeutung.“ Die künftige Zusammenarbeit der drei Organisationen hat das Potenzial, die Art und Weise, wie medizinische Hilfsgüter und Dienstleistungen in ganz Europa bereitgestellt werden, erheblich zu verbessern. Durch die Bündelung von Ressourcen und Know-how gelingt es nun, mögliche Risiken zu minimieren und den Betrieb effizienter zu organisieren. Darüber hinaus können auch neue Möglichkeiten sowohl medizinischer als auch nichtmedizinischer Drohnenoperationen aufgezeigt werden. Die Partnerschaft zwischen ANWB, ÖAMTC und TCS ist der erste Schritt für eine breitere Zusammenarbeit auf internationaler Ebene.



Die Vertreter:innen von ÖAMTC, ANWB und TCS.



Schon im Rohbau lässt sich das Ausmaß des neuen Stützpunktes erahnen.



Die Arbeiten sind in noch vollem Gange.



Bewährter Christophorus-Look.

Neuer Stützpunkt nimmt Gestalt an

Baufortschritt im Zeitplan – Dachgleiche wurde bereits erreicht, Übersiedlung der Christophorus-18-Crew nach Frauenkirchen noch vor Jahresende geplant.

Nach dem feierlichen Spatenstich im Juni schreiten die Arbeiten am neuen C18-Stützpunkt in Frauenkirchen, Burgenland, zügig voran. Begünstigt durch das ideale Bauwetter konnte bereits Ende August die Dachgleiche gefeiert werden. Dieser Meilenstein im Bauprozess wurde auch traditionell mit einem Richtfest gewürdigt, bei dem sich alle Beteiligten über den reibungslosen Verlauf der Arbeiten freuten.

Modernes Zuhause

Nun folgen der Innenausbau und die technischen Installationen, die für einen Flugrettungsstützpunkt von entscheidender Bedeutung sind. Denn der neue Stützpunkt soll nicht nur den hohen

Anforderungen der Flugrettung gerecht werden, sondern auch ein modernes und komfortables Arbeitsumfeld für die C18-Crew bieten. Neben dem großzügigen Hangar, in dem ausreichend Platz für den Notarzhubschrauber ist, entstehen auch moderne Aufenthaltsräume für die Besatzung. Diese umfassen Schlafräume, eine Küche sowie Arbeits- und Ruhezonen. Auch die medizinische Ausrüstung wird im neuen Stützpunkt optimal untergebracht, um schnelle und effiziente Einsätze zu gewährleisten.

Aber der neue Standort wird nicht nur den Anforderungen eines modernen Flugrettungsstützpunktes gerecht, sondern setzt auch in puncto Nachhaltigkeit und Energieeffizienz neue Maßstäbe.

Einzug noch heuer

Wenn die Bauarbeiten weiterhin so planmäßig verlaufen wie bisher, steht dem Umzug der C18-Crew noch in diesem Jahr nichts im Wege. Das neue Zuhause wird dann nicht nur ein Symbol für die kontinuierliche Weiterentwicklung und Verbesserung der Flugrettung im Burgenland sein, sondern auch ein wichtiger Beitrag zur Sicherheit und zur schnellen medizinischen Versorgung der Region.

Ein großes Dankeschön gebührt allen beteiligten Bauarbeiter:innen und Partner:innen, die mit viel Engagement und Expertise zum erfolgreichen Baufortschritt beigetragen haben. Die Vorfreude der Crew auf das neue Zuhause ist schon jetzt deutlich spürbar. ▲

A STAR IS BORN

Wenn ein neuer Hubschrauber in die Christophorus-Flotte aufgenommen wird, ist das ein besonderer Moment. Doch wie wird er eigentlich fit für den Rettungsdienst gemacht? Ein Blick hinter die Kulissen.



von Ralph Schüller

Es ist noch früh am Morgen, als die Techniker:innen die HeliAir-Werft in Innsbruck betreten. Im Sonnenlicht, das durch die großen Tore in die Halle fällt, steht sie – die H135 Helionix, der jüngste Neuzugang der Christophorus-Flotte der ÖAMTC-Flugrettung. Erst am Vortag wurde die Maschine nach einer umfassenden Überprüfung bei Airbus Helicopters in Donauwörth übernommen. Noch sieht sie aus wie ein gewöhnlicher Hubschrauber, aber das soll sich in den nächsten fünf Wochen ändern. Vier Techniker werden in rund 600 Arbeitsstunden den Helikopter perfekt auf die Anforderungen des Flugrettungsdienstes abstimmen. „Die H135 Helionix ist bereits jetzt ein beeindruckendes Stück Technik“, erklärt mir Guido Graichen, Line and Base Maintenance Manager der HeliAir, während er in den leeren Innenraum des Hubschraubers blickt. „Aber was wir hier tun, ist nicht einfach ein bisschen Kosmetik. Wir statten sie mit allem aus, was gebraucht wird, um in kritischen Situationen Leben zu retten.“



Auch in der Werkstatt sind Computer unerlässlich.

Der erste Schritt

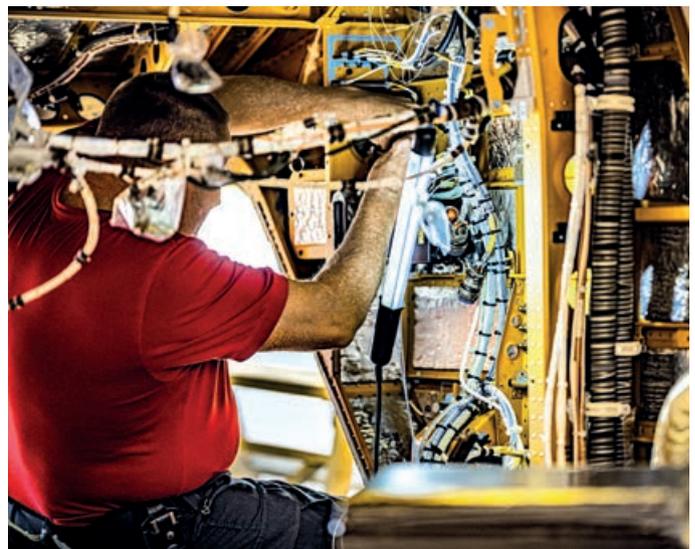
Alles beginnt mit der Installation der Innenraumverkleidung. Hier setzt die ÖAMTC-Flugrettung auf eine Eigenentwicklung der HeliAir, die auf den Namen „Kokon“ hört und die erste selbsttragende Innenraumverkleidung der Luftfahrt ist. Diese maßgeschneiderte Verkleidung wurde speziell für die Anforderungen des Rettungseinsatzes entwickelt und besticht durch die optimale Raumnutzung, die funktionale Arbeitsumgebung sowie die robuste, aber leichte Bauweise, denn gerade in der Luftfahrt zählt jedes Gramm Gewicht, das eingespart werden kann. „Das Besondere an Kokon ist, dass wir die Innenverkleidung relativ einfach an die spezifischen Bedürfnisse jedes Einsatzes anpassen können“, erläutert Guido. Der Einbau ist ein komplexer Prozess, der millimetergenaue Präzision erfordert. Die Verkleidung muss perfekt sitzen, damit alle anderen Systeme, wie die Medizintechnik und die Avionik, ebenfalls optimal eingebaut werden können. Hier zeigt sich einmal mehr die herausragende Expertise der Techniker:innen der bei HeliAir.



Die Außenspiegel werden eigens angefertigt.

Hightech auf engstem Raum

Sobald die Grundausrüstung fertiggestellt ist, beginnt die nächste Phase: die Installation der medizintechnischen Ausrüstung. Die Techniker montieren ein Beatmungsgerät, Infusionspumpen und ein komplettes Monitoringsystem, das die Vitalfunktionen der Patient:innen überwacht – jeder Handgriff sitzt, jedes Gerät hat eine genau definierte Position. Die Anforderungen an Platz, Gewicht und Bedienbarkeit sind streng – alles muss leicht erreichbar, sicher fixiert und sofort einsatzbereit sein. „Jeder Millimeter zählt“, sagt Guido, während er die Fixierung eines Monitors überprüft. „Zudem müssen wir sicherstellen, dass die Geräte auch bei starken Bewegungen oder Turbulenzen fest verankert bleiben. Sicherheit hat immer oberste Priorität.“



Die richtige Verkabelung ist aufwendig und braucht Zeit.

In Verbindung bleiben

Neben der medizintechnischen Ausrüstung und der Innenraumverkleidung braucht es aber auch Beleuchtung, Navigation und Kommunikation auf höchstem Niveau. Die Installation der Avionik und der Funkgeräte erfordert spezielles Know-how und absolute Genauigkeit und nimmt rund eine Woche in Anspruch. Jedes Kabel, jede Steckverbindung und jede Antenne müssen perfekt installiert sein, um eine einwandfreie Funktion zu gewährleisten. „Kommunikation ist das A und O in der Flugrettung“, so Guido. „Wir müssen sicherstellen, dass unsere Pilot:innen und die Crew unter allen Umständen klare und störungsfreie Verbindungen haben – untereinander, mit den Leitstellen oder mit den Einsatzkräften am Boden.“ Dazu werden die neuesten Funktechnologien eingesetzt, die nicht nur zuverlässig sind, sondern auch in der Lage, auf unterschiedlichen Frequenzen zu senden. Auch die Montage der Antennen ist keine einfache Aufgabe: Sie müssen so angebracht werden, dass sie weder die Aerodynamik des Hubschraubers beeinträchtigen noch bei einem Einsatz von außen beschädigt werden können. Zeitgleich werden noch einige zusätzliche Modifikationen durchgeführt, um die H135 auf ÖAMTC-Standard zu bringen. Dazu zählen etwa die Montage einer Tablet-Halterung, die Installation eines Kollisionswarnsystems, die Modifikation des Außenlastspiegels oder die Anbringung des Lashakens.

Finale Hürden

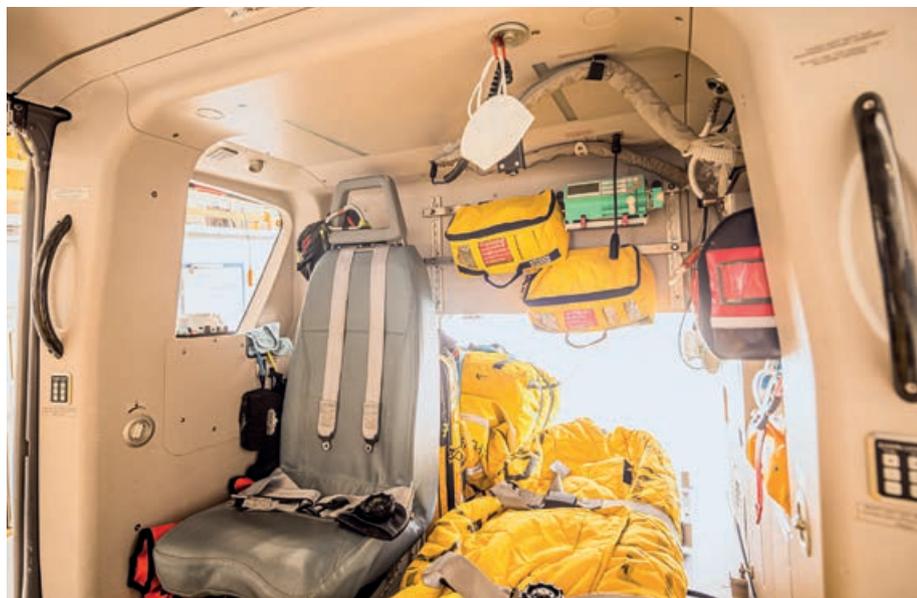
Bevor der neue Hubschrauber aber endgültig in den aktiven Dienst überführt werden kann, gilt es, noch einige administrative Angelegenheiten sicher unter Dach und Fach zu bringen. Auch dafür gibt es in der HeliAir eine eigene Abteilung, die CAMO. Diese kümmert sich nicht nur um die notwendigen Zertifizierungen, sondern auch um die Zulassung des

Helikopters bei der nationalen Luftfahrtbehörde, um sämtliche Versicherungsanträge oder Zoll- und Finanzamtsangelegenheiten. Von entscheidender Bedeutung sind auch die zahlreichen Checks der vorgenommenen Adaptierungen. Jedes Bauteil, jede technische Veränderung wird genau unter die Lupe genommen. Alles in allem ein langwieriger Prozess, der jedoch garantiert, dass der Hubschrauber den höchsten Standards entspricht. „Wir durchlaufen strengste Prüfungen – von der Behörde bis hin zu internen Qualitätskontrollen. Am Ende müssen wir sicherstellen, dass alles einwandfrei funktioniert und den Anforderungen entspricht“, erklärt der dafür Verantwortliche, Hannes Rudig, während er Daten in den Prüfbericht einträgt.

Letztes Detail

Einer der letzten Arbeitsschritte ist das Anbringen des Christophorus-Schriftzugs und des ÖAMTC-Logos. Dies mag auf den ersten Blick wie ein rein dekorativer Akt erscheinen, aber es ist mehr als das. „Es ist der erfolgreiche Abschluss unserer Arbeit, wenn der Hubschrauber seinen Namen erhält“, sagt Guido, während er die Buchstaben aufklebt. Das gelb-schwarze Design ist nicht nur ein Markenzeichen der ÖAMTC-Flugrettung, es steht auch für Sicherheit und Verlässlichkeit – Werte, die auch bei der HeliAir immer an oberster Stelle stehen.

Nach mehreren Wochen intensiver Arbeit ist die H135 Helionix nun endlich bereit für ihren ersten Einsatz. Aus einem einfachen Helikopter ist ein hochkomplexes Rettungsgerät geworden. Der Umbau in Innsbruck hat eindrucksvoll gezeigt, wie viel Know-how, Präzision und auch Herzblut in jedem einzelnen Hubschrauber der ÖAMTC-Flugrettung stecken. Es ist diese bewährte Teamarbeit, die sicherstellt, dass im Ernstfall alles perfekt funktioniert – von der medizintechnischen Ausrüstung bis zur Kommunikation. Denn am Ende steht immer das eine Ziel: Menschenleben zu retten. ▲



Der fertige Innenraum besticht durch Übersicht und Kompaktheit.



Elegant integrierte Beleuchtung.



Jedes Kabel hat seinen Platz.

Neue H135 für ÖAMTC-Flugrettung

40 Hubschrauber des bewährten Musters übernommen.

Bereits seit 1997 besteht die Christophorus-Flotte ausschließlich aus Hubschraubern des Typs H135 von Airbus Helicopters. Im Juli 2024 wurde die mittlerweile 40. Maschine des bewährten Musters an die ÖAMTC-Flugrettung übergeben. Damit ist ein zentraler Teil der Flottenmodernisierung abgeschlossen: Ende 2020 wurde der Kauf von fünf H135 der neuesten Generation – inklusive der Option auf zwei weitere – beschlossen. Insgesamt wurden damit zuletzt knapp 40 Millionen Euro in neue Fluggeräte und Ausrüstung investiert.

Die größten Pluspunkte der aktuellen Variante der H135: Sie ist leistungsstärker als ihre Vorgängerinnen und für den Instrumentenflug zugelassen. Vor allem aber kommt sie ab Werk mit der digitalen Avioniksuite Helionix sowie einem Vier-Achsen-Autopiloten. All das erhöht die Sicherheit für Crews und Patient:innen – gerade in der für Luftfahrzeuge anspruchsvollen Umgebung in weiten Teilen Österreichs. Außerdem unterstützt die moderne Technik die Pilot:innen auch bei schwierigen Wetterbedingungen und auf nächtlichen Einsätzen. All das bringt die ÖAMTC-Flugrettung einen weiteren Schritt näher an die Vision, Leben bei Tag, bei Nacht und unabhängig vom Wetter zu retten.



Testflug des neuen Helikopters in Donauwörth.



Marco Trefanitz (links) und Christopher Drexler (rechts) informieren sich in Graz.

Nachtlandeverbots ist Geschichte

Landeshauptmann besucht Christophorus 12.

Mitte August stattete der steirische Landeshauptmann Christopher Drexler im Rahmen einer Bezirkstour Christophorus 12 in Graz einen Besuch ab. Anlass für diesen Besuch war die Aufhebung des Nachtlandeverbots, das im Frühling auf Initiative der steirischen Landesregierung im Parlament beschlossen wurde. Durch diese neue Regelung können Notarzhubschrauber nun rund um die Uhr auf Flughäfen landen und auftanken, was die Einsatzfähigkeit und die Effizienz des Flugbetriebs erheblich verbessert. Beim Besuch tauschte sich der Landeshauptmann mit der Crew sowie mit ÖAMTC-Flugrettungsgeschäftsführer Marco Trefanitz über die positiven Auswirkungen dieser Entscheidung auf die tägliche Arbeit der Rettungsteams aus.

Wissenswert

Der Flugrettungshelm

Hohe Sicherheitsstandards.

Moderne Helme, wie sie auch bei der ÖAMTC-Flugrettung zum Einsatz kommen, sind weit mehr als ein einfacher Kopfschutz. Sie zeichnen sich nicht nur durch eine überaus hohe Stoß- und Durchstoßfestigkeit aus, sondern erfüllen darüber hinaus viele weitere Aufgaben. Die individuell adaptierten Flughelme verfügen beispielsweise über eine integrierte Sprechfunkeinrichtung. Diese ermöglicht eine problemlose Kommunikation zwischen Pilot:innen und Flugretter:innen auch während schwieriger Bergemanöver. Zudem können mit der Rauschunterdrückung unangenehme Nebengeräusche unterdrückt werden. Aber auch Nachtsichtbrillen und dazugehörige Batterie-Bags werden ganz einfach und ohne viel Aufwand auf die dafür vorgesehenen Adapter aufgesteckt. Und trotz all dieser technischen Eigenschaften kommt der Tragekomfort nicht zu kurz – denn perfekt und bequem sitzen sollen die Helme ja auch.



TALENTESCHMIEDE FÜRS COCKPIT

Wer am Steuer eines Christophorus-Notarzthubschraubers sitzt, muss höchste Standards erfüllen. Das macht die Personalsuche herausfordernd.

von Stefan Tschernutter

Hubschrauberpilot:in bei der ÖAMTC-Flugrettung ist – so wird es uns immer wieder erzählt – ein großartiger Beruf. Das ist freilich keine große Überraschung, denn die Rettung von Menschenleben ist wohl eine der sinnvollsten Tätigkeiten, die es gibt. Dass ein:e Pilot:in dabei ein wahres Wunderwerk der Technik steuert und damit jeden Tag die

Welt aus der Vogelperspektive sehen darf, macht den Job zu etwas ganz Besonderem. Einfach ist der Weg zum Christophorus-Captain allerdings nicht – kann er auch nicht sein, denn diese Position erfordert nicht nur hohe fliegerische Kompetenz, sondern ist vor auch mit großer Verantwortung verbunden. Denn der Rest des Teams (Flugretter:in und Notärzt:in) sowie die Patient:innen verlassen sich auf die Erfahrung und auf das Urteilsvermögen der Person am Steuer.



Hard und Soft Skills

Welche Ausbildung Kandidat:innen mitbringen müssen, um in die engere Auswahl zu kommen, haben wir am Ende dieses Artikels zusammengefasst. Außenstehende können sich unter diesen Zahlen meist wenig vorstellen, Fakt ist jedoch, dass allein das Erreichen der Flugstunden als PIC („pilot in command“, also verantwortliche:r Pilot:in) eine echte Herausforderung darstellt. Dass die Anforderungen so hoch sind, hat natürlich einen guten Grund, stellt es doch die herausragende Qualität der ÖAMTC-Flugrettung sicher. Gleichzeitig wird dadurch der ohnehin nicht allzu umfangreiche Pool an potenziellen Bewerber:innen – denn so viele Hubschrauberpilot:innen gibt es von Haus aus nicht – noch einmal eingeschränkt.

Neben viel fliegerischer Erfahrung gilt es aber auch, eine Reihe von Social Skills zu erfüllen. Und auch hier ist der Blick auf die Details spannend, denn teilweise stehen die gewünschten Fähigkeiten einander fast schon diametral gegenüber: Pilot:innen müssen einerseits fähig sein, sich im Team unterzuordnen, andererseits müssen sie auch in der Lage sein, das Kommando zu übernehmen. Diese Mischung klingt im ersten

Moment seltsam, hat sich jedoch seit Jahrzehnten bewährt. Die Erklärung liegt in der Art und Weise, wie sich die Crew jedes ÖAMTC-Notarzthubschraubers die Arbeit teilt: In allen fliegerischen Aspekten haben die Pilot:innen das letzte Wort – sie treffen in letzter Konsequenz zum Beispiel die Entscheidung, ob das Wetter einen Start überhaupt zulässt oder wo eine sichere Landung möglich ist. Notärzt:innen haben hingegen in medizinischen Belangen das Sagen, Flugretter:innen sind unter anderem Spezialist:innen in Sachen Bergung. Jedes der drei Besatzungsmitglieder nimmt also in verschiedenen Phasen des Einsatzes die Führungsrolle ein – und ordnet sich in anderen Situationen unter.

Ausbildung in Südtirol

Nachdem die Anforderungen so speziell sind: Wäre es nicht sinnvoll, selbst für die Ausbildung geeigneter Kandidat:innen zu sorgen? Die Idee klingt naheliegend, ist in der Realität so aber leider nicht umsetzbar – zu komplex, zeit- und kostenintensiv ist die Ausbildung. Denn ganz abgesehen von einer Vielzahl rechtlicher Fragestellungen wäre dafür u. a. ein >



Einer von drei Hubschraubern der Elikos vor dem beeindruckenden Panorama der Drei Zinnen.

dualer Cockpitbetrieb mit Captain und First Officer notwendig, was deutlich erhöhten Personal- und Materialbedarf nach sich ziehen würde.

Was also tun, zumal sich immer deutlicher abzeichnet, dass die Suche nach geeignetem Personal in Zukunft nicht einfacher wird? Darüber hat sich auch das Management der ÖAMTC-Flugrettung Gedanken gemacht – verschiedene Szenarien wurden diskutiert, bis sich Anfang 2024 eine einmalige Möglichkeit auftat: Die Brüder Marco und Gabriel Kostner, Eigentümer der Firma Elikos GmbH in Gröden (Südtirol) waren auf der Suche nach einer:inem Käufer:in für ihr Hubschrauberunternehmen und kamen dabei auf die ÖAMTC-Flugrettung zu. Nach intensiven und von gegenseitiger Wertschätzung geprägten Verhandlungen kam es schließlich zu einer Einigung.

Damit ist Elikos Helicopterservice mit seinen drei Hubschraubern seit Juli 2024 Teil der ÖAMTC-Flugrettung. Und das führt uns zurück zur Rekrutierung von Nachwuchspilot:innen: Die anspruchsvollen Christophorus-Einsätze erfordern

u. a. Erfahrung mit Hochgebirgslandungen und Außenlastflügen, was ab sofort innerhalb des Unternehmens vermittelt werden kann – eben über die Transportflüge, die Elikos weiterhin in Südtirol anbieten wird. Dieser Schritt stärkt einerseits die kontinuierliche Weiterentwicklung der bereits bestehenden Trainingsprogramme, um zukünftigen Anforderungen gerecht zu werden. Andererseits sichert er die regionale Verankerung und Ausrichtung des etablierten Unternehmens. ▲

Infobox

AirRescueCollege

Um die Flugrettung auf qualitativ hochwertigem und sicherem Niveau betreiben zu können, müssen Pilot:innen, Flugrettungsärzt:innen und Flugretter:innen stets allen Situationen des Einsatzgeschehens gewachsen sein. Dies setzt bei dem speziellen und vielfältigen Einsatzprofil hohe Kompetenzen und Qualifikationen voraus – sowohl fachlich als auch sozial.

Das AirRescueCollege versucht durch Auswahlverfahren, Trainingsveranstaltungen, Informationsvermittlung und Durchführung innovativer Projekte, genau diese notwendigen Voraussetzungen zu schaffen und zu fördern.

Was Pilot:innen (mind.) mitbringen müssen

- Gültige Lizenz als Berufs- oder Linienhubschrauberpilot:in gem. Part-FCL
- 1.500 Flugstunden, davon 1.000 Stunden als PIC („pilot in command“)
- 500 Flugstunden in dem Einsatzgebiet ähnlicher betrieblicher Umgebung
- 500 Stunden Turbinenerfahrung
- 50 Stunden Nachtflugerfahrung als PIC



Crew und Technik – Symbiose zur Lebensrettung.



Oliver Schmerold (2. v. l.) und Marco Trefanitz (r.) begrüßen die Gäste aus der Schweiz.

Zu Gast in Wien

Austausch auf höchstem Niveau. Zukünftige gemeinsame Projekte wurden mit der Geschäftsleitung der Rega erörtert.

Ende August konnte ÖAMTC-Flugrettung-Geschäftsführer Marco Trefanitz mit Ernst Kohler den Vorsitzenden der Geschäftsleitung der Schweizerischen Rettungsflugwacht (Rega) in Wien begrüßen. Begleitet wurde Kohler von Stefan Becker, dem aktuellen EHAC-Präsidenten, der bei der Rega für die Unternehmensentwicklung verantwortlich zeichnet, sowie von Philipp Simmen, dem Leiter Helikopter Einsatz der Rega. Beide Organisationen eint das Ziel, Menschen in Notlagen schnell und effektiv zu helfen. Bereits seit Jahrzehnten gehören sie zu den führenden Anbietern in ihrer Branche und setzen mit ihren hohen Qualitätsstandards immer wieder Maßstäbe in Sachen Patient:innenversorgung und Sicherheit.

Im Zentrum des intensiven Austauschs stand aber nicht nur der Vergleich von Best Practices, sondern auch das Ausloten von Gemeinsamkeiten und potenziellen zukünftigen Projekten, die den Patient:innen in beiden Ländern zugutekommen könnten. So wurden neben den strategischen Überlegungen auch konkrete Bereiche identifiziert, in

denen beide Organisationen voneinander lernen und profitieren können.

Ein wesentlicher Punkt, der zukünftig vermehrt im gemeinsamen Fokus stehen wird, sind sogenannte PinS(Point-in-Space)-Verfahren. Die Rega ist europaweit führend bei der Umsetzung von derartigen satellitengestützten Anflugverfahren, und auch die ÖAMTC-Flugrettung konnte sich diesbezüglich schon in einem internationalen Projekt einbringen und andererseits auch selbst einige Anflugverfahren ausarbeiten und umsetzen.

Synergien nutzen

Das Treffen unterstreicht einmal mehr die Bedeutung einer engen Zusammenarbeit und des Wissenstransfers zwischen führenden Rettungsorganisationen. Das gegenseitige Lernen und die enge Zusammenarbeit sollen dazu beitragen, die Flugrettung sowohl in Österreich als auch in der Schweiz weiter zu verbessern und die hohe Qualität der medizinischen Notfallversorgung nachhaltig zu sichern. ▲

Christophorus

MAGAZIN

Impressum

Herausgeber

Christophorus Flugrettungsverein,
Baumgasse 129, 1030 Wien
ZVR: 727468201
Tel.: (01) 711 99-37051
E-Mail: flugrettung@oeamtc.at

Geschäftsführung

Marco Trefanitz, Klaus Schwarzenberger, Oliver Schmerold

Medieninhaber/Verleger

ÖAMTC Verbandsbetriebe GmbH,
Baumgasse 129, 1030 Wien

Chefredaktion

Ralph Schüller, Baumgasse 129,
1030 Wien

Redaktion

Alexander Egger, Aloisa Gurtner,
Stefan Tschernutter – unter Mithilfe
aller Mitarbeiter:innen
des Christophorus-Teams

Artdirection

Andreas Hnat

Layout

Birgit Rusa

Lektorat

Angelika Hierzenberger-Gokesch

Produktion

Andreas Kaleta, Peter Scharnagl

Druck

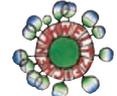
F. Berger und Söhne Ges. m. b. H.,
Wiener Straße 80, 3580 Horn

Offenlegung

gemäß Paragraph 25 Mediengesetz:
www.oeamtc.at/offenlegung



PEFC-06-39-01



Das Österreichische Umweltzeichen
für Druckerzeugnisse, UZ 24, UW 686
Ferdinand Berger & Söhne GmbH.

Unterstützt von



JUNG SEIN HEISST ZUKUNFT GESTALTEN

Monique Simon
Generali Kundenbetreuerin
Modedesignerin

Cashback-
Auszahlung:
bis zu 3
Monatsprämien!

Mit SMART Start finden, was passt.

Als Generali-Kundenbetreuerin und Designerin kennt sich Monique mit perfekten Kombinationen aus.

Zahlreiche Kombinationsmöglichkeiten für die Zukunft gibt's mit unserem SMART Start Angebot für alle von 15 bis 25.

Einfach passende Versicherungen auswählen und Cashback für bis zu 3 Monatsprämien sichern.

Jung sein, heißt Zukunft gestalten!



JETZT
SCANNEN
UND MEHR
ERFAHREN

UNS GEHT'S UM SIE

