

Christophorus

MAGAZIN

März 2019

unterstützt
von

GENERALI

UNIQA



ZEITSCHRIFT DER ÖAMTC-FLUGRETTUNG
WWW.OEAMTC.AT/FLUGRETTUNG



Weißes Nichts

Bei lockerem Schnee verschwindet der Hubschrauber binnen Sekunden in einer dichten Schneeglocke.

Menschen: Couragierte Ersthelfer retten S udburgenl ander das Leben

Medizin: Beim Schlaganfall muss schnell geholfen werden



An aerial photograph of a winding asphalt road through a dense green forest. A small stream flows through the woods. In the center, a white-bordered square contains the main headline text.

**KONTROLLE
VERLOREN.**

—

**KURVE
GEKRIEGT.**

**Lebenssituationen sind vielfältig.
Die Generali Kfz-Versicherung auch.**

Sprechen Sie mit uns über Ihr Kfz-Versicherungspaket. Egal ob Panne oder Unfall, wir sorgen dafür, dass Sie und Ihre Kunden schnell weiterkommen. Im Falle der Fälle kümmern wir uns um alles: Insassenschutz, Sonderklasse und Invaliditätsleistung. So kommen Sie sicher Daheim an.

www.generali.at



Unter den Flügeln des Löwen.

GENERALI



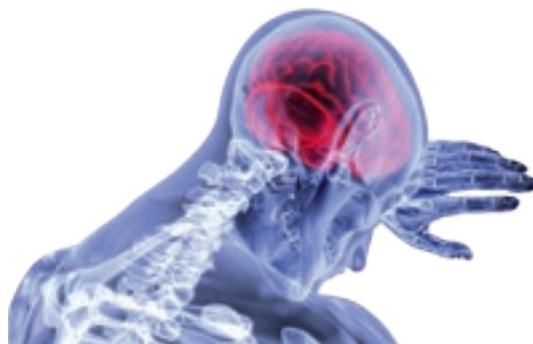
WOLFGANG VOELCKEL,
Leitender Notarzt, ÖAMTC-Flugrettung

Wenn Minuten entscheiden ...

25.000 Österreicher erleiden jedes Jahr einen Schlaganfall, ein Drittel davon mit dauerhaften Schäden. Kein anderes Organ unseres Körpers ist so komplex und empfindlich wie das Gehirn. Mehr als 1.000 Milliarden Nervenzellen benötigen 20 Prozent unseres Sauerstoffs und 25 Prozent unseres Blutzuckers. Kommt der Blutkreislauf zum Stillstand, bleiben zehn Sekunden, bis die Sauerstoffreserve im Gehirn verbraucht ist und wir das Bewusstsein verlieren. Jede Sauerstoffminderversorgung des Gehirns hat vorübergehende oder dauerhafte Folgen, kann Behinderung oder sogar den Tod bedeuten. Deshalb müssen die Symptome eines Schlaganfalls richtig erkannt und eine unmittelbare Behandlung an spezialisierten Zentren begonnen werden. Hier entscheiden Minuten. Die Flugrettung kann dazu beitragen, wertvolle Zeit zu gewinnen. Sie kann dazu beitragen, dass Schlaganfallpatienten die zeitkritische Hilfe erhalten, die sie brauchen.



10. Schneeverwirbelungen sind bei Landeanflügen eine besondere Herausforderung für Piloten



14. Die Folgen eines Schlaganfalls lassen sich begrenzen, wenn die Anzeichen rechtzeitig erkannt werden



12. So oft wie niemals zuvor – nämlich 18.424 Mal – wurden 2018 die ÖAMTC-Notarztthubschrauber alarmiert



17. Die HeliAir hat eine H135 T2+ auf die Version T3 upgegradet

4. Menschen
Ein Tag wie jeder andere ...

Dass ein 50-jähriger Burgenländer noch lebt, verdankt er der Zivilcourage couragierter Ersthelfer

6. Kurz notiert
Vertragsverlängerung

Das Land Niederösterreich hat den Rund-um-die-Uhr-Betrieb am C2-Stützpunkt in den Regelbetrieb übernommen

7. Einsatzberichte
Auf der Streif

Jedes Jahr sorgt eine Extra-Crew von Christophorus 4 für ein Mehr an Sicherheit bei den legendären Hahnenkamm-Rennen

12. Jahresbilanz
Das war 2018

Interessante und wissenswerte Einblicke rund um das Einsatzgeschehen der Christophorus-Flotte

17. Technik
Pimp up your Copter

Das Upgrade eines Hubschraubers erfordert viel Erfahrung, Know-how und ein hoch motiviertes Team

19. Crew
10.000 Einsätze

Robert Holzinger, seit 18 Jahren im Cockpit der ÖAMTC-Notarztthubschrauber, flog seinen 10.000. Einsatz



Ein Tag wie jeder andere oder nicht?

Das richtige Handeln couragierter Ersthelfer verhilft Südburgenländer zu einem zweiten Geburtstag.

Für den 50-jährigen Helmut D. beginnt der 17. Oktober 2018 wie jeder andere Tag auch. Früh am Morgen verlässt der Familienvater sein Zuhause in Buchschachen, fährt mit dem Pkw in den Nachbarort, um von dort mit dem Bus nach Wien zur Arbeit zu pendeln. Zu diesem Zeitpunkt ahnt der Südburgenländer allerdings noch nicht, dass dieser Tag nicht wie gewohnt mit einem gemütlichen Abend im Kreise der Familie ausklingen, sondern zu seinem zweiten Geburtstag werden wird.

Routine. Nur wenige Kilometer vom Heimatort des Mannes entfernt, in Oberwart, beginnt für die diensthabende C16-Crew dieser Tag ebenfalls wie jeder andere auch. Der Pilot checkt den Helikopter, Notarzt und Flugretter die medizinische Ausrüstung. Danach meldet die Crew sich einsatzbereit. Der Vormittag verläuft eher ruhig. Am späteren Nachmittag startet der Notarztthubschrauber zu einem Arbeitsunfall nach Stuhleck und bringt den Verletzten nach der Versorgung ins UKH Graz.

Rückfahrt. Zum selben Zeitpunkt ist Helmut nach einem langen Arbeitstag mit dem Pkw bereits wieder auf dem Nachhauseweg. An diesem Abend fährt er jedoch nicht allein. Siegrid, eine gute Bekannte aus der Nachbarschaft, die ebenfalls nach Wien pendelt und die er hin und wieder mitnimmt, sitzt ebenso im Auto. Noch ahnt niemand, dass diese Frau wenige Minuten später eine Hauptrolle in seinem Leben einnehmen wird. Sie wird es sein, die letztendlich eine perfekt funktionierende Rettungskette in Gang setzen

und sozusagen zum Schutzengel für ihren Bekannten werden wird.

Rettenungskette. Wenige Hundert Meter vor seiner Wohnadresse klagt der 50-Jährige plötzlich über heftige Brustschmerzen und Übelkeit. Er kann das Fahrzeug noch am Straßenrand abstellen, wird bewusstlos und beginnt zu krampfen. Unmittelbar dahinter ist ein junger Mann, Andreas, in dieselbe Richtung unterwegs. Siegrid stoppt ihn, bittet um Hilfe und setzt den Notruf ab. Dann eilt sie zu einem nahe gelegenen Haus, erzählt vom dramatischen Vorfall und bittet die Bewohnerin, eine Diplomkrankenschwester, ebenfalls um Unterstützung.

Reanimation. Inzwischen zögert Andreas keine Sekunde, erkennt den Ernst der Lage, zieht den bewusstlosen Notfallpatienten aus dem Pkw, legt ihn, wie er es im Erste-Hilfe-Kurs gelernt hat, am Straßenrand ab und beginnt gemeinsam mit der Krankenschwester unverzüglich mit den Wiederbelebensmaßnahmen. Helmut zeigt zu diesem Zeitpunkt keine Lebenszeichen mehr.

Rückflug. Christophorus 16 befindet sich zu diesem Zeitpunkt gerade am Weg von Graz nach Oberwart. Kurz vor Markt Allhau, also nur drei Flugminuten vom Einsatzort entfernt, kommt die Anfrage, ob ein Einsatz trotz einbrechender Dämmerung noch durchgeführt werden kann. Nach kurzer Absprache entscheidet die Crew, Buchschachen anzufliegen. Captain Fritz Wallner landet den Hubschrauber trotz einbrechender Dunkelheit sicher und routiniert direkt am Notfallort. Flugretter Gerd Nemeth und Notarzt Wilhelm Urschl eilen zum Patienten, bekommen kurz und präzise den Vorfall geschildert und übernehmen zusammen mit den Ersthelfern die weitere Versorgung. Da diese die Herzdruckmassage beherrschen und sich nach Absprache mit dem Notarzt in regelmäßigen Zyklen abwechseln, um nicht zu ermüden, können sich Flugretter und Notarzt um die



ZU WEIHNACHTEN stattete Helmut gemeinsam mit seiner Gattin und seinem Sohn dem Christophorus-16-Stützpunkt einen Besuch ab, um sich persönlich zu bedanken



Lebensrettung ist ganz einfach. Man kann nichts falsch machen, außer man macht gar nichts.

Wilhelm Urschl,
Leitender Notarzt, Christophorus 16

Defibrillation, die Medikamentengabe und die Sicherung des Atemweges kümmern.

Reaktion. Mittlerweile sind auch die Gattin und der Sohn des Patienten eingetroffen. Sie befinden sich in einer Ausnahme-situation, sie bangen, weinen, beten und hoffen. Aber die Hoffnung lebt, wird zur Triebfeder der handelnden Personen, alles erdenklich Mögliche zu versuchen.

Rettung. Aufgrund der perfekt funktionierenden Rettungskette, des beherzten Einsatzes der Ersthelfer, der kurzen Eintreffzeit der professionellen Helfer und der technischen Unterstützung durch ein

mechanisches Reanimationsgerät gelingt es, nach insgesamt 45 Minuten, den Zustand des Patienten so weit zu stabilisieren, dass ein Flug ins Herzkatheterzentrum des Klinikums Graz möglich ist. Dort erfolgt eine optimale Weiterversorgung. Nach einer Woche im Tiefschlaf sowie einer weiteren Woche in stationärer Behandlung kann Helmut wieder in häusliche Pflege entlassen werden. Nach einem Rehabilitationsaufenthalt in Hohegg ist der Südburgenländer wieder vollständig genesen und freut sich auf die Zeit, die ihm couragierte Ersthelfer mit seiner Familie geschenkt haben.

Hans Peter Polzer

■ Vertragsverlängerung

Die Flugrettung in Niederösterreich wurde Ende des Jahres auf eine neue Ebene gehoben. Das Land Niederösterreich hat mit Beginn des Jahres 2019 den 24-Stunden-Betrieb der Flugrettung am Stützpunkt Krems-Gneixendorf vom Pilotbetrieb in den Regelbetrieb übernommen und damit zu einer fixen Einrichtung gemacht. Bereits seit 1. Jänner 2017 fliegt Christophorus 2 als einziger Notarzthubschrauber Österreichs Einsätze rund um die Uhr. 576 Einsätze wurden seither während der Nachtstunden geflogen.



Teamarbeit

Mit ihrem großartigen Einsatz retten die Mitglieder unterschiedlichster Rettungsorganisationen Tag für Tag Leben und leisten Hilfe, wo immer es notwendig ist. Mitte Dezember wurden die Retter verschiedener Organisationen im ORF-Zentrum vor den Vorhang gebeten und ausgezeichnet. Auch die C6-Crew aus Salzburg wurde gemeinsam mit der Flugpolizei für die herausragende Zusammenarbeit im Zuge eines Einsatzes bei Dunkelheit geehrt.

FOTOS VON: ÖAMTC/Postl (1), zVg (1), Markus Tschopp (1), Steffen Arora (1)



Sicheres Einweisen

Anfang Jänner lud die Alpin-1-Crew zu einer Pistenretter-Schulung im Hangar in Patergassen. Pilot Alexander Rassi, Flugretter Heimo Ehgartner sowie Notarzt Stefan Neuersch-Sommeregger informierten die zahlreich erschienenen Mitarbeiter der Einsatzorganisationen der umliegenden Skigebiete (Pistenrettung Bad Kleinkirchheim, St. Oswald, Turrach, Falkert sowie Johanniter und Feuerwehr) über das sichere Einweisen von Hubschraubern. Anhand von Fallbeispielen erklärten sie, worauf es bei alpinen Bergungen im Winter besonders ankommt. Des Weiteren wurden von den interessierten Teilnehmern viele Fragen rund um das Thema Flugrettung gestellt. Auch diese wurden seitens der Crew umfassend beantwortet.



C4: Ganz gleich ob Training oder Rennen, die unmittelbar neben der Rennstrecke positionierte Crew wäre innerhalb weniger Minuten in der Luft, um zu helfen

Jedes Jahr stellt der C4 eine Extra-Crew für die Streif

Notarzthubschrauber beim Hahnenkamm-Rennen

Einer langjährigen Tradition folgend stellte die Mannschaft des C4 auch heuer wieder die Crew für die Hahnenkamm-Rennen auf der Streif in Kitzbühel. Dabei ist ein eigener Hubschrauber mit Besatzung für die Trainings- und Renntage abgestellt. Die Einsatzbereitschaft ist nicht nur auf die Rennläufer beschränkt, sondern umfasst alle, die für die und auf der Rennstrecke arbeiten, von den Trainern über die Betreuer bis hin zu den Torrichtern, Streckenarbeitern und Zuschauern. Der tägliche Dienst für die Crew erstreckt sich vom Einfahren der Rennläufer über die Zeit der Streckenbesichtigung bis zu dem Zeitpunkt, an dem der Großteil der Mitarbeiter auf der

Streif, nach dem Rennen, selbst gesund ins Ziel abgefahren ist.

Im Vergleich zu einem herkömmlichen Einsatz auf der Skipiste gibt es naturgemäß den einen oder anderen Unterschied. Der Aufenthalt der Crew über mehrere Stunden ist nicht wie gewohnt am behaglichen Stützpunkt, sondern bei Wind und Wetter direkt beim Hubschrauber im Zielgelände. Dabei kann es schon vorkommen, dass das eine oder andere Medikament oder medizinisches Besteck am Körper getragen wird, um es vor „Erfrierungen“ zu schützen. Da alle Bergungen mittels Seil durchgeführt werden, ist das Bergetau bereits fix in den Lasthaken eingehängt und Notarzt und

Flugretter tragen während der Bereitschaft Steigeisen, ohne die eine Fortbewegung auf der Streif unmöglich ist.

Fliegerisch entfällt zwar die Erkundung des Notfallortes aus der Luft, da der Anflug direkt am Seil erfolgt. Allerdings muss die Crew über die Streckenabschnitte und deren Besonderheiten, insbesondere die vielen Verspannungen der Sicherheitsnetze, TV- und Trainertürme wie auch den genauen Verlauf der Catcam genau Bescheid wissen. Aus medizinischer Sicht ist es spannend, zu beurteilen, welche Verletzungen ein Rennläufer aufweist oder aufweisen könnte, der nach dem Sturz aufsteht und behauptet, dass ihm nichts

fehle, obwohl er vorher mit 130 km/h ohne Knautschzone auf einer Eispiste, hart wie Beton, aufgeprallt ist.

Zu guter Letzt macht es in der psychischen Belastung der Crew natürlich auch einen Unterschied, ob der Einsatz mehr oder weniger „anonym“ abläuft oder ob mehrere TV-Kameras das Arbeiten der Besatzung live für ein großes Publikum übertragen, zusätzlich zu den 45.000, die direkt an der Strecke, „erste Reihe fußfrei“, alles miterleben. Unter diesen Umständen wurden auch bei den heurigen Rennen wieder drei Läufer durch die C4-Besatzung medizinisch versorgt, geborgen und der weiteren Behandlung zugeführt.

EINSATZBERICHTE



C10: Landung im Wald

■ C10: Forstunfall

Bei Forstarbeiten im Bezirk Perg wurde ein 32-jähriger Mann von einem fallenden Baum getroffen. Nach der Erstversorgung durch das Notarztteam flog die C10-Crew den Arbeiter, der Bein- und Wirbelsäulenverletzungen erlitten hatte, ins UKH nach Linz.



C9: Schwere Unfall auf der A2

■ C9: Lkw-Unfall

Nach einem Lkw-Crash auf der A2 bei Guntramsdorf befand sich der Lenker noch in der stark deformierten Fahrerkabine. Noch im Wrack begann die C9-Notärztin mit der medizinischen Versorgung des verletzten Lenkers. Nachdem er von der Feuerwehr aus der Fahrerkabine befreit werden konnte, wurde er ins Krankenhaus nach Wien geflogen.

■ C3: Paragleiterabsturz

Kurz vor der geplanten Landung sackte in Hirschwang an der Rax ein Paragleiter in der letzten Kurve ab und landete unsanft auf einem Hausdach. Mit Hilfe der Feuerwehr und einer Drehleiter barg der C3-Flugretter den Verletzten. Nach der medizinischen Erstversorgung wurde der Mann in ein Krankenhaus nach Wien geflogen.



C3:
Bergung vom Hausdach

■ C15: Taubergung

Bei der Abfahrt über den bewaldeten Hang des Wetterkogels stürzte eine 65-jährige Skifahrerin und zog sich Beinverletzungen zu. C15 wurde alarmiert. Von einer Lichtung wurde die Frau vom Team des Notarztthubschraubers per Tau geborgen und anschließend – nach einer weiteren Versorgung am Zwischenlandeplatz – ins Krankenhaus Amstetten geflogen.



■ ITH: Überstellungsflüge

Eine junge Urlauberin aus Deutschland zog sich bei einem Snowboard-Sturz Wirbelsäulenverletzungen zu. Mit dem Intensivtransporthubschrauber (ITH) wurde sie zur weiteren Behandlung vom Krankenhaus St. Johann in Tirol ins Klinikum nach Regensburg überstellt. Kurz bevor der ITH in Regensburg wieder abhob, sollte der Linzer Notarztthubschrauber C10 einen Überstellungsflug vom Krankenhaus Steyr ins AKH nach Wien durchführen. Nach Absprache der Teams übernahm der ITH und C10 stand somit für Primäreinsätze bereit.



C99 am Stützpunkt in Niederöblarn

■ C99: Per Telefon

Bei der Abfahrt am Krippenstein fuhr ein Snowboarder durch den Wald, versäumte aber den richtigen Weg zur Piste. Auf dem immer steiler und eisiger werdenden Hang stürzte er etwa 30 Meter über felsiges Gelände. Während des C99-Anflugs konnte er selbst telefonischen Kontakt zur Crew halten und die Retter einweisen. Er wurde per Tau geborgen.

C15: Abtransport der Patientin

■ C14: Teamwork

Im Skigebiet Hauser Kaibling wurde ein Mann regungslos auf der Piste liegend aufgefunden. Da er einen Herz-Kreislauf-Stillstand hatte, begannen zwei alarmierte Bergretter gemeinsam mit weiteren Ersthelfern mit der Reanimation. Beim Eintreffen von C14 war der Kreislauf des Mannes mithilfe des Defibrillators der Pistenrettung bereits wieder hergestellt. Nachdem die Notärztin den Mann weiter versorgt hatte, wurde er per Akia und Ski-Doo zum Hubschrauber gebracht und ins LKH Salzburg geflogen.



C14: Zwischenlandung im Schnee

■ C11: Stromschlag

Bei Bastelarbeiten im Keller erlitt ein 16-Jähriger einen schweren Stromschlag. C11 flog ihn zur Erstversorgung ins Klinikum Klagenfurt und in weiterer Folge aufgrund der Schwere der Verbrennungen ins LKH nach Graz.





C1: Sturz

Ein französischer Skifahrer verunglückte auf der Skiroute am Axamer Kögele. Dabei zog er sich Schulterverletzungen zu. Ein ehemaliger Flugretter der Christophorus-Crew, der zufällig in der Nähe war und den Unfall beobachtet hatte, alarmierte die Helfer. Christophorus 1 flog den Mann nach der Erstversorgung ins Krankenhaus.

FOTOS VON: Peter (1), Manfred Wimmer feuerwehr.media (1), C3 (1), Brunner Images (1), C8 (1), C9 (1), C10 (1), C11 (1), Schornsteiner (1), Gutleiderer (1), ÖAMTC/Postil (1), ÖAMTC (1)



C8: Einsatzkräfte an der Unglücksstelle

■ C8: Bagger verschüttet

Zur Häusersicherung vor dem Schnee wurde in Thüringerberg ein Kleinbagger eingesetzt. Während der Arbeiten kamen die Schneemassen am ganzen Hang in Bewegung und verschütteten das Fahrzeug samt Fahrer. Anrainer und Spaziergänger konnten mittels Schaufeln und Pickeln den Fahrer bis zum schnellen Eintreffen der Rettungsmannschaften aus dem Fahrzeug retten. Glücklicherweise überstand der Baggerfahrer den Unfall unverletzt.

C2: Frontalunfall

Gegen halb drei in der Früh wurden die Einsatzkräfte, darunter auch Christophorus 2, zu einem Frontalunfall auf der S5 in Höhe des Gewerbeparks Krems alarmiert. Die Feuerwehr Krems musste beide Lenker aus den Wracks befreien. C2 flog einen Schwerverletzten ins Krankenhaus nach St. Pölten. Zwei weitere Verletzte wurden mit Rettungsautos in Krankenhäuser gebracht.



■ C7: Blind Climber

Bei Reparaturarbeiten an einem Funkmast in seinem Garten in der Gemeinde Tristach verletzte sich Blind Climber und Hobbyfunker Andy Holzer schwer an der Hand. Mit der Drehleiter bargen Männer der Feuerwehr den Verletzten vom Funkturm, die C7-Crew flog ihn ins Krankenhaus nach Klagenfurt.



Noch hat Captain Martin „Smiley“ Kröll den Einweiser der Pistenrettung deutlich vor Augen. Doch das wird sich innerhalb der nächsten Sekunden schlagartig ändern. Und dann ist rundherum plötzlich alles nur mehr weiß. Einzig und allein ein schemenhafter Umriss zeigt

Smiley noch, wo er seinen Hubschrauber auf den Schnee setzen kann. „Der Pistenretter ist meine Referenz“, unterstreicht der Pilot die tragende Rolle des Einweisers. „Auf ihn muss ich mich zu 100 Prozent verlassen können.“ Schnell zeigt sich, dass auch dieser vollstes Vertrauen zum Piloten haben muss. Martin Kröll landet

den Hubschrauber nur wenige Zentimeter vor dem Mann.

Erschwernis. Sobald sich der Helikopter dem Boden nähert, wirbelt der Abwind des Rotors den weichen, lockeren Schnee auf, sodass sich eine Schneeglocke bildet. „Neben möglichen Vereisungen ist im Winter dieses sogenannte Whiteout das größte Problem für Hubschrauber und Piloten“, erklärt Captain Peter Fleischhacker, Flugbetriebsleiter der ÖAMTC-Flugretter. „Dabei kann der Pilot jeglichen Bezug zum Umfeld verlieren. Das heißt, dass er nicht mehr wahrnimmt, in welche Richtung sich der Hubschrauber bewegt. Er kann dann die eigene Position und die Lage des Hubschraubers im Raum nicht mehr sicher einschätzen.“



IM BLICK. Der Einweiser zeigt wo's langgeht

Ganz in Weiß

Schneeverwirbelungen sind bei Landeanflügen eine besondere Herausforderung für Hubschrauberpiloten.

Ernstfall. Im schlimmsten Fall kann es zu einer unbemerkten und ungewollten Bewegung des Hubschraubers kommen. Auch die Lage von Hindernissen und die Bodenbeschaffenheit sind nicht mehr eindeutig erkennbar. Erfasst der Helikopter dann beispielsweise eine Pistenbegrenzung oder berührt mit einer Kufe den Boden, so ist ein schwerer Unfall fast unausweichlich. In solchen Situationen wird der Einweiser lebenswichtig. „Keinesfalls darf sich dieser jedoch von der Stelle bewegen“, so Fleischhacker. „Er ist der fixe Bezugspunkt, der dem Piloten ermöglicht, den konturlosen Raum innerhalb der Schneeglocke richtig zu erfassen.“

Erfahrung. In Wintern mit großen Neuschneemengen, wie im vergangenen Jahr oder auch heuer, stehen Landungen unter „whiteout conditions“ in den alpinen Regionen mehr oder weniger auf der

Tagesordnung. „Ein erfahrener Pilot erkennt bereits aus der Luft, wie der Schnee am ausgewählten Landeplatz beschaffen ist, und kann sich dementsprechend vorbereiten“, beschreibt Fleischhacker die Situation. „Nur wer mit der Schneewolke rechnet, kann den Hubschrauber dann auch sicher landen.“

Erfolg. Ein probates Allheilmittel gegen die Gefahr der räumlichen Desorientierung im Falle eines Whiteouts gibt es allerdings nicht. „Prinzipiell gibt es nur zwei Herangehensweisen, um eine Landung sicher durchzuführen“, erzählt Fleischhacker aus der Praxis. „Entweder man landet zügig vor der herannahenden Wolke, um die Sichtreferenz nicht zu verlieren, oder man nimmt einen hohen Schwebehalt über dem aufgewirbelten Schnee ein und verbläst diese Schneewolke.“

Ralph Schüller



FOTOS VON: ÖAMTC/Post (3)

Richtig einweisen

Vor allem im Winter benötigt der Pilot während der Landung unbedingt einen Einweiser. Dieser ist eine Orientierungshilfe und der Helikopter fliegt daher häufig sehr nahe an ihn heran, oft bis auf wenige Zentimeter. Auch wenn der Rotorlärm und der aufsteigende Schnee durch den Downwash überaus ungewohnt und unangenehm sind, darf sich der Einweiser keinesfalls wegbewegen. Wer beim Einweisen mit einem Bein niederkniet, bietet dem Downwash eine geringere Angriffsfläche und kann auch leichter das Gleichgewicht halten. Der Einweiser positioniert sich so, dass er den Wind im Rücken hat, damit der Helikopter gegen den Wind gelandet werden kann. Nach erfolgreicher Landung dürfen sich der Einweiser oder andere Personen nur nach Aufforderung durch ein Crewmitglied dem Hubschrauber nähern.

Das war

So oft wie niemals zuvor wurden 2018 die Notarzthubschrauber der ÖAMTC-Flugrettung alarmiert, um Menschen in Not schnelle medizinische Hilfe zu bringen.

2018

309 **Nacht-einsätze**

25

Einsätze, bei denen ein Zug involviert war

654

Taubergungen

17

Wasserrettungen



unterschiedliche
**Patienten-
nationalitäten,**
darunter Australien, China,
Indien, Island, Kanada, La Réunion,
Mexiko, Somalia und Südafrika

56 

981
Einsätze mit
Notfallort im
**benachbarten
Ausland**



18.424
Gesamteinsätze

Der älteste
Patient war

106 

Jahre alt!

2.143 **Sekundär-
transporte**



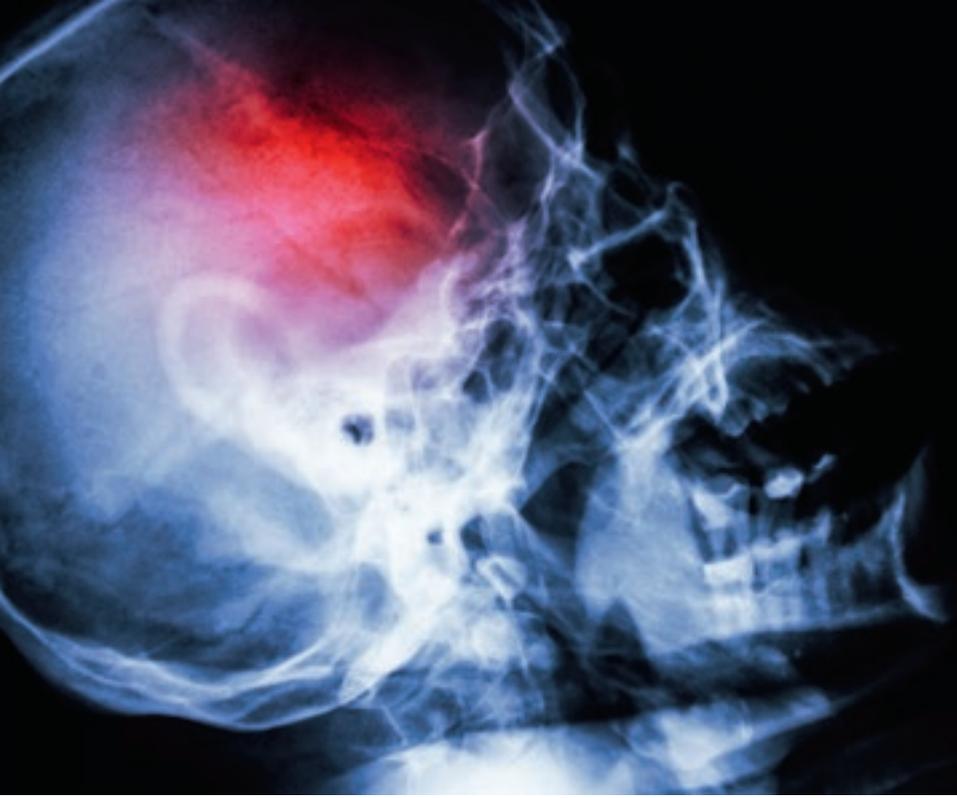
53 

Mal unterstützten
die Hubschrauber-
Crews den
Storch!

476.619
**Flugminuten
insgesamt!**

Paragleiter-
unfälle

77 



Schla

Der Schlaganfall gehört zu den schwersten und häufigsten Krankheiten in Österreich. Rund 25.000 Menschen sind laut Österreichischer Schlaganfall-Gesellschaft jährlich davon betroffen – im Schnitt sind das jeden Tag 68 Fälle. Und auch wenn die Sterblichkeit in den vergangenen Jahrzehnten deutlich abgenommen hat, ist der Schlaganfall immer noch die dritthäufigste Todesursache in Österreich – nach Herzinfarkt und Krebserkrankungen. Einen signifikanten Unterschied zwischen Frauen und Männern gibt es nicht, allerdings erhöht sich die Wahrscheinlichkeit, einen Schlaganfall zu erleiden, mit dem Alter – rund 80 Prozent der Betroffenen sind älter als 60 Jahre. Übrigens: Die

Notarzthubschrauber der ÖAMTC-Flugrettung wurden 2018 zu rund 670 Einsätzen nach Schlaganfällen gerufen.

Bewusstsein. Dass die Sterblichkeit überhaupt so hoch ist, liegt nicht – wie man vermuten könnte – an der mangelnden medizinischen Versorgung. Immerhin gibt es in Österreich mittlerweile 36 Krankenhäuser mit sogenannten „Stroke Units“ zur raschen und spezifischen Behandlung. Allerdings fehlt es in vielen Fällen sowohl den Betroffenen als auch deren Umfeld am Bewusstsein, dass sie gerade einen Schlaganfall erleiden bzw. beobachten. Und sogar wenn die Symptome erkannt werden, ist es häufig so, dass sie nicht ernst genommen werden. Dabei ist es immer

besser, einmal zu oft medizinische Hilfe zu alarmieren, wenn man das Gefühl hat, die Sache könnte ernst sein.

Symptome. Doch was sind eigentlich die Symptome für einen Schlaganfall? Im Wesentlichen gibt es fünf Anzeichen, die in unterschiedlicher Ausprägung auftreten, und das nicht zwangswise gleichzeitig: Sprachstörungen, Taubheitsgefühl in Gesicht und/oder Extremitäten, Schwindel, Sehstörungen und starke Kopfschmerzen können auf einen Schlaganfall hinweisen. Ein Problem dabei ist, dass der Betroffene oft selbst nicht einmal bemerkt, dass etwas nicht stimmt, denn Schmerzen kommen nicht zwangsläufig vor und auch der Verstand kann beeinträchtigt sein. Umso wichtiger ist, dass andere Menschen registrieren, dass es sich um einen Schlaganfall handelt. Dazu wurde unter dem Akronym F.A.S.T. eine Art „Schnelltest“ („fast“ ist das englische Wort für „schnell“) entwickelt, der zumindest die Symptome, die von außen erkennbar sind, abfragt.

Zeit. Das „T“ deutet es an: Zeit ist der entscheidende Faktor. Darum ist es so wichtig, beim Auftreten von Symptomen sofort den Notruf zu wählen – dann kann der Patient innerhalb kürzester Zeit in ein geeignetes Krankenhaus gebracht werden. Je schneller, desto höher die Chancen, den Schlaganfall (ohne Spätfolgen) zu überleben.

Stefan Tschernutter



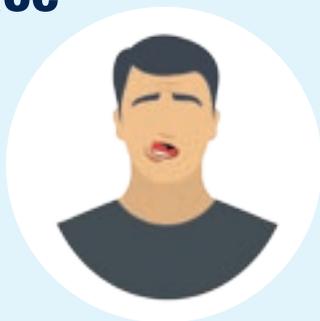
URSACHE. Ein Schlaganfall ist die Folge einer plötzlichen Durchblutungsstörung im Gehirn

gartig alles anders

Bei einem **Schlaganfall** zählt jede Minute. Darum ist es so wichtig, die Symptome zu erkennen und für rasche Hilfe zu sorgen.

F·A·S·T Schnell Symptome erkennen

Face



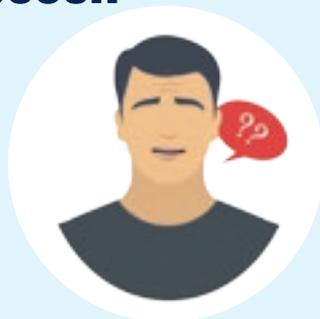
Gesicht einseitig gelähmt?

Arms



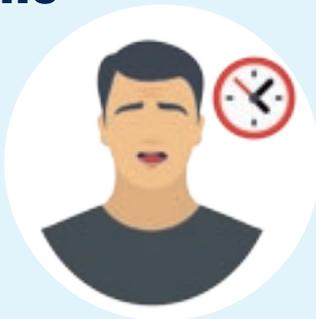
Arme oder Beine schwach?

Speech



Sprache verwaschen?

Time



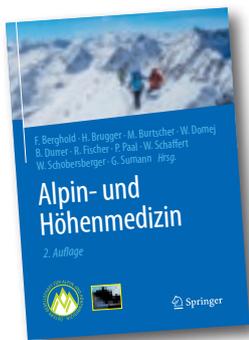
Keine Zeit verlieren! Notruf 144!

Hätten Sie es gewusst?

Der Begriff „Schlaganfall“ ist medizinisch nicht exakt. Im Wesentlichen fasst man darunter zwei Formen zusammen:

- ◆ **Ischämischer Schlaganfall** (Gefäßverschluss im Gehirn, 80 Prozent der Fälle)
- ◆ **Hämorrhagischer Schlaganfall** (Zerplatzen eines Blutgefäßes im Gehirn, 20 Prozent der Fälle)

FOTOS VON: iStockphotos (3)



■ Neuauflage

Das Buch „Alpin- und Höhenmedizin“ hat sich binnen kürzester Zeit als Standardwerk im deutschen Sprachraum etabliert. Aufgrund des raschen medizinischen Fortschritts haben sich die Herausgeber entschlossen, eine zweite, überarbeitete und erweiterte Auflage vorzulegen. Zahlreiche Kapitel wurden aktualisiert und einige neue aufgenommen.

■ Steiler Anstieg

Ende Februar war es wieder so weit: Im Zielgelände der Hahnenkamm-Abfahrt fiel der Startschuss für das Streif Vertical Up. Im Gegensatz zum weltberühmten Skirennen geht es bei diesem Wettkampf in die entgegengesetzte Richtung, nämlich steil bergauf. 1.000 Teilnehmer aus 15 Nationen – darunter auch zehn Crewmitglieder von Christophorus 4 – bezwangen die originale Weltcupstrecke so schnell wie möglich.



Rekordjahr

Fast 213.000 Anrufe erreichten 2018 die Notrufnummer der ÖAMTC-Schutzbrief-Nothilfe. Damit wurde der bisherige Rekord – 2017 waren es rund 210.000 Anrufe – übertroffen. Überhaupt steigt die Anzahl der Menschen, die die Unterstützung der Schutzbrief-Nothilfe brauchen, stetig – vor zehn Jahren wählten z. B. 127.000 Menschen die Notrufnummer. 2018 wurden über 2.600 kranke oder verletzte Personen aus dem Ausland zurückgeholt, 116-mal kam dafür ein Ambulanzjet zum Einsatz. Außerdem wurden knapp 8.000 Fahrzeugrücktransporte, davon 3.000 aus dem Ausland, durchgeführt und über 19.000 Pannenhilfen außerhalb von Österreich organisiert.

FOTOS VON: Pixabay (1), ÖAMTC (2), HeliAir (2)

Überschätzt

Wie aus der Alpinunfallstatistik des Österreichischen Kuratoriums für Alpine Sicherheit hervorgeht, hat der Anteil der Unverletzten, die einen alpinen Notruf absetzen, in den vergangenen Jahren signifikant zugenommen. 32 Prozent oder beinahe ein Drittel der Notrufe erfolgten von unverletzten Personen, die sich in einer misslichen Lage befanden. Dazu zählt man Menschen, die mit den Gegebenheiten einer Tour und den Verhältnissen überfordert sind oder sich selbst überschätzt haben und in der Folge in eine alpine Notlage geraten sind.



Pimp up your Copter

Das können nicht viele – die HeliAir hat eine H135 T2+ auf die leistungsstärkere T3-Version umgebaut.

Im Jahr 2014 brachte Airbus Helicopters den Hubschrauber H135 T3 auf den Markt. Zur selben Zeit kündigte der Hersteller auch eine Nachrüstoption an, um Vorgängerversionen auf den neuesten Stand der Technik zu bringen. „Für den Einsatz im Hochgebirge brauchen unsere Hubschrauber ein Maximum an Leistung“, stellt Reinhard Kraxner, Geschäftsführer der ÖAMTC-Flugrettung fest. „Daher ist es für uns naheliegend, nicht nur in neue Hubschrauber zu investieren, sondern auch bereits vorhandene leistungsstärker zu machen.“

Umbau. Anfang des Jahres wurde nun das erste Upgrade eines Notarzthubschraubers H135 von der Version T2+ auf die Version T3 durch die Techniker der HeliAir erfolgreich abgeschlossen. Die Modernisierungsarbeiten waren umfassend. So mussten unter anderem die Hauptrotorblätter, das Hauptgetriebe, das Höhenleitwerk sowie einige Cockpitinstrumente ausgetauscht werden. „Vier Techniker unter der Leitung von Florian Schimpfössl haben rund acht Wochen an dem Helikopter gearbeitet“, berichtet Martin Weger, Maintenance Director der HeliAir.

Umfassend. Da die Techniker der HeliAir sowohl für die Hubschrauber der Serie 135 als auch für die Turbomeca-Turbinen lizenziert sind, waren keine zusätzlichen Schulungen für die durchgeführten Nachrüstungsarbeiten erforderlich. „Da wir über 190.000 Flugstunden Erfahrung verfügen, kennen unsere Techniker den Hubschrauber bis ins allerkleinste Detail“, sagt Weger. Darüber hinaus wurde die Zeit des Umbaus genutzt, um diverse periodische Kontrollen, Servicearbeiten sowie elektronische Updates durchzuführen. Im Zuge der Arbeiten wurde der Hubschrauber auch gleich mit dem KOKON ausgerüstet, der ersten selbsttragenden Innenraumverkleidung der Luftfahrt, die durch die HeliAir designt und entwickelt wurde. In Summe hat die ÖAMTC-Flugrettung rund 600.000 Euro in die Modernisierung des Helikopters investiert. Nach erfolgreichen Testflügen – die über zweieinhalb Tage gingen – und der obligatorischen behördlichen Abnahme, wurde der Hubschrauber als Christophorus 1 in Innsbruck wieder in Dienst gestellt.



CHECK. Nicht nur vor dem Testflug inspiziert der Pilot die Maschine

UMFASSEND. Beim Checkflug wird eine genau vorgegebene Liste abgearbeitet

Umsicht. „Für uns ist es selbstverständlich, dass wir uns immer weiterentwickeln, um unseren Patienten in allen Bereichen höchste Qualität und Sicherheit bieten zu können“, erklärt Reinhard Kraxner. „Mit diesem Upgrade, das jetzt nach und nach an unseren

Helikoptern durchgeführt werden wird, ist gewährleistet, dass die ÖAMTC-Flugrettung auch im kommenden Jahrzehnt über eine Flotte verfügt, die dem aktuellen Stand der Technik entspricht und erfolgreiche Rettungseinsätze gewährleistet.“

Ralph Schüller

■ Tiefststand

Im Jahr 2018 verunglückten auf Österreichs Straßen 401 Personen tödlich – das ist ein historischer Tiefststand (Quelle: BMI; vorläufige Zahlen). In den vergangenen 46 Jahren konnte die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr deutlich gesenkt werden – von 2.948 Getöteten im Jahr 1972 auf 401 im Jahr 2018. Der neuerliche Tiefststand an Getöteten ist auf eine Reihe unterschiedlicher Maßnahmen und Entwicklungen der vergangenen Jahre und Jahrzehnte zurückzuführen. Das fängt bei der passiven



2018:
1.363 Einsätze
nach Verkehrsunfällen

Sicherheit der Fahrzeuge an und geht bis zur modernen Notfallmedizin. Aber auch gezielte Verkehrs-sicherheitsmaßnahmen wie die Gurtpflicht (1984), die Kindersitzpflicht (1994) oder die Mehrphasenausbildung beim Führerschein (2002) haben zu einer Reduktion der Unfallzahlen geführt.



Personensuche

Eine Kooperation von Bergrettung, Polizei und der Firma Recco ermöglicht es, dass Österreich als erstes Land weltweit flächendeckend Detektoren zur Auffindung von abgängigen und vermissten Personen in unbewohntem Gelände zum Einsatz bringt. In vier Bundesländern sind diese Suchgeräte stationiert, die mittels Tau an einem Hubschrauber befestigt werden können. So können innerhalb kürzester Zeit große Flächen nach Menschen abgesucht werden, die entweder an Bekleidung oder an weiteren Ausrüstungsgegenständen mit Recco-Reflektoren ausgestattet sind. Die österreichische Bergrettung hat in allen Landesorganisationen Bergretter geschult, um diese Geräte gemeinsam mit der Flug- und der Alpinpolizei einsetzen zu können.

FOTOS VON: Toni Rapperberger (1), zVg (4), C2 (1), Georg Wilke (1), ÖBRD/Martin Gurdet (1)

Strategisch
Partnerschaft

Hochmoderne Vier-Achsen-Autopiloten sind gerade bei Rettungsflügen eine wertvolle Unterstützung für die Piloten. In der Christophorus-Flotte verfügen mittlerweile sechs Helikopter über ein derartiges System, das die Piloten bei komplexen Missionen unterstützt. Die Nachrüstung weiterer Hubschrauber ist geplant. In diesem Zusammenhang wurde eine strategische Partnerschaft zwischen der HeliAir und der Firma Thales eingegan-



UNTERZEICHNET. Die Partnerschaft hat Potenzial für zahlreiche Innovationen

gen. Ziel ist es, gemeinsam den AFCS-Autopiloten von Thales weiterzuentwickeln und im Realbetrieb zu testen. Die Zu-

sammenarbeit bietet aber auch Potenzial für weitere Innovationen, darunter z. B. ein voll digitales Helikoptercockpit.



ANDREAS GAMPERLING

■ **Neu im Team**

Kurz vor Jahresende sind im Business Management der ÖAMTC-Flugrettung zwei neue Mitarbeiter gelandet. Den aus Wien stammenden **Andreas Gamperling** zog es für Teile seines Studiums an die Sunshine Coast Australiens. Vielleicht liegt es auch daran, dass ihm graues und windiges Wetter den Tag so richtig vermiesen kann – das schafft allerdings auch ein leerer Kühlschrank. Musik, Klettern, Snowboarden oder gute Gespräche oder Lektüre machen einen Tag hingegen erst so richtig perfekt.



10.000 Einsätze

Für die Crew von Christophorus 9 war der Einsatz im burgenländischen Frauenkirchen Mitte Jänner ein Routineeinsatz. Für den Piloten **Robert Holzinger** war es aber irgendwie doch ein besonderer, nämlich sein 10.000. Einsatz. In den vergangenen 18 Jahren, die Robert Holzinger bereits für die Christophorus-Staffel fliegt, verbrachte er mehr als 6.800 Stunden im Cockpit, um Menschen in Wien und rund um Wien das Leben zu retten.



AMIR KOFRC

Amir Kofrc absolvierte nach der Matura in Bosnien ein Wirtschafts- und Rechtsstudium an der Wirtschaftsuniversität in Wien. Bei der Flugrettung kümmert er sich vorwiegend um die Vertragsverwaltung sowie um datenschutzrechtliche Beläge. Ausgleich zu seinem beruflichen Alltag findet er beim Lesen, Laufen und Schwimmen.

■ **Abschied**

Ende Dezember flog **Wolfgang Guggenberger** seinen letzten Dienst am C7. Guggi wurde nach Dienstschluss von über 40 Wegbegleitern – darunter auch der Leiter der Bergrettung Kärnten, Otmar Striednig, sowie der Leiter der Alpinpolizei Osttirol, Erwin Mariacher – verabschiedet. Da er als einziger Flugretter innerhalb eines Tages drei Taubergungen am Großglockner hatte, bekam er eine Silhouette des Glockners aus Stein überreicht.



■ **Wechsel**

Stützpunktleiterwechsel bei Christophorus 4 in Kitzbühel. **Christoph Grünbacher** folgt dem Tiroler Johannes Rathgeb, der seit 2009 den Stützpunkt geleitet hat, nach. Captain Grünbacher sitzt seit 2013 im Cockpit der gelben Notarzt-Hubschrauber.

Nach seiner Ausbildung in Österreich flog er zunächst für eine Luftbildfirma und für ein Transportflugunternehmen.



CHRISTOPH GRÜNBACHER

IMPRESSUM. Herausgeber: Christophorus Flugrettungsverein, Baumgasse 129, 1030 Wien, ZVR: 727468201, Tel.: (01) 711 99-37051, E-Mail: flugrettung@oeamtc.at. **Geschäftsführer:** Reinhard Kraxner, Oliver Schmerold, Marco Trefanitz. **Medieninhaber/Verleger:** ÖAMTC Verbandsbetriebe GmbH, Baumgasse 129, 1030 Wien. **Chefredaktion:** Ralph Schüller, Baumgasse 129, 1030 Wien. **Redaktion:** Heimo Gülcher, Hans Peter Polzer, Stefan Tschernutter – unter Mithilfe aller Mitarbeiter des Christophorus-Teams. **Grafik:** Birgit Rusa. **Lektorat:** Angelika Hierzenberger-Gokesch. **Herstellung:** Andreas Kaleta, Peter Scharnagl. **Druck:** F. Berger und Söhne Ges. m. b. H., Wiener Straße 21–23, A-3580 Horn. **OFFENLEGUNG** gemäß § 25 Mediengesetz: www.oeamtc.at/offenlegung.

Denk
selbst
versichert
ist
die Frau.

Frauen bekommen im Schnitt
um 34%* weniger Pension.
Jetzt vorsorgen!

*Vergleich durchschnittlicher Nettopensionen von Frauen und Männern, ausgehend von den durchschnittlichen Bruttoalterspensionen in der gesetzlichen Pensionsversicherung laut Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger. Quellen: Statistik Austria, Höhe der Durchschnittspensionen ohne zwischenstaatliche Teilleistungen in der gesetzlichen Pensionsversicherung 2017 (Online); Bundesministerium für Finanzen, Online Brutto-Netto-Rechner; Webseiten abgerufen am 23.1.2019. Die wesentlichen Informationen zu unseren Vorsorgeprodukten finden Sie auf www.uniqa.at in den jeweiligen Basisinformationsblättern.

www.uniqa.at

Denk


UNIQA