

# Österreichs blaue Schutzengel

## Die Geburtsstunde der Luftrettung

Früher waren es die besten Skifahrer oder Bergsteiger die vermissten oder verunglückten Personen in den Bergen zu Hilfe eilten. Heute sind das unter anderem die Einsatzkräfte der Helikopterstaffel des Ministeriums für Inneres der Republik Österreich. Die seit mehr als 30 Jahren auf dem Innsbrucker Flughafengelände eine Flugeinsatzstelle unterhalten, und immer zur Stelle sind, wenn sich jemand in einer misslichen Lage befindet. Das bedeutet aber auch 30 Jahre Aufbauarbeit für die moderne Luftrettung. Denn von den Anfängen bis zum Erreichen des heutigen Leistungsvermögens war es ein langer und steiniger Weg. Grund genug für mich die Mannschaft einen Tag lang zu begleiten.

Die Einrichtung des Bundes dient als Basis für Exekutiv- bzw. Polizei, Verkehrs und Grenzüberwachungsflüge zum einen, und als Stützpunkt für Such- und Bergungsflüge zum anderen. Letztere sind im Zeitalter des alpinen Massentourismus und dass zu jeder Jahreszeit; nicht mehr wegzudenken. Allein für alpine Rettungs- und Bergungsmaßnahmen im Einsatzgebiet Innsbruck, werden jedes Jahr weit über 200 Einsätze geflogen.

Für das genannte Einsatzspektrum stehen auf der Basis Innsbruck, zwei Helikopter zur Verfügung. Ein Bell Long Ranger B 206 L und eine Ecureuil. Die Ecureuil ist mit nur wenigen medizinischen Geräten ausgerüstet, welche eine Vitalitätsüberwachung der verunglückten Person auf dem Flug zum nächsten Krankenhaus ermöglicht.

## Morgens um halb acht ist die Welt noch in Ordnung

Morgens um 07.30 Uhr ist der alte Teil des Innsbrucker Flughafens wahrscheinlich der einsamste Ort in Innsbruck-City. In einem Hangar ist Karl-Heinz Holzhammer, Pilot / Techniker, und Mann der ersten Stunde, mit der Vorflugkontrolle an der Ecureuil beschäftigt. Diese Prozedur dauert etwa eine halbe Stunde, und da alles in Ordnung ist, wird der Eurocopter mit Hilfe einer Rollpalette mit Motor in Startposition gebracht. Wieder in den Diensträumen der Einsatzstelle zurück, erkundigt sich Pilot und Dienststellenleiter Peter Strasser nach dem Ergebnis der Kontrollarbeiten. Wie seine zwei Kollegen, mit denen er sich den Dienst auf dem Stützpunkt teilt, hat auch er das Hubschrauberfliegen beim österreichischen Bundesheer gelernt. Seit 1966 ist er im Besitz einer gültigen Fluglizenz und hat es bis heute auf über 7.000 Flugstunden gebracht. In den letzten 33 Jahren hat er alle fliegerischen und mentalen Anforderungen gemeistert und ist am Leben geblieben.

## Warten auf den Einsatz

Mittlerweile ist es 08.30 Uhr und ich bekomme von der Dienststellenleitung das OK mich auf dem Gelände frei zu bewegen, und von Flugretter und Bergführer Markus Kronthaler eine Tasse Kaffee, - Danke Markus-. Während sich Karl-Heinz Holzhammer und Peter Strasser mit Büroarbeiten beschäftigen nutze ich die Gelegenheit zu einem Gespräch mit Flugretter Kronthaler. „ Eigentlich fliegt die Angst immer mit, denn wir wissen bei einem Einsatz nie genau was auf uns zukommt, und aus welcher Situation wir einen Verletzten oder Toten bergen müssen „. Plötzlich klingelt das Telefon und ich denke jetzt geht es los, aber es war nur ein Kollege der sich nach dem Dienstplan eines Piloten erkundigt. Wir setzen die Unterhaltung fort,

und ich frage nach dem schlimmsten Einsatz. „Alle Einsätze sind schlimm, weil sie immer mit menschlichem Leid und Tragödien einher gehen“, bekomme ich als Antwort. Aber gerne würde Markus seinem glücklichsten Moment als Luftretter wiedergeben. Als erneut das Telefon klingelt.

### „EINSATZ für Martin 7“

So heißen die blauen Hubschrauber im „ Rettungseinsatz“ , und erhalten dann luftrechtlich eine andere Priorität. Auf dem Weg zur Maschine kriege ich die nötige Info zum Einsatz. Eine junge Urlauberin ist im Stubaital gestürzt und kommt aus eigener Kraft nicht mehr ins Tal. Ein Hüttenwirt hat die Rettungsleitstelle angerufen und diese den Hubschrauber alarmiert. Pilot und Rettungsassistent besprechen welches Equipment nötig sein wird, schnell ist man sich einig, und Peter Strasser startet die Turbine der Ecureuil, und nach der vorgeschriebenen **warm up**, hebt Martin 7 mit dem Kennzeichen OE – BXH ab. Geplante Flugzeit 12 Minuten die Ecureuil überfliegt die Startbahn und steigt in den blauen Morgenhimmel. Einsatzort ist die Franz-Senn-Hütte im Stubaital. Da zu dieser Jahreszeit keine Lifte in Betrieb sind gibt es für den Abtransport eines Verletzten keine Alternative zum Hubschrauber. Der Landeplatz hat keine Tücken und Peter Strasser setzt nach zirka 12 Minuten in unmittelbarer Nähe der Franz-Senn-Hütte auf. Die erste Untersuchung lässt einen Bänderriß oder eine schmerzhaft Zerrung vermuten und die junge Frau wird entsprechend medizinisch versorgt und in den Helikopter eingeladen. Nach wenigen Minuten ist Martin 7 wieder auf dem Rückflug, über Funk wird mit der Rettungsleitstelle vereinbart, dass der Helikopter direkt zum Stützpunkt zurückkehrt und der Patient mit einem Rettungswagen zur weiteren Behandlung in ein Krankenhaus gefahren wird. Nach 27 Minuten Abwesenheit nähert sich Martin 7 wieder seinem Stammpplatz und Peter Strasser setzt die Ecureuil auf den Zentimeter genau und butterweich auf die Rollpalette auf.

### „Keine einfache Sache,“

Ist das Tagesgeschäft der blauen Schutzengel. Nachdem wir wieder im Dienstgebäude zurück sind setze ich das Gespräch mit Markus fort. „**Seinem glücklichsten Moment als Luftretter**“ möchte mein Gesprächspartner gerne wiedergeben, denn die glücklichen Augenblicke sind seltener, wogegen die Kette der tragischen Momente nahezu endlos ist und man eigentlich die meisten Erlebnisse verdrängt. Ebenfalls ein Problem ist die Standby - Situation in der sich die Crew bis zum Einsatz befindet. Das unvorhersehbare zerrt an den Nerven und kommt ein Alarm, bedeutet dass für alle von null auf hundert innerhalb von Sekunden, denn die Reaktionszeit bis zum Start ist vorgeschrieben, es dürfen maximal drei Minuten vergehen bis die Maschine in der Luft ist.

### „Das schönste Erlebnis“

Markus erzählt von einer fast aussichtslosen Such- bzw. Rettungsaktion im vergangenen Frühjahr `99 in den Bergen. Seit zwei Tagen sind über 30 Männer und Frauen der Bergrettung, auf der Suche nach einem vermissten Skifahrer rund um die Sonnenjochbahn. Die Ehefrau eines holländischen Skitouristen wartete am Ende eines Skitages vergebens auf die Rückkehr ihres Gatten, und es verging die ganze Nacht ohne ein Lebenszeichen. Es hatte die ganzen Tage vorher geschneit und es war höchste Lawinengefahr, so dass vor dem Befahren vieler Pisten gewarnt werden musste. Nach der ersten Nacht alarmierte die junge Frau die Bergrettung und die Verzweiflung war groß, auch die Kollegen der Rettungsmannschaft hatten wenig

Hoffnung, da die Witterungsverhältnisse zu extrem waren. Immer wieder begaben sich die Suchmannschaften selbst in höchste Lebensgefahr um den vermissten Skifahrer zu finden. Am dritten Tag entschloss sich die Einsatzleitung in einem Seitental zu suchen. Und erneut begaben sich die Retter selbst in akute Lebensgefahr, denn über der Schlucht hingen Tonnen von Neuschnee, die jeder Zeit abgehen konnten und somit die ganze Rettungsmannschaft unter sich begraben würden. An einem 500 Meter langen Stahlseil wagten 4-5 Retter in die Schlucht hinab, doch den Skifahrer fanden sie nicht.

### **Hubschrauber „Martin 7“ Helfer in letzter Minute**

Erst als die Wetterverhältnisse besser wurden konnte ein Hubschrauber aufsteigen und die ersten Erkundungsflüge durchführen. Am Nachmittag des dritten Tages gab der Pilot von Martin 7 die Koordination der vermissten Person an die Rettungsmannschaften durch und diese organisierte eine Taubergung per Hubschrauber. „Es war eine große Erleichterung für mich und alle Beteiligten“ sagt Markus, denn kaum einer der Kollegen war in der Lage dieser Belastung noch länger stand zu halten. „Ich habe in regelmäßigen Abständen mit der Gattin des Vermissten telefoniert und Sie über den Fortgang der Suchaktion informiert, gleichzeitig habe ich auch versucht Ihr Kraft und Trost zu spenden“, berichtet Markus. Als wir die vermisste Person lebend gefunden hatten war die Freude bei allen Riesengroß, das sind die glücklichen Momente eines Flugretters, diese gibt es leider viel zu wenig.

### **Mann der ersten Stunde**

In unsere Runde gesellt sich Karl-Heinz Holzhammer (Pilot/Techniker), und berichtet von den Anfängen der Rettungsfliegerei in Tirol. Vor mehr als 30 Jahren entschloss sich der damals amtierende Innenminister Such-, Erkundungs- und Versorgungsflüge in die von der Außenwelt abgeschnittenen Regionen durchzuführen. Innerhalb kürzester Zeit fanden sich eine Handvoll Exekutivbeamte die durch Einsätze im zweiten Weltkrieg über Flugerfahrung verfügten. Diese wurden von dem legendären Schweizer Gletscherpiloten Hermann Geiger auf einer Piper Super Cup 180 auf Außenlandungen im Hochgebirge geschult. Karl-Heinz Holzhammer war einer der ersten Gletscherpiloten in Tirol und in seiner Stimme verbirgt sich etwas Wehmut als er „von alten Zeiten spricht“. So um 1964 hat man die Luftrettung auf die vielseitigeren Hubschrauber umgestellt. Damals wurden Einsätze mit einer **Bell 47 G** geflogen. Heuer, mit den neuen Helikoptern ist allerdings viel mehr zu machen als mit den alten Schraubern oder der Fläche, denn gerade bei der Schneekatastrophe vom vergangenen Winter, wären viel mehr Menschen ums Leben gekommen, wenn es keine Hubschrauber gegeben hätte.

### **Leben riskieren um Leben zu Retten**

Bei den zahlreichen Einsätzen des Winters 99 im Alpenraum, haben etliche Piloten und Helfer ihr eigenes Leben riskiert um anderes Leben zu retten. Einer von Ihnen war Walter Strolz, Pilot im Dienste des Bundesministeriums des Inneren, er flog mit seiner Bell 206 L unter schwierigsten Bedingungen nach Galtür, um ein 12 Monate altes Kind aus der Todeszone zu fliegen;(Bilder und Berichte gingen durch die Presse). Der Säugling hätte ohne Hubschrauber und den selbstlosen Einsatz von Walter Strolz mit großer Wahrscheinlichkeit nicht überlebt.

## **Wartung und Pflege**

Die gesamte BMI Flotte besteht aus 22 Hubschraubern und 4 Flächenflugzeugen. Die vorgeschriebenen kleinen Wartungsintervalle der Hubschrauber werden auf Ihrem Stützpunkt durch einem Techniker vor Ort durchgeführt. Für alle anspruchsvolleren Wartungsarbeiten wie zum Beispiel 1200 /h Kontrolle werden die Luftfahrzeuge in den bundeseigenen Luftfahrtbetrieb mit JAR 145 Zulassung nach Wien überführt.

## **Dienstschluß für Martin 7**

Es vergeht die Zeit und der Tag neigt sich dem Ende ohne dass jemand die Hilfe des Hubschraubers und seiner Besatzung benötigt, mit Einbruch der Dämmerung endet die Dienstzeit für die Crew auf Martin 7 und der blaue Schutzengel verschwindet hinter einem Hangartor und wartet auf den nächsten Einsatz, und der kommt bestimmt, denn auch Morgen fliegen Österreichs blaue Schutzengel wieder. Als ich nach Dienstende den Stützpunkt verlasse ist der alte Teil des Flughafens wieder der einsamste Ort von Innsbruck.

Ich bedanke mich ganz herzlich bei den Herren Peter Strasser (Pilot), Karl-Heinz Holzhammer (Technik), Markus Kronthaler (Flugretter) und Georg Gruber von der IPA Verbindungsstelle Innsbruck ohne deren Bereitschaft dieser Bericht nicht zustande gekommen wäre.

## **In eigener Sache**

Rettungsfliegerei mein Hobby! Seit ungefähr sechs Jahren betreibe ich das Modellhubschrauberfliegen in einen reinen „Heliclub“, und nach den fast üblichen Startschwierigkeiten und Rückschlägen in diesem Hobby, kann ich heute sagen „Mein Modellheli macht fast alles was ich will“ (Der Rest wird noch geübt). Seit 3 Jahren versuche ich mit meinen Hubschraubern originalgetreue Manöver zu fliegen, wie z.Bsp. Taubergung / Löschflug / Kalkflug / Kabelverlegung / Hausevakuierung / etc. um nur einige zu nennen. Nach anfänglicher Skepsis einiger Fliegerkameraden, hat diese Art der Modellhubschrauberei; in einem Verein; einige Anhänger gefunden. Die Ideen dazu, holen wir und wenn möglich, Life beim großen Vorbild.

Armin Fritz