



SOZIALBILANZ 2016

Bildnachweis

Titelbilder: Kurt Mantinger

HELI - Flugrettung Südtirol
Landesrettungsverein Weißes Kreuz
Philipp Franceschini
Aiut Alpin Dolomites

Impressum

Autor/Redaktion: Abteilung Marketing
Übersetzungen: www.protext.bz.it
Grafik & Satz: www.longo.media
Druck: www.longo.media

Mai 2017

Geschätzte Leserschaft!



Wenn wir heuer auf drei Jahrzehnte Flugrettung in Südtirol zurückblicken, dann lassen wir eine wechselvolle, aber durchwegs erfolgreiche Geschichte mit Höhen und Tiefen Revue passieren. Das Weiße Kreuz

hat zwar den Grundstein für diesen nicht mehr wegzudenkenden Dienst gelegt und ihn anfangs alleine aufgebaut. Die Flugrettung ist aber schon lange nicht mehr nur ein Teil des Landesrettungsvereins, sondern das Ergebnis einer guten Zusammenarbeit zwischen mehreren Organisationen, die sich das Retten zum Ziel gesetzt haben. Und dieses Ziel haben das Weiße Kreuz, die Bergrettungsdienste, die deutschen und italienischen Alpenvereine sowie der Landesnotfalldienst unter

dem Motto „Gemeinsam sind wir stark“ erreicht. Diese Zusammenarbeit gipfelte vor Jahren in die Gründung des Vereins „HELI - Flugrettung Südtirol“. Mit der Verlängerung des Führungsauftrags im vergangenen Dezember hat auch die Landesregierung dem Verein weiterhin das Vertrauen ausgesprochen, wofür wir sehr dankbar sind. Ich bin fest davon überzeugt, dass es der Südtiroler Flugrettung schrittweise geglückt ist, ein kostengünstiges und effizientes System mit einer kompakten Verwaltung aufzubauen. Eines möchte ich noch bemerken: Ein gutes Rettungssystem, in unserem Fall eine kompetente Flugrettung auf dem modernsten Stand, ist auch ein Aushängeschild und eine Werbung für ein beliebtes Urlaubsland wie Südtirol. Damit erfüllen wir nicht nur unsere ureigene Aufgabe zur bestmöglichen Versorgung unserer Bevölkerung.

Dr. Georg Rammlmair
Präsident

Liebe Leserin, lieber Leser,



die Flugrettung hat etwas Spektakuläres an sich. Nicht von ungefähr werden über die fliegenden Helden des Rettungsdienstes immer wieder Dokumentationen und Filme gedreht.

Auch in der Realität sind der Pelikan 1 und 2 sowie der Aiut Alpin Dolomites den meisten Menschen in Südtirol ein Begriff: Jeder weiß um die Wichtigkeit der Flugrettung, um Menschen zu retten, die in Not geraten sind. Diese Aufgabe ist nicht einfach und erfordert einen großen Einsatz an professioneller Arbeit unter permanenter Weiterentwicklung und nicht zuletzt an Humankapital. Die Flugrettung lebt durch die Menschen, die sich beruflich oder auch ehrenamtlich dort engagieren, physisch, psychisch, sozial. Ihre hohe Motivation und die Bereitschaft zur Zusammenarbeit – auch mit anderen Vereinen und bei Bedarf über die Landesgrenzen hinaus

– sind unverzichtbar, damit dieser Dienst effizient und flächendeckend funktioniert, gerade aufgrund der mit der Flugrettung verbundenen erhöhten Risiken. All diese Menschen leisten einen wichtigen Dienst an unserer Gesellschaft, und ich möchte diese Gelegenheit nutzen, um ihnen für ihren Einsatz und ihr Engagement zu danken, nicht nur als Landesrätin für Gesundheit, Soziales und Sport, sondern auch im Namen der immerhin 2.805 Patienten und Patientinnen, die im Jahr 2016 vor allem bei Freizeit- und Sportunfällen in den Nutzen dieser unschätzbar wertvollen Dienstleistung gekommen sind.

Auf den folgenden Seiten soll Bilanz gezogen werden über die Entwicklung der Flugrettung seit der auf Eigeninitiative der Pioniere erfolgten Grundsteinlegung, ebenso wie über die sozialen Kosten und Nutzen der Flugrettung in den vergangenen 30 Jahren. Allen Leserinnen und Lesern wünsche ich eine informative und spannende Lektüre!

Ihre Dr. Martha Stocker
Gesundheitslandesrätin

Martha Stocker

Sehr geehrte Damen und Herrn!



Zu aller erst möchte ich vor den unbezahlbaren Leistungen der Südtiroler Flugrettungspioniere meinen Hut ziehen. Trotz aller Risiken und Schwierigkeiten haben sie sich an ein Vorhaben herangewagt, das zu einem

Vorzeigedienst im Land und weit darüber hinaus geworden ist. Ihre Weitsicht war der Startschuss für einen heute nicht mehr wegzudenkenden und geschätzten Dienst. Dank sparsamer Verwaltung gelingt es uns, den Steuerzahler so wenig wie möglich zu belasten. Trotzdem garantieren wir einen Flugrettungsdienst, der jedem internationalen Vergleich standhalten kann und der dem Qualitätsanspruch eines hochmodernen Rettungs- und Notarztdienstes entspricht. Ein großer Dank gebührt hier auch der Landesregierung, die uns als Verein das Vertrauen schenkt, diesen Dienst auszuführen. Dieser Rückhalt macht es uns erst möglich,

unsere Organisation auf diesem Niveau zu führen. Und eines kann ich versichern: Trotz des hohen Standards werden wir uns nicht auf den Lorbeeren des Erfolgs ausruhen. Wir müssen als Verein weiterhin aktiv an einem Strang ziehen und unsere Ziele weiterverfolgen. Dabei steht die laufende Qualitätssteigerung im Dienste der Bevölkerung ganz im Mittelpunkt. Und dass es in der heutigen Flugrettung kein Konkurrenzdenken gibt, sondern der Dienst am Nächsten im Mittelpunkt steht, beweisen die vorbildliche Zusammenarbeit der verschiedenen Partner im Verein „HELI - Flugrettung Südtirol“ und das gute Miteinander mit dem Aiut Alpin Dolomites. Das enge und effiziente Zusammenwirken mit dem Südtiroler Sanitätsbetrieb und dem Landesnotfalldienst ist ebenfalls ein Garant für das erfolgreiche Modell „Flugrettung Südtirol“. Und so soll es auch in Zukunft sein – das Miteinander muss gehegt und gepflegt werden, die Patienten werden es uns danken.

Dr. Ivo Bonamico
Direktor

Werte Leser!



Im Jahr 1987 wurde nach einigen Probeversuchen im Jahr zuvor definitiv mit der Tätigkeit der Flugrettung in Südtirol begonnen. Es sind somit 30 Jahre seit jenem Datum vergangen. Sie geben uns den Anstoß, zurück-

zuschauen und eine Bilanz über diese 30-jährige Tätigkeit zu ziehen. Ich selbst war damals schon dabei und kann mich noch sehr gut erinnern, mit welcher Begeisterung und mit welchem Pioniergeist vonseiten aller Beteiligten die Sache angegangen wurde. Angefangen von den damals Verantwortlichen des Landesrettungsvereins Weißes Kreuz, die alle bürokratischen Hürden bewältigt und die finanziellen Voraussetzungen geschaffen haben, bis hin zu den Ärzten und Flughelfern sowie Piloten und Techniker sind alle mit viel Elan und Glauben am Erfolg

an die Sache herangegangen. Damals wusste man keinesfalls, wie sehr sich dieser Dienst etablieren und ob er von Erfolg gekrönt sein würde. Mittlerweile ist die Landesflugrettung zu einer nicht mehr wegzudenkenden Institution geworden, die einen wichtigen Dienst an der Bevölkerung und an den zahlreichen Touristen, die jährlich unser Land besuchen, leistet. Man kann sogar behaupten, dass sie zu einem positiven Aushängeschild für unser Land geworden ist. Die Landesflugrettung hat sich eine hochprofessionelle Struktur in allen Belangen aufgebaut, von der Verwaltung bis hin zur medizinischen Versorgung sowie den fliegerischen Aspekten, die eine hohe Qualität und Sicherheit garantieren. Wir sind der Überzeugung, dass der Weg, der eingeschlagen wurde, der richtige ist. Dieser Dienst ist auch in Zukunft noch ausbaufähig, um zur Versorgung unserer Bürger noch besser und effizienter beitragen zu können.

*Dr. Manfred Brandstätter
Primar des Landesnotfalldienstes
und ärztlicher Leiter von „HELI“*

UNSERE IDENTITÄT

„HELI - FLUGRETTUNG SÜDTIROL“

Der privatrechtliche Verein „HELI - Flugrettung Südtirol“ wurde 2010 offiziell aus der Taufe gehoben. Er ist der Träger der Flugrettung in Südtirol und verwaltet diesen Dienst im Auftrag der Südtiroler Landesregierung. Die Mitglieder von „HELI - Flugrettung Südtirol“ sind der Alpenverein Südtirol (AVS), der Landesrettungsverein Weißes Kreuz, die Bergrettung im Alpenverein Südtirol, die Südtiroler Berg- und Höhlenrettung des CNSAS und der Club Alpino Italiano Alto Adige (CAI). Durch Kooptierung ist auch der Primar des Landesnotfalldienstes im Vereinsvorstand vertreten.

Mit der Gründung eines privatrechtlichen Vereins kann „HELI - Flugrettung Südtirol“ die von der öffentlichen Hand gestellten Aufgaben im Rahmen der Landesflugrettung in vollem Umfang erfüllen.



Unsere Aufgaben sind:

- Die strategische Planung und verwaltungstechnische Organisation der Flugrettung in Südtirol sowie die Gewährleistung des Dienstes mittels drei Rettungshubschraubern;
- Die Ausarbeitung von technischen Standards und Konzepten für die Optimierung der Rettungseinsätze und die Weiterentwicklung der Ablaufstrukturen;
- Die Organisation und Schulung des ärztlichen und des nicht-ärztlichen Personals sowie die Schaffung der Voraussetzungen für die Ausbildungstätigkeiten;
- Die Planung und Verabschiedung von Bilanz, Budget und Investitionsplan;
- Das Führen von Verhandlungen mit der Betreiberfirma bis hin zum Vertragsabschluss und die damit zusammenhängende Überwachung der Dienste;
- Die Organisation von Ausschreibungen;
- Die Erneuerung der verschiedenen Konventionen;
- Die Verwaltung und Wartung der Hubschrauberbasen in Bozen und Brixen unter Einhaltung der gesetzlich vorgegebenen Brandschutz- und Arbeitssicherheitsbestimmungen;
- Die Erstellung der Statistiken und die transparente Kommunikation des Leistungsumfanges;
- Öffentlichkeitsarbeit und Personalführung.

Als Bindeglied zwischen dem Verein „HELI - Flugrettung Südtirol“ und der Landesregierung fungiert das Amt für Krankenhäuser, welches die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben überwacht und für die jährliche Finanzierung der Flugrettung sorgt. Über das Amt für Vertragsabkommen des Südtiroler Sanitätsbetriebes wird hingegen die Konvention mit dem Verein ausgearbeitet.

UNSERE PARTNERORGANISATIONEN



Alpenverein Südtirol (AVS)

Der Alpenverein Südtirol (AVS) wurde im Jahr 1946 gegründet. Er hat heute 32 Sektionen mit 58 Ortsstellen, verteilt auf das ganze Land. Ende September 2016 hatte der AVS 66.812 Mitglieder zwischen einem Jahr und 99 Jahren. Als ehrenamtlich anerkannte Organisation versteht sich der AVS als Vereinigung der deutsch- und ladinischsprachigen Bergsteiger in Südtirol.



Bergrettung im Alpenverein Südtirol

Den Bergrettungsdienst im Alpenverein Südtirol gibt es offiziell seit den Nachkriegsjahren und er kann auf 35 Rettungsstellen in ganz Südtirol zurückgreifen. Im Bedarfsfall werden die ehrenamtlichen Retter über Personenrufempfänger seitens der Landesnotrufzentrale alarmiert, um unverzüglich vor Ort tätig zu werden. Der Bergrettungsdienst im Alpenverein leistet Einsätze für in Not geratene und hilfsbedürftige Menschen und Tiere in alpinen und schwer zugänglichen Gebieten Südtirols.



Club Alpino Italiano (CAI)

Der Club Alpino Italiano, der italienische Alpenverein, hat eine über 140-jährige Geschichte. Er wurde am 23. Oktober 1863 in Turin aus der Taufe gehoben und setzt sich für den Schutz der Natur und für die Pflege der Bergwelt ein. In Südtirol besteht der CAI aus 15 Sektionen mit zahlreichen Aktivitäten. Wie die Mitglieder des AVS sind auch jene des CAI in der Bergwelt Italiens und darüber hinaus unterwegs und genießen deren Schönheit.

Landesnotrufzentrale 118

Die Landesnotrufzentrale ist aus einem gemeinsamen Projekt der ehemaligen Landesabteilung für Brand- und Zivilschutz und des Südtiroler Sanitätsbetriebes im Auftrag der Landesregierung entstanden. Die Landesnotrufzentrale hat am 13. November 1993 ihren Dienst mit der Notrufnummer 118 aufgenommen. Sie alarmiert neben dem Rettungs- und Notarztdienst die Feuerwehren, die Wasserrettung, den Zivilschutz sowie die Berg- und Höhlenrettung.



Landesrettungsverein Weißes Kreuz

Der Landesrettungsverein Weißes Kreuz wurde am 10. August 1965 gegründet. 32 Sektionen in ganz Südtirol und darüber hinaus garantieren in ihren Gebieten einen flächendeckenden Rettungs- und Krankentransportdienst. Dazu kommt die Sektion Zivilschutz. Der auf Freiwillige aufgebaute Verein engagiert sich unter anderem auch in der Notfallseelsorge, in der Jugendarbeit, in der Pistenrettung und in der Umsetzung von internationalen Projekten im Bereich Katastrophenschutz.



Südtiroler Berg- und Höhlenrettung des CNSAS

Die Südtiroler Berg- und Höhlenrettung des CNSAS ist eine Freiwilligenorganisation der nationalen Berg- und Höhlenrettung und eine Sondersektion des Club Alpino Italiano (CAI). Die Berg- und Höhlenrettung ist im Land mit 21 Bergrettungsstellen und einer Höhlenrettungsstelle vertreten. Die Tätigkeiten dieser Organisation umfassen die Vorbeugung von Bergunfällen sowie die Rettung von Verunglückten und Vermissten.



GESCHICHTE DER FLUGRETTUNG

Seit 1986 – seit genau 31 Jahren – gibt es in Südtirol die organisierte Flugrettung. Sie ist nicht nur ein nicht mehr wegzudenkender Teil des Südtiroler Rettungswesens, sondern auch eine „Attraktion“, wenn man diesen wichtigen Dienst überhaupt so bezeichnen kann. In regelmäßigen Abständen sind die drei Rettungshubschrauber der Flugrettung Südtirol, der Pelikan 1 in Bozen, der Pelikan 2 in Brixen und der Aiut Alpin Dolomites in Pontives, beliebte Themen in den Medien. Sie sind seit jeher beliebte Foto- und Filmmotive und zählen mittlerweile unverkennbar zu den „Wahrzeichen“ des Landes. Wie ist es aber zur Gründung der Flugrettung gekommen?

Aufgrund der topografischen Lage Südtirols ist es unerlässlich, auch die entlegensten Seitentäler so schnell wie möglich notfallmedizinisch versorgen zu können. Insofern werden Rettungshubschrauber immer dort eingesetzt, wo dringend ein Notarzt benötigt wird und der Einsatzort für bodengebundene, notarztbesetzte Rettungsmittel nicht oder schwer erreichbar ist bzw. die Einsatzfrist zu lange dauert.

Rettung aus der Luft gab es in Südtirol bereits vor 1986: Diese war aber weder organisiert, noch geplant oder gar in irgendeiner Form strukturiert. Es waren vor allem das Regiment „Altair“ und Einsatzkräfte der Carabinieri, die bereits Jahre zuvor bei schweren Bergunglücken mit ihren Hubschraubern zu Hilfe eilten und die Verunglückten zu Tal brachten. Allerdings waren weder die schweren Maschinen, noch die Besatzungsmitglieder für solche Einsätze vorbereitet. Hinzu kam die erschwerte Kommunikation bei Notrufen und die unsichere Bereitstellung eines Militärhubschraubers für zivile Rettungseinsätze.



Die Flugrettung Südtirol in ihren Kinderschuhen: Die Alouette 3, eine einmotorige Maschine, ausgestattet mit einer pneumatischen Seilwinde mit einer Länge von 30 Metern.

So waren es auch tragische Ereignisse welche wesentlich zur Einführung der Flugrettung im Land beitrugen: einmal der Bergunfall von Siegfried Messner, dem Bruder von Reinhold Messner. Siegfried Messner wurde am 16. Juli 1985 in den Dolomiten von einem Blitz getroffen. Nach langer Zeit wurde er vom vierten Armeekorps geborgen und in das Krankenhaus nach Bozen gebracht. In den späten Nachtstunden wurde er dann nach Innsbruck verlegt, wo er kurze Zeit später seinen

schweren Schädelverletzungen erlegen ist. Dieses Ereignis sorgte nicht nur in Südtirol für großes Aufsehen, sondern hatte auch ein großes internationales Medienecho zur Folge. In der „Bild“ war man darüber empört, dass Südtirol als beliebtes Tourismusland keine Flugrettung hatte. „Die zahlreichen Gäste, die in den Bergen wanderten, waren bei einem Unglück auf sich selbst gestellt und ihrem Schicksal überlassen“, prangerte die deutsche Tageszeitung damals an.



Aus der Notwendigkeit in der Bergrettung geboren, wurden die Rettungshubschrauber alsbald auch in anderen Bereichen eingesetzt. Bereits kurze Zeit nach Einführung der Flugrettung rückten diese Rettungsmittel auch regelmäßig zu Verkehrsunfällen und medizinischen Einsätzen aus.

Wenige Monate später, im schneereichen Winter 1986, folgte ein weiteres Unglück, das wesentlich zur Einführung der Flugrettung beitrug. Das Weiße Kreuz in Bozen erreichte damals ein Hilferuf aus Suldun: Aufgrund eines starken Schneefalls war das gesamte

Gebiet von der Außenwelt abgeschnitten und bereits ab Gomagoi gab es für Rettungswagen kein Weiterkommen mehr. Karl Detomaso, damaliger Direktor des

ERINNERUNGEN AN DIE FLUGRETTUNG

Dr. Günther Mitterhofer,
erster Notarzt in Südtirol
und Pionier der Flugrettung



Als erster Notarzt in Südtirol war ich bei der Geburtsstunde der Flugrettung ganz vorne mit dabei. Ich war im ersten Jahr täglich auf dem Rettungshubschrauber des Typs Alouette 3 316B mit der Rufnummer I-VIOU im Dienst und erinnere mich vor allem an zahlreiche Einsätze in den Bergen. Unsere Maschine war damals viel wendiger und um einiges leichter als der schwerfällige Helikopter des Militärs und konnte damit auch in großen Höhen eingesetzt werden. Als besonderer Moment bleibt mir die Bergung eines schwerverletzten Engländers aus der Ortler-Nordwand in Erinnerung. Der Rettungseinsatz fand in völliger Dunkelheit statt und es war genau der Heilige Abend 1986. Ohne unsere Hilfe hätte der Mann nicht überlebt.

Landesrettungsvereins, orderte den diensthabenden Notarzt in Bozen kurzerhand ab und organisierte für den Rettungseinsatz einen privaten Hubschrauber des Typs LAMA 315. Notarzt Günther Mitterhofer packte Notfallkoffer und andere Gerätschaften aus dem Rettungswagen in den kleinen Hubschrauber und brach gemeinsam mit Pilot Paul Frei vom Flughafen Bozen in Richtung Ortlergebiet auf. Mit dabei hatten sie auch Lebensmittel für die eingeschlossene Bevölkerung, welche beide in Trafoi abluden, um Platz zu schaffen. Anschließend evakuierten sie zwei verletzte Patienten aus der Furkelhütte und brachten diese direkt in das Krankenhaus nach Schlanders. Dieses Ereignis gilt rückblickend als Geburtsstunde der organisierten Flugrettung in Südtirol.

Nun wurde mit Nachdruck auf die Einführung eines Flugrettungsdienstes hingearbeitet. Das Weiße Kreuz leistete dabei Pionierarbeit, konnte aber gleich vom ersten Moment an auf den Rückhalt der Bergrettungsdienste im Land zählen. Auch die Politik leistete ihren Beitrag und bemühte sich darum, die erforderlichen rechtlichen Voraussetzungen zur Einführung des Flugrettungsdienstes zu schaffen.

Um die unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten der auf dem Markt vorhandenen Maschinen zu vergleichen, organisierte die Bergrettung Gröden im Frühjahr 1986 eine Hubschrauberschau in der Langkofelgruppe. Daran nahmen mehrere Hersteller teil und es wurden Rettungseinsätze simuliert und spektakuläre Bergungsaktionen vorgeführt. All dies unter den Augen von Landespolitikern, hohen Beamten und Funktionären der verschiedenen Rettungsorganisationen und der Streitkräfte. Ziel war es, die Zusammenarbeit aller verantwortlichen Ämter und Dienste voranzutreiben und die Einführung einer Flugrettung in Südtirol zu erreichen. Besonders der Landesrettungsverein zeigte

sich engagiert, knüpfte Kontakte zu diversen Betreiberfirmen und reiste mit einer Delegation nach Frankreich, um sich verschiedene Rettungshubschrauber vorführen zu lassen.

ERINNERUNGEN AN DIE FLUGRETTUNG

Ernst Winkler,
Vizepräsident „HELI“
und Landesleiter des
Bergrettungsdienstes im
Alpenverein Südtirol



Rettung aus der Luft gab es bereits in den 1960er Jahren, allerdings war diese nicht koordiniert und die wenigen vorhandenen Maschinen standen nur bedingt für Einsätze zur Verfügung. Von 1975 bis 1986 war es dann das Militär, das immer wieder Einsätze im Gebirge geflogen hat und Verunglückte zu Tal brachte. Aber erst seit der Inbetriebnahme der organisierten Flugrettung ab 1986/87 gibt es die systematische und geplante Rettung aus der Luft, die später in der Arbeitsgemeinschaft Flugrettung und anschließend im Verein „HELI“ professionalisiert wurde.

Im Jahre 1986 begann der Landesrettungsverein mit einer französischen Alouette 3 mit der Flugrettung in Südtirol und stationierte die einmotorige Maschine an der Bozner Fagenstraße. Sie wurde kurzerhand auf den Namen Pelikan getauft, da dieser in beiden Landessprachen leicht verständlich war. Diese Namensbezeichnung ist für die Rettungshubschrauber bis heute erhalten geblieben und der Pelikan als „Wappentier“ hat sich längst zum Wahrzeichen der Flugrettung im Land etabliert.



Rettungsübung beim Hangar in Bozen: Mit Einführung der Flugrettung musste auch die Zusammenarbeit mit bodengebundenen Rettungseinheiten sowie mit Berg- und Wasserrettung laufend geprobt werden.

ERINNERUNGEN AN DIE FLUGRETTUNG

Mirko Kopfsguter, einer der ersten Rettungspiloten in Südtirol. Er ist heute der Generaldirektor des Flughafens Bozen.



Als einer der ersten Vollzeitrettungspiloten habe ich wohl einiges gesehen und gemacht, das dem damaligen Pioniergeist entsprach. Vielen wurde geholfen und einige Aktionen haben bleibende Erinnerungen hinterlassen, und das nicht nur bei mir. Heute ist die Flugrettung ihren Kinderschuhen entwachsen und als durch und durch reglementierte und professionelle Aktivität auf einem sehr hohen Niveau angelangt, und das ist gut so. Warum also in Nostalgie schwelgen, wenn die Zukunft vor uns liegt, die einen medizinischen Dienst an der Bevölkerung gesichert sieht, der sich durchaus sehen lassen kann. Nach diesen ersten ereignisreichen 30 Jahren wünsche ich heute dieser Initiative, die es ohne den Einsatz einiger Idealisten wahrscheinlich erst viel später gegeben hätte, eine erfolgreiche unfallfreie Zukunft.

DER ERSTE PELIKAN HEBT AB

Zum ersten Einsatz hob die Alouette vom damaligen Sitz des Weißen Kreuzes an der Bozner Fagenstraße ab und flog zum Rittner Horn. Die Besatzung bestand aus Pilot Marco Tacchella, Notarzt Günther Mitterhofer und Flughelfer Reinhard Mahlknecht. Bereits wenige Monate später wurde eine zweite Maschine in Betrieb genommen. Wiederum eine Alouette (AS319), welche anfangs bei der Sanonhütte auf der Seiser Alm und später beim Krankenhaus in Brixen stationiert wurde. Ihre Bezeichnung lautete fortan Pelikan 2. Auch hier wechselten sich erfahrene Piloten ab: Roberto de Alessi und Antonio Vaccari, beide von der Luftrettung kommend, und Mirco Kopfguter, alle drei bereits bei der Firma EliAlpi im Dienst. Die rechtliche Basis für die Flugrettung wurde erst ein Jahr später geschaffen: Mit Inkrafttreten des Landesgesetzes Nr. 21 vom 17. August 1987 wurde auch der offizielle Grundstein seitens der Politik gelegt.



Bereits kurze Zeit nach Inbetriebnahme des ersten Rettungshubschraubers mit Basis in Bozen wurde eine weitere Maschine in Betrieb genommen. Nach anfänglicher Stationierung auf der Seiser Alm wurde sie kurze Zeit später beim Krankenhaus in Brixen stationiert.



Erweiterte Rettungsflotte: Bereits ab 1987 standen zwei Hubschrauber für die Flugrettung in Südtirol zur Verfügung. Während der Pelikan 1 in Bozen stationiert war, hob der Pelikan 2 beim Krankenhaus in Brixen ab

Der erste Hubschrauber des Typs Alouette wurde bald durch eine weitere Alouette (AS 319) ersetzt, welche eine etwas stärkere Turbine hatte. Es folgte daraufhin eine Ecureuil (AS 350-B1), daraufhin eine Dauphin, beides französische Hubschraubermodelle. Über viele Jahre prägend für das Bild der Südtiroler Flugrettung waren aber mit Sicherheit die beiden BK 117: die zweimotorige Maschine mit spitzer Nase und breitem Pelikan-Emblem auf der Unterseite. Die beiden BK 117 versahen über viele Jahre ihren Dienst in den Lüften Südtirols. Abgelöst wurden diese durch zwei neue Rettungshubschrauber des Typs H145 T2, die seit März 2015 zu Rettungseinsätzen abheben.

UNTERSTÜTZUNG IN DER HOCHSAISON: AIUT ALPIN DOLOMITES

Im Dolomitengebiet tätigte der Aiut Alpin Dolomites schon seit Ende der 1980er Jahre Rettungsflüge, die über eine eigene Notrufzentrale koordiniert und von den verschiedenen Bergrettungsdiensten in den ladinischen Tälern unterstützt wurden. Im Jahre 1998 wurde der Dienst des Aiut Alpin Dolomites in den Landesflugrettungsdienst aufgenommen. Dieser Rettungshubschrauber unterstützt seitdem als dritte Maschine den Dienst in der Winter- und Sommersaison und wird über die Landesnotrufzentrale koordiniert.



Der Aiut Alpin Dolomites in seinen Anfangsjahren: Bereits das erste Tätigkeitsjahr mit über 100 Rettungseinsätzen bestätigte die Notwendigkeit einer professionellen Flugrettung für die Gebirgsregionen.

Ursprünglich sah bereits das Landesgesetz aus dem Jahre 1987 eine gemeinschaftlich geführte Hubschrauber-Bergrettung vor, dieses Projekt wurde allerdings nicht weiterverfolgt. Gegen Ende der 1980er Jahre, infolge mehrerer schwerer Bergunglücke, gab es schließlich Be-

strebungen der Bergrettungsdienste, eine spezialisierte Einsatzgruppe mittels Hubschrauber ins Leben zu rufen. Nach mehreren Beratungen unter den Verantwortlichen wurde am 17. Juli 1990 der Gründungsakt der „Union Aiut Alpin Dolomites“ (abgekürzt AAD) unterzeichnet. Neun Mannschaften schlossen sich bei der Gründung dem Verein an.

ERINNERUNGEN AN DIE FLUGRETTUNG



Raffael Kostner,
technischer Leiter und
Gründungsmitglied des
Aiut Alpin Dolomites

Die zivile Flugrettung hat in Südtirol 1986 Fuß gefasst. Bis dahin hat die Bergrettung mit Heereshubschraubern zusammengearbeitet und Einsätze in den Bergen geflogen. Rückblickend hat in diesen 30 Jahren die gesunde Konkurrenz zwischen den Flugrettungen in Belluno, Trient und Südtirol für eine positive Entwicklung gesorgt und die Südtiroler Flugrettung auf ein hohes technisches und medizinisches Niveau gebracht. Eine große Herausforderung für die Zukunft ist mit Sicherheit, der Bevölkerung auch in den Nachtstunden eine Flugrettung garantieren zu können.

Um sich zwischen den Felstürmen und Wänden der Dolomiten sicher zu bewegen, war die Wahl des am besten geeigneten Fluggerätes ausschlaggebend. Man mietete den damals geeignetsten Hubschrauber, ein Modell Ecu-reuil AS 350B1, an, der auch über eine Seilwinde verfügte. Das erste Tätigkeitsjahr erwies sich bereits als äußerst anspruchsvoll, es wurden über 100 Rettungseinsätze absolviert, die meisten mit Hilfe des Hubschraubers.

Der Aiut Alpin konnte seine Stellung im Bergrettungswesen der Dolomiten konsolidieren und bildete eine

ausgezeichnete Ergänzung zu den beiden anderen Rettungshubschraubern Pelikan 1 und 2 in einsatzstarken Winter- und Sommermonaten. Am 12. Juni 1991 wurde die grundsätzliche Vereinbarung zwischen dem Weißen Kreuz, den alpinen Vereinen AVS und CAI und den Bergrettungsdiensten BRD und CNSAS unterzeichnet. Nichts desto trotz dauerte es noch weitere acht Jahre, bis der Aiut Alpin Dolomites in die Flugrettung Südtirol integriert wurde: Mit Dekret Nr. 357 / 23.0 wurde die Einbindung des dritten Rettungshubschraubers in die Landesflugrettung beschlossen. Diese Regelung trat am 16. Juli 1998 in Kraft.



Im März 2015 wurde die EC 135 T2 mit einer neuen H135 T3 ersetzt, der ersten weltweit, welche von der Herstellerfirma Airbus Helicopters ausgeliefert wurde.

GLÜCK IM UNGLÜCK: UNFÄLLE IN DER LANDESFLUGRETTUNG

Mit Schrecken erinnert man sich in Südtirol noch an den Absturz des damaligen Piloten Mirko Kopfsguter. Es war am 7. Jänner 1996 gegen 15 Uhr. Der Rettungshubschrauber hatte gerade von seinem Startplatz abgehoben, als eine Turbine der Dauphine havarierte. Es ist der Geistesgegenwart des Piloten Mirko Kopfsguter zu verdanken, dass der Hubschrauber nicht auf ein nahegelegenes Mehrfamilienhaus, sondern in ein Weingut nahe dem Krankenhaus von Bozen stürzte. Fünf Personen verletzt, besonders schwer der Pilot und ein Techniker. Der Hubschrauber hätte in das Krankenhaus nach Bruneck fliegen sollen, um einen Patienten abzuholen, der in Bozen einer Notoperation unterzogen werden sollte. Bereits 1987 war es während eines Einsatzes am Karerpass zu einem Unglück mit einem Weiß-Kreuz-Hubschrauber des Typs Alouette 3 gekommen, bei dem drei Insassen verletzt wurden. Und auch in den Folgejahren kam es immer wieder zu verschiedenen kleineren Zwischenfällen, welche glücklicherweise allesamt glimpflich endeten. Hervorzuheben ist sicher

die gute Ausbildung und Besonnenheit der Besatzung sowie die bedachte Auswahl der Rettungsmittel. So hat sich vor allem die Modellreihe BK 117, welche über viele Jahre am Himmel über Südtirol unterwegs war, als besonders sicher und stabil herausgestellt.



Der Absturz des Pelikan 1 am 7. Jänner 1996 in Bozen: Der Geistesgegenwart des Piloten Mirko Kopfsguter ist es zu verdanken, dass der Hubschrauber in ein Weingut stürzte und nicht in ein nahegelegenes Wohnhaus.

Montag, den 28. Dezember 1987

NACHRICHTEN AUS SÜDTIROL

Nr. 208 — Dolomiten 7

Hubschrauber „Pelikan 2“ stürzt ab

Die drei Besatzungsmitglieder kommen mit Schrecken davon / Kabel wird zum Verhängnis Helikopter prallt gegen die Hänge des Rosengartens in der Nähe der Paolinahütte

Bozen — Ein Hubschrauber des Landesrettungsdienstes des Weißen Kreuzes „Pelikan 2“ stürzte am Samstagabend bei einem Einsatz auf den Hängen des Rosengartens in der Nähe der Paolinahütte oberhalb des Karerpasses ab. Die drei Besatzungsmitglieder kamen mit dem Leben davon. Trotz des heftigen Aufpralls war die Maschine nicht in Brand geraten.

Keiner der Insassen schwelt in Lebensgefahr. Die schlimmsten Verletzungen hatte sich der Pilot, Mirko Kopfsguter, mit Gesichtsverletzungen zugezogen. Er soll von einer Stichflamme erfaßt worden sein, bevor die Maschine in schraubartiger Bewegung auf die Schneehänge des Karerpasses herabstürzte. Alle drei Insassen befinden sich derzeit im Bozener Krankenhaus.

Der Hubschrauberpilot Paolo Berenzi (33) aus Bozen blieb fast unverletzt. Er wurde lediglich der Vorsicht halber in die Beobachtungsstation des Bozener Krankenhauses eingeliefert. Der mitgeflogene Notarzt, der 39-jährige Emilio Zancanaro, hatte sich einen Oberschenkelbruch zugezogen.

war von der Skipiste abgekommen und über eine Böschung abgestürzt. Dabei wurde er schwer verletzt.

Der Hubschrauberpilot mit den zwei Insassen an Bord hatte die Unfallstelle mit einem Mann des Bergrettungsdienstes unterhalb der Paolinahütte geortet und sich zu einer Wandenbergung entschlossen. Bei einem zweiten Anlauf stieß der Helikopter jedoch mit den Blättern des Hauptrotors gegen das Kabel einer Materialseilbahn für den Heustransport. Die Maschine war dadurch nicht mehr manövrierfähig geworden. Sie drehte sich um die eigene Achse, stieß mit dem Heckrotor gegen einen Baum und stürzte auf den schneebedeckten Hang.

Foto: Hubschrauber Bozener Rettungsdienst

fer. Dies spielte sich kurz vor 14 Uhr ab. Der Flugschreiber Berenzi und der Arzt Zancanaro konnten sich aus eigener Kraft aus dem Wrack befreien. Allerdings war Berenzi kurz darauf ohnmächtig zusammengebrochen. Dennoch gab es großes Aufsehen, nachdem die Mannschaft mit knapper Not einem tragischen Schicksal entronnen war.

An der Maschine entstand Totalschaden. Ein neuer Helikopter kostet rund 1,3 Milliarden Lire.

Es erhebt sich freilich die Frage, ob Kabel, und sei es auch nur Kabel für eine Materialbahn, beliebig durch die Landschaft gezogen werden dürfen. Auf der anderen Seite mülten wohl Rettungshubschrauber mit Geräten ausgestattet sein, die ein derartiges Hindernis signalisieren.

Neu bei „Dolomiten“:



Wie auf dem Bild ersichtlich, ist der hintere Teil des Fluggerätes geknickt. Aufn.: „Dolomiten“-Foto Carezza

Schreckensnachrichten in den Medien: Der Absturz des Pelikan 2 in der Nähe der Paolinahütte im Jahre 1987. Damals war ein Kabel der Rettungsmannschaft zum Verhängnis geworden. Quelle: „Dolomiten“-Archiv

Doch auch der Aiut Alpin war vor Unfällen nicht gefeit: Im Februar 2001 passierte dem dritten Rettungshubschrauber der Flugrettung das erste größere Unglück seit Beginn der Tätigkeit. Während eines Einsatzes auf einer Skipiste oberhalb von Kolfuschg im Gadertal kippte der Hubschrauber seitlich um und rutschte ab. Glücklicherweise blieben sowohl Patienten als auch

Besatzungsmitglieder unversehrt und konnten mit einer Schneeraupe zu Tal gebracht werden. Schwer beschädigt wurde dabei allerdings der Hubschrauber, welcher bereits am Folgetag durch eine Reservemaschine ersetzt wurde.



Der Absturz von 1996 sorgte für ein großes Medienecho: Es folgten zahlreiche Ermittlungen, um die Unfallursache zu klären, schlussendlich war es ein technischer Defekt, der die Dauphine zum Absturz gebracht hatte. Quelle: „Dolomiten“- Archiv

ERINNERUNGEN AN DIE FLUGRETTUNG

Giorgio Gajer,
Präsident der Südtiroler
Berg- und Höhlenrettung
des CNSAS und Vorstands-
mitglied des Vereins „HELI
- Flugrettung Südtirol“



Nun sind wir mittlerweile bei 30 Jahren angekommen und können mit Stolz auf eine spannende Zeit zurückblicken. Die Flugrettung hat sich als effizientes Rettungsmittel bewährt und sich vor allem bei Bergeinsätzen, aber auch darüber hinaus als unerlässlich erwiesen. Der Rettungshubschrauber garantiert schnellste Hilfe in Not und rettet dadurch Leben. Jenes Ziel, welches wir als Rettungskräfte tagtäglich verfolgen, und der Antrieb unserer Arbeit ist.

DIE ARBEITSGEMEINSCHAFT FLUGRETTUNG

Von 1991 bis 2010 gab es die Arbeitsgemeinschaft Flugrettung, die im Auftrag der Landesregierung für den Flugrettungsdienst zu sorgen hatte. Von diesem Zeitpunkt an saßen neben dem Weißen Kreuz auch der Alpenverein Südtirol (AVS), der Bergrettungsdienst im AVS, der italienische Alpenverein (CAI) und die Südtiroler Berg- und Höhlenrettung des CNSAS im Boot der Flugrettung. Die positive Entwicklung und das enge Zusammenwachsen der verschiedenen Rettungsorganisationen ist mit Sicherheit der Weitsicht und den Bemühungen ihrer langjährigen Präsidenten zu verdanken: Dr. Georg Rammlmair vom Weißen Kreuz, Lorenzo Zampatti vom CNSAS und Sepp Hölzl vom Bergrettungsdienst im AVS.

Der Landesnotfalldienst war durch Primar Manfred Brandstätter im Gremium vertreten. Die Gründung der Arbeitsgemeinschaft war ein bedeutender Schritt hin zur professionellen und strukturierten Flugrettung in Südtirol. Nicht nur, dass damit sämtliche Rettungsdienste in einem Gremium vertreten waren und damit die Grundlage für langfristige Zusammenarbeit gelegt wurde, auch Rettungsabläufe und Alarmierungsprozesse konnten damit vereinheitlicht und auf einen internationalen Standard gehoben werden. Als besonders wertvoll erwies sich hierbei der technische Beirat mit den jeweiligen Vertretern der Rettungsorganisationen sowie der Betreibergesellschaft INAER, dem medizinischen Leiter und dem Koordinator der Flugrettung.

ERINNERUNGEN AN DIE FLUGRETTUNG

Hans Unterthiner, langjähriger Flugretter auf dem Pelikan 2 und Dienstleiter der Flugrettung, heute als Ausbilder im Weißen Kreuz tätig



Nach fast 26 Jahren als Flugretter ist auch das Erlebte so bunt wie das Leben selbst. Ich habe in all den Jahren selber einige schwierige Situationen erlebt. Ich denke an den Verkehrsunfall vor Zwischenwasser, wo ein Reisebus in die Gader gestürzt war und es 18 Tote gab. Oder an ein schweres Busunglück am Kniepass mit 8 Toten. Aber neben Leid und Schmerz und harten Schicksalsschlägen gab es auch schöne Momente in all den Jahren. So verbindet sich mit dieser Arbeit Ende und Neubeginn des Lebens, man kann beides erleben. Einer der schönsten Momente war wohl die Geburt im Flug hoch über dem Tauferer Ahrntal, wo ein kleines Mädchen gesund und munter das Licht der Welt erblickte und wohlauf mit der glücklichen Mami der Mannschaft auf der Geburtshilfe in Bruneck übergeben werden konnte. Ich schätze mich immer noch sehr glücklich über die vielen dankbaren Worte unserer Patienten, welche sicher auch ein Ansporn waren, um für diese wunderschöne Tätigkeit alles zu geben.

GRÜNDUNG DER „HELI - FLUGRETTUNG SÜDTIROL“

Die rechtliche Form einer Arbeitsgemeinschaft erwies sich im Laufe der Zeit als nicht mehr zeitgemäß, weshalb die Trägervereinigungen der Flugrettung die Weichen für die Zukunft stellten: 2010 wurde der privatrechtliche Verein „HELI - Flugrettung Südtirol“ gegründet, der von der Landesregierung mit der Führung des Flugrettungsdienstes betraut wurde und die vorherige Arbeitsgemeinschaft ablöste. Mit der Gründung des neuen Vereins wurde die formale Verantwortung an einen juristischen Träger gebunden und damit das Weiße Kreuz und deren Verantwortliche von einer möglichen persönlichen Haftung befreit. Zum Präsidenten wurde Georg Rammlmair gewählt. Direktor ist Ivo Bonamico. Die Verwaltung läuft über das Weiße Kreuz ab, so wie es schon in den Zeiten der Arbeitsgemeinschaft der Fall war. An den Aufgaben, Zielen und Diensten hat sich nichts geändert.

Lorenzo Zampatti
(* 22. März 1954 - † 1. April 2016)



Lorenzo Zampatti war zeitlebens mit dem Rettungswesen und insbesondere mit der Flugrettung in Südtirol eng verbunden. Er war langjähriger Präsident der Berg- und Höhlenrettung des CNSAS in Südtirol und saß von der Gründung bis zu seinem Tod als Vizepräsident im Vorstand der „HELI - Flugrettung Südtirol“. Sein Einsatz galt in all den Jahren dem Wohl der Bevölkerung. Gott möchte ihm all das vergelten, was er auf Erden Gutes getan hat.

NACHRUF



Die offizielle Gründung des Vereins „HELI - Flugrettung Südtirol“ am 1. Februar 2010 in der Notariatskanzlei Thomas Weger: Dr. Ivo Bonamico (v. l.), Georg Simeoni (AVS), Lorenzo Zampatti (CNSAS), Dr. Georg Rammlmair (WK), Toni Preindl (BRD) und Giuseppe Broggi (CAI).

TECHNISCHER FORTSCHRITT IN DER FLUGRETTUNG

Ebenso wie in der Bodenrettung gab es auch in der Flugrettung in den vergangenen drei Jahrzehnten bedeutende Entwicklungen. Neben den medizinischen und versorgungstechnischen Verbesserungen, welche im Einklang mit der allgemeinen präklinischen Notfallmedizin einhergingen, spielte in der Flugrettung stets auch der technische Fortschritt eine bedeutende Rolle.

Alouette 3 (AS 316 + 319)

Die Alouette 3 war der erste zivile Rettungshubschrauber, welcher im Rahmen der Flugrettung in Südtirol eingesetzt wurde. Es handelte sich dabei um eine einmotorige Maschine, die bereits mit einer pneumatischen Seilwinde mit einer Länge von 30 Metern ausgestattet war und Platz für drei Besatzungsmitglieder bot. Neben Pilot und Notarzt war ein Flugretter mit an Bord, der neben medizinischer Assistenz auch für die Windenbergung verantwortlich war. Ausgebildet wurden die ersten Besatzungsmitglieder, die vorwiegend aus den Reihen des Landesrettungsvereins stammten, im Aostatal. Auf Einladung der damaligen Betreiberfirma EliAlpi fand in den Bergen an der franzö-

sischen Grenze die technische Einschulung für Flugretter statt. Der Flugtechniker, heute unerlässliches Mitglied einer jeden Besatzung, blieb damals am Boden. Er war für kleinere Reparaturen und die ordnungsgemäße Wartung der Maschine zuständig und verweilte während der Einsätze in der Basis.



Trotz kaum vorhandener Navigationshilfen waren Manöver im Gebirge kein Problem für die Alouette. Sie war wendig und leicht und konnte gezielt in der Bergrettung eingesetzt werden.



Die Alouette 3 bot Platz für drei Besatzungsmitglieder und einen Patienten. Sie war die geeignete Maschine für Einsätze im Gebirge und ihre Ausstattung entsprach den internationalen Standards damaliger Rettungshubschrauber.

Die technische Ausstattung der Alouette war für die damalige Zeit durchaus fortschrittlich, steht aber in keinem Vergleich zu den heutigen, modernen Standards in der Flugrettung. So durfte die luftbetriebene Seilwinde ein maximales Gewicht von 175 Kilogramm nicht überschreiten. Alternativ wurde ein Rettungskorb mit Fixtau eingesetzt, in welchem Besatzungsmitglieder zu Boden gelassen wurden. Die Alouette war auch die einzige Maschine, in welcher die Patientenliege quer untergebracht war und über die Seitentür eingeschoben wurde. Nicht weniger simpel war das Cockpit der Alouette ausgestattet – stehen heute der Besatzung unzählige digitale Anzeigen und modernste Instrumente zur Verfügung, musste der Pilot der Alouette mit einigen wenigen Kontrollinstrumenten auskommen. Leistungstechnisch hatte die Alouette damals rund 800 PS über eine Turbine zur Verfügung. Zum

Vergleich: Die aktuelle H145 der Flugrettung kann rund 2000 PS über zwei Turbinen abrufen.

Die gute Zusammenarbeit der Rettungsorganisationen fand bereits damals ihren Ausdruck am Hubschrauber. Sie waren allesamt mit Schriftzug und Vereinseblem an den Außenwänden der Maschine vertreten.

ERINNERUNGEN AN DIE FLUGRETTUNG

Franz Volgger,
Flugretter auf dem Pelikan 1



Nach jahrelanger Tätigkeit im Rettungsdienst und in der Ausbildung am Boden, hat sich für mich 1998 die einmalige Gelegenheit geboten, auf den Rettungshubschrauber zu wechseln, wo ich meinen Traumjob gefunden habe. Flugrettung steht für mich für ausgezeichnete Zusammenarbeit mit den anderen Rettungsorganisationen. Ob Bodenrettung, Bergrettung, Wasserrettung oder Feuerwehr: Sehr oft sind wir bei Einsätzen aufeinander angewiesen und ein gutes Zusammenwirken ist sehr wichtig. Ein bedeutender Schritt in die richtige Richtung könnte die Ausweitung des Flugrettungsdienstes bis in die Nachtstunden hinein sein. Dadurch könnten wir unsere Flugrettung noch effizienter einsetzen.

Ecureuil (AS 350)

Die Ecureuil ist ein weiteres französisches Modell, welches in seiner einmotorigen Ausführung (AS350), als auch in der zweimotorigen Variante (AS355), in Südtirol eingesetzt wurde. Die Ecureuil zählte zu den modernsten Hubschraubern jener Zeit und war das Nachfolgemodell der Alouette des französischen Herstellers Aérospatiale. Auch die Besatzung des Aiut Alpin Dolomites vertraute bereits auf dasselbe Hubschraubermodell und konnte durchwegs positive Erfahrungen sammeln. Die Ecureuil bot nach wie vor nur für drei Besatzungsmitglieder Platz, die Patientenliege war allerdings bereits in Flugrichtung angebracht. Ebenso war die medizinische Ausstattung deutlich ausgereifter. Als nachteilig erwies sich anfangs die fehlende Seilwinde, sodass nur mit Fixtau gearbeitet werden konnte und keine direkten Windenbergungen möglich waren. Doch bereits am Nachfolgemodell war eine feste Seilwinde angebracht, sodass sich die Ecureuil bald als solider und vielseitiger Rettungshubschrauber etablierte.



Die Ecureuil des französischen Herstellers Aérospatiale (hier im Bild der Aiut Alpin Dolomites) zählte zu den modernsten Hubschraubern jener Zeit. Anfangs nur mit Fixtau ausgestattet, wurde bei den Nachfolgemodellen eine feste Seilwinde angebracht.

Dauphine AS 365

Die Dauphine war der einzige Rettungshubschrauber, der jemals vom Landesrettungsverein selbst angekauft und nicht über eine Betreiberfirma angemietet wurde. Ursprünglich als Personenhubschrauber konzipiert, wurde die Dauphine angekauft und erst anschließend zum Rettungshubschrauber umgebaut. Die Maschine war zweimotorig und die Ausstattung war sehr komfortabel und funktionell. Entsprechend den Dimensionen des Hubschraubers bot auch der Innenraum ausreichend Platz für die medizinische Geräte und die Versorgung der Patienten. Die Dauphine war rund drei Jahre im Dienste der Flugrettung im Einsatz und wurde nach ihrem Absturz von der BK 117 abgelöst.



Die Dauphine, die direkt vom Landesrettungsverein Weißes Kreuz angekauft wurde, war in ihrer Ausstattung äußerst komfortabel und daher von der Besatzung sehr geschätzt. Anfangs als Personenhubschrauber geliefert, wurde sie erst anschließend zum Rettungshubschrauber umfunktioniert.

EC BK 117 C1

Der Eurocopter BK 117 C1 steht wohl nach wie vor für viele Menschen in Südtirol als Sinnbild der Flugrettung. Weit über ein Jahrzehnt lang haben die beiden Maschinen das Rettungswesen deutlich mitgeprägt und sind zum Symbol für schnelle und effiziente Rettung im Land geworden.



Die BK 117 stand über Jahre als Sinnbild der Flugrettung in Südtirol. Landauf und landab wurden die beiden Maschinen unter dem Rufnamen Pelikan von der Bevölkerung von weither erkannt und geschätzt.

Nicht ungenannt darf in diesem Zusammenhang der Brixner Primar Paolo Dalla Torre bleiben, der sich besondere Verdienste im Notarztwesen in Brixen und beim Aufbau der Flugrettung gemacht hat. Er war es auch, der die BK 117 nach medizinischen Aspekten bewertet hat und die präklinischen Versorgung an Bord des Rettungshubschraubers deutlich in den Mittelpunkt rückte. So war es nun auch möglich, vier Besatzungsmitglieder mit an Bord zu nehmen und dadurch höhere Sicherheit

für Patient und Mannschaft zu garantieren. Der Flugtechniker konnte bei Start- und Landemanövern dem Piloten assistieren und zusätzlich die Seilwinde bedienen. Neben Flugretter und Notarzt, die sich von nun an ausschließlich um die Patientenversorgung kümmerten, konnte die BK 117 auch eine Begleitperson des

EINBLICKE IN DIE FLUGRETTUNG

Oliver Kasslatter,
Flugretter Pelikan und
operativer Dienstleiter der
Flugrettung



Das Faszinierende an der Flugrettung ist das breite Einsatzspektrum: über klassische Bergrettungseinsätze und Verkehrsunfälle, über Intensivverlegungen mit Inkubator bis hin zum Transport von technischen Geräten für die Bergung aus Gletscherspalten. Hinzu kommen medizinische Einsätze, bei denen jede Minute zählt und der Rettungshubschrauber einen wertvollen Zeitvorsprung gegenüber den bodengebundenen Rettungsmitteln hat. Der ständige und gute Kontakt mit den Kollegen der anderen Rettungsorganisationen bildet dabei eine enorme persönliche und fachliche Bereicherung.

Patienten aufnehmen. Rückblickend betrachtet, ist die gesamte Flugrettung mit diesem Hubschraubermodell deutlich gewachsen und hat sich zu einer professionellen Notfallstruktur entwickelt.

Ausgemustert wurde dieses Hubschraubermodell aufgrund verschiedener gesetzlicher Faktoren. Allen voran der Anforderung nach Data- und Voicerecorder, der in ganz Europa eingeführt wurde, konnte nicht nachgekommen werden. Nichts desto trotz bleibt die BK 117 als solide Maschine in Erinnerung der Flugrettung. Das beweist auch die Tatsache, dass der ausgemusterte Pelikan 2 nach ordnungsgemäßer Wartung mittlerweile auf einem Forschungsschiff in der Antarktis weiterhin seine Dienste erbringt.

EC 145 T2 – Airbus H145

Mit der Einführung des Airbus H145 im März 2015 begann eine neue Ära in der Flugrettung in Südtirol. Obwohl das Vorgängermodell bereits aufgrund des Komforts sowie der Sicherheit und Leistung überzeugend war, konnte mit den neuen Rettungshubschraubern eine weitere Qualitätssteigerung erreicht werden. Ein noch größerer Patientenraum ermöglicht den Transport von zwei liegenden Patienten. Zudem stehen Sitzplätze für bis zu sieben Personen zur Verfügung. Die zweifachrotorige Maschine kann im Vergleich zur BK 117 bis zu 40 Prozent mehr an Leistung abrufen und mit höherer Steig- und Fluggeschwindigkeit sowie höherer maximaler Flughöhe aufwarten. Die Seilwinde ist schwenkbar, verfügt über 90 Meter Seil und kann mit der doppelten Bergeschwindigkeit im Vergleich zum Vorgängermodell punkten. Von der medizinischen Ausstattung her gesehen kann die H145 als fliegende Intensivstation bezeichnet werden: Sämtliche Instrumente und Gerätschaften der modernen Notfallmedizin sind im Patientenraum zu finden.

Damit verfügt die Flugrettung Südtirol über zwei der modernsten Rettungshubschrauber Europas, wobei nicht nur die technische Ausstattung, sondern vor allem auch Sicherheitsaspekte ausschlaggebend für die Entscheidung zur Inbetriebnahme waren.



Mit der H145 verfügt die Flugrettung in Südtirol über einen der modernsten Rettungshubschrauber in Europa. Sie ermöglicht nicht nur optimale Patientenversorgung, sondern garantiert auch für die Besatzung äußerste Sicherheit.

Medienstar Flugrettung Südtirol

Werbung für eine gute Sache, wie man sie sich eigentlich nur wünschen kann: Seit ihrer Gründung ist die Flugrettung Südtirol immer wieder Gegenstand von Dokumentationen in Fachzeitschriften und im Fernsehen. Für große internationale Aufmerksamkeit sorgte im Jahre 2012 die RTL2-Serie „Notruf – Rettung aus der Luft“: In acht Episoden wurde damals die Mannschaft von Pelikan 1 auf Einsätzen begleitet. Die Serie ließ die Zuschauer zu Hause den Alltag der Flugrettung in Südtirol miterleben. Und obwohl die Serie nach der ersten Staffel aus dem Programm genommen wurde, freut sich eine große Fangemeinde bis heute über die spannenden Aufnahmen und Beiträge, die nach wie vor im Internet zu finden sind.

Auch das ZDF hat 2014 einen Pilotfilm und anschließend eine dreiteilige Serie über die Flugrettung Südtirol ausgestrahlt – mit überwältigendem Erfolg. In der Reportage sind vor der Südtiroler Bergkulisse die Rettungshubschrauber Pelikan 1 und Pelikan 2 im Einsatz. Die Luftrettung ist, besonders in den Bergen, eine Mischung aus Millimeterarbeit am Steuer-

ERINNERUNGEN AN DIE FLUGRETTUNG



Reinhard Mahlkecht, einer der ersten Flughelfer im Land. Heute ist er Vize-Direktor des Landesrettungsvereins Weißes Kreuz.

Beim ersten Einschulungsflug mit der Alouette 3 haben wir es gerademal über Eppan geschafft. Auf der Montiggler Straße mussten wir notlanden, weil ein Hydraulikschlauch geplatzt war. Dies war ein guter Start. Beim ersten Einsatz kurze Zeit später hat dann aber alles wie am Schnürchen geklappt. Abgehoben sind wir mit dem Hubschrauber in der Bozner Fagenstraße, am ehemaligen Sitz des Weißen Kreuzes. Gemeinsam mit Pilot Marco Tacchella und Notarzt Günther Mitterhofer sind wir zum Rittner Horn geflogen.

knüppel und Ärztehandwerk am Limit. Die ZDF-Reportage begleitet die Arbeit der Notärzte, Flugretter, Bordtechniker und Piloten an ihren Standorten in Bozen und Brixen. Der Dienst beginnt ab Sonnenaufgang mit dem täglichen Briefing und endet bei Sonnenuntergang mit einem minutiösen Check jedes Helikopters. Die Reportage von Viktor Stauder und Marco Gündel zeigt die Arbeit der Notärzte, der Flugretter, der Piloten und Bordtechniker, aktuellste Technik, eingebunden in ein eingespieltes Rettungsteam. Auf ZDF.info war hingegen im März und April 2014 die dreiteilige Serie unter dem Titel „Die Flugretter von Südtirol“ mit folgenden Titeln zu sehen: „Wenn Minuten zählen“, „Zwischen Leben und Tod“ und „Schnee am Ortler“.



Luftrettung als Medienstar: Unter dem Titel „Die Flugretter von Südtirol“ lief im April 2012 auf ZDF.info die dreiteilige Serie rund um die Flugrettung.

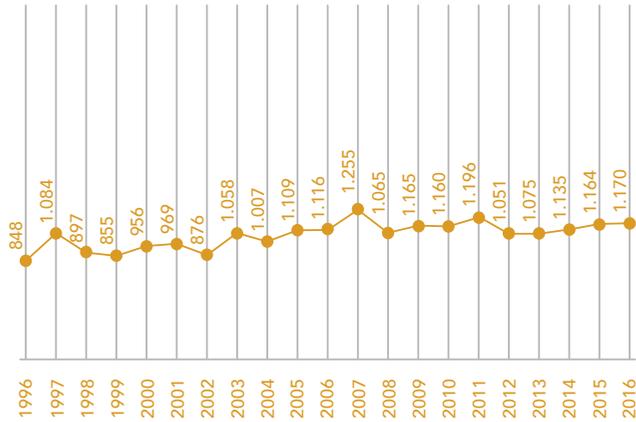
ERINNERUNGEN AN DIE FLUGRETTUNG

Oskar Zorzi, langjähriger Flugretter auf Pelikan 1 und 2. Heute ist er der Koordinator der Flugrettung Südtirol und aktives Mitglied der Bergrettung Brixen.

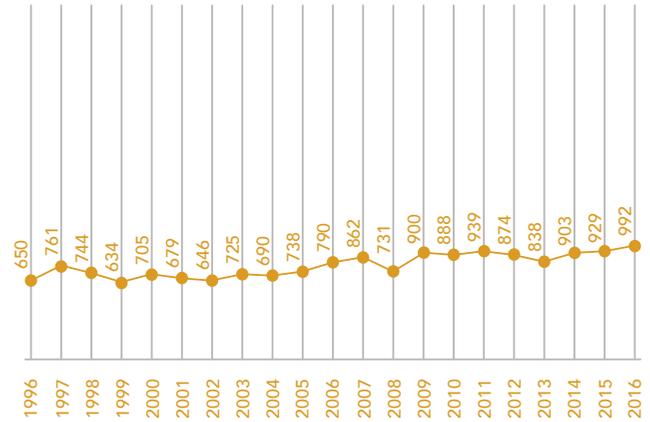


Wir wurden mit dem Pelikan 2 nach Antholz geschickt: Laut Einsatzmeldung lag eine Überdosis Heroin vor. Wir wurden eingewiesen. Der Einsatzort war mitten im Wald, ganz versteckt. Wir fanden ein Fahrzeug vor. Vor dem Fahrzeug war eine aufgeregte junge Frau und im Auto eine Person im Atemstillstand. Wir haben mit der Wiederbelebung begonnen und hatten Erfolg. Es wurde dann das Gegenmittel gespritzt und der Mann war bald wieder bei Bewusstsein. Er war überhaupt nicht dankbar, dass wir ihm das Leben gerettet haben. Er sagte, „wenn es schon dieses Mal nicht geklappt hat, dann klappt es halt das nächste Mal“. Das Paar war von Venedig bis unterhalb des Staller Sattels gefahren, um sich den goldenen Schuss zu geben.

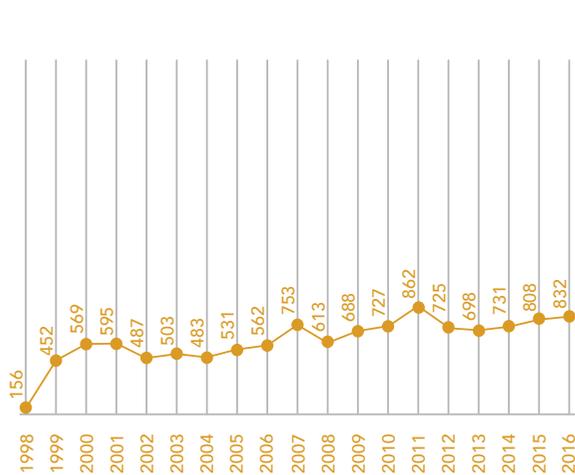
EINWICKLUNG DER FLUGRETTUNG VON 1996 - 2016



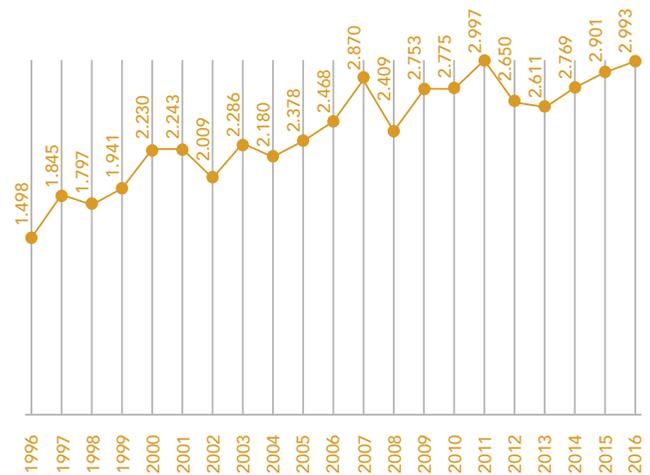
Pelikan 1
Einsätze



Pelikan 2
Einsätze



Aiut Alpin Dolomites
Einsätze



Insgesamt
Einsätze

DIE BETREIBERGESELLSCHAFT BABCOCK ITALIA

BABCOCK ITALIA

Seit 1992 ist Babcock Italia verlässlicher Partner und Betreiber der Gesellschaft der Flugrettung in Südtirol und stellt Hubschrauber, technisches Personal sowie Ausstattung von Pelikan 1 und 2 zur Verfügung. In den 1990er Jahren noch unter dem Namen Aeroveneta, anschließend Elilario Italia und Inaer Aviation, erfolgte im März 2017 eine weitere Umbezeichnung, nachdem die Gesellschaft bereits 2014 von der Babcock International Group übernommen wurde. Die Gesellschaft mit Sitz in Colico (LC) stellte ab 1992 die Rettungshubschrauber BK 117 C1 und seit 2016 das Modell H145.



trusted to deliver™

Babcock Italia ist ein führendes Unternehmen im Bereich Flugrettung, Personenzubringerdienste im Off-Shore-Gebieten sowie Brandbekämpfung, mit derzeit 68 Flugzeugen und 43 Flugbasen in ganz Italien. Das Unternehmen beschäftigt dabei 700 Mitarbeiter. Der Mutterkonzern Babcock International Group ist ein Unternehmen im Bereich Verteidigung, Energie, Telekommunikation und Transport und zählt derzeit rund 35.000 Mitarbeiter weltweit. Von der internationalen Vernetzung und vom Austausch innerhalb des Mutterkonzerns kann Babcock Italia langjährige Erfahrung aus den Bereichen Innovation und Sicherheit ableiten: daraus ergeben sich ein erprobtes Qualitätsmanagement, eine fortlaufende Weiterentwicklung im Portfolio und eine ständige Verbesserung der Dienste. Im Mittelpunkt stehen dabei die Aus- und Fortbildung der Besatzung und des Bodenpersonals auf höchstem internationalen Standard. Der Sitz von Babcock Italia in Colico erstreckt sich auf über 13.000 Quadratmetern mit zahlreichen Hangarstrukturen für Wartungs- und Servicearbeiten sowie sieben Landeflächen mit 24-Stunden-Betrieb. Der operative Sitz für die Flugzeugflotte befindet sich hingegen am römischen Flughafen Ciampino, wo das Unternehmen unter anderem die Wartungsarbeiten für die 19 Löschflugzeuge des Typs Canadair CL-415 der italienischen Feuerwehr durchführt.

VEREINSORGANE

Der Verein „HELI - Flugrettung Südtirol“ wird von verschiedenen Vereinigungen getragen. Das höchste Gremium ist die Vollversammlung. Der Vorstand besteht aus den Führungskräften der Partner. Der Präsident ist der gesetzlich Verantwortliche. Der Vorstand setzt sich regelmäßig zusammen und trifft gemeinsame Entschei-

dungen. Zudem gibt es einen Verwaltungsapparat mit einem hauptamtlichen Direktor an der Spitze. Verwaltung und medizinischer Bereich arbeiten eng und konstruktiv zusammen. Die Präsidentschaft liegt derzeit in den Händen von Dr. Georg Rammlmair, Vizepräsident ist Ernst Winkler.



Präsident

Dr. Georg Rammlmair ist der Präsident und somit der rechtliche Vertreter des Vereins. Langjähriger Präsident des Weißen Kreuzes und amtierender Sanitätsdirektor



Vizepräsident

Ernst Winkler, Landesleiter des Bergrettungsdienstes im Alpenverein Südtirol



Vorstandsmitglied

Giorgio Gajer, Präsident der Südtiroler Berg- und Höhlenrettung des CNSAS



Vorstandsmitglied

Dr. Manfred Brandstätter, der Primar des Landesnotfalldienstes und medizinischer Leiter



Direktor

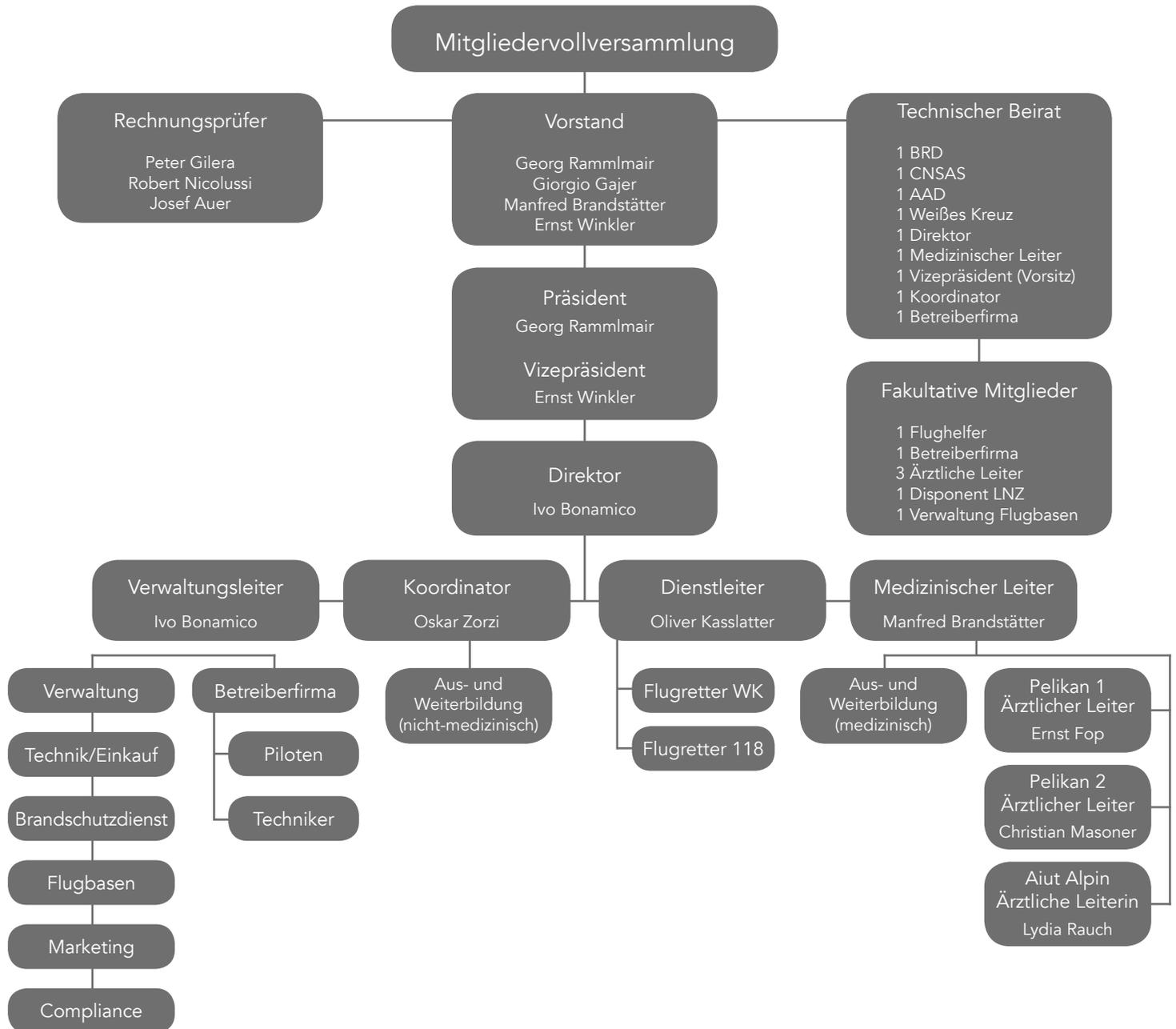
Dr. Ivo Bonamico, Geschäftsführung des Vereins. Er ist auch der Direktor des Weißen Kreuzes



Operativer Dienstleiter

Oliver Kasslatter, Flugretter im Verein

UNSER ORGANIGRAMM



NOTÄRZTE – FLUGHelfER – PILOTEN – TECHNIKER



JAHRESBERICHT 2016

Sehr geehrte Damen und Herren,
verehrte Partner,
liebe Mitglieder!

Auch im Vorjahr – im bereits sechsten Jahr der ordentlichen Geschäftsgebarung – kann man ohne Zweifel davon sprechen, dass wir als Verein „HELI - Flugrettung Südtirol“ unseren festen Platz in der Südtiroler Rettungswelt weiterhin gefestigt haben. Unter großer Trauer mussten wir im Frühjahr 2016 unseren damaligen Vizepräsidenten Lorenzo Zampatti von dieser Welt verabschieden. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren und danken ihm für seinen großen Einsatz zum Wohle der Flugrettung im Land. Wichtige Ereignisse waren am 20. Dezember die Verlängerung des Vertrags mit der Landesregierung und die daraus resultierende weitere Beauftragung zur Führung des Südtiroler Flugrettungsdienstes bis Ende 2022. Am 30. Dezember wurden die Konvention mit dem Südtiroler Sanitätsbetrieb zur Führung des Flugrettungsdienstes sowie der Vertrag mit der Betreibergesellschaft BABCOCK (Ex-INAER) zur Bereitstellung der Hubschrauber unterzeichnet. Letzterer wurde für sechs Jahre abgeschlossen, mit der Option einer weiteren Verlängerung um drei Jahre. Dabei muss hervorgehoben werden, dass die aktuellen Maschinen des Typs Airbus Helicop-

ters H145 für Zufriedenheit sorgen und sich bewährt haben. Im vergangenen Flugrettungsjahr wurden aber auch die Statuten abgeändert bzw. angepasst und Flughelfer Oliver Kasslatter zum Dienstleiter ernannt. Meine Wenigkeit wurde bei der Neuwahl als Präsident im Amt bestätigt, neuer Vizepräsident ist Ernst Winkler, der Landesleiter der Bergrettung im AVS. Ein Highlight im vergangenen Jahr war ohne Zweifel die Zivilschutzmesse „Civil Protect“: Bei dieser Großveranstaltung in der Messe Bozen war unser Verein mit einem Stand vertreten. Ein Magnet für Erwachsene und Kinder war die ausgestellte BK 117-C1. Mitarbeiter der Flugrettung betreuten den Stand und hatten die Möglichkeit, mit der Bevölkerung in Kontakt zu treten, um mit ihr über die Flugrettung zu sprechen. In diesem Zusammenhang wurden auch neue Aufkleber entworfen und das „HELI - Flugrettung Südtirol“-Faltblatt neu aufgelegt. Ansprechend gestaltet, weist es auf Gefahren bei einem Hubschraubereinsatz hin und erklärt kurz und bündig, wie man einen Hubschrauber korrekt einweist. Die Finanzgebarung des Vereins „HELI - Flugrettung Südtirol“ sowie die entsprechenden Leistungsstatisti-

ken des Jahres 2016 sind auf den nachfolgenden Seiten einsehbar. Der Verein „HELI - Flugrettung Südtirol“ legt eine ausgeglichene Jahresabschlussrechnung vor, die von unserem Rechnungsprüferkollegium kontrolliert und überwacht wurde. Auch von dieser Seite wurde dem Verein eine korrekte Buchhaltung und Abrechnung attestiert. Wie auch in den vergangenen Jahren, waren wir darum bemüht, im Auftrag der Landesregierung Sparpotential zu ermitteln und kosteneffizient zu arbeiten. Deshalb werden Abläufe immer wieder hinterfragt und optimiert, ohne dabei aber den hohen Qualitätsstandard einzuschränken. Die Tarife im Südtirol sind im Vergleich zu anderen Regionen in Italien eher günstig, wir befinden uns im Mittelfeld.

Wir werden in Zukunft die Öffentlichkeitsarbeit verstärken und ausbauen, sei es über verschiedene Medienkanäle als auch über soziale Medien. Ein erster Schritt wurde heuer bereits mit dem Erstellen einer Facebook-Seite gemacht, die sich schon großer Beliebtheit erfreut. Gleichzeitig werden wir auch unsere Homepage aktualisieren und erweitern, um der Bevölkerung und allen Interessierten eine feste Anlaufstelle im Internet bieten zu können.

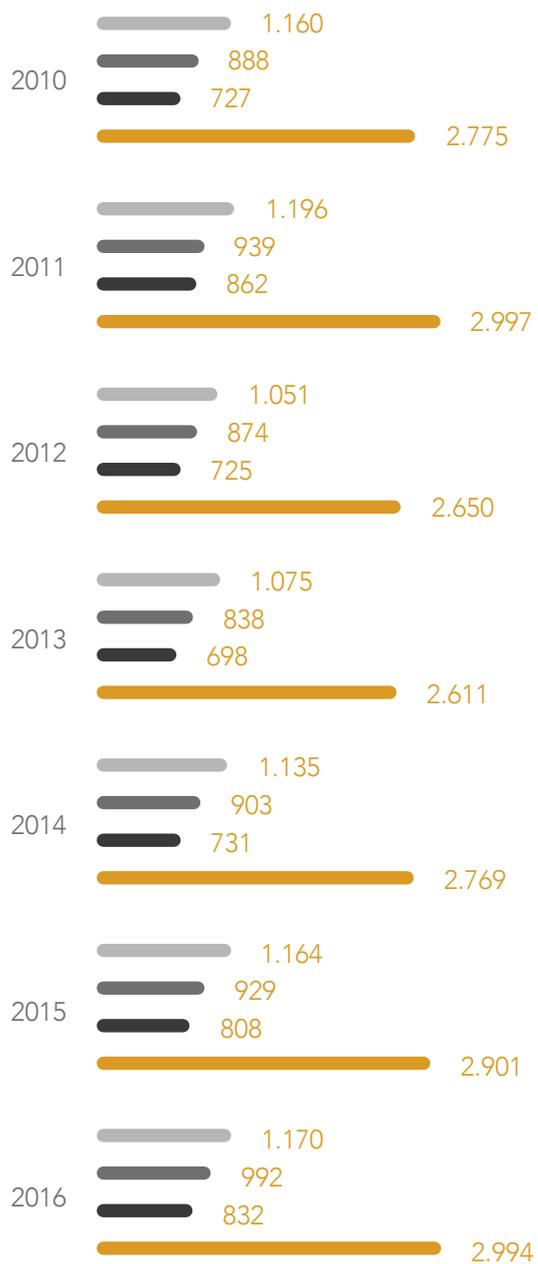
Die Zusammenarbeit zwischen „HELI - Flugrettung Südtirol“ und allen Partnern, ausgehend vom Landesnotfalldienst über die Mitarbeiter und Teams der einzelnen Flugbasen bis hin zur Betreiberfirma, dem Aiut Alpin Dolomites und all den anderen Partnern und Blaulichtorganisationen im Land, kann als hervorragend bezeichnet werden. Dafür danke ich allen Beteiligten, weil wir nur mit einer guten Zusammenarbeit unserem Auftrag, in Not geratenen Menschen zu helfen, nachkommen können. In die Aus- und Weiterbildung sowie in die Sicherheit werden wir weiterhin investieren. Nicht zuletzt gilt ein besonderer Dank der Südtiroler Landesregierung für das entgegengebrachte Vertrauen und die wertschätzende Unterstützung. Der größte Wunsch ist aber jener, dass auch das Vereinsjahr 2017 – so wie das vergangene – unfallfrei verlaufen möge.

Für den Vorstand von „HELI - Flugrettung Südtirol“

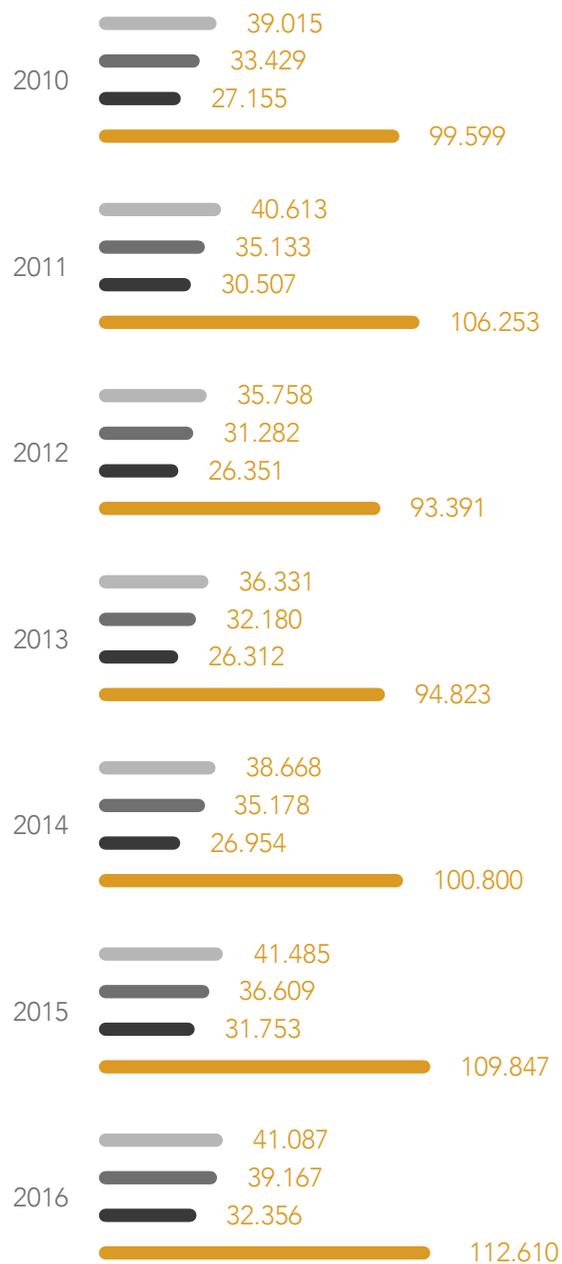
Dr. Georg Rammlmair
Präsident



EINSÄTZE 2010 - 2016



FLUGMINUTEN 2010 - 2016



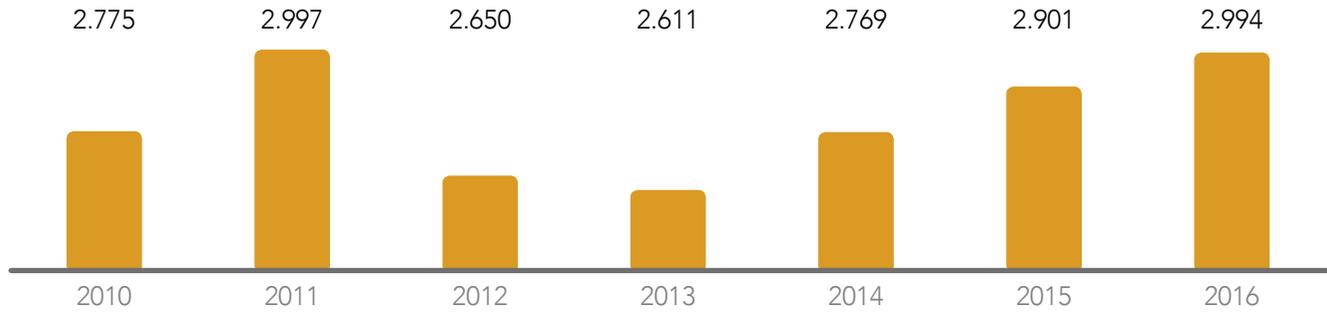
Pelikan 1

Pelikan 2

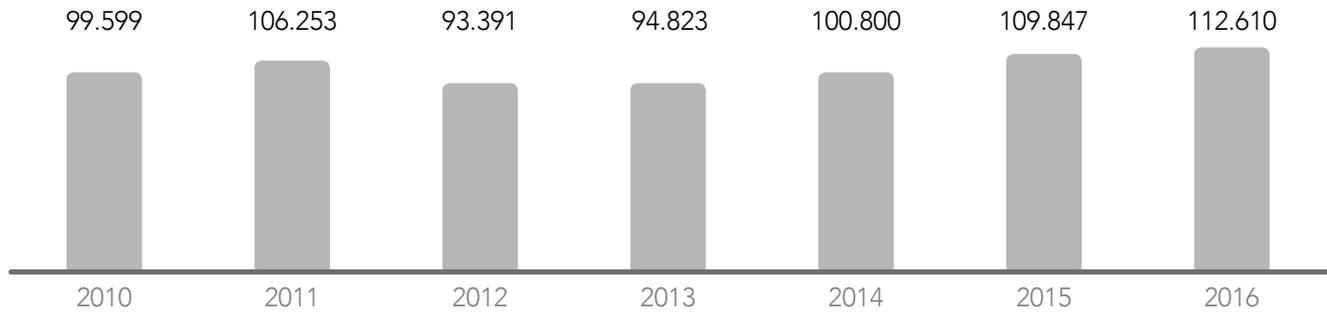
Aiut Alpin Dolomites

Insgesamt

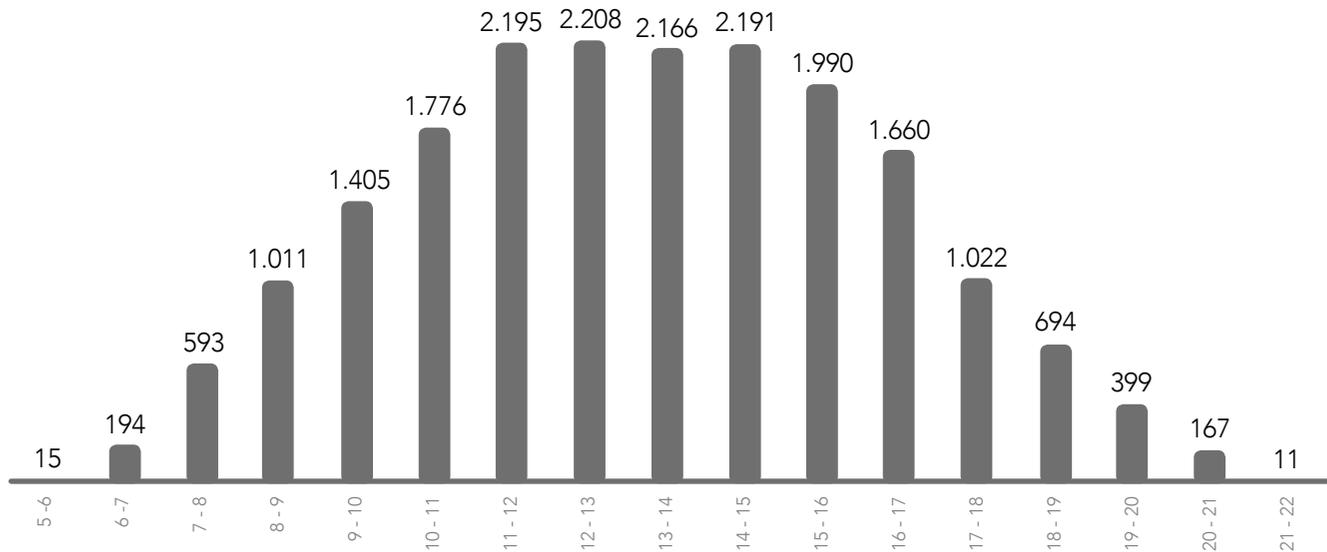
EINSÄTZE 2010 - 2016



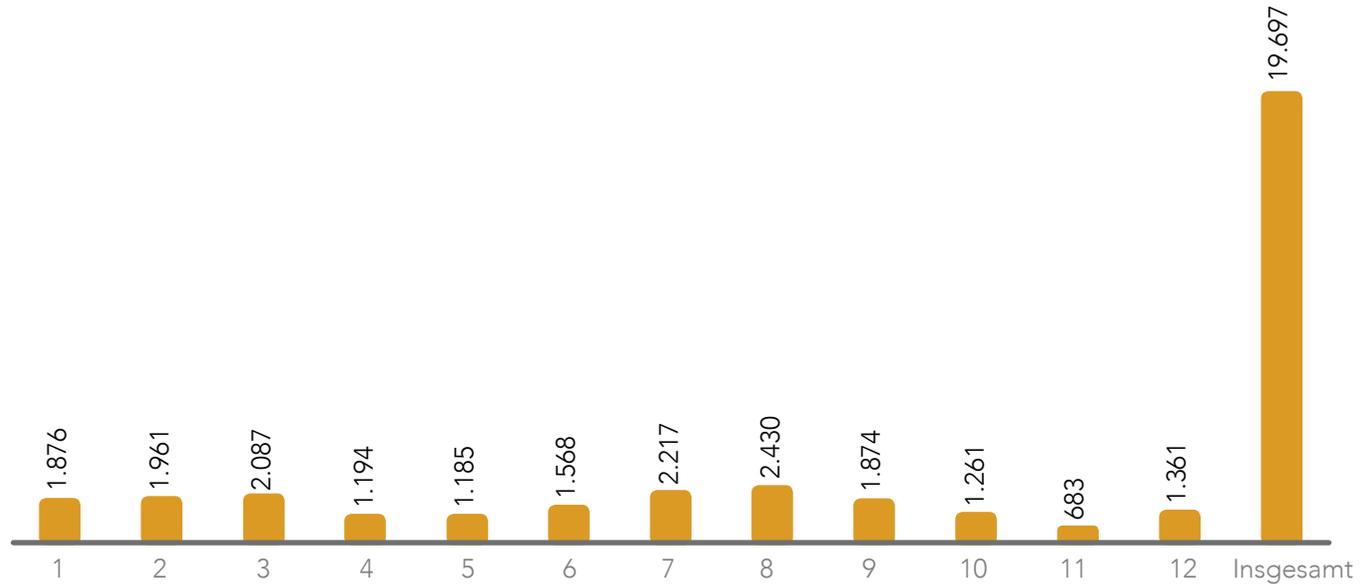
FLUGMINUTEN 2010 - 2016



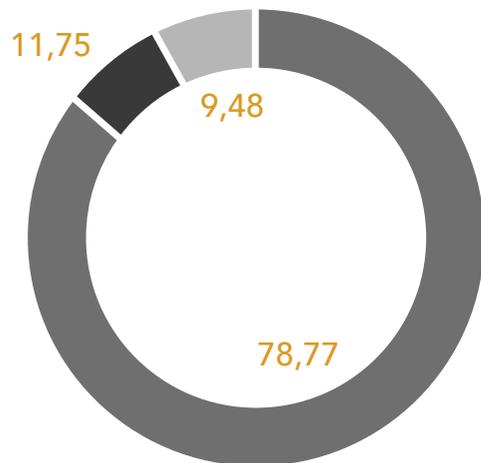
EINSÄTZE UHRZEITEN 2010 - 2016



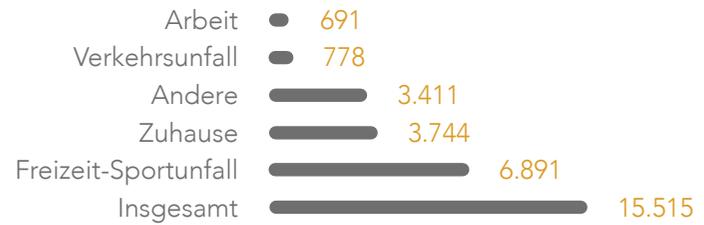
EINSÄTZE / MONAT 2010 - 2016



EINSATZART

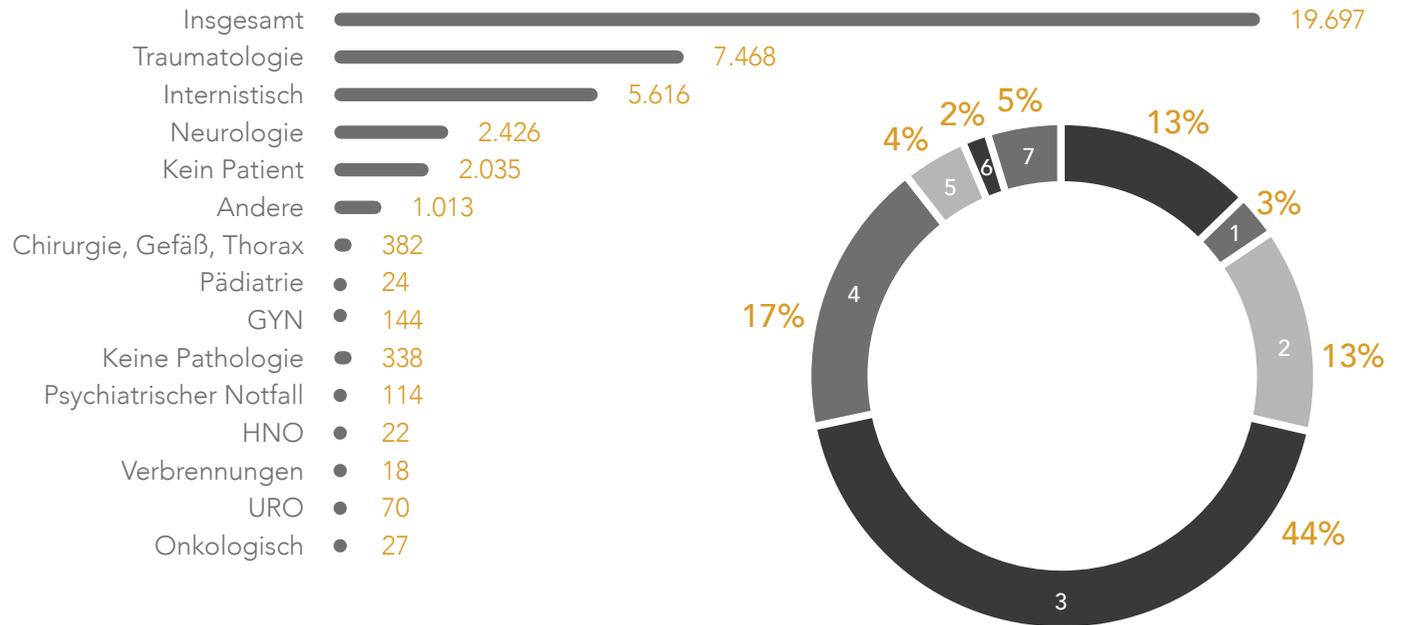


PRIMÄREINSATZ

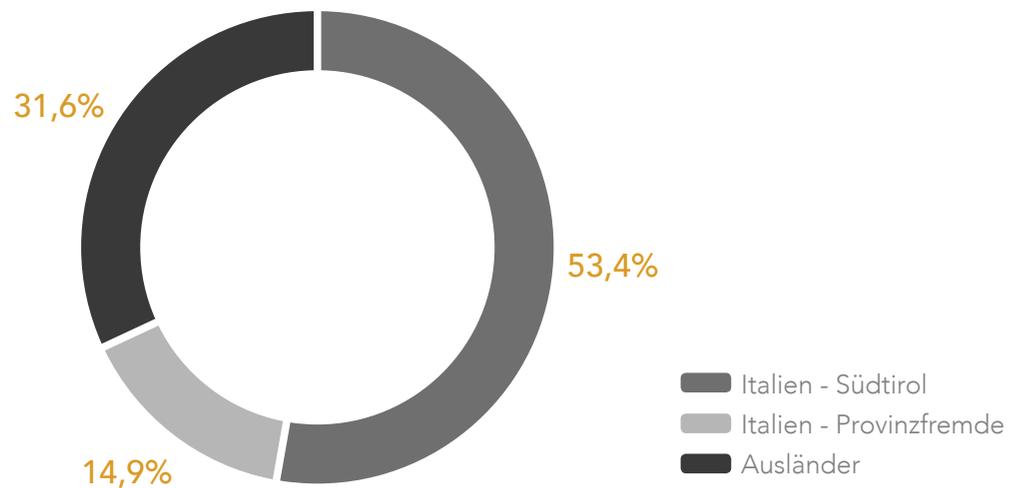


Primäreinsatz
 Sekundäreinsatz
 Tertiäreinsatz

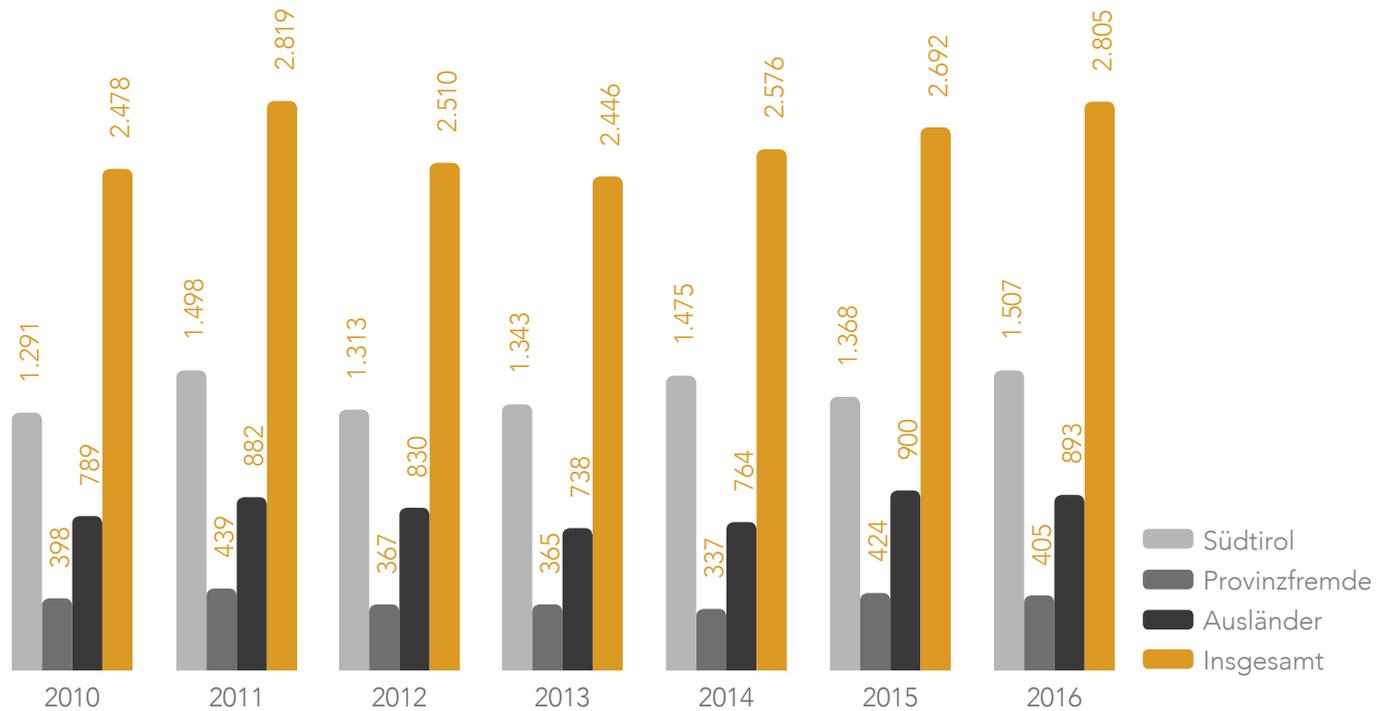
PATHOLOGIE 2010 - 2016



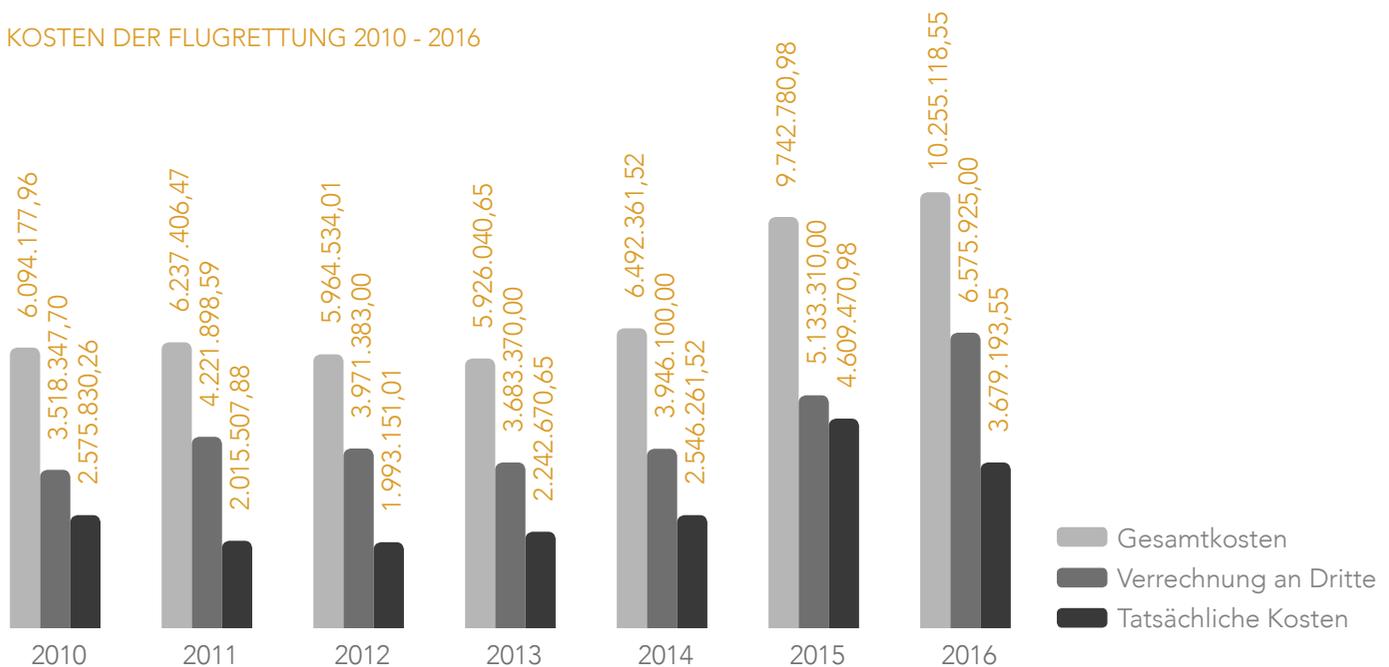
NATIONALITÄT DES PATIENTEN



NATIONALITÄT DES PATIENTEN



KOSTEN DER FLUGRETTUNG 2010 - 2016



ZUSAMMENFASSUNG 2010 - 2016

19.697
Einsätze

18.326
Patienten

717.323
Flugminuten

2.813
Einsätze / Jahr

102.475
Flugminuten / Jahr

