
IKAR Tagung Karrerpass 1996

Autoren: Marc Melzer, Christian Willuhn

Auf Einladung der IKAR (Internationale Kommission für Alpines Rettungswesen) fand am 24. und 25 Mai 1996 eine Arbeitstagung der Luftrettungskommission statt. An dem Treffen in Welschnofen am Karrerpass (Südtirol) nahmen Piloten, Luft- und Bergretter aus Südtirol, der Schweiz Österreich, Italien, Frankreich, Slowenien und der Bundesrepublik Deutschland teil. Gastgeber war die Bergrettung Südtirol (Herr Sepp Hölzl), die dem Alpenverein Südtirol angehört und das Treffen perfekt organisierte. Auch Petrus hatte ein Einsehen mit den Teilnehmern und sorgte für ein ideales Wetter, welches für das umfangreiche Flugprogramm auch nötig war.

Was ist die IKAR?

Die IKAR ist eine Arbeitsgemeinschaft von Verbänden und Organisationen, die in der Bergrettung tätig sind oder diese mit ihren Fachkenntnissen unterstützen. Gegründet wurde sie 1955 in Bozen und ist politisch neutral sowie selbständig und hat ihren Sitz am jeweiligen Wohnort des amtierenden Präsidenten. Der IKAR gehören 21 ordentliche und 8 ausserordentliche Mitglieder aus 18 Ländern Europas und Übersee an und sie besteht aus vier Fachkommissionen.

- Alpine Notfallmedizin
- Luftrettung
- Lawinendienst (Rettung, Vorbeugung)
- Bodenrettung

Jede Kommission trifft mindestens einmal im Jahr auf Einladung des jeweiligen Vorsitzenden zu einer Arbeitstagung.

Zur Tagung 1996 am Karrerpass

Für die Veranstaltung wurde von der Firma Eurocopter Deutschland eine EC BK 117C1 mit Aussenwinde zur Verfügung gestellt. Geflogen wurde der Vorführhubschrauber von Ottfried Blümel, Pilot bei EC Deutschland. Nachdem alle Teilnehmer mit dem Hubschrauber zu dem sogenannten "Rosengarten", einer imposanten Formation von senkrechten Steilwänden und schroffen Berghängen oberhalb von Welschnofen, geflogen worden sind, wurde das Treffen offiziell vom Präsidenten der IKAR, Martin Schori eröffnet. Im Anschluss an die Begrüssung gab es für alle eine kleine Brotzeit, die aus diversen Südtiroler Spezialitäten und Getränken bestand und natürlich ebenfalls mit dem Hubschrauber hinauf gelangte.

Das Demo-Programm an diesem Tag wurde von Mitgliedern der Bergrettung Südtirol zusammen mit der Crew der EC CK 117C1 absolviert. Hierbei stellten sowohl die Bergretter als auch das Team von Eurocopter ihre Schlagkräftigkeit und den hohen Leistungsstandard eindrucksvoll unter Beweis.

Begonnen wurde mit der Vorführung einer Verletztenbergung aus unwegsamem Gelände, wobei der Hubschrauber die fingierte Unfallstelle direkt anflieg, um die Retter, mit nur einer Kufe aufgesetzt schwebend,

aussteigen zu lassen. Bei einem erneuten Anflug wurde dann der Erstversorgte, in einem Bergesack liegende Patient, mit den Rettern zusammen wieder in die Maschine aufgenommen.

Bei der zweiten Übung wurde die Bergung eines verunglückten Bergsteigers aus einer Felswand demonstriert. Hierbei kam wieder der Bergesack und die auf der linken Seite des Helikopters angebrachte Aussenwinde zum Einsatz. Beim ersten Anflug wurden zwei Retter mit dem kompakt zusammengelegten Bergesack im Doppelwinch zu der Einsatzstelle abgelassen. Nachdem die Retter mit dem Patienten zur Abholung bereitstanden, flog die Maschine erneut an, um den Bergesack zusammen mit einem Retter, der mit Karabinern an dem Rettungsgerät gesichert war, aufzuwinden.

Bei diesem Manöver wurde der Bergesack von dem zweiten am Boden stehenden Retter mit der Antirotationsschnur (ARS) gegen das durch den Downwash ausgelöste Drehen um die eigene Achse gesichert. Zum einen wird dadurch der Patient während des Transportes in den Hubschrauber geschont, zum anderen lässt sich die Aussenlast gefahrloser an und in die Maschine führen (Kollidieren an den Kufen). Die "ARS" wird entweder am Kopf oder am Fussende des Bergesacks mit einer Sollbruchschnur befestigt.

In der Wiederholung wurde das Manöver ohne Zuhilfenahme der "ARS" geflogen. Dabei versuchte der Retter die Rotation durch Ausstrecken von Armen und Beinen zu vermeiden. Als nächstes wurde die Bergung eines in der Steilwand am Seil hängenden und in Bergnot geratenen Kletterers vorgeführt. Dazu wurde ein Retter mit der HS-Winde bis auf die gleiche Höhe des zu Bergenden abgelassen, was eine grössere Präzision und perfekte Zusammenarbeit zwischen Pilot, Windenoperator und Retter erfordert. Nun sichert der Retter den Kletterer mit seinen Karabinern an seinem Gurt. Wenn beide frei hängen schneidet der Retter den Kletterer von dessen Seil und beide werden im Doppelwinch an Bord genommen. Während dieser Zeit muss der Pilot die Maschine im absoluten ruhigen Schwebeflug halten, da bei der kleinsten Abweichung die ganze Aktion gefährdet wäre.

Etwas abseits in einem Steilen Grashang am "Rosengarten" wurde die "Long-Line" (komplette Seillänge der HS-Winde) gezeigt.

Hierzu einige technische Daten der von EC eingesetzten Winde:

- Seillänge komplett 90 Meter
- Anzuhängendes Höchstgewicht ca. 270 Kg
- Stufenlos variable Ein- bzw. Auslaufgeschwindigkeit von 0-0.75 m/sec
- Schwenkbereich bis ca. 60 °

Um das Material zu schonen und Beschädigungen zu vermeiden, verwendet EC an ihrer Winde eine Antistatikleine. Zu m einen ist es nötig, den Hubschrauber wegen der statischen Aufladung zu erden, zum anderen erleichtert sie es dem Windenoperator die Entfernung zum Boden leichter abzuschätzen und den Haken immer auf Arbeitshöhe des am Boden stehenden zu halten und nicht auf den Boden oder andere Hindernisse prallen zu lassen. Die Winde, die über das elektrische Bordnetz betrieben wird, verfügt auch über einen Überhitzungsschutz, der die Winde im Falle einer Überhitzung, sei es durch Überbeanspruchung oder

einen anderen Defekt, automatisch abschaltet. Sollte sich aus irgendeinem Grund einmal das Windenseil verfangen oder der Hubschrauber in eine Notlage während des Winchens geraten, kann das Windenseil durch die Cable-Cut Funktion von der Winde getrennt werden. Ausgelöst werden kann die Cable-Cut Funktion durch einen Schalter, der sich am Bedingriff des Windenoperators und am Pitch des Piloten und Co-Piloten befindet

Des Weiteren wurde noch die Evakuierung von Personen aus der senkrechten Steilwand gezeigt, bei der man den Vorteil der stärkeren Arriel 1E2 Triebwerke anhand der Steigleistung und der Möglichkeit des Hovers in grosser Höhe und bei relativ hohen Aussentemperaturen sehen konnte.

Der BK 117 C1 ist ein Hubschrauber der sich sowohl im einsatz- als auch im flugtechnischen Bereich durch seine modularen Ausrüstungssysteme für die Luftrettung sehr gut eignet.

Am ende des ersten Tages stellten die einzelnen Nationen ihre verschiedenen Rettungsgeräte vor und beantworteten alle dazu auftauchenden Fragen. Max Kolbeck (PHK), Leiter der Aus- & Fortbildung bei der bayrischen Polizeihubschrauberstaffel, berichtet über die Einsatzmöglichkeiten und Erfahrungen mit einer neuartigen Wärmebildkamera mit der die Schlagkräftigkeit der Hubschrauber bei nächtlichen Einsätzen (z.B. Vermisstensuche im Gebirge) gesteigert werden soll. Übrigens ist diese Kamera die erste, die im Rahmen eines Pilotprojektes bei deiner Polizeihubschrauberstaffel in der BRD eingesetzt wird. Da diese Technologie zukunftsweisend sein wird, stiess Hr. Kolbeck mit seinen Ausführungen (auch ein Video wurde gezeigt) auf ein grosses Echo.

Am zweiten Tag hatten die verschiedenen Crews die Möglichkeit, die BK 117 unter der Anleitung des Piloten und des Flughelfers, Werner Greipel, selbst zu fliegen. Gleichzeitig wurden dabei die unterschiedlichen Rettungsmethoden und Geräte in der Praxis gezeigt. Für das Crewfliegen wurde das Treffen nach ausserhalb des Ortes verlegt, um die Bewohner und Gäste weitestgehend vor Lärmbelästigung zu schonen. Vor jedem Flug gab es ein eingehendes Briefing, bei dem sowohl die Piloten als auch die Retter in die Technik und Funktionen der Maschine und Ihrer Ausstattung eingewiesen wurden.

Das Ziel der IKAR ist es, die Einsatztechniken und Rettungsgeräte durch Begutachtung, Bewertung und Verbesserung international zu vereinheitlichen bzw. einen gleichmässig hohen Standard in der alpinen Rettung zu erreichen und zu halten.

Hierfür werden regelmässig Fachveranstaltungen (Seminare, Vorträge, Symposien) abgehalten. Des Weiteren werden von den einzelnen Fachkommissionen Empfehlungen für die Unfallverhütung bei Bergsteigern und Wanderern erarbeitet.

Für die Teilnehmer der Tagung war das Crewfliegen eine gute Möglichkeit, sich über die verschiedenen Einsatztechniken und Methoden in der Praxis ein Bild zu machen und sich über Verbesserungen und Veränderungen im Bergrettungswesen zu informieren. Auf jeden Fall waren diese zwei Tage informativ und interessant, was nicht zuletzt an der hervorragenden Organi-

sation und Durchführung seitens der Bergrettung Südtirol und der Unterstützung von Eurocopter lag.

Unser Dank an die Firma Eurocopter, die uns einen tiefen Einblick in ihre Arbeit für die Luftrettung gegeben hat. Unser Dank gilt auch Herrn Baptist Kocher, Vorsitzender der Ausbildungs- und Gerätekommission bei der BRK-Bergwacht und Hr. K.P.Götzfried, Vorsitzender der Bodenrettungskommission der IKAR und auch Mitglied der BRK-Bergwacht aus Sonthofen (D), die uns die Teilnahme an der Veranstaltung erst ermöglicht haben.