



Luftraum frei

Bernhard Schmid gehört zu den Pionieren des Gleitschirmfliegens in Deutschland. 1986 bestellte er seinen ersten Gleitschirm in Frankreich. Damals war er bei der Firma Salewa beschäftigt, zusammen mit Sepp Gschwendtner. Den skeptischen Sepp überredete er, dieses neue Fluggerät auszuprobieren. Beide waren hervorragende Kletterer. Dass sie auch in kürzester Zeit zu den Top-Gleitschirmpiloten gehörten, bewiesen sie 1987 auf der ersten inoffiziellen WM in Verbier/CH. Beim Cut belegten Bernhard und Sepp in ihrer Gruppe jeweils den ersten Platz. Das Deutsche Team wurde mit Bernhard im Finale Vizeweltmeister. In der Folgezeit arbeitete er als Fluglehrer und Prüfer im DHV-Lehrteam mit. Die Faszination des Fliegens ließ Bernhard nie mehr los und er wurde nach langer Ausbildung Berufspilot.

Den Gleitschirmfliegern blieb er verbunden, da er u. a. die Rettungseinsätze zu ihrer Bergung fliegt.

Bernhard, stell Dich bitte kurz vor. Vor allem Dein Werdegang zum Helikopter Piloten interessiert uns.

Ich bin in Garmisch-Partenkirchen geboren, lebe in Grainau unter der Zugspitze und bin 43 Jahre alt. Zeitgleich zum Gleitschirmfliegen habe ich mit der motorisierten Fliegerei angefangen, 1986 die Privatpilotenlizenz (PPL) für Fläche und '89 den PPL für Helikopter gemacht. Seit '93 habe ich den Berufspilotenschein für Helikopter, die Instrumentenflugberechtigung und bin Fluglehrer. Jetzt arbeite ich für den HDM Flugservice im Team Deutsche Rettungsflugwacht (DRF) als Kapitän für Helikopter. Unser Heli ist der „Christoph München“, einer der wenigen Hubschrauber, die 24 Stunden, also auch nachts, im Einsatz sind. Unsere Aufgaben sind Intensivtransporte und die Primär-Rettung bei schweren Unfällen, nachts nach speziellen Verfahren.

Bei einer Helikopterbergung muss der Luftraum von Drachen- und Gleitschirmfliegern frei sein. Grund ist u.a. der Downwash. Wie und in welchem Umkreis wirkt sich der Downwash vom Helikopter aus?

Die größte Gefahr ist der Zusammenstoß mit Gleitschirmen oder Drachen, dann erst der Downwash. Den allerdings habe ich in meiner aktiven Zeit als Gleitschirmflieger selbst erfahren. Bei Filmaufnahmen in Samedan flog der Helikopter zu nah über mir. Der Downwash traf mich schlagartig ohne jede Vorankündigung. Von der Kappe blieb da nicht mehr viel übrig. Der Umfang des Turbulenzbereichs ist sehr schwer einzuschätzen, der Windversatz spielt da auch eine große Rolle.



Helikopter Kapitän Bernhard Schmid

Technische Details

Rufzeichen: Christoph München

EC 145 / Firma Eurocopter in Donauwörth

2 Turbinen mit jeweils 750 PS, ist auch mit einer Turbine flugfähig

Maximale Reichweite ca. 700 km

Maximales Abfluggewicht 3.585 kg

Bildschirmcockpit wie Airliner, Instrumentenflugtauglich, digitaler Autopilot, Satellitentelefon.

Medizinische Ausstattung: fliegende Intensivstation

Kostet: 5,5 Millionen Euro

Mehr Infos: www.HDM-Flugservice.de, www.drf.de



Was behindert Eure Einsätze vor Ort am meisten?

Wie schon erwähnt die Piloten in der Luft. Bei einer Helikopterbergung müssen die Piloten schnellstmöglich zum Landen gehen und der Start gesperrt werden. Für Hubschrauberpiloten ist es schwierig, die Gleitschirm- und Drachenflieger während einer Bergung im Auge zu behalten, da diese ständig ihre Position wechseln, sich mal vor, über, unter oder sonst wo in Bezug auf den Hubschrauber befinden. So muss oft viel Aufmerksamkeit auf die Luftraumbeobachtung gelegt werden, die aber zu diesem Zeitpunkt woanders notwendiger wäre. Flugtechnisch ist eine Bergung im Gelände sehr anspruchsvoll, da spielen viele Faktoren eine Rolle. Z.B. hat ein Hubschrauber im Hochgebirge oft Leistungsprobleme und seine Manövrierfähigkeit ist dadurch eingeschränkt.

Ihr sitzt ja praktisch in einer Glaskanzel, da ist die Rundumsicht recht gut. Wo liegt der tote Winkel?

Bei unserem Helikopter ist die Sicht nach vorne sehr gut, sie beträgt mehr als 180°. Bei anderen Hubschraubermustern kann sie deutlich schlechter

sein. Der tote Winkel liegt in jedem Fall hinten. Da sich ein Hubschrauber in alle Richtungen bewegen kann, schaffen Gleitschirme und Drachen eventuell ein Sicherheitsrisiko.

Meist befinden sich mehrere Personen bei dem Verletzten. Wie sollen sie sich verhalten?

Unbedingt zuerst den Verletzten vom Schirm trennen. Es gab einen Fall in der Schweiz, da wurde der Verunglückte im Downwash von seinem Schirm eine Felswand runter gezogen. Dann sollten alle Gegenstände – Schirme, Jacken, Gurtzeuge etc. – weggepackt werden. Einer bleibt beim Verletzten, der Rest geht auf die Seite. Diese Person sollte bei Anflug des Helikopters das Yes- oder No-Zeichen (siehe Kasten) machen, um zu zeigen, ob der Hubschrauber auch die richtige Stelle anfliegt. Wichtig ist, den Verletzten vor dem Downwash zu schützen, damit offene Wunden nicht verunreinigt werden. Liegt Schnee, ist es hilfreich, die voraussichtliche Landefläche festzutreten, sonst sinkt der Hubschrauber zu sehr ein.



Benötigt Ihr im Landebereich Zeichen, woher der Wind kommt. Wenn ja, wie sehen die aus?

Ja, das wäre gut. Am besten mit einer Art Windspeon die aktuelle Windrichtung anzeigen.

Wie weit sollen sich die Helfer vom Landepunkt entfernen?

Die normale Landefläche ist 30x30 Meter, zur Not auch kleiner. Wenn möglich 20 bis 30 m davon entfernen.

Welche Telefonnummern im Ernstfall?

Vorrangig die 112, den Notruf, diese Nummer gilt europaweit. Dann 110, für die Polizei. Der Vorteil der beiden Nummern ist, dass der Anrufer digital geortet werden kann, falls das Rettungsteam aus irgendeinem Grund die Absturzstelle nicht findet. Die 19222 der Rettungsleitstelle funktioniert nur vom Festnetz ohne Vorwahl! Ruft man vom Handy an, muss die richtige Ortsnetzvorwahl vorgewählt werden, sonst landet man mit seinem Anruf unter Umständen in einem anderen Leitstellenbereich.

Oft sind Augenzeugen bei einem Unfall sehr aufgewühlt und vergessen bei der Benachrichtigung der Rettungskräfte wichtige Details. Welche Angaben benötigt Ihr?

Am wichtigsten sind genaue Ortsangaben, z.B. die Koordinaten. Sind keine Koordinaten vorhanden, eine detaillierte Beschreibung anhand eines markanten Punktes mit Entfernungsbestimmung. Unbedingt die Himmelsrichtung ange-



ben. „Links vom Roßwank“, nützt uns wenig. Außerdem die Meereshöhe.

Wird eine Winde benötigt? Nicht jeder Helikopter ist damit ausgerüstet.

Wie ist der Landeplatz beschaffen? Eben oder ein Hang. Gibt es Hindernisse wie Seil- und Materialbahnen, Stromleitungen etc..

Wenn vor Ort keine Landung möglich ist, dann wo in der Nähe, welche Entfernung?

Den ungefähren Verletzungsgrad, ist bereits medizinische Hilfe vor Ort?

Auf jeden Fall eine Rückrufnummer hinterlassen!

Wie lange dauert es vom Anruf bis zum Eintreffen des Helis?

Bei bergnah stationierten Hubschraubern wenige Minuten. Aber an schönen Sommertagen kann es problematischer werden, wenn die Helikopter bei anderen Unfällen gebunden sind.

In den bayerischen Alpen sind die Basen in Traunstein, Murnau und Kempten bergnah, wo jeweils ein Helikopter stationiert ist. In München stehen zwei, einer davon ist unser „Christoph München“, der andere ist vom ADAC.

Helikopterflüge sind bekanntlich nicht billig. Was kostet ein Einsatz?

Die Flugstunde kostet zwischen 2.500 und 3.000 Euro und wird in der Regel von der Krankenkasse übernommen, wenn der Pilot verletzt ist.

Zum Glück verlaufen viele Abstürze glimpflich. Muss der Pilot sich trotzdem melden?

Auf jeden Fall. Benötigt der Pilot nach einem Absturz keine Hilfe, sollte er sich sofort melden. Oft benachrichtigen Augenzeugen die Rettungskräfte. Wenn die Bergwacht bzw. Rettungsleitstelle eine Meldung bekommt und die Absturzstelle nicht selbst orten kann, schickt sie einen Helikopter. Sehr schnell wird da umsonst geflogen. Bei einem Fehlalarm kann unter Umständen der Pilot zur Kasse gebeten werden.

Lieber Bernhard, vielen Dank.

Das Gespräch führte Benedikt Liebermeister

Zur Gedächtnisstütze bei einer Unfallmeldung



Fünf W's

Wo ist es passiert? (genaue Ortsangabe)

Was ist passiert? (kurze Unfallbeschreibung)

Wie viele Verletzte? (konkrete Anzahl der betroffenen Personen)

Welche Art der Verletzung (keine Diagnose, sondern kurze Symptombeschreibung)

Warten auf Rückfragen



Ausgerüstet für den Ernstfall

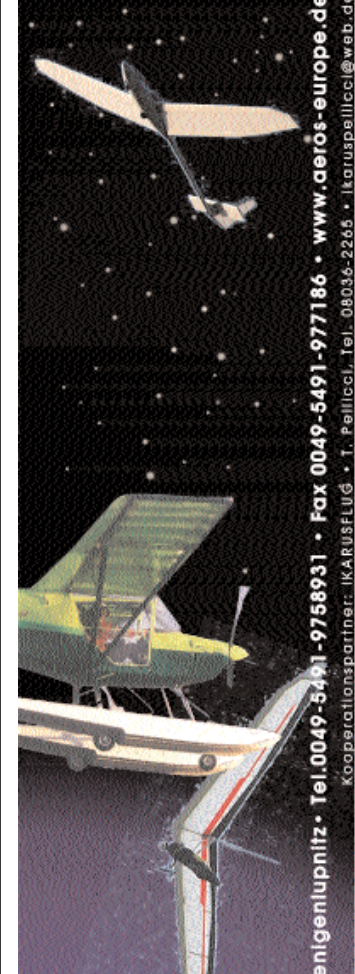


„Christoph München“ im Einsatz



Downwash

AERO 2005 - Halle B4



UL-Flugzeuge
Trikes
Gleiter.....

Herstellung
Service
Ausbildung



Flugplatz Eisenach-Kindel • 99819 Wenigenlupnitz • Tel. 0049-5491-9758931 • Fax 0049-5491-977186 • www.aeros-europe.de
Kooperationspartner: IKARUSFLUG • T. Pelllecl. Tel. 08036-2265 • ikaruspellcl@web.de