



Abb. 1: Der Simulationshubschrauber „Christoph Sim“ (rechts)

Teil 1

Wie wird man Rettungsassistent in der Luftrettung?

Arbeitsmarkt, Auswahlverfahren, Ausbildung

Welche Voraussetzungen muss man erfüllen, um in der Luftrettung tätig zu werden? Die ADAC Luftrettung gGmbH hat RETTUNGSDIENST detaillierte Einblicke ermöglicht, anhand derer nachfolgend exemplarisch der Weg zum „Luftrettungsassistenten“ – dem Helicopter Emergency Medical Services Technical Crew Member, kurz HEMS TC – mit all seinen Etappen und Hürden aufgezeigt wird.

Arbeitsmarkt

Im Jahr 2013 wurden über 100.000 Luftrettungseinsätze bundesweit geflogen. So groß diese Zahl auf den ersten Blick auch erscheinen mag, wird diese Leistung jedoch von drei vergleichsweise kleinen Berufsgruppen erbracht: ca. 350 Piloten und Copiloten, ca. 1.700 Notärzte und gerade einmal ca. 500 HEMS TC (bisher als HEMS Crew Member, kurz HCM bezeichnet). In der Regel werden auf einer Luftrettungsstation nur sechs bis acht HEMS TC eingesetzt. Das umfangreiche Aufgabengebiet, bestehend aus einer fliegerisch-technischen und aus der notfallmedizinischen

Komponente, erfordert eine hohe Einsatzdichte, um ausreichend trainiert und in der Praxis erfahren und geübt zu sein. Dieser begrenzende Faktor wird durch eine sehr geringe Fluktuation verstärkt.

Die Arbeitgeber der jeweiligen HEMS TC sind von Station zu Station unterschiedlich. Vielfach sind es die bekannten Hilfsorganisationen, die Berufsfeuerwehren, kommunale Träger, Klinikpersonal aus dem Bereich Anästhesiologie/Intensiv- und Notfallmedizin aber auch die ADAC bzw. die DRF-Luftrettung selbst, die das Personal stellen. Es handelt sich also um einen zahlenmäßig extrem kleinen Arbeitsmarkt mit praktisch kaum verfügbaren und von daher sehr begehrten

Autor:

Christian Bachschmid
Freiberuflicher Redakteur
Rettungssanitäter
christian@bachschmid.de

freien Stellen. Oftmals werden Vakanzen nur intern ausgeschrieben. Eine einheitliche Bezahlung gibt es nicht. Die Bezüge orientieren sich, grob gesagt, am jeweiligen Rettungsassistentengehaltsniveau. Teilweise gibt es eine Flugzulage. Aufgrund des überwiegenden Tagbetriebs in der Luftrettung entfallen möglicherweise die gewohnten Nachtzuschläge.

Auswahlverfahren

Die ADAC Luftrettung führt bei den eigenen frei werdenden Stellen bzw. bei komplett neu zu besetzenden Stationen (zuletzt praktiziert beim „Christoph 40“ in Augsburg) ein spezielles Auswahlverfahren durch, das mit Unterstützung der Universität Duisburg-Essen, Fachgebiet Wirtschafts- & Organisationspsychologie, ausgearbeitet wurde. Dieses Verfahren wird darüber hinaus den Rettungsdienst-Kooperationspartnern auf anderen Luftrettungsstationen angeboten, bei denen die HEMS TC nicht vom ADAC gestellt werden.

Der Schwerpunkt des Assessment-Centers liegt dabei auf den Non Technical Skills, also auf Fähigkeiten, die über das reine Beherrschen der Fachkenntnis und Technik hinausgehen.

Vorteilhaft erscheint in diesem Zusammenhang, dass z.B. eine Hilfsorganisation damit den Entscheidungsprozess nach den möglichst sachlichen Kriterien eines sogenannten Assessment-Centers durchführen lassen kann. Das Assessment-Center nimmt zwei bis drei Tage in Anspruch und besteht aus Interviews, Simulationen, Team-Spielen und weiteren Tests. Der Schwerpunkt liegt dabei auf den sogenannten Non Technical Skills, einem Begriff aus der Luftfahrt, der zunehmend in der Notfallmedizin verwendet wird und der die Fähigkeiten einer Person bezeichnet, die über das reine Beherrschen der Fachkenntnis und Technik hinausgehen, z.B. die Fähigkeit zur Zusammenarbeit, zum Risiko- und Stressmanagement, zur Wahrnehmung und richtigen Einschätzung der Situation und zum Treffen von angemessenen Entscheidungen. Das Assessment-Center wird durch Vertreter der künftigen Station, den jeweiligen Arbeitgeber, neutrale Fachleute sowie durch Peter Gloger, bei der ADAC Luftrettung verantwortlich für den Personaleinsatz der HEMS TC, durchgeführt.

Unabhängig vom Weg über das Assessment-Center haben sich die drei großen Betreiber in der deutschen Luftrettung bereits 1998 auf einen gemeinsamen „Einweisungsplan für Besatzungsmitglieder bei medizinischen Hubschraubereinsätzen“ verständigt. Dieser Einweisungsplan erfüllt die zwingenden Vorgaben der European Aviation Safety Agency (EASA),



Abb. 2: Briefing für den Einsatz im Flugsimulator

die dort in der sogenannten JAR/EU OPS 3.005(d) als Durchführungsvorschriften festgehalten wurden. Nach diesem Dokument muss eine Eignungsauswahl in Form eines mindestens dreitägigen Praktikums auf der für den künftigen Einsatz vorgesehenen Luftrettungsstation absolviert werden. Die Organisation, die die HEMS TC stellt, kann also eine Vorauswahl an Bewerbern treffen und zu diesem Praktikum entsenden. Die Bewertung des Praktikanten erfolgt durch den jeweils diensthabenden Piloten, HEMS TC und Notarzt nach folgenden Kriterien:

- psychische Belastbarkeit,
- Aufnahmefähigkeit,
- Teamfähigkeit,
- physische Konstitution,
- Verhalten im Einsatz,
- Umgang mit Medizintechnik,
- allgemeines Auftreten sowie
- Fachkenntnis und deren Umsetzung.

Abb. 3: Pilot und HEMS TC im Cockpit des Flugsimulators





Abb. 4: Kartenmaterial und Navigationshilfsmittel zur Kursberechnung

Beide vorgenannten Auswahlverfahren setzen eine mindestens dreijährige Vollzeit-Berufserfahrung (im Falle der DRF: fünfjährig) als Rettungsassistent voraus. Darüber hinaus sind Zusatzqualifikationen in Form einer abgeschlossenen Ausbildung als Krankenpfleger/Fachkrankenpfleger in der Anästhesie- und Intensivpflege hilfreich. Hinzu kommt die gesundheitliche und ärztlich festzustellende Eignung für den Flugbetrieb. Nicht zu vernachlässigen ist letztlich der subjektive Faktor, ob einem die Flüge an Bord eines Hubschraubers bekommen oder nicht.

Ausbildung

Hat ein Bewerber all diese Hürden genommen, beginnt gemäß Einweisungsplan die eigentliche Ausbildung in Form des HCM/HEMS-TC-Grundlehrgangs. Dieser Lehrgang wird vom jeweiligen Luftrettungsbetreiber ausgerichtet und ist für den Teilnehmer kostenlos. Aufgrund weniger freier Stellen und geringer Fluktuation richtet z.B. die ADAC Luftrettung diesen Kurs nur zweimal pro Jahr aus. Mag es einerseits einen Wettbewerb zwischen den Betreibern geben, wenn

es um Ausschreibungen von Luftrettungsstationen geht, so wird auf den operativen Ebenen wie z.B. der Ausbildung, den Ausstattungsstandards der RTH/ITH und der Flugsicherheit eng zusammengearbeitet.

Am Grundlehrgang können aufgrund des gemeinsamen Curriculums auch HEMS TC anderer Betreiber an den jeweiligen Kursen teilnehmen und erhalten auf diesem Weg einen nahezu einheitlichen Ausbildungsstand. Dies gilt für die Kurse von ADAC, DRF und Bundespolizei, die ansonsten nicht frei zugänglich sind. Das bedeutet, es wird nur derjenige ausgebildet, der im Vorfeld eines der Auswahlverfahren erfolgreich durchlaufen hat und nach bestandenem Lehrgang auf einer der Stationen zum Einsatz kommen wird. Es gibt auf dem Aus- und Weiterbildungsmarkt zwar diverse frei zugängliche HCM-Kursformate, diese werden jedoch zumindest von den drei Hauptbetreibern in der deutschen Luftrettung nicht anerkannt.

Es gibt auf dem Aus- und Weiterbildungsmarkt diverse frei zugängliche HCM-Kursformate, diese werden aber von den drei Hauptbetreibern in der deutschen Luftrettung nicht anerkannt.

Im April dieses Jahres fand an der ADAC HEMS Academy GmbH, einer Tochtergesellschaft der ADAC Luftrettung, am Flugplatz Bonn-Handlar in Sankt Augustin ein solcher Grundlehrgang statt. Das Zentrum verfügt über zwei Flugsimulatoren, einen vollausgestatteten Medizinsimulator in Form eines Hubschraubermodells im Maßstab 1:1 („Christoph Sim“ genannt) sowie einen Schockraum und weitere Schulungsräume. In unmittelbarer Nähe zum Schulungszentrum befindet sich die Stammwerft der ADAC Luftfahrt Technik GmbH, in der bis zu 10 Hubschrauber gleichzeitig in sogenannten Buchten gewartet, repariert und bei Bedarf modernisiert werden können. Optimale Ausbildungs- und Trainingsmöglichkeiten also für die 12 Kursteilnehmer, die für den 11-tägigen Kurs angereist waren. Das Durchschnittsalter der ausschließlich männlichen Teilnehmer betrug 35 Jahre. Mit dabei waren auch drei Teilnehmer der DRF Luftrettung sowie ein Leitstellendisponent einer hubschrauberführenden Stelle. Detaillierte Kenntnisse der Luftrettung sind in Zusammenhang mit den Leitstellen bzw. für deren Disponenten durchaus angebracht, um dieses Rettungsmittel möglichst optimal disponieren und einsetzen zu können.

Den Schwerpunkt während des Grundlehrgangs bildet die fliegerische Ausbildung, da der HEMS TC – die Betonung liegt auf „Technical Crew Member“ – nach den luftrechtlichen Vorgaben als Mitglied der fliegerischen Besatzung gilt. Seine Aufgabe besteht einerseits darin, den Piloten zu unterstützen, andererseits

Tab. 1: Ausbildungsinhalte (UE = Unterrichtseinheit von jeweils 60 Minuten)	
fliegerischer Teil	medizinischer Teil
<ul style="list-style-type: none"> Dangerous Goods/Lufttransport gefährlicher Güter (4 UE) Luftrecht (4 UE) flugbetriebliche Einsatztaktik (5 UE) Flugsicherheit (1 UE) Flugsimulator-Training Hubschraubertechnik (5 UE) Meteorologie (4 UE) Navigation (8 UE) Zusammenarbeit der Besatzungsmitglieder/Crew Resource Management (9 UE) 	<ul style="list-style-type: none"> Administratives (ADAC-spezifisch, 3 UE) Hygiene (ADAC-spezifisch, 4 UE) Flugphysiologie (2 UE) medizinische Besonderheiten der Luftrettung (4 UE) medizinisches Qualitätsmanagement (ADAC-spezifisch, 1 UE) Notfallmedizin unter Luftrettungsbedingungen (1 UE) Praktische Schulung an der EMS Ausrüstung (4 UE)

die aus medizinischen Gründen zu befördernde Person zu versorgen. Bei schwierigen Wetterbedingungen und bei Flügen in der Nacht muss der HEMS TC zwingend im Cockpit sitzen und dem Piloten zuarbeiten. Der mitfliegende Notarzt hat an Bord hingegen stets den Status einer medizinischen Begleitperson. Der HEMS TC hat somit zwei breitangelegte Aufgabengebiete, die jeweils gemeinsam mit dem Piloten bzw. dem Notarzt und im Vier-Augen-Prinzip gemeistert werden müssen. Teamwork, eine gute Kommunikation und das Arbeiten auf Augenhöhe sind dazu unerlässlich.

Zu den gelehrt Inhalten ist nach Abschluss des fliegerischen Teils eine bis zu dreistündige schriftliche Prüfung abzulegen, die mit mindestens 75% bestanden werden muss. Ebenso ist eine Schulung mit anschließender Prüfung zum Lufttransport gefährlicher Güter (Dangerous Goods) vorgeschrieben.

Der straffe Stundenplan von knapp 70 Zeitstunden/Unterrichtseinheiten forderte sowohl Dozenten wie Schülern äußerste Konzentration und Disziplin ab. Dies ist seitens der Ausbildungsleitung durchaus beabsichtigt, denn die späteren Dienste im praktischen Einsatz auf den Stationen sind ebenfalls sehr anstrengend. In den Sommermonaten wird teilweise bis zu 14 Stunden am Tag geflogen. Zwar unter strenger Einhaltung gesetzlich geregelter Ruhezeiten, dennoch mehrere Tage in Folge. Daneben sind einige Stationen (vorwiegend die ITH) rund um die Uhr (Zwei-Schicht-Betrieb) im Einsatz.

Am Anreisetag standen u.a. drei Unterrichtseinheiten zum Themenblock „Zusammenarbeit der Besatzungsmitglieder (ZDB)“ auf dem Programm. Dabei wurden die Aufgabenbereiche und deren Abgrenzung zwischen den Besatzungsmitgliedern besprochen. Dies sind der Pilot in Command (PIC), der HEMS TC, der Notarzt (NA) und je nach Station ein Copilot (CO) bzw. ein Helicopter Hoist Operator (HHO – frühere Bezeichnung: Bordtechniker), der bei Hubschraubern mit fest installierten Rettungswinden zum Einsatz kommt. Weitere Themen waren die zu nutzenden Flugdienstunterlagen (z.B. Handbücher, Navigationskarten, Informationssysteme), Kommunikationsregeln, Checklistenarbeit (Normal- und Emergency-Checklisten) und die allgemeinen, medizinischen und fliegerischen Aufgaben des HEMS TC in allen Phasen eines Einsatzes.

Ein Referent berichtete aus seiner beruflichen Praxis, dass z.B. sein Morgen-Briefing für die gesamte Crew nach den Punkten Mensch, Maschine, Medizintechnik, Meteorologie und Verschiedenes durchgeführt wird. Ein Pilot referierte an den Folgetagen die Themen Luftrecht und Meteorologie. Ersteres umfasste u.a. die Luftfahrtbehörden und Organisationen, die damit verbundenen Gesetzgebungen und Verordnungen, die Luftraumstruktur und deren Klas-

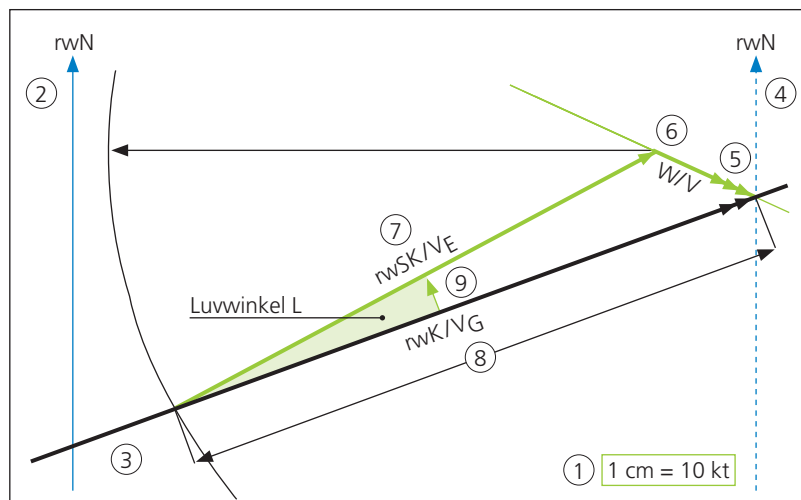


Abb. 5: Berechnung eines Winddreiecks – Schritt für Schritt

sifizierung sowie die Luftverkehrsregeln und die sogenannten Leistungsklassen im Flugbetrieb, die z.B. festlegen, dass in der Rettungsfliergerei nur Hubschrauber mit zwei Turbinen zum Einsatz kommen dürfen und welche Vorgaben beim Ausfall eines Triebwerks einzuhalten sind, um dennoch einen sicheren Start bzw. eine sichere Landung zu gewährleisten. Das Thema Meteorologie beinhaltet u.a. den Aufbau der Atmosphäre, Wirkungskreise des Wetters, Niederschlagsarten, Großwetterlagen und im Speziellen gefährliche Wettererscheinungen für die Fliegerei (z.B. Gewitter, Starkwinde). Für den HEMS TC sind insbesondere die Flugwetterberatung und das Lesen und Verstehen von Wettermeldungen in der Fliegerei mit den dazugehörigen Wetterkarten und Wettersymbolen relevant.

Ein weiterer Pilot und Stationsleiter übernahm die beiden Kursinhalte Navigation und Hubschraubertechnik. Den Einstieg in das erste Thema bildete die Überschrift „Navigation – eine Frage des Überlebens“ und ließ damit von Beginn an keinen Zweifel daran, welche hohe Bedeutung dieser Materie zukommt. Obwohl moderne, GPS-basierte Navigationssysteme längst in

Abb. 6: Arbeitsplatz Kabine für HEMS TC und Notarzt





Abb. 7: Beengte Platzverhältnisse in der Kabine sind Arbeitsalltag



Abb. 8: „Mission Control“ – die Kommandozentrale für die Patientensimulation

der Rettungsfliegerei allgegenwärtig sind, wird von den Teilnehmern ein grundsätzliches Verständnis der sogenannten Koppelnavigation verlangt. Dabei gilt es, die Kursplanung in Einklang mit der Berechnung von Zeit und Geschwindigkeit, den Windeinflüssen und dem Treibstoffverbrauch bzw. der Flugzeit zu bringen. „Angstgegner“ der Rettungsassistenten im Kurs sollte somit das „Winddreieck“ werden, das es zunächst zu verstehen und anschließend selbst zu zeichnen und zu berechnen galt. Dieser prüfungsrelevante Stoff sollte die Kursteilnehmer in den folgenden Tagen beschäftigen. Hält man sich vor Augen, dass selbst moderne Navigationssysteme auch einmal ausfallen können, so sind diese Grundkenntnisse im eingangs genannten Sinne „überlebenswichtig“.

Der Themenblock Hubschraubertechnik fand im Teilnehmerkreis deutlich mehr Gegenliebe, zumal die Möglichkeit bestand, alle Technikkomponenten bei der benachbarten Werft der ADAC Luftfahrt Technik in Augenschein zu nehmen und von den Wartungstechnikern in der Praxis erläutert zu bekommen. Die Entwicklungsgeschichte der Hubschrauber, Aerodynamik und komplexe Steuerung der Rotorblätter, mechanische Baugruppen, Triebwerke, Masse- und Schwerpunktberechnungen, Sicherheitssysteme und die Instrumente im Cockpit wurden thematisiert.

Die Zusammenarbeit der Besatzungsmitglieder und das Crew Resource Management (CRM) standen für sechs weitere Unterrichtseinheiten auf dem Lehrplan. Erklärtes Ziel des CRM ist die Reduzierung der durch den Faktor Mensch bedingten Zwischenfälle.

Wesentliche Voraussetzungen sind Kommunikation, Teamwork, situative Aufmerksamkeit, Führungsverhalten und Entscheidungsfindung, prägnant zusammengefasst im sogenannte FORDEC-Entscheidungsmodell (Tab. 2). Ein CRM-Training/Prozess ist eine dauerhafte Herausforderung für ein Team und bedarf regelmäßiger Trainings, gerade unter den oftmals sehr hektischen Arbeitsbedingungen bei Luftrettungseinsätzen, wenn innerhalb kürzester Zeit viele Informationen verarbeitet werden müssen und eine adäquate Entscheidung getroffen werden muss.

Physikalische Einflüsse während des Lufttransports haben nicht zu unterschätzende Auswirkungen bei Pneumothorax/ Spannungspneu, auf den Cuff-Druck, bei Magensonden und bei HNO-Erkrankungen.

Des Weiteren wurde das Thema Flugphysiologie unterrichtet. Dabei wurde die Physiologie in Bezug auf die Partialdrücke, die Atmung und Gefahren der Hypoxie je nach Flughöhe, die Auswirkungen erheblicher Lärmbelastungen im Flug, Barotitis, Kinetosen (Reisekrankheit), Gefahren der räumlichen Desorientierung, das Sehvermögen und die Wirkung von Beschleunigungskräften und Vibrationen auf Besatzung und Patient besprochen.

Auf diese Vorkenntnisse aufbauend besprach ein Fachkrankenpfleger für Anästhesie- und Intensivpflege und Helicopter Hoist Operator die medizinischen Besonderheiten in der Luftrettung. Physikalische Einflüsse wie z.B. die Veränderung des Luftdrucks (Ausdehnung/Schrumpfen von gasgefüllten Körpern) während des Lufttransports haben nicht zu unterschätzende Auswirkungen bei Pneumothorax/Spannungspneu, auf den Cuff-Druck, bei Magensonden und bei HNO-Erkrankungen. Weitere ganz praktische Auswirkungen zeigen sich beim Steig- bzw. Sinkflug auf Vakuummatratzen und pneumatische Schienen. Bei Bergrettungseinsätzen müssen diese Faktoren mit ein-

Tab. 2: Das FORDEC-Entscheidungsmodell	
Facts	Problem/Situation analysieren
Options	Lösungsmöglichkeiten erarbeiten
Risks + Benefits	Konsequenzen erwägen
Decision	Entscheidung treffen
Execution	Entscheidung umsetzen
Check	Situation überprüfen und neu analysieren



gerechnet werden. Aufgrund drohender Stressreaktion bzw. der Verstärkung von Schocksymptomen kommt dem Lärmschutz des Patienten eine hohe Bedeutung zu. Kinetosen von Patienten sind ggf. vorbeugend mit einer Sedierung bzw. mit Antiemetika zu behandeln. Aus seiner langjährigen Praxis konnte der Referent noch eine Vielzahl weiterer Tipps und Tricks für die Anwendung von medizinisch-technischen Geräten an Bord und zur Einsatztaktik geben. Schwerpunkt dabei waren Berg- und Wasserrettungseinsätze mit der Rettungswinde, die vom Bordtechniker (HHO) bedient wird. Ergänzt wurden diese Einblicke in den Luftrettungsalltag durch einen Vortrag zur Notfallmedizin unter Luftrettungsbedingungen.

Im Rahmen der flugbetrieblichen Einsatztaktik wurden die Teilnehmer detailliert auf die Arbeit im Cockpit an der Seite des Piloten vorbereitet.

Basierend auf diesen Themengebieten mussten die Kursteilnehmer nach einer eintägigen Lernpause ihren Lernerfolg in Form der schriftlichen Prüfung unter Beweis stellen. Dank gegenseitiger intensiver Prüfungsvorbereitungen wurde dieser Test von allen erfolgreich absolviert, und die permanente Anspannung aller Beteiligten legte sich in der Folge etwas.

Die weiteren Kurstage waren der Wiederholung des fliegerischen Lernstoffs und der Übersetzung dessen in die Praxis gewidmet. Im Rahmen der flugbetrieblichen Einsatztaktik wurden die Teilnehmer detailliert auf die Arbeit im Cockpit an der Seite des Piloten vorbereitet. Es stand u.a. die Checklistenarbeit, Funk und Navigation, das Lesen von Luftfahrtkarten, das Ablesen von Instrumenten, Notverfahren, das Auswerten der Flugwetterdienste und die Luftraum- und Landeplatzbeobachtung mit dem Einsprechen des Piloten auf dem Lehrplan.

Lang ersehnt war schließlich der große Praxistag für die angehenden HEMS TC an der ADAC HEMS

Academy. Das Dozententeam hatte dazu praktische Schulungen an der EMS Ausrüstung und Flugsimulatorflüge für jeden Teilnehmer vorbereitet. Ein spezieller Schulungshubschrauber („Christoph Sim“), basierend auf einem 1:1-Modell vom Typ Eurocopter EC 135 mit voller medizintechnischer Ausstattung, stand dazu den Teams – bestehend aus jeweils zwei Personen – zur Verfügung. Während ein Referent die Aufgabe des Piloten übernahm, schlüpfen die Lehrgangsteilnehmer in die Rolle des Notarztes und des HEMS TC in der Kabine. Mittels eines Patientensimulators konnten die unterschiedlichen Szenarien simuliert werden. In einem eigens eingerichteten Regieraum wurde die Simulation gesteuert und über drei Kameras und Mikrofone im Hubschraubermodell beobachtet. Eine entsprechende Geräuschkulisse durch Audioeinspielungen und realistisch nachgestelltem Funkverkehr mit der Flugsicherung/dem BOS-Funk machten die Übungen absolut authentisch. Es mussten vielfältige fliegerische und medizinische Herausforderungen in der engen und aufgeheizten Kabine im Team gemeistert werden. Anschließend erfolgte ein gemeinsames Debriefing aller Simulationsteilnehmer mit entsprechender Aufarbeitung und Analyse der Übungseinsätze.

Das unter den Kursteilnehmern unumstrittene Highlight sollte schließlich der Cockpit-Einsatz neben dem Piloten in einem der beiden großen Flugsimulatoren an der HEMS Academy werden, die ansonsten nur den Piloten für Schulungs- und Checkflugzwecke zur Verfügung stehen. Nun konnten viele der erworbenen fliegerischen Ausbildungsinhalte an ersten praxisnahen Szenarien erprobt werden. Verglichen mit den medizinischen Szenarien der Patientensimulation geradezu ein vollständiger Rollentausch für die künftigen HEMS TC. Der Pilot übte mit den Teilnehmern die Checklistenarbeit, Notfallszenarien (z.B. Triebwerksausfall und -brände), die Luftraumbeobachtung, die Bedienung der Navigations- und Kommunikationsgeräte, das schnelle und präzise Ablesen von In-

Abb. 9: Dozenten und Kursteilnehmer beim Debriefing nach einem Übungseinsatz

Abb. 10: Von Hamburg bis Straubing und von Halle an der Saale bis Rheine – die Absolventen des HEMS TC Lehrgangs 01/2014 mit Dozent Peter Gloger in der Bildmitte



Abb. 11: Kompakter Turbinenmotor eines Hubschraubers im ausgebauten Zustand

strumenten sowie Notlande- und Durchstartmanöver. Schon nach wenigen Minuten im Simulator konnten sich die meisten Kursteilnehmer des Eindrucks nicht erwehren, einen tatsächlichen Einsatz geflogen zu haben.

Weitere Unterrichtseinheiten behandelten die administrativen Aufgaben (Berichts- und Abrechnungswesen, LIKS – Luftfahrts-, Informations- und Kommunikationssystem usw.), das medizinische Qualitätsmanagement, das Thema Hygiene (Besonderheiten: Cockpitbesatzung darf aus Flugsicherheitsgründen keine Schutzmasken und -brillen tragen, Desinfektionsmittel müssen vom Hubschrauberhersteller freigegeben sein). Es wurde die Arbeit des Flugsicherheitsteams innerhalb der ADAC-Luftrettung vorgestellt und dabei auf den Umgang mit Unfall- und Zwischenfallereignissen eingegangen. Ein anonymisiertes Meldesystem soll dabei helfen, dass Vorfälle gemeldet werden können. Ebenso findet hierzu ein regelmäßiger Austausch mit den anderen Luftrettungsbetreibern statt, um aus Fehlern zu lernen, bevor daraus ernsthafte Zwischenfälle erwachsen.

Abb. 12: Hubschraubertechnik hautnah: die Taumelscheibe



Während des Lehrgangs gab es einen Punkt, der sich wie ein roter Faden durch die Vorträge der Dozenten zog und von daher besondere Erwähnung finden sollte: das „Bauchgefühl“. Gemeint ist damit, sich zu Wort zu melden, wann immer einem bei einem Luftrettungseinsatz etwas seltsam vorkommen sollte. Schwierige Witterungsverhältnisse, ein vermeintliches Hindernis, untypische Geräusche der Technik und dergleichen mehr. Der Gebrauch und die Artikulation der Sinne aller Besatzungsmitglieder sind wesentlicher Faktoren für die Flug- und Patientensicherheit und den Erfolg eines Einsatzes, so die meisten der Ausbilder unisono.

Fazit

Die Stellen als Rettungsassistent in der Luftrettung sind faktisch sehr rar und entsprechend begehrt. Bewerber müssen daher bei der Arbeitgebersuche strategisch vorgehen, brauchen viel Geduld, eine hohe Qualifikation und noch mehr Glück, um auf eine freie Stelle zu treffen. Der Weg über die Auswahlverfahren ist beschwerlich, und schließlich muss noch der Grundlehrgang gemeistert werden, um überhaupt „in die Luft gehen“ zu dürfen. Dann erst darf man in ein anspruchsvolles Aufgabengebiet zwischen Mensch und Maschine, zwischen Fliegerei und Medizin und zwischen hohen Erwartungen und nicht weniger Idealismus starten. Heldenstatus? Fehlanzeige. „Bodenständigkeit ist angesagt, denn wir wollen alle nur gute Notfallmedizin leisten, miteinander und egal ob aus der Luft oder am Boden“ – so wurde es den Lehrgangsteilnehmern mit auf den weiteren beruflichen Weg gegeben.

Ausblick

Im nächsten Teil geht es für die HEMS TC in die Berufspraxis auf eine der über 80 Luftrettungsstationen hierzulande. Die praktische Einarbeitung, der Einsatzbetrieb und der Erhalt der Qualifikation stehen dann im Mittelpunkt. Dabei steht eine der ältesten und renommiertesten Stationen – der „Christoph 22“ am Bundeswehrkrankenhaus in Ulm – Pate für weitreichende Einblicke. ⊙

DER AUTOR



Christian Bachschmid

hat beim Süddeutschen Verlag in München volontiert, anschließend Politik- und Kommunikationswissenschaften studiert und ist seither in leitender Funktion im Verlag tätig. Er ist Rettungsassistent und ehrenamtlich beim ASB und beim BRK aktiv.