

# FLUGPOLIZEI IN ÖSTERREICH

einst und jetzt



BM.I



REPUBLIK ÖSTERREICH  
BUNDESMINISTERIUM FÜR INNERES



# FLUGPOLIZEI IN ÖSTERREICH

einst und jetzt

BM.I



REPUBLIK ÖSTERREICH  
BUNDESMINISTERIUM FÜR INNERES





# INHALT

<b>07</b>	Vorworte
<b>13</b>	Einleitung
<b>17</b>	AUFGABEN DER FLUGPOLIZEI
<b>21</b>	ZEITTADEL
<b>27</b>	ZUR GESCHICHTE
<b>30</b>	Historische Luftfahrzeug-Typen
<b>34</b>	Interview mit der Tochter eines Pioniers
<b>40</b>	Ein Mann der ersten Stunde
<b>42</b>	Die Rolle der Flugpolizei in der Flugrettung in Österreich
<b>45</b>	DIE FLUGPOLIZEI HEUTE
<b>48</b>	Alpin- und Lawineneinsätze
<b>56</b>	Brandeinsätze
<b>60</b>	Seilflüge
<b>64</b>	EKO Cobra-Aufgaben
<b>76</b>	Hubschrauber Typenübersicht
<b>84</b>	Sanitätskit
<b>86</b>	FLIR-System
<b>92</b>	Kooperation
<b>94</b>	Öffentlichkeitsarbeit
<b>96</b>	Internationale Zusammenarbeit



<b>105</b>	<b>FLUGEINSATZSTELLEN</b>
<b>108</b>	Graz
<b>114</b>	Hohenems
<b>120</b>	Innsbruck
<b>130</b>	Klagenfurt und Lienz
<b>138</b>	Linz
<b>144</b>	Salzburg
<b>152</b>	Wien und Schwechat
<b>167</b>	<b>HUBSCHRAUBERFLUGSCHULE</b>
<b>177</b>	<b>WARTUNGSBETRIEB</b>
<b>189</b>	<b>VERWALTUNG</b>
<b>190</b>	<b>IN MEMORIAM</b>
<b>192</b>	<b>HUBSCHRAUBER IN DER KUNST</b>
<b>196</b>	English Summary
<b>204</b>	Glossar/Abkürzungsverzeichnis
<b>205</b>	Fotonachweis
<b>207</b>	Impressum und Dank



VORWORT





In Sicherheit und Freiheit zu leben, ist ein zentrales Grundbedürfnis der Menschen. Sicherheit und Freiheit bedeuten für die Österreicherinnen und Österreicher Lebensqualität und müssen ständig aufs Neue erarbeitet werden. Dem Bundesministerium für Inneres kommt daher als Österreichs Sicherheitsdienstleister Nummer eins eine wichtige Aufgabe zu. Dazu zählen auch die Dienste der Flugpolizei.

Getreu dem Motto „Wir fliegen für Ihre Sicherheit!“, schützen, bergen, retten und löschen die Polizeihubschrauber, wann immer sie gebraucht werden. Sie stehen rund um die Uhr zur Verfügung. Die Flugpolizei hat sich in den letzten 60 Jahren mit viel Pioniergeist und Einsatz zu einem modernen „Luftfahrtunternehmen“ in Österreich entwickelt, das seine Einsatzbereitschaft und seine Flexibilität nicht nur bei der breiten Palette polizeilicher Aufgaben, sondern auch im Rahmen der Katastrophenhilfe eindrucksvoll unter Beweis gestellt hat und immer wieder unter Beweis stellt.

Gleichzeitig war die Flugpolizei maßgeblich am Aufbau eines organisierten Flugrettungsdienstes in Österreich beteiligt sowie bei der Entwicklung der Bergeseiltechnik. Die Leistungen dieser Einheit finden nicht nur innerhalb Österreichs große Anerkennung, sondern auch im Ausland.

Ich danke den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Flugpolizei für die Arbeit und wünsche Ihnen, dass Sie immer gesund von Ihren Einsätzen zurückkehren und damit dafür sorgen, dass Österreich auch in Zukunft eines der sichersten Länder der Welt bleibt.

GLÜCK AB – GUT LAND!

Mag.a Johanna Mikl-Leitner  
Bundesministerin für Inneres





# VORWORT



Seit der Gründung zeichnen sich die Kolleginnen und Kollegen der österreichischen Flugpolizei durch ihren vorbildlichen Einsatzwillen sowie durch ein besonderes Maß an Fähigkeiten und Fertigkeiten aus. Die Polizistinnen und Polizisten der Flugpolizei arbeiten präzise, schnell, verkehrsunabhängig und behalten dabei immer den Überblick, und das rund um die Uhr. Dabei werden ihnen stets viel Können und ein hohes Maß an Konzentration abverlangt.

Alleine im vergangenen Jahr leisteten die Flugpolizistinnen und Flugpolizisten mehr als 4.200 verkehrs-, sicherheits-, kriminal- oder staatspolizeiliche Einsätze. Sie suchten 480-mal vermisste Personen, 250-mal wurden Menschen unverletzt aus gefährlichen Situationen gerettet, 850-mal fahndeten sie nach Straftätern und waren in kriminalpolizeilicher Mission im Flugeinsatz. Sie überwachten das Geschehen aus der Luft und unterstützten bei Katastrophenhilfsmaßnahmen, bei Bränden, Muren oder Lawinenabgängen in 120 Einsätzen die Helferinnen und Helfer des Zivil- und Katastrophenschutzes in den Bundesländern.

Fast ein Fünftel der Flugpolizeieinsätze wurde in der Nacht geflogen. Nachtflüge sind immer mit besonderen Gefahren verbunden. Durch den Einsatz des FLIR-Hubschraubers („Forward Looking Infrared“) sehen Flugpolizistinnen und Flugpolizisten nachts aus der Luft oft mehr als ihre Kolleginnen und Kollegen am Boden. Der FLIR-Hubschrauber ist mit einer Wärmebildkamera und einem Suchscheinwerfer ausgestattet. Mit der Wärmebildkamera können Wärmequellen, wie Menschen, Tiere oder Brandherde in der Nacht aus der Luft erkannt werden.

Um rasch und wirksam Hilfe leisten zu können, ist die Ausbildung gleich wichtig wie moderne Technik. Deshalb sind qualifizierte Aus- und regelmäßige Fortbildungen fixe Bestandteile des Arbeitsalltages. Trotz aller Anstrengungen haben in den letzten 60 Jahren 25 Flugpolizisten ihr Leben im Einsatz verloren.

Die österreichische Flugpolizei feiert ihr 60-jähriges Bestehen. Durch ihre ständige Weiterentwicklung, sowohl technisch als auch einsatztaktisch, leistet sie einen wichtigen Beitrag zur Polizeiarbeit und für die Sicherheit der Menschen in unserem Land. Sie ist ein zentraler Teil der österreichischen Polizei.

Ich wünsche allen Kolleginnen und Kollegen bei der Ausübung ihrer Tätigkeit Erfolg, Ausdauer, Kraft, Zuversicht und Einsatzfreude.

Mag. Mag. (FH) Konrad Kogler  
Generaldirektor für die öffentliche Sicherheit

A handwritten signature in black ink, reading "Konrad Kogler". The signature is written in a cursive, flowing style.



**VORWORT**



Die österreichische Flugpolizei feiert 2015 ihren 60. Geburtstag. Ein Grund zu gratulieren, zu rekapitulieren und allen aktiven und ehemaligen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen für ihren Einsatz herzlich zu danken!

Mit der Unterzeichnung des österreichischen Staatsvertrages im Jahr 1955 wurde das Flugverbot für Österreich aufgehoben und die Abteilung Flugpolizei konnte im Bundesministerium für Inneres eingerichtet werden. Zu Beginn stand das Rettungswesen im Vordergrund. Zunächst wurden auch in alpinen Regionen Rettungseinsätze noch mit Flächenflugzeugen geflogen, doch schon 1956 löste der erste Hubschrauber die wenig geländetauglichen Flugzeuge ab oder wurde ihnen zur Seite gestellt. Österreichweit wurde in Zusammenarbeit mit den Bundesländern sukzessive ein organisiertes, flächendeckendes Flugrettungssystem aufgebaut.

Als ich 1983 meinen Dienst als Flugretter bei der Flugeinsatzstelle Innsbruck antrat, konnte ich nicht im Geringsten ahnen, dass ich einmal die Abteilung Flugpolizei des BMI leiten würde. Es war auch gerade dieses Jahr, als letztlich dann private Flugrettungsbetreiber in die medizinische Versorgung von Verunfallten einstiegen. Viele Tausende Einsätze wurden seither geflogen, zahlreiche zukunftsweisende Entwicklungen wie die Installierung der Bergeseiltechnik wurden erfolgreich umgesetzt. Fortschritt und Neuentwicklungen sind aber nur bedingt organisier- und planbar. Sie beruhen zu einem guten Teil auf dem Einfallsreichtum und der Beharrlichkeit einzelner Persönlichkeiten. Die Flugpolizei hat bis zum heutigen Tage zahlreiche Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen mit diesen Charaktereigenschaften, und so ist auch die ständige Weiterentwicklung eine logische Schlussfolgerung.

Bei all diesen positiven Entwicklungen mussten wir dennoch immer wieder auch tragische Ereignisse und Unfälle unserer Kollegen verzeichnen. Der Traum vom Fliegen wird dann bisweilen sehr schnell zum Albtraum. Deshalb sind alle Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit unsere oberste Prämisse. Die Einführung von neuen Hubschraubermodellen und modernsten Technologien wie beispielsweise Wärmebildkameras und Nachtsichtbrillen eröffnete zudem auch neue Einsatzspektren, bei Tag und bei Nacht, im In- und Ausland.

Den neuen Herausforderungen der Zukunft werden wir uns im Sinne einer modernen Polizei mit Innovationsgeist und Verantwortungsbewusstsein für die Bevölkerung und die Gäste unseres Landes stellen. Mein Dank gilt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, aber auch den politisch Verantwortlichen, die den kontinuierlichen Aufbau der Flugpolizei ermöglicht haben und in Zukunft fortführen werden. So wünsche ich uns allen ein stetiges GLÜCK AB – GUT LAND!

Ministerialrat Mag. Werner Senn  
Abteilungsleiter der Flugpolizei im Innenministerium

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Werner Senn', written over a light-colored background.

# EINLEITUNG



Die schweren Lawinenkatastrophen der Jahre 1953 und 1954 im Gasteinertal und auch die großräumigen Überschwemmungen der Donau im Sommer 1954 stellten die Einsatzkräfte der Exekutive, der Feuerwehren und Rettungsorganisationen vor schwierige Leistungs- und Koordinationsprobleme.

Nur allzu deutlich wurde erkennbar, wie unentbehrlich der Einsatz von Luftfahrzeugen für die schnelle Hilfeleistung, aber auch zur besseren Koordinierung der Einsatzkräfte am Boden ist.

1954, noch vor Abschluss des Österreichischen Staatsvertrages, schlug die eigentliche Geburtsstunde der „Flieger“ des Innenministeriums. Die Abteilung „Flugpolizei“ erhielt die Genehmigung, ein nicht gewerbsmäßiges Ausbildungsunternehmen für Segelflugzeugpiloten gemäß dem Luftfahrtgesetz von 1936 zu gründen.

Mit dem Wiedererlangen der vollen Souveränität Österreichs nach Abschluss des Staatsvertrages 1955 wurde die Abteilung „Flugpolizei“ als „Abteilung 27“ in die Organisationsstruktur des Innenministeriums integriert. Die Flugzeuge bekamen österreichische Kennzeichen. Und im Herbst 1955 wurde auf dem Militärflughafen Langenlebarn der erste gemeinsame Motorfliegerkurs für Polizei- und Gendarmeriebeamte durchgeführt. Die ersten Jahre waren vom Pioniergeist der damaligen Piloten getragen. Die Namen Landl und Werginz wurden legendär.

Im März 1956 konnte das erste Mal eine verunfallte Schifahrerin von einem mit Kufen ausgestatteten Motorflugzeug der Type Piper des Innenministeriums von Kühtai nach Innsbruck geflogen werden. Für den erfolgreichen Einsatz verantwortlich war der damalige Gendarm und spätere Leiter der Flugeinsatzstellen Hohenems und Wien/Meidling, Abteilungsinspektor i. R. Erhard Landl.

Im August 1960 wurde mit der Landung eines Flächenflugzeuges oberhalb der Adlersruhe am Großglockner in über 3.454 Metern Seehöhe erstmals der höchste Landeplatz in Österreich erreicht. Dieses Ereignis ist untrennbar mit dem Namen des späteren Leiters der Flugeinsatzstelle Klagenfurt, Kontrollinspektor Johann Werginz, verbunden. Die Namen Abteilungsinspektor i. R. Ignaz Männl, späterer Leiter des Wartungsbetriebes Wien/Meidling und Hubschrauberpilot, sowie Kontrollinspektor Eduard Bodem, späterer Leiter der Flugeinsatzstelle Innsbruck, stehen ebenfalls für die Anfangszeit der Flugpolizei.

Parallel dazu wurden die ersten Flugeinsatzstellen in Betrieb genommen: Innsbruck und Salzburg 1956, Wien/Meidling 1957 und Klagenfurt 1959. Wurden in den Anfangsjahren noch hauptsächlich Motorflugzeuge betrieben, traten an deren Stelle in den 60er-Jahren verstärkt Hubschrauber als Einsatzmittel für polizeiliche Aufgaben, zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit. Im Dezember 1967 wurde der erste Hubschrauber der Type Bell Jet Ranger in Betrieb genommen, der sich bis heute als Einsatzmittel des BMI bewährt hat.

Die Flugrettung im Rahmen der Verletztenbergung und die Suche nach vermissten und abgängigen Personen wurden, wenn auch noch nicht in rechtlich organisierter Form, ebenfalls von Anfang an durchgeführt.

Um die Erreichbarkeit jedes Ortes im gesamten Bundesgebiet innerhalb kürzester Zeit mit Luftfahrzeugen sicherzustellen, wurden weitere Flugeinsatzstellen eingerichtet: Graz 1966 und Hohenems 1968.

Einen Meilenstein in der Geschichte der Flugpolizei bildet zweifellos die Entwicklung der Bergeseiltechnik in den frühen 70er-Jahren in Innsbruck durch Chefinspektor i. R. Norbert Winter und Chefinspektor i. R. Peter Strasser (beide Hubschrauberpiloten – Winter war auch Fluglehrer und zuletzt Leiter der Flugeinsatzstelle Wien), die auch heute noch praktiziert wird und sich generell im Bereich der Flugrettung als verlässliche Methode zur Personenbergung aus unwegsamem Gelände oder aus lebensbedrohlichen Situationen (Hochwasser) bewährt hat. Und die Entwicklung der Flugpolizei schritt voran.

1975 wurde die Flugeinsatzstelle Linz in Betrieb genommen, und ab den frühen 80er-Jahren wurde der Modellversuch eines organisierten Hubschrauberrettungsdienstes im Bundesland Salzburg gestartet, der bis in die frühen 90er-Jahre Ausgangspunkt für den Abschluss von Staatsverträgen nach Art. 15a B-VG über einen gemeinsamen Hubschrauberrettungsdienst mit fast sämtlichen Bundesländern war.

Die Rufnamen „Martin 1“ bis „Martin 8“ für diese Helikopter wurden auch der österreichischen Bevölkerung zum Begriff. Gleichzeitig wurden moderne ein- und zweimotorige Rettungshubschrauber der Typen Ecureuil AS 350 B1, AS 355 N und F2, ausgestattet mit sämtlichen Gerätschaften für eine intensivmedizinische Versorgung und ständig mit einem Arzt und einem Sanitäter besetzt, beschafft und in Betrieb genommen. Einer Vielzahl von Menschen konnte dadurch, gemeinsam mit der ÖAMTC-Flugrettung, die ebenfalls ab den frühen 80er-Jahren eine Flugrettungsorganisation aufbaute, geholfen und Leben gerettet werden.

Nach Übertragen der Flugrettungsaufgaben des Bundesministeriums für Inneres an den ÖAMTC in den Jahren 2000 und 2001 betrat die Flugpolizei wieder „Neuland“.

Aufbauend auf den Erkenntnissen benachbarter Polizeihubschrauberstaffeln wurden in den Folgejahren zwei Sonderhubschrauber für flugpolizeiliche Einsätze (sog. FLIR-Hubschrauber), ausgerüstet mit einer Wärmebildkamera, einem Suchscheinwerfer sowie einer Tageslichtkamera, in Wien und in Salzburg in Betrieb genommen, die sich beim Hochwasserkatastropheneinsatz 2002, an dem die Flugpolizei personell und materiell mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln maßgeblich mitwirkte und hunderte Personen aus den überschwemmten Gebieten barg, bestens bewährten. Zur besseren und schnelleren Wartung der Polizeihubschrauber wurden parallel und zusätzlich zum zentralen Werftbetrieb in Wien/Meidling, der bereits seit den Anfängen der Flugpolizei besteht, zwei Außenstellen in Salzburg und Klagenfurt eingerichtet.



Ein weiterer Meilenstein war die Anschaffung von modernen zweimotorigen Polizeihubschraubern, die erstmals bei der EURO Österreich/Schweiz im Jahr 2008 zum Einsatz kamen. Als Multirole-Standardhubschrauber oder ausgerüstet als FLIR-Hubschrauber lösten sie die Sonderhubschrauber der ersten Generation ab und dienen als noch effektivere Hilfsmittel zur Verbrechensbekämpfung und Suche nach Abgängigen.

Es zeigt sich, dass die Flugpolizei vielfältige Aufgaben zu erbringen hatte und hat und auf eine wechselvolle und erfolgreiche Geschichte zurückblicken kann. Der Pioniergeist der „Gründerväter“ sowie der große Einsatz und das Engagement der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der Flugpolizei (Flugbetrieb, Technik und Verwaltung) in den letzten sechs Jahrzehnten haben solche verdienstvollen Leistungen erst möglich gemacht.



# AUFGABEN DER FLUGPOLIZEI





# RETTEN LÖSCHEN BERGEN SCHÜTZEN

Die Abteilung II/7 – Flugpolizei im Innenministerium koordiniert und führt Flugeinsätze in kriminal- und sicherheitspolizeilichen Angelegenheiten durch. Neben diesen Aufgaben unterstützt die Hubschrauberstaffel des Innenministeriums bei Großschadenslagen und erledigt Such- und Rettungsflüge in unwegsamem Gelände.

Einen Schwerpunkt bilden Einsätze im Rahmen der Verbrechensbekämpfung, bei denen die Bodenkraft aus der Luft unterstützt werden. Es werden Flüge zur Überwachung von Großveranstaltungen durchgeführt und Unterstützungsaufgaben im Bereich des Zivil- und Katastrophenschutzes wahrgenommen. Die Flugpolizei hilft Feuerwehren bei der Brandbekämpfung oder nach Naturkatastrophen. So war beispielsweise im Jahr 2015 die Flugpolizei intensiv in die Hilfs- und Rettungsmaßnahmen nach der Hochwasserkatastrophe in den Bundesländern Nieder- und Oberösterreich, Salzburg und Tirol eingebunden. Die Flugpolizei führt Such- und Rettungsdienste für die Zivilluftfahrtbehörde (ACG) durch oder hilft bei Seilbergungen im alpinen Gelände sowie bei der Suche nach abgängigen Personen.

Darüber hinaus ist die Flugpolizei in die Ausarbeitung neuer Gesetze und Richtlinien im Bereich des Luftfahrtrechtes eingebunden und nach der Geschäftseinteilung des Innenministeriums auch für die Untersuchung von Grenzwissenfällen im Luftraum oder bei Angriffen auf die Sicherheit der Zivilluftfahrt zuständig.

**Retten:** Die Flugpolizei bringt bei vielen Einsätzen die Spezialkräfte der Polizei oder anderer Rettungsorganisationen zum Einsatzort. Lawineinsätze und Vermisstensuche gehören ebenso zum Aufgabenbereich wie der Transport von Spezialkräften des Entminungsdienstes oder anderer Spezialisten, die gebraucht werden, um Gefahren zu beseitigen und Personen zu retten.

**Löschen:** Großflächenbrände in alpinen Regionen können oft nur aus der Luft bekämpft werden. Die Flugpolizei unterstützt dabei die örtlichen Feuerwehren durch den Transport von Mensch und Material zum Brandort, aber auch durch die direkte Brandbekämpfung mit speziellen Löschvorrichtungen.

**Bergen:** In vielen Situationen ist der Hubschrauber das einzige Einsatzmittel, um in Not geratene Menschen aus ihrer Lage zu befreien. Aber auch bei Lawinen- und sonstigen Naturkatastrophen ist die Flugpolizei zur Stelle und hat schon vielen Einheimischen und Gästen das Leben gerettet.

**Schützen:** Die Hubschrauber der Flugpolizei sind mit spezieller polizeitaktischer Ausrüstung für die Kriminalitätsbekämpfung ausgestattet. Das fliegende Auge in der Nacht ist schon so manchen Kriminellen zum Verhängnis geworden. Der Schutz der Bevölkerung ist dabei die oberste Prämisse.



Das Team der Flugeinsatzstelle  
Wien/Meidling um 1970

# ZEITTADEL

**1953/54**

Schwere Lawinenkatastrophen im Gasteiner- und Großen Walsertal und großräumige Überschwemmungen der Donau stellen die Einsatzkräfte vor schwierige Probleme. Erste Überlegungen über den Einsatz von Luftfahrzeugen für eine schnellere Hilfeleistung und zur besseren Koordinierung der Einsatzkräfte am Boden.

**1954**

Geburtsstunde der „Flieger“: Am 15. Dezember 1954 wird die Abteilung „Flugpolizei“ im Bundesministerium für Inneres eingerichtet und erhält die Genehmigung, ein nicht gewerbsmäßiges Ausbildungsunternehmen für Segelflugzeugpiloten nach dem Luftfahrtgesetz 1936 zu gründen.

**1955**

Ein Beschluss des Alliierten Rates im April 1955 erlaubt der österreichischen Polizei zur Hilfeleistung die Benutzung von fünf Hubschraubern und fünf Flächenflugzeugen.

Das erste Luftfahrzeug der österreichischen Flugpolizei, ein Flächenflugzeug (Kennzeichen OE-BIA), wird in der Schweiz zusammengebaut und am 27. Mai 1955 nach Österreich überstellt.

Erster Motorfliegerkurs auf dem Militärflugplatz Langenlebarn für Polizei- und Gendarmeriebeamte.

Nach Abschluss des Österreichischen Staatsvertrages im Mai 1955 wird die Flugpolizei als „Abteilung 27“ in die Organisationsstruktur des Innenministeriums integriert.



1956	1957	1959	
<p>-----</p> <p>Inbetriebnahme der ersten Flugeinsatzstellen in Innsbruck und Salzburg.</p> <p>-----</p> <p>Im März 1956 erster Rettungseinsatz durch Erhard Landl: Aus 2.000 Metern Seehöhe kann eine schwer verletzte deutsche Schifahrerin von einem mit Kufen ausgestatteten Motorflugzeug der Type Piper vom Tiroler Kühtai nach Innsbruck geflogen werden.</p>	<p>Der erste Hubschrauber des BMI des Typs Agusta Bell 47 (Kennzeichen OE-BXB) wird im April 1956 von Mailand nach Langenlebarn überstellt.</p> <p>-----</p> <p>Als Zentralwerkstätte für Hubschrauber wird in der Gendarmeriekaserne Wien/Meidling ein Wartungshangar errichtet.</p>	<p>-----</p> <p>Inbetriebnahme der Flugeinsatzstelle Klagenfurt.</p>	
1968	1973	1975	1975–1979
<p>-----</p> <p>Inbetriebnahme der Flugeinsatzstelle Hohenems/Vorarlberg.</p>	<p>-----</p> <p>Frühe 1970er-Jahre: Entwicklung der Bergeseiltechnik in Innsbruck durch Norbert Winter und Peter Strasser, die sich im Bereich der Flugrettung als verlässliche Methode zur Personenbergung aus unwegsamem Gelände oder aus lebensbedrohlichen Situationen (Hochwasser) bewährt hat und auch heute noch praktiziert wird.</p> <p>-----</p> <p>Durch die Stationierung einer Agusta Bell 47 J beginnt die Ära der Hubschrauber für die Flugpolizei der Steiermark.</p>	<p>-----</p> <p>Inbetriebnahme der Flugeinsatzstelle Linz.</p> <p>-----</p> <p>Am 6. Februar 1975 wird die erste Seilbergung in Vorarlberg durchgeführt. Die Methode der Seilbergungspioniere Winter, Strasser, Flora, Dr. Phleps und Pittracher wird nach und nach umgesetzt.</p>	<p>-----</p> <p>Die Piper Motorflugzeuge werden durch vier Cessna 182 ersetzt.</p>



1960	1965	1966	1967
<p>--- Mit der Landung eines Flächenflugzeuges durch Johann Werginz auf der Adlersruhe unterhalb des Großglockners in 3.560 Metern Seehöhe wird erstmals der höchste Landeplatz in Österreich erreicht.</p>	<p>--- Am 3. April 1965 wird der erste Hubschrauber der Type Bell 47 G2 in Klagenfurt stationiert. --- Die Chronik verzeichnet 299 Rettungseinsätze und 35 Luftbrücken mit insgesamt 729 Starts.</p>	<p>--- Inbetriebnahme der Flugeinsatzstelle Graz.</p>	<p>--- Indienststellung des ersten Hubschraubers mit Turbinenantrieb (Agusta Bell AB 206 A, Kennzeichen OE-BXL).</p>
1982–1986	1983		1984
<p>--- Am Standort der alten Werkstätte in Wien/Meidling wird ein neuer Instandhaltungshangar errichtet. Während der Bauzeit wird der technische Wartungsbetrieb am Fliegerhorst Langenlebarn und zum Teil auch am Flugplatz Vöslau untergebracht.</p>	<p>--- Start des Modellversuchs eines organisierten Hubschrauberrettungsdienstes im Bundesland Salzburg, der bis in die frühen 90er-Jahre Ausgangspunkt für den Abschluss von Staatsverträgen nach Art. 15a B-VG über einen gemeinsamen Hubschrauberrettungsdienst des Bundes mit fast sämtlichen Bundesländern (außer dem Burgenland) war.</p>	<p>--- Am 22. September 1983 Indienststellung des ersten zweimotorigen Hubschraubers des BMI (Agusta 109, Kennzeichen OE-BXU) im Zuge des Modellversuches „Hubschrauberrettungsdienst in Salzburg“.</p>	<p>--- Als Rettungshubschrauber für das Land Kärnten wird ein neuer Bell 206 L-III (Kennzeichen OE-BXF) übernommen.</p>

1984/85	1985	1986	1988
<p>Seit 1984/85 unterhält die Flugpolizei ein eigenes Schulungszentrum am Flugplatz Bad Vöslau in Niederösterreich. Dort werden Exekutivbeamte zu Hubschrauberpiloten und -pilotinnen ausgebildet.</p>	<p>Einführung von zwei zusätzlichen Hubschraubertypen: Für den Modellversuch in Salzburg wird die Agusta 109 gegen einen zweimotorigen Eurocopter AS 355 F (Kennzeichen OE-BXV) ausgetauscht. Und die Flugeinsatzstelle Graz erhält zur Aufnahme des Rettungsdienstes eine einmotorige AS 350 B1 (Kennzeichen OE-BXG).</p>	<p>Beschaffung von drei leistungsstärkeren Hubschraubern AS 350 B1 (OE-BXH Hohenems, OE-BXI Salzburg, OE-BXK Lienz).</p> <p>Gründung einer Zivilluftfahrerschule im Bundesministerium für Inneres zur Aus- und Weiterbildung von Flugbesatzungen.</p> <p>Errichtung der Flugeinsatzstelle Lienz.</p>	<p>Die Fallschirmspringergruppe des Gendarmerieeinsatzkommandos (GEK, ab 2002 EKO Cobra) wird ins Leben gerufen. 22. Oktober 1988: Die ersten Absetzflüge werden in Zusammenarbeit mit der Flugeinsatzstelle Wien/Meidling der Flugpolizei am Flugplatz Bad Vöslau durchgeführt (Absetzmaschine: Cessna 182).</p>
2002	2006/07	2008	2008/09
<p>Zwei Sonderhubschrauber (sog. FLIR-Hubschrauber), ausgerüstet mit einer Wärmebildkamera, einem Suchscheinwerfer sowie einer Tageslichtkamera, werden für flugpolizeiliche Einsätze in Wien und in Salzburg in Betrieb genommen.</p> <p>Zusätzlich zum zentralen Werftbetrieb in Wien/Meidling wird eine Außenstelle in Salzburg zur Wartung der Polizeihubschrauber eingerichtet.</p>	<p>Einleitung eines Beschaffungsvorganges mit Ausarbeitung und Abwicklung der Leistungsbeschreibung, Bewertung, Bemusterung, Zuschlag, Bauaufsicht, Übernahme und Zulassung der zweimotorigen Hubschrauber.</p>	<p>Der Flugbetrieb mit Nachtsichtgeräten wird durch die Fluglehrer der Hubschrauberflugschule entwickelt und eingeführt.</p>	<p>Anschaffung von acht modernen zweimotorigen Polizeihubschraubern der Type EC 135 P2+ (Multirole-Standardhubschrauber oder ausgestattet als FLIR-Hubschrauber) mit Sonderausrüstung, die erstmals bei der EURO Österreich/Schweiz 2008 zum Einsatz kommen und die Sonderhubschrauber der ersten Generation ablösen.</p>

1991	1995	1999	2001
<p>Die Gletschermumie „Ötzi“ wird von der Besatzung des Hubschraubers „Martin 7“ der Flugeinsatzstelle Innsbruck in den Ötztaler Alpen am Hauslabjoch geborgen.</p>	<p>Nach einer nationalen Zulassung als Wartungshilfsbetrieb erhält das BMI am 1. Juli 1995 – als erster Staatsbetrieb in Europa – die Zulassung eines Instandhaltungsbetriebes nach EU-Normen.</p> <p>Erstmals werden Long-Line-Flüge mit Seillängen über 100 m erprobt.</p>	<p>Eine Außenstelle des Wartungsbetriebes Wien/Meidling wird in der Flugeinsatzstelle Klagenfurt eingerichtet.</p> <p>Gemeinsam mit ausländischen Luftfahrzeugen, dem BMLVS und BMI werden über 12.500 Personen im Zuge der Lawinenkatastrophe Galtür / Valzur evakuiert.</p>	<p>Übertragung der Flugrettungsaufgaben des Bundesministeriums für Inneres an den ÖAMTC-Flugrettungsverein.</p> <p>Die Flächenflugzeuge des BMI werden ausgemustert.</p>
2009	2010	2011	2015
<p>Die ersten zwei FLIR-Hubschrauber, in Wien und Salzburg, sowie ein dritter in Klagenfurt werden in Betrieb genommen, die bei Tag und bei Nacht zum Einsatz gebracht werden können.</p>	<p>Im Oktober 2010 wird die Flugeinsatzstelle Wien/Meidling durch die Schaffung einer Außenstelle am Flughafen Wien-Schwechat erweitert.</p>	<p>Die Gliedstaatsverträge über einen gemeinsamen Hubschrauberrettungsdienst zwischen dem Bund und den Bundesländern werden gekündigt. Das Flugrettungswesen fällt nunmehr ausschließlich in die Kompetenz der österreichischen Bundesländer.</p>	<p>Im Zuge des G7-Gipfels im Schlosshotel Elmau in Bayern und der Bilderberg-Konferenz in Telfs findet im Juni 2015 einer der größten Polizeieinsätze der letzten Jahre statt.</p>



# ZUR GESCHICHTE



# Zur Geschichte

Die Geschichte der österreichischen Flugpolizei beginnt in den Jahren 1953 und 1954, als Lawinen das Gasteiner- und das Große Walsertal verschütteten und starke Niederschläge Bäche und Flüsse ansteigen ließen und den Donaoraum überfluteten. Die Einsatzkräfte von Polizei, Rettung und Feuerwehr gelangten schnell an die Grenzen des Machbaren. Seitens der Behörden und Hilfsorganisationen erkannte man sehr schnell, dass man zur Bewältigung derartiger Katastrophen dringend die Unterstützung aus der Luft brauchte, vor allem wenn es galt, Einsätze zu koordinieren, unwegsames Gelände zu erkunden und Menschen aus unzugänglichen Schluchten und verschneiten Felswänden zu bergen.



Fliegen war 1954 aber nur den Besatzungsmächten erlaubt, für Österreich war es ausnahmslos verboten. Der erste Innenminister der Zweiten Republik, Oskar Helmer, sicherte erst in langen Verhandlungen für Österreich den kontinuierlichen Wiedereinstieg in die Luftfahrt. Am 15. Dezember 1954 war es soweit, die Abteilung Flugpolizei im Bundesministerium für Inneres wurde eingerichtet. Da in Österreich aber noch bis 1955 ein Flugverbot herrschte, musste die Ausbildung der ersten Piloten – drei Polizisten und drei Gendarmen – in der Schweiz erfolgen. Diese sechs Beamten waren bereits Piloten, verfügten alle über fliegerische Erfahrung, und wurden im Zuge dieser Ausbildung vom legendären Schweizer Gletscherpiloten Geiger auch in die Besonderheiten des Gletscherlandens eingeführt. Ausgestattet mit der Schweizer Pilotenlizenz kehrten sie nach Österreich zurück.

Inzwischen erhielt die Abteilung Flugpolizei von den Alliierten die Genehmigung, ein nicht gewerbsmäßiges Unternehmen für die Ausbildung von Segelflugzeugpiloten nach dem Luftfahrtgesetz 1936 zu gründen. Ab dem Zeitpunkt hielt das Innenministerium regelmäßig Segelflurkurse ab. Die Piloten sollten in Übung bleiben, da das Motorfliegen noch immer verboten war.

Erst ein Beschluss des Alliierten Rates im April 1955 erlaubte der österreichischen Polizei zur Hilfeleistung die Benutzung von fünf Hubschraubern und fünf Flächenflugzeugen.

Der erste Rettungseinsatz im März 1956 galt einer deutschen Schifahrerin, die im Tiroler Kühtai zu Sturz gekommen war und sich dabei schwer verletzt hatte. Die Unfallstelle konnte auf dem Landweg nicht erreicht werden. Gendarmerieinspektor Landl gelang mit einer einmotorigen Piper Super Cub, die mit Kufen ausgerüstet war, in 2.000 Metern Seehöhe mitten auf einem Schneefeld ein perfektes Lande- und Startmanöver. Er läutete damit eine neue Ära im Retten Verunglückter ein.

Im Jahr 1957 wurde die Flugeinsatzstelle Wien in einem Objekt der Meidlinger Kaserne untergebracht; gestartet und gelandet wurde auf dem ehemaligen Exerzierplatz des Standorts.

Ende 1965 verfügte das BMI über fünf Agusta Bell 47 J3 B1, zwei Agusta Bell 47 G2, einen Agusta Bell 47 3B, sieben Piper Super PA 18, eine Piper Colt PA 22 und vier Segelflugzeuge.

# Historische Luftfahrzeug-Typen



**Piper Super Cub PA 18 – 150**  
(Flächenflugzeug)



**Piper PA 18** (Kz. OE-BIH)  
Landung/Start im steilen Gelände



**Piper PA 18** (Kz. OE-BIH)  
Landung/Start im steilen Gelände



**ZUR GESCHICHTE**

Historische Luftfahrzeug-Typen



**Cessna 182 P**



**Agusta Bell 47 G2**



**Pilatus Porter PC 6**



**Agusta Bell 47 G2**  
mit Krankentrage außen



**Agusta Bell 47 J3 B1**

**ZUR GESCHICHTE**

Historische Luftfahrzeug-Typen

**Agusta Bell Jet Ranger**



**Bell 206 L-III**

(Kz. OE-BXF): Rettungs-  
und Polizeihubschrauber  
1984–2001



# Interview mit der Tochter eines Pioniers



Mag. Renate Pollack

Josef Pollack, Jahrgang 1923, war Pilot und ein Pionier der ersten Stunde. Er war gelernter Werkzeugmacher und ab seinem 18. Lebensjahr im Zweiten Weltkrieg bei der Luftwaffe eingesetzt. Seit 1956 war er Pilot, Fluglehrer und Bergrettungsflieger des Innenministeriums, wo er zuletzt als Bezirksinspektor die Leitung der Flugeinsatzstelle Wien/Meidling innehatte. Er starb 1971 bei einem Hubschrauberunglück aufgrund eines defekten Heckrotors auf einem Flug nach Innsbruck, wo er junge Piloten ausbilden sollte.

Wir haben mit seiner Tochter, Mag. Renate Pollack, anlässlich des 60-jährigen Jubiläums der österreichischen Flugpolizei ein Gespräch geführt.

## **Wann kamen Sie erstmals in Berührung mit der Polizeihubschrauberfliegerei?**

Ich war vier, und wir verbrachten einen Sonntag – wie so oft – ohne unseren Vater im Schönbrunner Tiergarten. Am Heimweg haben wir Papa in der Meidlinger Kaserne abgeholt. Ich durfte auf der riesigen Schreibmaschine meinen Namen tippen – auf gelblichem Kanzleipapier – so nannte man das damals. Die Hubschrauber in der Halle haben mich schon immer fasziniert, und ab und zu durfte ich mich auch in einen hineinsetzen.

## **Welche besonderen Erlebnisse verbinden Sie mit der Tätigkeit Ihres Vaters?**

Zeitweise kreiste ein Hubschrauber über unserem Garten und setzte dann seinen Flug in Richtung Bundesstraße fort. Dann war ich unermesslich stolz: „Da oben fliegt mein Papa!“

## **Woran können Sie sich besonders erinnern?**

An die Einsatzbefehle mitten in der Nacht: Er hat am Telefon genaue Anweisungen gegeben für die Rettungsmannschaft am Boden. Vier Fackeln im Quadrat. Als Bergrettungsflieger konnte mein Vater unglaublich viele Berghütten und konnte zahlreiche Menschen aus lebensgefährlichen Situationen befreien. Nach seinem Tod haben wir einen dicken Stapel mit Ansichtskarten gefunden. Auf jedem Bild waren mit roter Ölkreide irgendwelche Pfeile eingezeichnet. Wahrscheinlich die Anflugrichtung – er war extrem vorsichtig wegen der gespannten Seile.

## **Was zeichnete Ihren Vater ganz besonders aus?**

Ich habe ihn sehr liebevoll und herzlich in Erinnerung – aber überkorrekt und kompromisslos, wenn es um seine Arbeit ging. Er war ein toller Unterhalter mit seiner Gitarre.



Bez.Insp. Josef Pollack  
(1923–1971), Bergrettungsflieger,  
seit 1956 Pilot des Innenminis-  
teriums und zuletzt Leiter der  
Flugeinsatzstelle Meidling

**Sie studierten in Nizza und waren danach sehr lange in Frankreich berufstätig. Frankreich war und ist ein bedeutender Standort für die Luftfahrtindustrie. Kamen Sie in der damaligen Zeit auch in Berührung mit Hubschraubern oder anderen Luftfahrzeugen?**

Ich war Assistentin bei den Filmfestspielen in Cannes, ein Studentenjob. Einmal war eine Filmrolle dringend bei Radio Monte Carlo abzuholen – mit dem Hubschrauber. Während des Fluges habe ich mir gedacht: „Mein Vater hatte einen unglaublich tollen Beruf!“

**Welche Gefühle haben Sie heute, wenn Sie einen Polizeihubschrauber sehen?**

Das Kreisen der Rotorblätter klingt wie Musik in meinen Ohren, und ich schaue jedes Mal hinauf zum Himmel – das geht ganz automatisch. Mein Bruder tut das übrigens auch. Sozusagen eine Familienkrankheit.

**Was verbinden Sie heute mit der Flugpolizei?**

Da passt jemand auf – und riskiert dabei sein Leben ...

Erst letztes Wochenende ist mir wieder der Zeitungsartikel („Kurier“ vom 17. Juni 1965) in die Hände gefallen, in dem nachzulesen ist, wie bei einem Startmanöver am See bei Oeynhausen der Hubschrauber des Innenministeriums von einer Windböe erfasst wurde, sodass dieser bei laufenden Rotorblättern kopfüber ins Wasser tauchte und sank. Mein Vater konnte dabei sich und den mitfliegenden Mechaniker (der ein schlechter Schwimmer war) aus der Kanzel befreien und ans Ufer retten. Das geborgene Heck hängt heute noch über dem Stiegenhaus der Flugpolizei in Wien/Meidling!

Auf der Rückseite dieses Zeitungsausschnitts wird geschrieben, dass General Charles de Gaulle den Mont-Blanc-Tunnel eröffnet hat – ein tolles Zeitzeugnis!

Kaserne Meidling mit  
Agusta Bell 47 G2



Agusta Bell 47 J3 B1



Agusta Bell 47 J3 B1

**ZUR GESCHICHTE**

Interview mit der Tochter eines Pioniers



Teamgeist der Flugpolizei bereits in den Anfangsjahren

Schulung im Umgang mit dem Hubschrauber im Zuge eines Alpinkurses der Gendarmerie





*Helikopter-Katastrophe  
Kärnten 1965  
Pollack im Helikopter*



In Meidlinger Kaserne mit  
Porsche der Bundesgendarmerie  
und Motorrad, 60er-Jahre



Die Flugpolizei immer  
nahe an der Bevölkerung



**ZUR GESCHICHTE**

Interview mit der Tochter eines Pioniers



Lawineneinsätze und Vermisssuche gehören zu den täglichen Aufgaben der Piloten



Landung mitten im Dorf

# Ein Mann der ersten Stunde



Bürgermeister von Guntramsdorf  
Ing. Karl Schuster, Abteilungsinspektor  
i. R. Erhard Landl mit seiner Gattin  
Luitgard, anlässlich des 90. Geburts-  
tages

Abteilungsinspektor i. R. Erhard Landl ist der älteste Polizeihubschrauberpilot Österreichs und ein Mann der ersten Stunde der österreichischen Flugpolizei, gilt er doch als echter Flugpionier des BMI und „Geburtshelfer“ der Flugrettung in Österreich.

Erhard Landl, geboren 1924 in Oberösterreich, vollendete am 18. Juli 2014 das 90. Lebensjahr. Um seine berufliche Bedeutung für die Sicherheitsexekutive und die Flugpolizei im Besonderen gebührend zu würdigen, möchten wir hier die markantesten Punkte seiner verdienstvollen Vita zusammenfassen.

## **Erhard Landl – „Geburtshelfer“ der Flugrettung in Österreich**

Am 14. März 1956 erreichte ein Hilferuf die Gendarmerie. Er kam aus dem von Schneemassen eingeschlossenen und auf Straßenwegen nicht mehr erreichbaren Tiroler Kühtal in den Stubai Alpen: Eine deutsche Schifahrerin hatte sich so schwer verletzt, dass eine schnellstmögliche Überstellung ins Spital notwendig war. In dieser Situation war guter Rat teuer. Wies schon das bodengebundene Rettungssystem der Nachkriegsjahre an sich schwere Mängel auf, so war eine Hilfeleistung aus der Luft damals weder planmäßig organisiert, noch stand dafür wirklich geeignetes Fluggerät zur Verfügung.

Der im Kühtal verunglückten Schifahrerin kam der Zufall zur Hilfe, da Maschinen des Innenministeriums gerade in Innsbruck stationiert worden waren. Der damalige Gendarmerieinspektor Erhard Landl startete kurz entschlossen mit einer einmotorigen Maschine des Typs Piper, die mit Schneekufen zur Landung ausgestattet war, und es gelang ihm, im 2.000 Meter hoch gelegenen Kühtal zu landen und die Verletzte nach Innsbruck auszufliegen. Dieser Einsatz kann als Geburtsstunde der Flugrettung in Österreich bezeichnet werden.

## **Leiter der Flugeinsatzstellen Hohenems und Wien**

Da seinerzeit die Flugeinsatzstelle Innsbruck auch für das Bundesland Vorarlberg zuständig war, ergaben sich besonders bei Katastrophen oft Probleme. So entschloss sich das BMI im Jahr 1968 in Vorarlberg die Flugeinsatzstelle Hohenems zu errichten. Abteilungsinspektor Landl berichtete, dass die Anfangsjahre nur mit Idealismus und besonders viel Improvisation bewältigt werden konnten. Die erste Schwierigkeit bestand darin, dass Landl aufgrund Personalmangels über ein Jahr ganz allein den Dienst verrichten musste. Oft einen ganzen Monat lang, bis er dann eine Woche von einem Piloten aus Salzburg abgelöst wurde. Eine zweite Schwierigkeit war, dass die Dienststelle nur sehr notdürftig in einer kleinen Baracke („Fliegerstüble“) untergebracht und der Hubschrauber in einem unbeheizbaren Holzhangar neben Sportflug-

zeugen abgestellt war. Hangarierung und Ausbringung des Hubschraubers waren nur mit fremder Hilfe möglich. An den Wochenenden halfen immer die Sportflieger mit oder Beamte des damaligen Gendarmeriepostens Hohenems. All das ist für heutige Verhältnisse unvorstellbar.

Da Landl von Anfang an im gesamten Bundesgebiet und mehrmals bei Katastrophen auch in Vorarlberg eingesetzt war, bewarb er sich für die Dienststelle in Hohenems. Nebenbei konnte er dort seiner zweiten Leidenschaft, dem Segelflugsport, nachkommen.

Abteilungsinspektor Erhard Landl war nicht nur als Flugeinsatzstellenleiter, sondern auch als Fluglehrer tätig. Aufgrund seiner großen Erfahrung war er natürlich prädestiniert dazu, sein Wissen an seine Schüler weiterzugeben. Zudem war er auch Mitglied der Prüfungskommission für Privathubschrauberpiloten. Die Funktion als Leiter der Flugeinsatzstelle Hohenems hatte Erhard Landl bis zum Jahr 1979 inne. Von 1979 bis zu seiner Pensionierung im Jahr 1985 leitete er die Flugeinsatzstelle Wien/Meidling.

### **Erste Seilbergung in Vorarlberg**

Bis zum Jahr 1974 konnten wegen fehlender Bergesysteme und Bergemethoden verunglückte Personen nur nach der Landung des Hubschraubers am Unglücksort aufgenommen werden. Dementsprechend dauerte es oftmals viele Stunden, bis ein Verletzter oder Erkrankter geborgen, zum Hubschrauber getragen und danach ins Krankenhaus geflogen werden konnte. Dieser Umstand war für die Helfer und Piloten sehr belastend, daher wurde nach einer Abhilfe gesucht.



Piloten der Flugeinsatzstellen Innsbruck und Hohenems erprobten – vorerst unabhängig voneinander – Methoden zur Aufnahme von Verletzten aus schwierigem alpinen Gelände. Da sich die in Innsbruck entwickelte Bergemethode mit einem Fixseil am Außenlasthaken als einfachere und bessere Möglichkeit erwies, wurde diese auch in Hohenems übernommen und weiterentwickelt. Die erste offizielle Seilbergung in Vorarlberg führte Erhard Landl am 6. Februar 1975 am Hennenkopf auf der Faschina durch, wo eine verunglückte Schifahrerin geborgen werden konnte, der dadurch eine anstrengende Landbergung erspart blieb.

Für sein berufliches Wirken wurde Abteilungsinspektor Erhard Landl mehrfach ausgezeichnet. Er erhielt die silberne Medaille am roten Bande für Verdienste um die Republik Österreich, die oberösterreichische Erinnerungsmedaille für den Katastropheneinsatz, die Olympiamedaille anlässlich der 9. Olympischen Winterspiele in Innsbruck und die goldene Medaille für Verdienste um die Republik Österreich.

Für die Zukunft wünscht ihm die Flugpolizei Österreich alles Gute, vor allem, dass er noch viele schöne Jahre mit seiner Gattin in seinem Domizil in Guntramsdorf bei Mödling verbringen kann.

Erhard Landl landete mit einer einmotorigen Piper 1956 im Tiroler Kühtal auf 2.000 Metern Seehöhe und rettete eine verunglückte Schifahrerin

# Die Rolle der Flugpolizei in der Flugrettung in Österreich

Allein bis zum Jahre 1983, als in Salzburg ein Modellversuch gestartet wurde, um den Nachweis erbringen zu können, dass eine organisierte Flugrettung mit speziell ausgestatteten Hubschraubern für das gesamte Bundesgebiet sichergestellt werden kann, hatten beispielsweise die Piloten der Flugeinsatzstelle Salzburg – seit ihrer Gründung im Jahr 1956 – mehr als 5.000 Rettungseinsätze geflogen.

Das wesentliche Ziel eines planmäßigen Hubschrauberrettungsdienstes war es, einen Notarzt mit der erforderlichen Ausrüstung rasch an den Unfallort zu bringen.

In der Folgezeit, in den Jahren 1983 bis 1987, wurde seitens der Flugpolizei in Zusammenarbeit mit dem ÖAMTC und dem Bundesheer ein nahezu flächendeckendes Notarzt-Hubschrauber-System in Österreich aufgebaut. Auf Basis der Erkenntnisse des Salzburger Modellversuchs wurden Gliedstaatsverträge nach Art. 15a B-VG für alle österreichischen Bundesländer mit Ausnahme von Niederösterreich und des Burgenlandes unterzeichnet.

---

Ein Verletzter wird in den Rettungshubschrauber „Martin 1“ der Flugeinsatzstelle Salzburg eingeladen (mit tatkräftiger Unterstützung von Rettung und Feuerwehr, 1995)



Der Abschluss der Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG war deshalb erforderlich, weil nach der österreichischen Bundesverfassung Angelegenheiten des Rettungswesens in den selbständigen Wirkungsbereich der Länder fallen. In der Vereinbarung zwischen dem Bund und den Ländern wurde die Aufgabenverteilung so festgelegt, dass der Bund die Flugeinsatzstelle, die Hubschrauber und Piloten, Flugbeobachter und Flugretter sowie die Infrastruktur beizustellen hatte. Die Bundesländer hatten für die Beistellung der Rettungsleitstelle und des medizinischen Personals Sorge zu tragen sowie die Stationierungsvoraussetzungen für den Hubschrauber zu schaffen.

Das Bundesministerium für Inneres betrieb insgesamt acht Flugrettungsstationen:

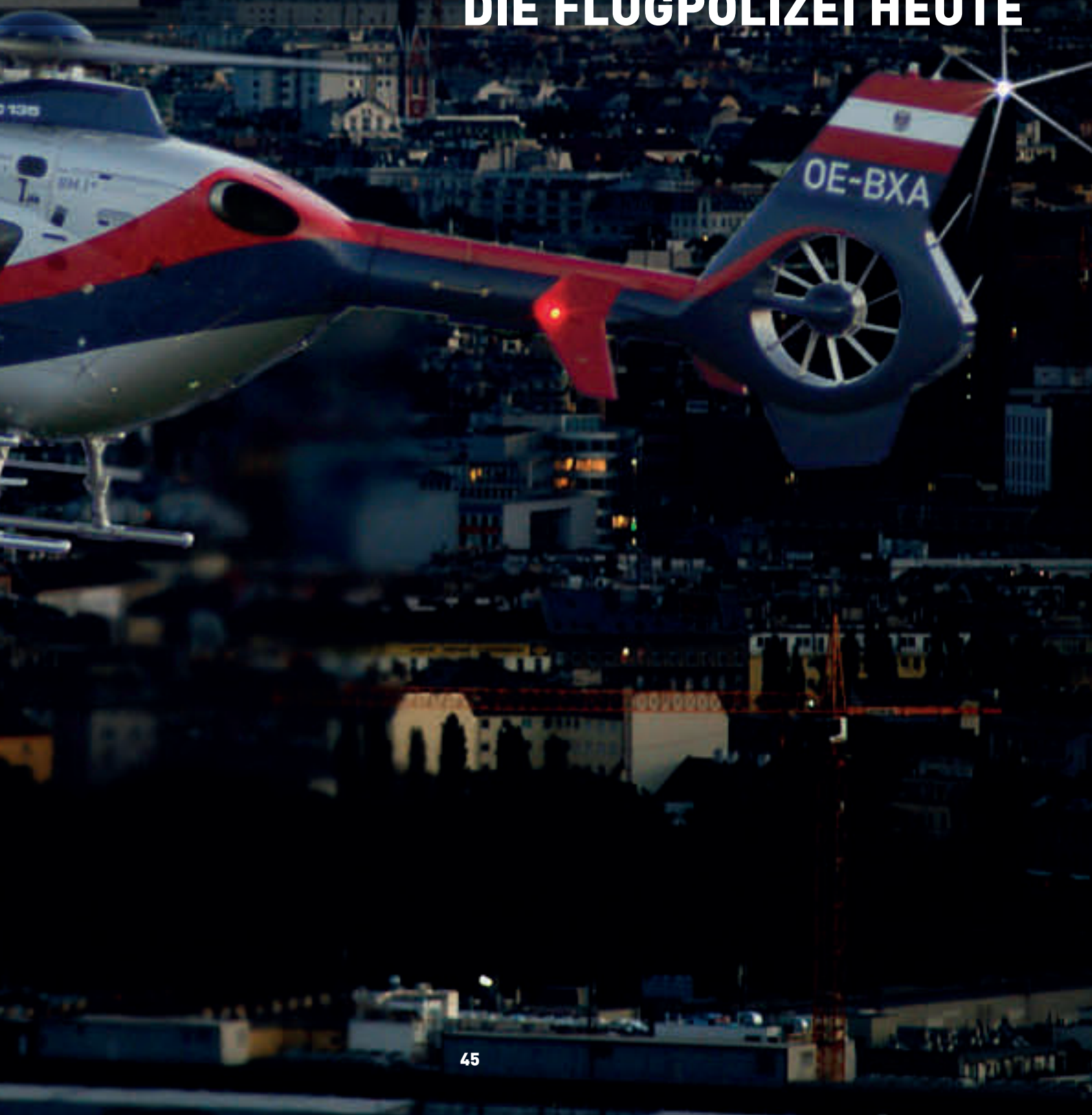
- in Salzburg, am Flughafen in Salzburg „Martin 1“
- in Oberösterreich, am Flughafen in Linz „Martin 2“
- in Wien, in der Kaserne Wien/Meidling „Martin 3“
- in der Steiermark, am Flughafen in Graz „Martin 4“
- in Kärnten, am Flughafen in Klagenfurt „Martin 5“
- in Osttirol, am Flugplatz in Lienz „Martin 6“
- in Tirol, am Flughafen in Innsbruck „Martin 7“
- in Vorarlberg, am Flugplatz in Hohenems „Martin 8“

Im Rahmen des o. a. Gliedstaatsvertrages und unter der Prämisse „Konzentration auf Kernaufgaben“ wurde ab dem Jahr 2001 dann die Flugrettung an den acht Stationen vom Christophorus-Flugrettungsverein des ÖAMTC übernommen. An diesen Stützpunkten war danach auf den gelben Hubschraubern EC 135 des ÖAMTC das Logo „In Kooperation mit dem Bundesministerium für Inneres“ angebracht.

Im Jahr 2011 wurden die Gliedstaatsverträge über einen gemeinsamen Hubschrauberrettungsdienst zwischen dem Bund und den Bundesländern gekündigt. Das Flugrettungswesen fällt nunmehr ausschließlich in die Kompetenz der österreichischen Bundesländer.



# DIE FLUGPOLIZEI HEUTE



## Die Flugpolizei heute

Nachdem seit Juli 2001 die Rettungs- und Ambulanzflüge aus dem direkten Aufgabenbereich des Bundesministeriums für Inneres herausgefallen sind und an den Flugrettungsverein des ÖAMTC übergeben wurden, stehen die Hubschrauber des BMI vorrangig für Kernaufgaben zur Verfügung.

In den letzten rund fünfzehn Jahren, seit dem Jahr 2001, werden von der Flugpolizei Österreich primär Einsätze in staatspolizeilichen und kriminalpolizeilichen Angelegenheiten, Flüge im Zusammenhang mit Großveranstaltungen oder zur Verkehrsüberwachung durchgeführt. Hier galt es etwa während des Weltwirtschaftsgipfels und der Fußball-Europameisterschaft entsprechende Überwachungsflüge durchzuführen.

Die Einsatzmöglichkeiten der Flugpolizei derzeit sind:

### Einsatzspektrum

Dies sind Einsätze zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung, Ruhe und Sicherheit in fast allen polizeilichen Angelegenheiten, beispielsweise Flüge im Zusammenhang mit Großveranstaltungen, im Rahmen des Umweltschutzes oder zur Verkehrsüberwachung.

Auch Flüge im Bereich des Zivil- und Katastrophenschutzes – wenn es gilt, Feuerwehren bei der **Brandbekämpfung** aus der Luft zu unterstützen oder andere Organisationen bei Naturkatastrophen wie **Lawinunglücken** – fallen unter die Exekutiveinsätze.

Des Weiteren werden **Such- und Rettungsdienstflüge** für die Zivilluftfahrtbehörde ebenfalls als Exekutiveinsätze durchgeführt. Somit ist der SAR-Dienst (SAR = Search and Rescue) – im Gegensatz zu Deutschland und der Schweiz, wo das Militär zuständig zeichnet – in Österreich Aufgabe des Innenministeriums.

Die Hubschrauber des BMI werden auch zu **Seilbergungen** im schwierigen alpinen Gelände alarmiert. In sämtlichen Fällen ist es die Aufgabe der Alpinpolizei, die Erhebungen zur Unfallursache durchzuführen.

Gesamteinsätze 2014	Flüge	Einsätze	Flugzeit
Staatspolizeiliche Flüge	1089	858	544:27
Kriminalpolizeiliche Flüge	1686	837	787:26
Verkehrspolizeiliche Flüge	715	312	283:39
Sicherheitspolizeiliche Einsätze	3362	1142	1303:49
Ressortspezifische Einsätze	29	14	12:19
Flüge im öffentlichen Interesse	580	149	171:01
Aus- und Weiterbildung Flugpersonal	2457	566	944:46
Technische Flüge	463	298	182:44
Öffentlichkeitsarbeit	154	68	38:39
<b>Summe</b>	<b>10535</b>	<b>4244</b>	<b>4268:50</b>



Im Zusammenhang mit **Alpinunfällen** werden dann Spezialisten der Polizei zur Unglücksstelle geflogen, die für die zuständige Staatsanwaltschaft die Vorerhebungen durchführen. Ist eine Landung an der Unfallstelle nicht möglich, wird mit Bergeseil gearbeitet. Auch die **Bergung von Toten** im unwegsamen Gelände wird dann zur Aufgabe der Besatzungen der Exekutivhubschrauber.

Natürlich zählen auch die **Fahndung** nach flüchtigen Straftätern, Fahrzeugen und die **Suche nach vermissten oder abgängigen Personen**, um die Bodenkräfte zu unterstützen, zu den Exekutiveinsätzen der Flugpolizei.

Dem Innenministerium stehen für Einsätze in sicherheits-, staats-, verkehrs- und kriminalpolizeilichen Angelegenheiten sowie im Bereich des Zivilschutzes 16 Hubschrauber in sieben Flugeinsatzstellen plus zwei Außenstellen zur Verfügung. Im Jahr 2014 wurden von zwei Pilotinnen und 40 Piloten 10.535 Flüge absolviert. Dabei wurden 240 Menschen aus Notlagen gerettet, 480 Einsätze zur Suche nach Abgängigen geflogen. 33-mal wurden Feuerwehren bei der Brandbekämpfung, 47-mal Spezialeinheiten unterstützt. Von den insgesamt 4.244 geflogenen Einsätzen fanden 780 in der Nacht unter Verwendung der Wärmebildtechnologie des FLIR-Hubschraubers statt.

**Gegenüberstellung Flugzeit nach Qualifikationen 2013 – 2014**

■ Flugzeit 2013

■ Flugzeit 2014

**Staatspolizeiliche Flüge**

483:01

544:27

**Kriminalpolizeiliche Flüge**

788:07

787:26

**Verkehrspolizeiliche Flüge**

246:41

283:39

**Sicherheitspolizeiliche Einsätze**

1317:59

1303:49

**Ressortspezifische Einsätze**

70:26

12:19

**Flüge im öffentlichen Interesse**

112:08

171:01

**Aus- und Weiterbildung Flugpersonal**

913:55

944:46

**Technische Flüge**

206:14

182:44

**Öffentlichkeitsarbeit**

28:23

38:39

# Alpin- und Lawinen- einsätze

## „RETTEN“

Vor allem im alpinen, schwer zugänglichen Gelände ist der Hubschrauber oft das einzige Einsatzmittel, um in Not geratene Menschen aus ihrer Lage zu befreien. Bei der Suche nach vermissten Personen, aber auch bei Lawinen- und sonstigen Naturkatastrophen ist die Flugpolizei zur Stelle und hat schon vielen Menschen das Leben gerettet.

Bei vielen Einsätzen bringt die Flugpolizei auch Spezialkräfte der Polizei oder anderer Rettungsorganisationen und Behörden zum Unglücksort.

---

Mai 2012 – Ein Bergwanderer stürzte ca. 300 m über eine steile Rinne ab und konnte nur mehr tot geborgen werden.  
(Im Hintergrund die Zittauer Hütte im Wildgerlostal im westlichen Teil des Nationalparks Hohe Tauern, Salzburg)





Lawineneinsatz samt  
Lebensrettung in Gschnitz,  
Tirol, 2015



Lawineneinsatz samt  
Lebensrettung in Gschnitz,  
Tirol, 2015



---

Alpineinsatz



---

Hubschraubereinsatz  
im Glocknergebiet

**DIE FLUGPOLIZEI HEUTE**

Alpin- und Lawineneinsätze



Alpineinsätze

Alpineinsatz





---

Alpineinsatz



---

ÖAMTC-Rettungshubschrauber  
und Polizeihubschrauber,  
Taubergung bei Dunkelheit  
im Bereich Hochschwab,  
Steiermark

**DIE FLUGPOLIZEI HEUTE**

Alpin- und Lawineneinsätze



**LINKS**

Übung

**RECHTS**

Shuttle-Flug für Bergrettung  
in Lüzens, Tirol



Lawinensucheinsatz

Lawinensucheinsatz im Bereich  
Achenkirch, Tirol





Tankvorgang in Hochfügen, Tirol



Alpineinsatz im Obernberger Tal, Tirol

Lawineneinsatz Schigebiet Golm, 2012, ein Toter







Lawineneinsatz



Einsatz in den Kärntner Bergen

# Brandereinsätze

## „LÖSCHEN“

Großflächenbrände in alpinen Regionen können oft nur aus der Luft bekämpft werden. Die Flugpolizei unterstützt dabei die örtlichen Feuerwehren durch den Transport von Mensch und Material zum Brandort, aber auch durch die direkte Brandbekämpfung mit speziellen Löschvorrichtungen aus der Luft.

Auch die FLIR-Hubschrauber mit ihrer integrierten Wärmebildkamera leisten bei der Lokalisierung von Glutnestern wertvolle Dienste für die Koordinierung der Löscharbeiten, indem die Livebilder direkt an die Feuerwehreinsatzzentralen übermittelt werden.

---

2011 – Waldbrand bei St. Koloman/  
Tennengau, Salzburg. Der Hubschrauber bringt gerade einen  
Löschwasserbehälter in die Nähe  
des Brandortes



**DIE FLUGPOLIZEI HEUTE**

Brandeinsätze



Brandeinsätze

August 2006 – Bei einer Verkehrsüberwachung wurde zufällig die Entstehung des Brandes beobachtet, bis zum Eintreffen der Einsatzkräfte stand der Bauernhof dann in Vollbrand





Waldbrandbekämpfung  
in Terfens, Tirol



Umlberg – Wasseraufnahme  
(oberhalb Terfens)





Waldbrandbekämpfung  
bei Innsbruck



Waldbrandbekämpfung in  
Zusammenarbeit mit der  
örtlichen Feuerwehr, Tirol

# Seilflüge

## „BERGEN“

Unfallstellen im Gebirge können nicht immer direkt angefliegen werden, weil aufgrund des steilen oder unwegsamen Geländes die Möglichkeiten zur Landung des Hubschraubers oft nicht gegeben sind.

Einen Meilenstein in der Geschichte der österreichischen Flugpolizei und Flugrettung stellt daher die sogenannte „Seilbergetechnik“ dar, die in den frühen 1970er-Jahren von Piloten der Flugeinsatzstelle Innsbruck entwickelt und perfektioniert worden ist. Die Bedeutung dieser Methode kann man daran ermessen, dass sie auch heute noch in allen Hubschrauberstützpunkten angewandt wird.

Die Seil- bzw. Taubergung ermöglicht das Aufnehmen von verunglückten Personen durch den Hubschrauber ohne eine Landung im Schwebeflug und verlangt den Piloten und Flight-Operatoren (Flugrettern) sehr viel Können und Konzentration ab, fliegt man doch mit Bergeseilen von bis zu 70 Metern Länge.

---

Seilflug mit dem Hubschrauber  
OE-BXD







Seilflug mit dem Hubschrauber  
EC 135 (Eurocopter)





Seilbergungen



# EKO Cobra Aufgaben

## „SCHÜTZEN“

### Flugbeobachter für sicherheitspolizeiliche Sondereinsätze

Um speziell erhöhte Gefährdungslagen entsprechend bewältigen zu können, wurde Anfang der 80er-Jahre mit den damals zur Verfügung stehenden Hubschraubern der Flugpolizei (Jet Ranger Bell 206 B und später auch Ecureuil) ein Ausbildungs- und Einsatzkonzept für das Gendarmerieeinsatzkommando (später EKO Cobra/DSE) erstellt. Ab 2008 standen dem EKO Cobra auch die neuen Eurocopter EC 135 zur Verfügung.

Aus diesem Ausbildungs- und Einsatzkonzept entwickelte sich der „Flugbeobachter für sicherheitspolizeiliche Sondereinsätze (FBS)“.

Der FBS deckt neben grundsätzlichen Tätigkeiten wie Einweisen des Hubschraubers, Navigieren, Funk etc. auch spezielle Verfahren wie z. B. Bergeseilflüge (außer Alpinbergungen), einsatztaktische Elemente (Anhalten von Fahrzeugen und Personen, taktisches Abseilen, Gefangenentransporte und Schießen aus dem Hubschrauber) ab.

Auch bei Naturkatastrophen (Hochwasser, Lawinenabgängen usw.) werden Organe auf lokaler oder regionaler Ebene vom Flugbeobachter für sicherheitspolizeiliche Sondereinsätze des EKO Cobra unterstützt.

---

Juni 2005 – Cobra-Einsatz über den Dächern von Wien anlässlich des Besuches des amerikanischen Präsidenten George Bush jun.



Beim Einsatzkommando sind derzeit ca. 120 Beamte als Flugbeobachter für sicherheitspolizeiliche Sondereinsätze ausgebildet.

Bei größeren Staatsbesuchen sind bis zu zwei Einsatzmaschinen mit je zwei FBS-Teams im Einsatz, um die sicherheitspolizeilichen Aufträge abzudecken.



Übung mit dem  
Einsatzkommando Cobra  
(EKO Cobra)

Abseilübung des EKO Cobra



Abseilübung EKO Cobra



Einsätze mit dem EKO Cobra





Einsatz EKO Cobra



Abseilübung EKO Cobra

EKO Cobra, Wiener Neustadt,  
Hubschrauberlandeplatz,  
vor Übungsbeginn





Übung mit dem EKO Cobra,  
Unterstützung bei einer  
Fahrzeughaltung

Festnahme in einem Maisfeld  
mit Unterstützung des  
Polizeihubschraubers

### Fallschirmtraining

Mit einem Erlass des Bundesministeriums für Inneres vom 11. Februar 1988 wurde unter Innenminister Karl Blecha und dem Kommandant des Gendarmerieeinsatzkommandos (GEK), Oberst Johannes Pechter, die Fallschirmspringerausbildung beim GEK (ab 2002 EKO Cobra) angeordnet und damit „als weiteres Einsatzmittel der Generaldirektion für die öffentliche Sicherheit aus der Luft, bei Tag und bei Nacht“ die speziell ausgebildete Fallschirmspringergruppe des GEK ins Leben gerufen.

Am 22. Oktober 1988 wurden die ersten Absetzflüge in Zusammenarbeit mit der Flugeinsatzstelle Wien/Meidling der Flugpolizei am Flugplatz Bad Vöslau durchgeführt. Als Absetzmaschine diente das Flächenflugzeug OE-BIR, eine 4-sitzige Cessna 182.

In den ersten Jahren wurden für das Absetzen der Fallschirmspringer hauptsächlich die Flächenflugzeuge der Flugpolizei des BMI eingesetzt:

- Cessna 182: 3 Springer
- Cessna 207: bis zu 5 Springer
- Pilatus Porter PC 6: bis zu 8 Springer (ab 2000)

Im April 2001 wurden die Flächenflugzeuge des BMI ausgemustert. Seit diesem Zeitpunkt werden die Absetzflüge ausschließlich mit den Hubschraubern der österreichischen Flugpolizei durchgeführt.

---

Fallschirmspringen mit dem EKO Cobra im Bereich des Großglockners. Absprung vom Hubschrauber, Abschnitte des Fallschirmspringens





Bisher wurden für die Fallschirmspringerguppe des GEK/EKO Cobra 45 Beamte dieser umfassenden Sonderausbildung unterzogen. Der Aktivstand im Jahr 2015 beträgt 11 Springer.

Seit 1989 veranstaltet das GEK/EKO Cobra jährlich Fortbildungskurse im alpinen Gelände, kurz „Alpinspringen“ genannt. Seit 1994 hat sich der Kursort für das Alpinspringen der Cobra in Lienz in Osttirol manifestiert. Bei diesem Kurs findet ein regelmäßiger Erfahrungsaustausch mit Fallschirmspringern anderer Spezialeinheiten statt. An diesem Standort, inmitten einer hochalpinen Region, werden die Springer des EKO Cobra von der Flugeinsatzstelle Klagenfurt der Flugpolizei durch Beistellung von ortskundigen Piloten und leistungsstarken Hubschraubern bestens unterstützt.



Transport der  
Fallschirmspringer

Absprung eines  
Fallschirmspringers  
des EKO Cobra, Blick  
aus dem Hubschrauber



---

Landung eines  
Fallschirmspringers  
des EKO Cobra



Szenen der Fallschirmspringer-  
übung mit dem EKO Cobra





---

Zufällige Begegnung in der Luft

### Zahlen, Daten, Fakten

- 1.000 = durchschnittliche jährliche Sprunganzahl der letzten 15 Jahre, welche durch Luftfahrzeuge des BMI transportiert wurden
- ca. 300 = Anzahl der dafür nötigen jährlichen Absetzflüge
- 35.125 = bisherige Gesamtsprunganzahl der Fallschirmspringergruppe seit 1988

### Kälteste Temperaturen beim Absprung

13. März 1996: -27° C in 3.600 m Seehöhe über der Schoberhütte/Osttirol (auf der Lande- u. Packzone Schoberhütte: -15° C)  
25. Jänner 2012: -26° C in 3.800 m über Wr. Neustadt, 50 sek Freifall (etwa 200 km/h)

Höchste Landezonen – 27. April 2001:

Großvenediger, Gipfelregion in 3.660 m; Tandem:

Großvenediger, Sattel südlich des Gipfels, 3.500 m

Erster Tandemsprung mit

Hundeführer und Hund,

20. August 1996



# HUBSCHRAUBER – TYPENÜBERSICHT



### **Spitzentechnologie**

Mit fast 1.400 PS bringt es der leichte zweimotorige Mehrzweckhubschrauber Eurocopter EC 135 auf eine Reisegeschwindigkeit von 137 Knoten oder 254 km/h. Der Rahmen und die Kabine des Hubschraubers sind aus hochfestem und leichtem Spezialkunststoff gefertigt. Tragende Teile sind zum Teil geklebt, um an Gewicht zu sparen, büßen dadurch aber an Härte und Zähigkeit nichts ein – eine der modernsten Fertigungsmethoden überhaupt.

### **Die Flotte der Flugpolizei unterhält derzeit 16 Hubschrauber\***

3	EC 135 P2+	(Multitrole Standard)
4	EC 135 P2+	(FLIR)
1	Bell 206 B	Jet Ranger III (Exekutiv)
4	AS 350 B1	Ecureuil (Exekutiv)
2	AS 355 F2	Twin-Ecureuil (FLIR)
2	AS 355 N	Twin-Ecureuil (Exekutiv)

(\* Stand: 1. August 2015)

OE-BXG  
OE-BXY  
OE-BXZ

### EC 135 P2+ „Multirole Standard-Hubschrauber“

OE-BXG

OE-BXY

OE-BXZ

Dieser Hubschrauber ist NVG-tauglich. Eine Umrüstung auf einen FLIR-Hubschrauber ist möglich.

- max. Abfluggewicht: 2.910 kg
- Reisefluggeschwindigkeit: 137 kts (254 km/h)
- Besatzung: 2 Piloten (1 Pilot)
- Transportkapazität: bis zu 6 Passagiere (1 Pilot + 7 Passagiere)
- Doppellasthaken: max. Kapazität Außenlast 1.000 kg
- Abseilvorrichtung für Sondereinheiten
- Instrumentierung: Dual Pilot IFR



#### Technische Daten:

- max. Leistung der Triebwerke: 816 shp (OEI, 30 sec.)
- max. Startleistung der Triebwerke: 667 shp
- Flug-/Einsatzdauer (SL, ISA, 65 kts, max. Abfluggewicht): 3 h 35 min
- Reichweite (SL, ISA, 124 kts, max. Abfluggewicht): 635 km
- Triebwerke: 2 x PW206B2 mit FADEC, 2x 667 PS





# OE-BXA OE-BXB OE-BXC OE-BXE

## **EC 135 P2+ FLIR-Hubschrauber**

OE-BXA

OE-BXB

OE-BXC

OE-BXE

Ein FLIR-System wurde vom EU-Außengrenzenfonds kofinanziert.

- max. Abfluggewicht: 2.910 kg
- Reisefluggeschwindigkeit: 137 kts (254 km/h)
- Besatzung: 2 Piloten (1 Pilot bei Tag / 2 Piloten bei Nacht) und ein FLIR-Operator
- Instrumentierung: Dual Pilot IFR

### **Sonderausstattung:**

- SX 16 Searchlight
- FLIR MX 15 – HDi
- Downlinksystem
- Polizeitaktischer Arbeitsplatz
- Wetterradar
- Autopilot



### **Technische Daten:**

- max. Leistung der Triebwerke: 816 shp (OEI, 30 sec.)
- max. Startleistung der Triebwerke: 667 shp
- Flug-/Einsatzdauer (SL, ISA, 65 kts, max. Abfluggewicht): 3 h 35 min
- Reichweite (SL, ISA, 124 kts, max. Abfluggewicht): 635 km
- Triebwerke: 2 x PW206B2 mit FADEC, 2x 667 PS



—  
—  
—

# OE-BXT

## Jet Ranger Bell 206 B (Schulungshubschrauber)

OE-BXT

- max. Abfluggewicht: 1.520 kg
- Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h
- Leistung: (Allison 250-C20B) 420 PS
- Besatzung: Exekutivausführung: Pilot + 4 Personen



OE-BXH OE-BXI OE-BXK OE-BXM

### Ecureuil AS 350 B1

OE-BXH

OE-BXI

OE-BXK

OE-BXM



- max. Abfluggewicht: 2.200 kg
- Höchstgeschwindigkeit: 287 km/h
- Leistung: (Arriel 1D) 694 PS
- Besatzung: Exekutivausführung: Pilot + 5 Personen



—  
—  
—

# OE-BXU OE-BXW

## **Ecureuil AS 355 F2**

OE-BXU

OE-BXW

- max. Abfluggewicht: 2.540 kg
- Höchstgeschwindigkeit: 272 km/h
- Leistung: 2 x 420 PS
- Besatzung:  
Exekutivausführung: Pilot + 5 Personen  
FLIR-Konfiguration: Pilot + 4 Personen



OE-BXD  
OE-BXX

**Ecureuil AS 355 N**

OE-BXD

OE-BXX

- max. Abfluggewicht: 2.600 kg
- Höchstgeschwindigkeit: 272 km/h
- Leistung: 2 x 456 PS
- Besatzung: Exekutivausführung: Pilot + 5 Personen



# Sanitätskit



Übung des EKO Cobra  
und der Alpinpolizei mit dem  
Sanitätskit der Flugpolizei



## DIE FLUGPOLIZEI HEUTE

### Sanitätskit

Insgesamt stehen 16 Hubschrauber im Dienst der Flugpolizei. Davon sieben vom Typ Eurocopter EC 135 P2+, acht Ecu-reuil (350 B1, 355 N und 355 F2) und ein Schulungshubschrauber des Typs Bell Jet Ranger 206 B. Alle Fluggeräte sind für die Anforderungen der Bedarfsträger ausgerüstet. Vier Eurocopter sind mit dem FLIR-System versehen, sie leisten mit den Infrarotkameras besonders in der Nacht wertvolle Dienste. Eine Umrüstung der anderen drei Eurocopter ist jederzeit möglich.

In einem gemeinsamen Workshop mit dem chefarztlichen Dienst wurden im Herbst 2013 die medizinischen Möglichkeiten der Flugpolizei thematisiert und in der Folge auch erfolgreich umgesetzt: Der Hubschrauber des Typs Eurocopter EC 135 P2+ kann bei besonderen Gefahrenlagen, beispielsweise bei Geiselnahmen, Großdemonstrationen oder Katastrophen, innerhalb von 90 Minuten mittels Sanitätskit zu einem Rettungshubschrauber umgebaut werden.



Innenansicht des Hubschraubers mit dem Sanitätskit

# FLIR-System

In den Jahren 2008 und 2009 erhielt das Innenministerium acht neue zweimotorige Maschinen der Type EC 135 mit Spezialausrüstung, die auf die Erfordernisse der Polizei und anderer Bedarfsträger hin ausgestattet wurden.

In vier Hubschraubern steht jetzt ein polizeitaktischer Arbeitsplatz zur Verfügung, es können Lagebilder in die Einsatzzentralen übertragen werden. Die Piloten verwenden in der Nacht sogenannte „Night Vision Goggles (NVG)“. Mit dieser Anschaffung haben sich neue Einsatzmöglichkeiten ergeben. Mit dem FLIR-System kann man die technischen Möglichkeiten rund um die Uhr einsetzen, vor allem im kriminalistischen Bereich. Man kann in der Dunkelheit Personen oder Gegenstände lokalisieren – damit wird vor allem nachts die Suche nach Abgängigen oder Tätern vereinfacht.

Der Einsatz der Wärmebildtechnologie des FLIR-Hubschraubers macht diese Entwicklung möglich. „Forward Looking Infrared System“ (FLIR) heißt „nach vorn schauendes Infrarotgerät“. Der Eurocopter EC 135 P2+ kann mit dieser Technik rund um die Uhr eingesetzt werden. Der sogenannte FLIR-Operator bedient die polizeitaktische Sonderausrüstung des Hubschraubers und steht in Funkkontakt mit den Einsatzkräften am Boden. Das Infrarotgerät spürt Wärmequellen auf – von Menschen, Tieren, Brandherden oder Gegenständen, die Wärme abgeben. Es werden Temperaturunterschiede bis zu 0,1 Grad detektiert. Ein bildgebendes Verfahren nimmt eine Infrarotstrahlung wahr und wertet sie für einen Benutzer aus. Der mit der Kamera gekoppelte Suchscheinwerfer SX 16 ist am linken Querträger des Eurocopter montiert. Er kann nach links, rechts und unten bewegt werden und erhellt mit einer Leuchtkraft von 1.600 Watt ein ganzes Fußballfeld.

Die neuen Eurocopter EC 135 P2+ sind mit einem hochmodernen EFIS- bzw. Glas-Cockpit ausgestattet (baugleich dem Airbus A 320). EFIS ist die Abkürzung für „Electronic Flight Instrument System“ und bezeichnet eine Gruppe von konfigurierbaren Multifunktionsdisplays (MFD) im Cockpit eines Flugzeuges, auf denen Flug- und Sensordaten dargestellt werden können. Jeder dieser Hubschrauber ist zur Aufnahme von Video- und Wärmebildkameras sowie Spezielscheinwerfern IR und zur Bildübertragung vorgerüstet.

Die im September 2009 gelieferten Hubschrauber haben diese Ausrüstung bereits montiert. Im Unterschied zum „alten“ FLIR- und Videosystem (Ecureuil AS 355) ist das neue ein digitales System mit HD-Auflösung. Damit war die österreichische Flugpolizei federführend in der Einführung dieser Technologie.



**DIE FLUGPOLIZEI HEUTE**

FLIR-System



FLIR-Einsatz: Zugriff der Einsatzkräfte (Wärmebild)



FLIR-Einsatz: Zuweisung der Einsatzkräfte (Wärmebild)

Der FLIR-Operator an seinem Arbeitsplatz in der Nacht



### **Flight-Operator**

Im Gegensatz zu den FLIR-Hubschraubern werden die Exekutivhubschrauber des Innenministeriums nur bei Tageslicht eingesetzt. Der Exekutivhubschrauber muss, vom Piloten abgesehen, mit einem Flight-Operator besetzt sein, der im Besitz einer abgeschlossenen Polizei-Bergführerausbildung ist. Der Flight-Operator muss den Piloten unterstützen und in der Lage sein, eine Taubergung im Gelände durchzuführen. Eine an internationale Erfordernisse angepasste Ausbildung führt zur Qualifikation als Polizei-Bergführer. Man beginnt als Polizei-Alpinist, erreicht die zweite Stufe zum Polizei-Hochalpinisten und wird weiter zum Polizei-Bergführer ausgebildet.

Die Ausbildung zum Flight-Operator umfasst neben Seil- und Taubergungen auch die Bereiche Navigieren, Unterstützung der Bodenträfte von der Luft aus und die Wahrnehmung des taktischen Funks.

Verteilt sind die 16 Fluggeräte des Innenministeriums auf insgesamt sieben Flugeinsatzstellen in Wien/Meidling mit der Außenstelle am Flughafen Schwechat, in Linz, Salzburg, Innsbruck, Hohenems, Klagenfurt und Graz und der Hubschrauberflugschule in Bad Vöslau. Drei FLIR-Hubschrauber sind in Wien-Schwechat, Salzburg und Klagenfurt stationiert, einer steht als Umlaufreserve und für Auslandseinsätze zur Verfügung.

---

Die Meidlinger Kaserne auf dem Bildschirm des polizeitaktischen Arbeitsplatzes des FLIR-Hubschraubers





Seilbergung durch  
den Flight-Operator

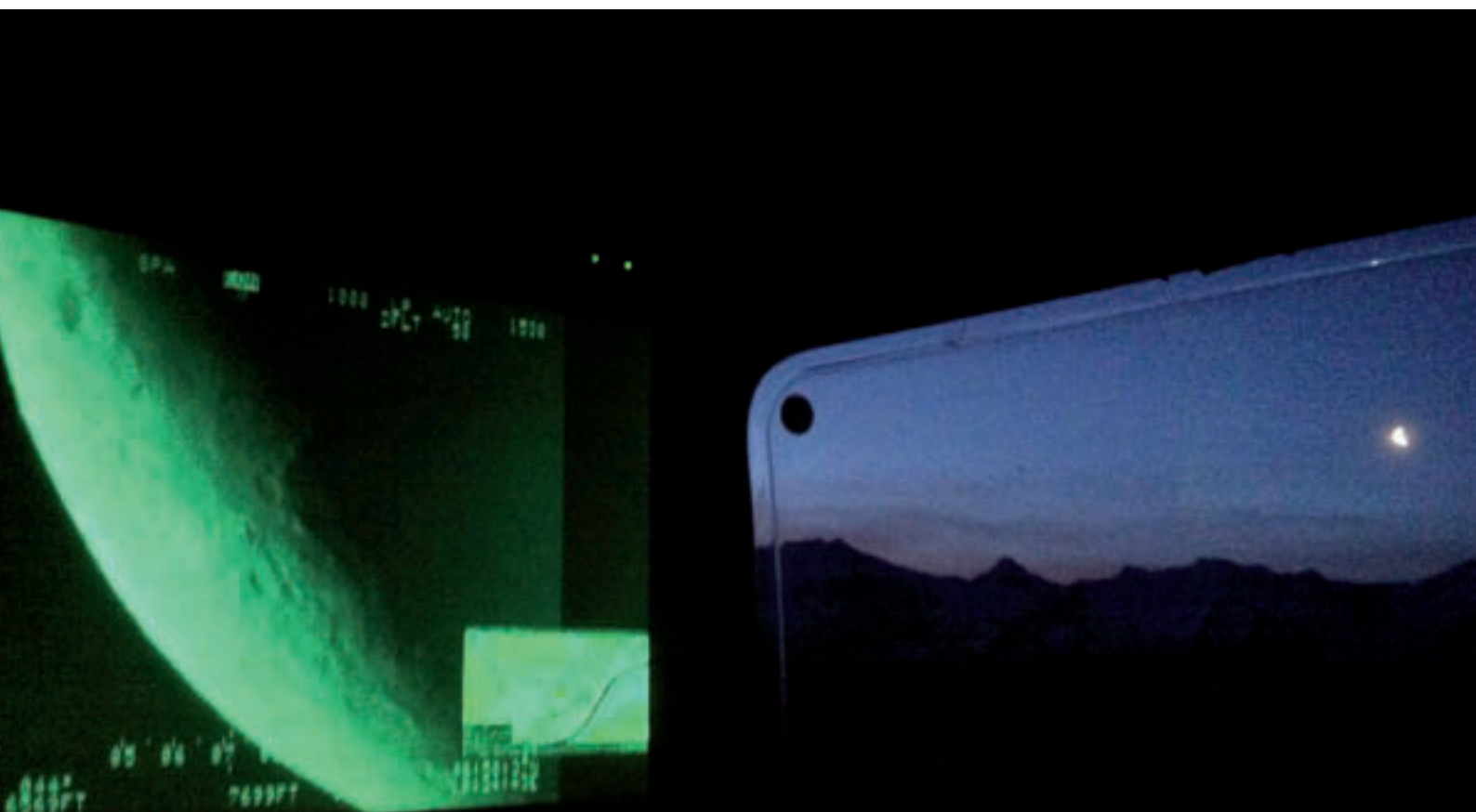


FLIR-Kamerasystem  
und Suchscheinwerfer  
SX16 Night Sun



Cockpitblick des Piloten auf die beleuchteten Instrumente des Hubschraubers Eurocopter EC 135 im Morgengrauen

Sicht auf den Mond aus dem Blickwinkel des FLIR-Operators auf seinem Bildschirm für die Bilddatenbearbeitung (im Fenster Originalgröße des Mondes, am Bildschirm durch Bordsysteme herangezoomt).





Auf dem Flug mit dem  
FLIR-Hubschrauber  
nach Schwechat



Ansicht des Towers des  
Flughafens Wien mit der  
Tageslichtkamera des  
FLIR-Hubschraubers



Ansicht des Towers des  
Flughafens Wien mit der  
Wärmebildkamera

# Kooperation

## Sicherheits- und Kulturdokumentation

In einer Kooperation mit der Burghauptmannschaft Österreich im Rahmen der Dokumentation des kulturellen Erbes Österreichs wurden mithilfe der Hubschrauber der österreichischen Flugpolizei Luftbildaufnahmen bedeutender historischer Gebäude – wie Schloss Schönbrunn, Schloss Belvedere oder der Wiener Hofburg – für Dokumentations- und Sicherheitszwecke erstellt.



Regierungsgebäude  
Stubenring 1, Wien



Gesamtansicht der  
Hofburg in Wien

**DIE FLUGPOLIZEI HEUTE**

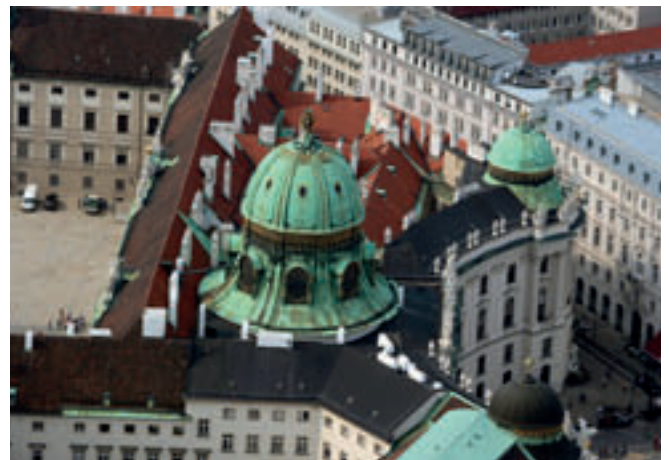
Kooperation



Schloss Ambras bei Innsbruck



Oberes Belvedere in Wien



Michaelerkuppel,  
Hofburg, Wien

Schloss Schönbrunn  
mit Gloriette, Wien



# Öffentlichkeitsarbeit

Das Ferienspiel der Wiener Polizei möchte in spielerischer Art und Weise Kindern die Arbeit der Polizei näherbringen. Sie lernen das Polizeimotorrad kennen, dürfen im Funkwagen funken, haben die Möglichkeit zu spielen und zu malen, können Kinderpolizist werden und sich bei einer Hüpfburg austoben. Besonders beliebt bei den Kindern sind die Vorführungen mit den Diensthunden der Polizeidiensthundabteilung, und für die Älteren erklärt die Alarmabteilung der Wiener Einsatzgruppe WEGA ihren Aufgabenbereich.

Ein Highlight der vier Stationen ist für die Kinder natürlich auch die Station mit den Polizeihubschraubern der österreichischen Flugpolizei. Dort können sie diese Fluggeräte auch einmal von innen kennenlernen und sich mit dem Hubschrauber fotografieren lassen. Rund 300 Kinder besuchten am 11. Juli 2015 anlässlich des Ferienspiels die Hubschrauber der Flugpolizei und wurden mit den Einsatzmöglichkeiten und technischen Besonderheiten auf spielerische Weise vertraut gemacht.

Ferienspiel der Wiener Polizei  
am Gelände der Meidlinger  
Kaserne bei der Flugpolizei,  
Juli 2015





Ferienspiel der Wiener Polizei  
am Gelände der Meidlinger  
Kaserne bei der Flugpolizei,  
Juli 2015



Besucher rund um den BMI-Hubschrauber EC 135  
beim Sicherheitstag in Vösendorf, 2015.

Hier präsentieren sich zivile als auch staatliche  
Einsatzkräfte dem interessierten Publikum

# Internationale Zusammenarbeit

Die österreichische Flugpolizei pflegt sehr gute Kontakte zu den Flugstaffeln der Nachbarländer und Grenzregionen – neben Tschechien sind dies beispielsweise Baden-Württemberg, Bayern und Slowenien. Sei es zum allgemeinen Informations- und Erfahrungsaustausch oder in direkter Kooperation im Zuge von grenzüberschreitenden Einsätzen.

## **Tschechische Flugpolizei 2014**

Im Rahmen eines zweitägigen Besuchs in Österreich Anfang April 2014 informierte sich die tschechische Flugpolizei unter Leitung von Oberst Ing. Tomas Hytych über die Aufgaben der Abt. II/7 im Bundesministerium für Inneres. Dabei stand ein grundlegender Informations-, Erfahrungs- und Meinungsaustausch im Bereich Polizeifliegerei im Vordergrund. Ein Gegenbesuch in Prag erfolgte im September 2014.



(v. li. n. re.:)

Obst. Ing. Pavel Forst (stv. Direktor tschechische Flugpolizei),  
Regine Pichler (Pilotin), Obstlt. Ing. Tomas Vlasak (Qualitätssicherung),  
Obst. Ing. Tomas Hytych (Leiter der tschechischen Flugpolizei),  
MR Mag. Werner Senn (Leiter der Abt. Flugpolizei), Amtsdirektor  
Hubert Milchrahm (Referent Vertragswesen & Controlling),  
Mag. Lenka Vecerka (Dipl.-Dolmetscherin), Mag. Peter Weichselbaum  
(stv. Leiter der Abt. Flugpolizei)

### Bayrischer Ministerbesuch 2015



Landung des bayrischen Innenministers Dr. Herrmann auf dem Zivilflugplatz Wien/Meidling anlässlich einer Unterredung mit Bundesministerin Mag. Johanna Mikl-Leitner



Polizeihubschrauber „Edelweiß“ der bayrischen Polizeihubschrauberstaffel

### **Baden-Württemberg 2012**

Vertreter der Polizeihubschrauberstaffel Baden-Württemberg informierten sich im Dezember 2012 über rechtliche, operative und technische Aspekte des Betriebs von zweimotorigen Polizeihubschraubern der Type Eurocopter EC 135 P2+.

---

(v. li. n. re.): Johann Buchebner (Flight-Operator), Ing. Klaus Jäger (Pilot), Nikolaus A. Grünthal (Landespolizeipräsident Baden-Württemberg), MR Mag. Werner Senn (Leiter der Abt. Flugpolizei), Michael Bantle (Polizeidirektor, Hubschrauberstaffel der Polizei des Landes Baden-Württemberg), Amtsdirektor Hubert Milchrahm (Referent Vertragswesen & Controlling), Mag. Peter Weichselbaum (stv. Leiter der Abt. Flugpolizei), Ing. Manfred Bleyer (Pilot & Fluglehrer)



### **FRONTEX-Einsätze**

Die Abteilung der österreichischen Flugpolizei nahm in den Jahren 2007 bis 2010 an Joint Operations der europäischen Grenzschutzagentur FRONTEX teil. 2007 in Slowenien, 2008 in Rumänien und in den Jahren 2009 und 2010 in Griechenland.

FRONTEX koordiniert die operative Zusammenarbeit der EU-Mitgliedsstaaten im Bereich des Schutzes der EU-Außengrenzen.



Bei der FRONTEX-Mission in Rumänien, Strand am Schwarzen Meer

### **G7-Gipfel & Bilderberg-Konferenz 2015**

Im Zuge des G7-Gipfels und der Bilderberg-Konferenz fand im Juni 2015 einer der größten Polizeieinsätze der letzten Jahre statt. Insgesamt waren 1.900 Polizistinnen und Polizisten aus allen Bundesländern vom 27. Mai bis 15. Juni 2015 für den Einsatz bereitgestellt.

Zwei Veranstaltungsorte, die nicht weit voneinander entfernt lagen, zwei Veranstaltungen, die knapp nacheinander stattfanden: Im Schlosshotel Elmau in der Nähe von Garmisch-Partenkirchen in Bayern – nur 3,6 Kilometer Luftlinie von der österreichischen Grenze entfernt – fand am 7. und 8. Juni 2015 das G7-Gipfeltreffen statt. Und im InterAlpen-Hotel Tyrol in Telfs wurde vom 10. bis 14. Juni 2015 die Bilderberg-Konferenz abgehalten.

Für die Abwicklung des Polizeieinsatzes wurde in der Landespolizeidirektion Tirol in Innsbruck eine „besondere Aufbauorganisation“ (BAO) und parallel dazu im Innenministerium in Wien ein Koordinierungsstab eingerichtet.

Der Großeinsatz umfasste drei Einsatzphasen: Schwerpunkte der ersten Einsatzphase waren zwei G7-Demonstrationen in Wien und Innsbruck, die letztlich ohne Zwischenfälle verliefen. Die zweite Einsatzphase startete mit der Anreise der Polizeikräfte aus den Bundesländern und den Kontrollen an den Checkpoints in Zirl und Telfs. Der Unterstützungseinsatz von 250 österreichischen Ordnungsdienstkräften in Bayern war einer der Schwerpunkte dieser Einsatzphase. Während eines Treffens der deutschen Bundeskanzlerin Angela Merkel mit US-Präsident Barack Obama am 7. Juni 2015 im bayerischen Krün wurden Kräfte der Einsatzeinheit Wien mit der Streckensicherung beauftragt, ein Kontingent der ASE-WEGA wurde als mobile Eingreifreserve eingesetzt. Für die Dauer des Einsatzes waren auch 24 Polizisten des EKO Cobra der bayrischen Polizei unterstellt, die mit der GSG 9 der deutschen Bundespolizei und weiteren deutschen Sondereinsatzkommandos Sicherungsaufgaben durchführten.

Die dritte Einsatzphase galt dem Personen-, Raum- und Objektschutz bei der Bilderberg-Konferenz in Telfs in Tirol sowie einer Protestveranstaltung, die sich laut den Veranstaltern gegen eine „intransparente und undemokratische Zusammenkunft der Einflussreichen und Mächtigen“ richtete und zu der 3.000 Teilnehmerinnen und Teilnehmer erwartet worden waren.

Landespolizeidirektor Mag. Helmut Tomac zog nach dem Großeinsatz der Polizei rund um den G7-Gipfel in Bayern und der Bilderberg-Konferenz in Telfs eine positive Bilanz: „Keine Bilder der Gewalt und Eskalation – es sind positive Bilder, die wir aus Tirol in die Welt hinausgeschickt haben!“

## DIE FLUGPOLIZEI HEUTE

### Internationale Zusammenarbeit

(vorne, v. li. n. re.:)

MR Mag. Werner Senn (Pilot & Abteilungsleiter), Hans Schlager (Pilot & Leiter der Flugeinsatzstelle Innsbruck), Johann Pletzer (Pilot), Thomas Miny (Techniker), Patrick Fritz (Pilot in Ausbildung), Martin Buchacher (FLIR-Operator), Manfred Steinwender (FLIR-Operator), Michael Korvas (Pilot & Leiter der Hubschrauberflugschule), Christian Steiner (Pilot in Ausbildung)

(hinten, v. li. n. re.:)

Erich Ladstätter (Flight-Operator), Stefan Jungmann (Flight-Operator), 3 Beamte des EKO Cobra, Manfred Huber (Techniker)



Hubschrauber hebt ab



Flug über Innsbruck



Großeinsatz G7-Gipfel,  
Aufstellung in Tirol



### **Ungarische Flugpolizei zu Besuch in Wien**

Führungskräfte der ungarischen Flugpolizei, darunter deren Leiter, Oberst Andras Botta, besuchten am 24. Juni 2015 erstmals die österreichische Flugpolizei in Wien. Im Zentrum der Gespräche standen ein erstes Kennenlernen, der Austausch von Informationen und Erfahrungen sowie Möglichkeiten einer künftigen Kooperation.

Die ungarische Flugpolizei ist am internationalen Flughafen Liszt-Ferenc in Budapest stationiert. Derzeit besteht die Flotte aus sieben Hubschraubern – drei in Polen nach sowjetischen Plänen gefertigte Mi-2, Baujahr 1978, und vier amerikanische MD500. 14 Piloten fliegen damit etwa 1.500 Stunden im Jahr. Die Aufgaben der ungarischen Flugpolizei ähneln jenen ihrer österreichischen Kollegen: Sie unterstützt das SWAT-Team bei Einsätzen, fliegt Rettungseinsätze, steht beim Katastrophenschutz im Einsatz und überwacht den Straßenverkehr sowie die Außengrenzen zur Ukraine und zu Serbien.

Im Rahmen einer geplanten Neubeschaffung von Hubschraubern soll die ungarische Flugpolizei mit Know-how in der Nutzung moderner Polizeihubschrauber sowie zum Themenbereich Hubschraubertechnik durch die Flugpolizei des BMI unterstützt werden.



(v. li. n. re.):  
Thomas Miny (Luftfahrzeugtechniker & FLIR-Operator), Attaché  
Mag. Andreas Nagy (polizeilicher Verbindungsbeamter Ungarn),  
Gabiella Miklya (Assistentin des polizeilichen Verbindungsbeamten),  
Oberstleutnant Zoltan Gyenei (Chefpilot der ungarischen Flugpolizei),  
Mag. Julia Neuper (BK. Dolmetschdienst),  
Johann Martin (Leiter der

Flugeinsatzstelle Wien),  
Mag. Peter Weichselbaum (stellvertretender Leiter der Abteilung II/7 – Flugpolizei),  
Oberst Andras Botta (Kommandant der ungarischen Flugpolizei)



A first-person perspective from the cockpit of a helicopter, looking out over a vast urban landscape. The view is framed by the dark interior of the cockpit, including the rotor hub and parts of the fuselage. Below, a multi-lane highway winds through a city with various buildings, green spaces, and parking lots. The sky is filled with soft, white clouds, and the overall lighting suggests a bright, clear day.

# FLUGEINSATZSTELLEN



### **Die Hubschrauberbesatzungen der Flugpolizei**

Die insgesamt 40 Piloten und zwei Pilotinnen der sieben Flugeinsatzstellen in Graz, Hohenems, Innsbruck, Klagenfurt, Linz, Salzburg und Wien werden bei ihren Einsätzen durch Exekutivbeamte der Landespolizeidirektionen maßgeblich unterstützt.

Die FLIR-Operatoren sorgen dabei für die Bedienung und den reibungslosen Betrieb der hochkomplizierten technischen Systeme wie der Bildübertragung mittels Infrarotkamera, die vorwiegend nachts zum Einsatz kommt.

Die Flight-Operatoren (früher „Flugretter“ genannt), rekrutiert aus der Sonderverwendung des Alpindienstes, haben alle die Qualifikation eines „Polizeibergführers“ aufzuweisen. Diese Alpinpolizisten sind zum Teil auch als Notfallsanitäter ausgebildet, und es kann durchaus sein, dass ein Alpinpolizist in seiner Freizeit auch auf einem Notarzthubschrauber Dienst leistet. Die Flight-Operatoren kommen in der Regel bei Bergeflügen – vor allem im schwierigen alpinen Gelände – voll zum Einsatz und müssen in der Lage sein, Bergeseilflüge durchzuführen. Aber auch die Unterstützung des Piloten sowie der Bodenkraft von der Luft aus, etwa durch die Bedienung des taktischen Funks, zählt zu den Aufgaben des Flight-Operators.

Ohne die Unterstützung durch 18 qualifizierte Luftfahrzeugtechniker, die ihre Tätigkeit an den Standorten Wien, Klagenfurt und Salzburg verrichten, wäre die Arbeit der Pilotinnen und Piloten der Flugpolizei ebenfalls nicht möglich. Ein Luftfahrzeugtechniker ist gleichzeitig auch Hubschrauberpilot und Fluglehrer.

### **Jederzeit startbereit**

Von den sieben Flugeinsatzstellen ist Wien/Meidling rund um die Uhr mit Personal besetzt. Salzburg und Klagenfurt wechseln sich im Wochenrhythmus mit einer durchgehenden Besetzung ab. Die Pilotinnen und Piloten sind darauf trainiert, in weniger als fünf Minuten in der Luft und rasch am Einsatzort zu sein. Österreichweit kann jeder Ort bei Tag in maximal 30 Minuten erreicht werden. Dabei wird ein Einsatzradius von knapp 70 Kilometern bedient. Wesentlich zum Einsatzerfolg trägt die Verteilung der Flugeinsatzstellen über das ganze Bundesgebiet bei.

# Graz

## Steiermark & südl. Burgenland

### ZUR GESCHICHTE

Mit der schriftlichen Weisung des damaligen Innenministers Franz Hetzenauer vom 21. Juni 1966 wurde die Errichtung der Flugeinsatzstelle Graz in Auftrag gegeben. Nach einigen Adaptierungsarbeiten ging am 11. Oktober 1966 die Dienststelle am Flughafen Graz-Thalerhof offiziell in Betrieb.

Den Piloten stand gemeinsam mit den am Flughafen eingesetzten Gendarmen ein Büro zur Verfügung. Das zu dieser Zeit verwendete Flächenflugzeug, eine Piper PA 18 Super Cub, war auf einem Stellplatz im allgemeinen Hangar abgestellt. Am 2. Februar 1969 errichtete die Flughafenbetriebsgesellschaft im Zuge des Umbaus des Flughafengebäudes eine neue Unterkunft für die Flugeinsatzstelle Graz. Die primäre Aufgabe war zu dieser Zeit die Unterstützung der Sicherheitsdienststellen bei ordnungs- und verkehrspolizeilichen Aufgaben.

Erst im Jahr 1973 begann durch die Stationierung einer Agusta Bell 47 J die Ära der Hubschrauber für die Flugpolizei der Steiermark. Im Laufe der Jahre wurden die Einsätze immer vielfältiger, und so gab es 1973 bereits 19 Krankentransporte und 50 Bergungen von verletzten Alpinisten nach Unfällen in den steirischen Bergen zu verzeichnen. Bei den großen Hochwasserkatastrophen in diesem Jahr wurden zahlreiche Versorgungsflüge und Bergungen durchgeführt.

---

Anflug des Polizeihubschraubers zur Flugeinsatzstelle Graz, im Hintergrund der Tower des Flughafens Graz



Ab dem Jahr 1976 wurde in Graz, aufgrund der hohen Einsatzbelastung, ein zweiter Hubschrauber des Typs Bell Jet Ranger stationiert, mit dem auch Seilflüge zur Rettung verunglückter Bergsteiger möglich wurden.

In den folgenden Jahren verlagerte sich das Aufgabengebiet der Piloten und ihrer Hubschrauber immer weiter in den Bereich der Flugrettung. Bis in das Jahr 1985 waren schon mehr als die Hälfte der Einsätze Rettungsflüge. Bis dahin retteten die Piloten und Alpingendarmen mehr als 370 Personen aus Bergnot, und mehr als 1.300 Personen wurden zwecks besserer Versorgung im Rahmen von Ambulanzflügen in zentrale Krankenanstalten überstellt.

1986 startete dann die planmäßige Flugrettung in Graz. Aufgrund des Abkom-

mens zwischen dem Bund und dem Land Steiermark wurde ein speziell ausgerüsteter Notarzhubschrauber – „Martin 4“ – in Dienst gestellt.

In Zuge der Erweiterung des Flughafengebäudes entstand mit 1. September 1986 die heutige Flugeinsatzstelle, wie sie bis heute in Betrieb ist. Auf ca. 800 Quadratmetern war nun ausreichend Platz für Büros, Aufenthaltsräume der Besatzung sowie Hangarplätze für bis zu drei Hubschrauber.

Ab dieser Zeit stand der Bevölkerung in der Steiermark ein leistungsfähiges Notarzhubschraubersystem zur Verfügung. Parallel dazu wurde weiter ein Polizeihubschrauber betrieben, der für die Exekutive und alle anderen Institutionen von Bund, Ländern und Gemeinden im Einsatz stand.

---

Grazer Crew, 2001, mit Piloten, Flight-Operatoren, Notärzten und Sanitätern: vordere Reihe (Piloten), v. li. n. re.: Wolfgang Hofer, Helmut Holler, Wilhelm Brückler (†), Günter Weiss (†) und Karl Paller





Pilot Klaus Berghold



Flight-Operator Christian Huber  
und Pilot Wolfgang Hofer, Leiter  
der Flugeinsatzstelle Graz



Pilot Andreas Tautter

Der Polizeihubschrauber  
der Flugeinsatzstelle Graz  
einsatzbereit vor dem Hangar





Am 30. Juni 2001 erfolgte die Übergabe der Flugrettung an den ÖAMTC. Seit Inbetriebnahme des ersten Hubschraubers im Jahr 1973 bis Mitte 2001 flogen die Piloten der Flugeinsatzstelle Graz 14.963 Rettungseinsätze sowie 1.674 Rettungsflüge im alpinen Bereich.

Nach der Übergabe der Flugrettung an den ÖAMTC steht in Graz weiterhin ein Polizeihubschrauber in Betrieb, um folgende Einsätze abzudecken:

- Rettung von unverletzten Personen im Rahmen der ersten allgemeinen Hilfeleistung
- Unterstützung der Polizei bei allen ihren ordnungs- und sicherheitspolizeilichen Aufgaben
- Fahndung, kriminalpolizeiliche Flüge, verkehrspolizeiliche Einsätze
- Überwachung der Schengen-Außengrenzen
- Zusammenarbeit mit dem EKO Cobra
- Unterstützung anderer Hilfsorganisationen wie Feuerwehr und Bergrettung bei Katastrophen und Unglücksfällen

Theresa Zechner, Polizeidienst-hundeinspektion-Süd, mit ihrem Diensthund „Fly“ und mit ihrer Schwester, Mag. Ulrike Hutsteiner, Hubschrauberpilotin



Innenansicht des Hangars der Flugeinsatzstelle Graz; der Einsatzhubschrauber ist auf der Landeplattform positioniert.



---

**Piper Super Cub PA 18 – 150**  
(Flächenflugzeug)

### **Verwendete Luftfahrzeuge der Flugeinsatzstelle Graz (1966–2015)**

Seit dem 11. Oktober 1966 stand dieses einmotorige, aus den USA stammende Flächenflugzeug den Piloten in Graz zur Verfügung. Es war für 2 Personen zugelassen, das Triebwerk leistete 150 PS. In diesem Jahr wurden damit 29 Flüge mit einer Flugzeit von 35 Stunden und 51 Minuten durchgeführt. Einige Jahre später, 1972, wurden mit diesem Flugzeug bereits 852 Flüge mit einer Flugzeit von 634 Stunden absolviert.

---

**Agusta Bell 47J-3 B1 (OE-BXH)**  
Einer der ersten Rettungseinsätze mit dem Grazer Hubschrauber am Ebenstein



Am 9. März 1973 wurde dieser kolbengetriebene Hubschrauber in Graz stationiert. Das Muster stammte ebenfalls aus den Vereinigten Staaten, wurde jedoch in Lizenz in Italien gebaut. Er verfügte über 260 PS Leistung und war für 4 Personen vorgesehen. 1973 flogen die Piloten vom Flughafen Graz aus 1.261 Flüge mit mehr als 880 Stunden Flugzeit.



---

**Agusta Bell Jet Ranger**

Ab Februar 1976 wurde dieser Hubschrauber in der Steiermark zusätzlich eingesetzt. Er wurde von einer Turbine mit einer max. Leistung von 420 PS angetrieben und bot bis zu 5 Personen Platz. Damit wurden beispielsweise im Jahr 1988 bereits 3.818 Starts mit einer Flugzeit von 1.085 Stunden durchgeführt.



---

**Cessna 182 (Flächenflugzeug)**

Zeitgleich war dieses einmotorige Flugzeug mit einer Leistung von 210 PS als Unterstützung für die Verkehrsüberwachung und für Personentransporte im Einsatz.

**FLUGEINSATZSTELLEN**

Flugeinsatzstelle Graz

Mit der Errichtung des organisierten Flugrettungsdienstes in der Steiermark wurde dieser Hubschrauber im März 1986 in den Dienst gestellt. Dieser moderne, von einer Turbine mit 694 PS angetriebene Hubschrauber ist in der Lage, auch im hochalpinen Gelände jeden Unfallort zu erreichen.

Im Zuge der Erweiterung der Flotte wurde dieser Hubschrauber zeitweise als Ersatz für den AS 350 B1 bei der Flugeinsatzstelle Graz eingesetzt. Diese zweimotorige Version des Ecureuil mit einer Leistung von 840 PS war als Rettungshubschrauber eingesetzt.

Mit der Erneuerung der Luftfahrzeugflotte der Flugpolizei wurde im Jahr 2009 der EC 135 in den Dienst gestellt. Dieser zweimotorige Hubschrauber verfügt über die modernste Ausrüstung und stellt den derzeitigen Letztstand der Technik dar.

**Ecureuil AS 350 B1**



**Ecureuil AS 355 F/N**



**Eurocopter EC 135**



**Piloten der Flugeinsatzstelle Graz**

Wolfgang Hofer,  
Leiter der Flugeinsatzstelle  
Klaus Berghold  
Andreas Tautter

**Flight-Operatoren der Flugeinsatzstelle Graz**

Richard Dullnig  
Christian Huber  
Roland Janko  
Gernot Kohlbacher  
Christian Lemmer  
Klaus Pfaffeneder  
Johann Püreschitz  
Karl Reinisch  
Gerhard Rieglthalner  
Christoph Steinecker  
Gerhard Waygand

**Ehemalige Piloten der Flugeinsatzstelle Graz**

Horst Bernhard  
Wilhelm Brückler  
Johann Eberhard  
Alfred Engel  
Alfred Fürst  
Johann Hausner  
Ernst Himmelbauer  
Helmut Holler  
Alois Lang † (am 15. April 1986 bei einem Einsatz am Gößbeck tödlich verunglückt)

Karl Paller  
Armin Paulweber  
Günter Weiss † (bei einem Hubschrauberabsturz am 10. März 2009 in Deutschlandsberg tödlich verunglückt)

# Hohenems Vorarlberg

## ZUR GESCHICHTE

Die Flugeinsatzstelle Hohenems in Vorarlberg wurde am 15. Dezember 1968 mit der Stationierung eines Hubschraubers des Typs Agusta Bell 47 J3 B1 (Kennzeichen OE-BXD) am Flugplatz in Hohenems eingerichtet.

Anfangs war die Flugeinsatzstelle am Flugplatz nur provisorisch und sehr beengt untergebracht. Durch die Finanzierung der Vorarlberger Landesregierung war es dem Österreichischen Aeroclub, Landesverband Vorarlberg, als Flugplatzhalter im Jahre 1969 dann möglich, ein Betriebsgebäude zu errichten. In diesem Gebäude wurde auch die neue Flugeinsatzstelle untergebracht. Der Hangar war für Zweiblathubschrauber ausgelegt.

Die Aufgaben des in Hohenems stationierten Hubschraubers lagen grundsätzlich in der Unterstützung der Sicherheitsbehörden und Sicherheitsdienststellen bei der Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung, Ruhe und Sicherheit. Darüber hinaus konnte der Hubschrauber auch zur Unterstützung der Hilfs- und Rettungsorganisationen eingesetzt werden. Das Fluggerät wurde aber auch sehr bald als sinnvolle Einrichtung zur Unterstützung von bestimmten Behörden wie Wildbach- und Lawinenverbauung sowie des Lawinenwarndienstes bei der Gefahrenbeurteilung erkannt und eingesetzt.

---

Ansicht der Flugeinsatzstelle Hohenems; der Hubschrauber steht einsatzbereit vor dem Hangar der Dienststelle



### **FLUGÄRZTE**

Als Meilensteine in der Geschichte der Flugeinsatzstelle Hohenems auf dem Gebiet der Flugrettung sind die planmäßige Bereitstellung von Flugrettungsärzten, die Ausbildung von Flugrettern und die Einführung der Seilbergung als planmäßige Bergeeinrichtung zu nennen.

Am 14. Jänner 1972 wurde erstmals auch für einen Primäreinsatz ein Arzt mit dem Hubschrauber zum Einsatzort mitgenommen. Anfang 1974 konnte in zahlreichen Besprechungen zwischen dem Einsatzleiter der Alpingendarmerie, der Rot-Kreuz-Stelle Bludenz, den Hubschrauberpiloten des BMI und Dr. Mischitz (er war von 1974 bis 1988 Flugrettungsarzt) der Grundstock für die ständige Bereitschaft der

Flugrettungsärzte gelegt und noch im selben Jahr der erste Bereitschaftsplan für Flugärzte erstellt werden. Seit diesem Zeitpunkt war es möglich, jederzeit einen Arzt im „Pick-Up“ aufzunehmen und mit dem Hubschrauber direkt zum Einsatzort zu bringen. Bis zur Aufnahme des organisierten Flugrettungsdienstes im August 1986 befand sich daher bei ca. 85 bis 90 Prozent der Rettungseinsätze ein am Fluggerät geschulter Notarzt an Bord.

### **FLUGRETTER – BERGESEILTECHNIK**

Der Hubschrauber der Flugeinsatzstelle Hohenems wurde vorwiegend zu Unglücksfällen im alpinen Raum gerufen. Durch das Fehlen einer Bergeeinrichtung am Hubschrauber, die das Aufnehmen von Personen durch den Hubschrauber



Nach einem technischen Gebrechen beim Sessellift in Sonntag/Stein, Vorarlberg, wurden 13 Personen aus den Sesseln geborgen, 2008

---

### **Piloten der Flugeinsatzstelle Hohenems**

Werner Geiger,  
Leiter der Flugeinsatzstelle  
Jürgen Albrecht  
Gerald Hiesmayr

---

### **Flight-Operatoren der Flugeinsatzstelle Hohenems**

Günther Alster  
Andreas Amann  
Christoph Gargitter  
Markus Greußing  
Wilhelm Küng  
Franz Landa  
Klaus Perchtold  
Reinhard Stoderegger  
Bernhard Thaler  
Hanno Waibel  
Marco Walch

---

### **Ehemalige PilotInnen der Flugeinsatzstelle Hohenems**

Karl Bernsteiner † (bei Einsatzflug 1970 am Gufel im Montafon tödlich verunglückt)  
Urban Bolter  
Rudolf Bugelnig  
Hubert Heuberger  
Mag. Ulrike Hutsteiner (ehem. Hübner)  
Erhard Landl  
Helmut Metzler  
Franz Stangl  
Hermann Steiner

---

Einsatz in Batschuns,  
Vorarlberg, 2013

ohne Landung ermöglicht, kam es immer wieder vor, dass der Hubschrauber zwar schnell in die Nähe des Unfallortes gelangte, dann aber wegen fehlender Landemöglichkeiten nicht erfolgreich helfen konnte.

Befand sich der Verunglückte in unwegsamem Gelände abseits von Landeplätzen, musste er von Bergrettungsmännern erst zum Hubschrauber gebracht werden. Dies war oft nur mit großem Aufwand und Zeitverlust möglich.

Im Jahr 1975 wurde von Erhard Landl und Franz Stangl die von der Flugeinsatzstelle Innsbruck seit 1974 in Erprobung stehen-

de „Seilbergetechnik“ übernommen. Diese Technik ermöglicht es, ausgebildete Einsatzkräfte direkt zu Verletzten in unwegsames Gelände zu fliegen und diese zu bergen, was für viele Unfallopfer eine bedeutende Verbesserung in der Versorgung brachte. Zugleich war auch eine Verringerung des Flugrisikos für die Besatzung bei schwierigen Aus- und Einsteigemanövern im Schwebeflug feststellbar.

Die erste Seilbergung in Vorarlberg wurde am 6. Februar 1975 von Al Erhard Landl mit dem Flugretter Engelbert Morscher am Hennekopf/Faschina durchgeführt. Es wurde eine verunglückte





(v. li. n. re.:)  
Jürgen Albrecht (Pilot),  
Klaus Perchtold,  
Reinhard Stoderegger,  
Günther Alster,  
Christoph Gargitter



(v. li. n. re.:)  
Die Piloten Gerald Hiesmayr,  
Jürgen Albrecht,  
Werner Geiger (Leiter der  
Flugeinsatzstelle Hohenems)

---

---

---

**NACHTFOTOS**

Lawineneinsatz im Schigebiet  
Golm am 21. 01. 2012, ein Toter





Schifahrerin geborgen, der dadurch eine anstrengende Landbergung erspart werden konnte. Franz Stangl versuchte diese Technik erstmals am 22. Juni 1975 im Saulakamin.

Die ersten Einsätze mit dem Bergeseil zeigten allerdings auch, dass die sichere Durchführung von solchen Flügen ganz wesentlich von gut ausgebildeten und trainierten Flugrettern abhängig ist. Deshalb wurden vom BMI, Abteilung Flugpolizei und Flugrettung, Angehörige der Alpingendarmerie und des ÖBRD Vorarlberg zu Flugrettern ausgebildet. Zur Zeit der Flugrettung waren 18 Flugretter (9 Gendarmen und 9 ÖBRD) im Dienst. Bis heute wurde diese Technik bereits hunderte Male angewendet.

Am 8. August 1986 trat die von Bundesminister Karl Blecha und Landeshauptmann Dr. Kessler unterzeichnete Vereinbarung nach Art. 15a B-VG zwischen der Republik Österreich und dem Land Vorarlberg über einen gemeinsamen Hubschrauberrettungsdienst in Kraft. In einem Festakt wurde am 2. August 1986 der neue Rettungshubschrauber „Martin 8“ des Typs AS 350 B1 Ecureuil (Kennzeichen OE-BXH) an die Flugeinsatzstelle Hohenems übergeben.

Da der vorhandene Hangar nur für Hubschrauber mit zwei Rotorblättern ausgelegt war, mussten beim Ein- und Ausbringen die Rotorblätter gefaltet werden. In den ersten Jahren war daher bis zum Herbst 1991 die Zuteilung eines Luftfahrzeugwartes notwendig.

Mit 1. Jänner 2001 wurde die Flugrettung an den ÖAMTC abgegeben.

Das alte Gebäude wurde im Frühjahr 2004 abgerissen und durch einen modernen, funktionellen Bau ersetzt. Erstmals seit 1986 können nun auch Mehrblatthubschrauber ohne technische Eingriffe wie Blattfalten im eigenen Hangar untergebracht werden.

Allein im Zeitraum von 1968 bis 2004 wurden nahezu 6.000 Polizeieinsätze und annähernd 10.000 Rettungseinsätze geflogen.



Das alte Gebäude der Flugeinsatzstelle Hohenems wurde 2004 abgerissen und durch einen modernen Bau ersetzt.

**LINKS**

Einsatz am Eisjöchle,  
Vorarlberg, 2003

# Innsbruck Tirol

## ZUR GESCHICHTE

Die Flugeinsatzstelle Innsbruck wurde 1956 eingerichtet und war bis zum Jahr 2005 auf der Nordseite des Flughafens Innsbruck untergebracht. Die Diensträumlichkeiten und Kommunikationseinrichtungen wurden laufend dem jeweiligen Stand der Technik angepasst.

Etwas schwieriger war zeitweise die Unterbringung des Fluggerätes, zumal der ursprüngliche Hangar für den zweiblättrigen Hubschrauber Agusta Bell 206 errichtet worden war und für den später neu stationierten Typ Ecureuil AS 350 B1 eine zu geringe Breite aufwies. Somit wurde es erforderlich, „Martin 7“ vorerst im benachbarten Segelfliegerhangar unterzustellen, der den gängigen Sicherheitsstandards allerdings nicht mehr entsprach.

So wurde nach fast 50 Jahren – zusammen mit dem ÖAMTC – ein neuer Gebäudekomplex errichtet. Seit 22. April 2005 ist die Flugeinsatzstelle Innsbruck nun im Flugrettungszentrum West des ÖAMTC untergebracht, verfügt über einen beheizten Hangar, in den bei Bedarf auch zwei Hubschrauber eingestellt werden können, und ist damit eine der modernsten Flugeinsatzstellen des BMI.

Blick auf das Gebäude des  
ÖAMTC-Flugrettungszentrums  
West in Innsbruck.  
Das blaue Gebäude ist der  
Standort der Flugeinsatzstelle  
Innsbruck.





**LINKS**

Flächenflugzeug der Type Piper PA 18 Super Cub, 1956

**RECHTS**

Hubschrauber der Type Agusta Bell J3 B1



**LINKS**

Erste Seilbergung österreichweit

**RECHTS**

Hubschrauberlandung am Berggipfel, 2008

Im Jahr 1956 begann das Flugrettungswesen seine Dienste, jedoch nicht mit einem Hubschrauber, sondern mit einem Flächenflugzeug der Type Piper PA 18 Super Cub. Die Umstellung auf Hubschrauber erfolgte erst 1964, als in Innsbruck die Olympischen Winterspiele abgehalten wurden.

Der damals erste Hubschrauber auf der Flugeinsatzstelle Innsbruck war eine Agusta Bell J3 B1, welche jahrelang hervorragende Dienste leistete. So war es nun möglich geworden, nahe der Unglücksstelle im Gebirge zu landen, schneller Erste Hilfe zu leisten und die Verunglückten rascher in das nächstgelegene Krankenhaus zu transportieren.

Unfallstellen im Gebirge konnten jedoch nicht immer direkt angeflogen werden, weil oftmals die Möglichkeit zur Landung nicht gegeben war. Somit war es not-

wendig, Seilbergungen durchzuführen, was den Piloten und Flugrettern sehr viel Können und Konzentration abverlangte, flog man doch auch mit Bergeseilen von bis zu 70 Metern Länge. Zwar war es die Schweiz, die die Hubschrauber-Bergeseiltechnik aus der Taufe hob, jedoch trug Innsbruck in den frühen 1970er-Jahren maßgebend zur Weiterentwicklung und Perfektionierung bei.

So war es auch die Flugeinsatzstelle Innsbruck, die österreichweit die erste Taubergung durchführte. Auch die erste hubschrauberunterstützte Spaltenbergung sowie die erste Kaperbergung fanden auf Tiroler Boden statt. Wie wichtig diese Pionierleistungen waren, lässt sich daran ermesen, dass diese Methoden in erweiterter, modifizierter Form auch heute noch in allen Einsatzstellen und Hubschrauberstützpunkten Anwendung finden.



(v. li. n. re.:)

Walter Strolz, Einsatzpilot,  
Hans Schlager, Leiter der  
Flugeinsatzstelle,  
Helmut Metzler, Einsatzpilot



Katastropheneinsätze in Sellrain  
und See i. Paznauntal, Juni 2015

**Piloten der Flugeinsatzstelle  
Innsbruck**

Hans Schlager,  
Leiter der Flugeinsatzstelle  
Helmut Metzler  
Walter Strolz

**Flight-Operatoren der  
Flugeinsatzstelle Innsbruck**

Mathias Außerdorfer  
Florian Bauernfeind  
Peter Gasteiger  
Paul Gruber  
Martin Hautz  
Stefan Jungmann  
Erich Ladstätter  
Franz Markart  
Franz Poppeller  
Andreas Prinz  
Andreas Steurer  
Johann Swoboda

**Ehemalige Piloten der  
Flugeinsatzstelle Innsbruck**

Eduard Bodem †  
Heinz Holzhammer  
Johann Neumayr †  
Anton Prodingner  
Markus Pumpernick †  
(bei Einsatzflug am 30. März 2011  
am Achensee tödlich  
verunglückt)  
Hermann Steiner  
Peter Strasser  
Norbert Winter

Zeitgerecht zur Fußball-Europameisterschaft im Sommer 2008 bekam die Flugeinsatzstelle Innsbruck einen neuen zweimotorigen Hubschrauber der Marke Eurocopter EC 135. Damit konnte den Überwachungsstandards bei einem solchen Großereignis voll Rechnung getragen werden. Die höhere Leistung dieses Hubschraubers ist zudem ein Gewinn an Sicherheit in der Alpenregion Tirol.

### **AUFGABEN**

Bevor der ÖAMTC seinen Dienst mit Rettungshubschraubern in Innsbruck aufnahm, waren nur der Hubschrauber des Bundesheeres in Schwaz und der Hubschrauber des BMI in Innsbruck für Rettungs- und Hilfeleistungsflüge im unwegsamen Gelände in Tirol stationiert. Für die Institute Meteorologie, Glaziologie (Hochgebirgsforschung), Limnologie sowie medizinische Physik der Universität Innsbruck wurden bei Forschungsaufgaben Transport- und Messflüge durchgeführt.

Mit der Inbetriebnahme des organisierten Flugrettungsdienstes in Tirol durch den ÖAMTC im Jahr 1983 wurde das Aufgabengebiet des Hubschraubers des BMI eingeschränkt. Rettungsflüge wurden zwar noch durchgeführt, jedoch nur dann, wenn die Hubschrauber des ÖAMTC bereits auf Einsätzen waren und die Verunglückten keine lebensbedrohlichen Verletzungen aufwiesen.

Auch wenn es mit den Rettungsflügen für den Hubschrauber der Innsbrucker Flugpolizei seit 2001 vorbei ist, da diese gänzlich vom ÖAMTC übernommen wurden, ist das Aufgabengebiet der Flugeinsatzstelle Innsbruck immer noch sehr umfangreich:



Innenansicht des Hangars der  
Flugeinsatzstelle Innsbruck

### **Sicherheitspolizeiliche Einsätze:**

- Erhebungsflüge nach Alpinunfällen
- Bergung von unverletzten Personen
- Bergung von toten Personen im alpinen Gelände
- Suche nach abgängigen Personen im alpinen Gelände
- Lawineneinsätze
- Brandbekämpfungsflüge
- Fahndungsflüge nach Einbruch

### **Flüge für das Land Tirol:**

- Wildbach- und Lawinenverbauung
- Lawinenwarndienst – Lawinenerkundungsflüge
- Flüge mit Geologen nach Steinschlag und Murenabgängen
- Flüge für den Österreichischen Bergrettungsdienst
- Flüge für den Berufs- und Landesfeuerwehrverband

Hauptursache für die hohe Flugfrequenz in Tirol ist der Tourismus. In den Hauptsaisons, Sommer wie Winter, gibt es leider noch immer sehr viele Touristen, die sich aus Selbstüberschätzung, Abenteuerlust oder anderen Gründen in Lebensgefahr bringen.

Was im Sommer die sogenannten „Halbschuhtouristen“ in den Bergen sind, sind im Winter Schifahrer und Snowboarder, die trotz Warnungen die gesicherten Pisten verlassen und somit sich selbst, andere Sportler und auch Rettungsmannschaften in große Gefahr bringen.

Übergabe der neuen Polizei-  
hubschrauber an das BMI in  
Innsbruck, 2008



Übergabe der neuen Polizeihubschrauber Eurocopter EC 135 P2+ am 5. Mai 2008 in Innsbruck vor Beginn der EURO 2008 an den Leiter der Flugpolizei, MR Mag. Werner Senn, im Beisein des damaligen Bundesministers für Inneres und jetzigen Landeshauptmannes von Tirol, Günther Platter.



## AUFSEHENERREGENDE EINSÄTZE DER FLUGEINSATZSTELLE INNSBRUCK

### Absturz eines britischen Verkehrsflugzeuges in Tirol 1964

Am 29. Februar 1964 startete ein britisches Verkehrsflugzeug, besetzt mit 75 Passagieren und acht Besatzungsmitgliedern, von London aus seinen Flug mit Zielflughafen Innsbruck. Aufgrund des schlechten Wetters herrschten in Innsbruck äußerst eingeschränkte Sichtverhältnisse. Als sich die „Britannia 312“ nach dem letzten Funkkontakt über dem Inntal längere Zeit nicht meldete, wurde eine Suchaktion gestartet.

Erst am nächsten Tag konnte das Wrack des britischen Airliners knapp unterhalb des Glungezer Gipfels im Gemeindegebiet von Tulfes gesichtet werden. Den Such- und Rettungsmannschaften bot sich ein grauenhafter Anblick. In einem Umkreis von 500 Metern lagen Wrack- und Leichteile, die teilweise von nach dem Absturz ausgelösten Lawinen verschüttet waren. Dieser Großeinsatz, an dem die Flugeinsatzstelle Innsbruck maßgeblich beteiligt war, forderte allen Helfern große physische wie psychische Kraft ab. Es war das bisher größte Flugzeugunglück in Tirol.

### Ötzi – der Mann aus dem Eis

Als der Rettungshubschrauber „Martin 7“ im September 1991 zum Einsatz gerufen wurde, konnte noch niemand ahnen, welch wertvolle Entdeckung er mit der Gletschermumie „Ötzi“ letztendlich machen sollte.

In diesem Jahr herrschten über längere Zeit hinweg erhöhte Tagestemperaturen, was in Verbindung mit den Hitzeperioden



Die Bergemannschaft vor den Trümmern des abgestürzten Flugzeuges, 1964

der vorangegangenen Jahre und der Steilheit des Geländes im Fundgebiet eine Schneeschmelze und Ausaperung seit Jahren verschollen geglaubter Menschen begünstigte. Schon vor dem Similaun-Mann hatte der Gletscher im gleichen Jahr drei andere Leichen freigegeben, darunter einen Bergsteiger, der bereits vor dem Zweiten Weltkrieg verunglückt war. Aus diesem Grund war für die Besatzung von „Martin 7“ bei der Anforderung des Hubschraubers davon auszugehen, dass es sich wieder um den Fund einer „normalen“ Gletscherleiche handelte.

Die Gegebenheiten der Fundstelle in den Öztaler Alpen, das Hauslabjoch im Gemeindegebiet von Sölden, waren für das Abstellen des Hubschraubers absolut ungeeignet, sodass der Pilot den Flugretter mit dem nötigen Bergegerät aussteigen ließ und anschließend ungefähr



---

Bergung des berühmten Ötzi im Jahr 1991 mit dem Hubschrauber „Martin 7“

---

Einsatz im Gebirge mit dem Hubschrauber Agusta Bell 47 G2 mit Außentrage





800 Meter weiter unten landete. Während der Pilot noch einen geeigneten Landeplatz suchte, begann der Flugretter die sterblichen Überreste freizulegen, was er jedoch nach ca. einer Stunde aufgeben musste, weil der Vorrat an Pressluft des Schremmhammers zur Neige ging. Unverrichteter Dinge musste man nach Innsbruck zurückkehren.

Am darauffolgenden Tag brach man wieder zur Fundstelle auf, diesmal mit einem Gerichtsmediziner an Bord. Dieser staunte nicht schlecht, als er erkannte, welche besonderen historischen Wert diese vierte Gletscherleiche jenes Sommers darstellte.

Während noch über deren Alter, Herkunft und den Grund der frühzeitlichen Gletscherwanderung diskutiert und gerätselt wurde, entfachte ein Streit zwischen Österreich und Italien bezüglich der Besitzansprüche des „Ötzi“.

Heute wird „Der Mann aus dem Eis“ in einem eigens für ihn errichteten Museum im Südtiroler Bozen ausgestellt und kann jährlich von vielen tausenden Besucherinnen und Besuchern bestaunt werden.

### **Hochwasserkatastrophe in Tirol 2005**

Aufgrund heftiger Niederschläge zwischen dem 20. und 23. August 2005 erreichte der Inn in Innsbruck einen historischen Höchststand und drohte über die Ufer zu gehen. Im Bezirk Reutte trat der Lech über die Ufer. Auch im Bezirk Kufstein spitzte sich die Lage zu. In den Ortschaften Wörgl und Langkampfen wurde die Bevölkerung teilweise evakuiert. Am stärksten betroffen war das Paznauntal im Bezirk Landeck. 30 Prozent der Straßen wurden verschüttet oder



Historische Aufnahmen mit dem Hubschrauber Agusta Bell 47 G2 im Gebirge

zerstört. In den Gemeinden Ischgl, See und Kappl wurden zahlreiche Häuser zerstört. Gemeinsam mit dem Rettungshubschrauber „Christophorus 5“ startete der Hubschrauber der Flugeinsatzstelle Innsbruck zum Unglücksort, um die noch in den Häusern eingeschlossenen Personen von den Balkonen und Hausdächern zu bergen. Alle rund 130 Personen konnten in Sicherheit gebracht werden. Wie durch ein Wunder kamen bei dieser Katastrophe keine Menschen ums Leben.

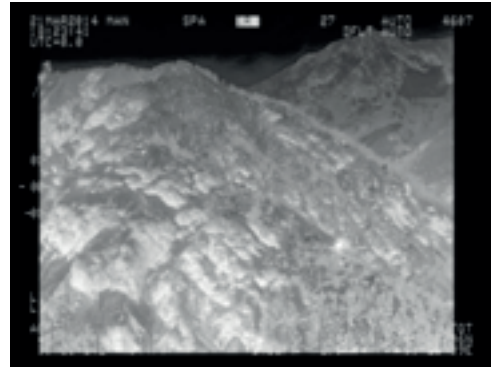
---

Katastropheneinsatz im  
Sellraintal, Tirol, Juni 2015



---

Ansicht der Wärmebildkamera  
im Zuge einer Waldbrand-  
bekämpfung im Bereich der  
Gemeinde Absam, Tirol, 2014



---

Hochwassereinsatz in Kössen,  
Tirol, 2013



---

Hochwassereinsatz in Sellrain,  
Tirol, 2015

### **Hochwasserkatastrophe in Tirol 2013**

Nach tagelangen Regenfällen kam es Ende Mai, Anfang Juni 2013 zu einem massiven Hochwasser in weiten Teilen Österreichs, von dem auch das Tiroler Unterland betroffen war. Vor allem die Gemeinde Kössen im unteren Leukental des Bezirkes Kitzbühel traf es besonders schwer. Die Großache trat in der Nacht vom 1. auf den 2. Juni über die Ufer und verursachte eine enorme Verwüstung. Das Wasser drang bis in das Dorfzentrum vor, wo zahlreiche Keller ausgepumpt werden mussten. Hunderte Einsatzkräfte der Feuerwehr sowie zahlreiche freiwillige Helfer arbeiteten im Dauereinsatz, um noch schlimmere Schäden zu verhindern. Insgesamt mussten 300 Menschen evakuiert werden, 80 davon mit Hubschraubern und Booten.

### **Waldbrände im Jahr 2014**

Am 21. März 2014 kam es oberhalb der Gemeinde Absam aufgrund einer weggeworfenen Zigarette zu einem großen Waldbrand. Der 18-jährige Wanderer hatte zunächst selbst versucht, das Feuer zu löschen. Als er die Lage jedoch nicht unter Kontrolle bringen konnte, alarmierte er die Rettungskräfte.

Das Feuer breitete sich rasch auf ca. 50 Hektar aus. Die Löscharbeiten gestalteten sich schwierig: Starker Wind beeinträchtigte die Arbeiten der Einsatzkräfte. Mehr als drei Tage wüteten die Flammen.

Mehrere Hubschrauber von Privatfirmen und die Hubschrauber des BMI waren im Einsatz. Mit dem FLIR-Hubschrauber EC 135 (mit eingebauter Wärmebildkamera) der Flugeinsatzstelle Salzburg wurden die Glutnester lokalisiert und

die Livebilder in die Einsatzzentrale der Feuerwehr übertragen. Auf diese Weise konnten die Löscharbeiten gezielt aus der Luft koordiniert werden.

Dieser Einsatz wurde von der Tiroler Landesregierung besonders gewürdigt: Am 9. November 2014 wurden die Piloten und Flight-Operatoren von Landeshauptmann Günther Platter im Landhaus in Innsbruck geehrt.

Während der Sommermonate 2014 gab es weitere Waldbrände in Galtür, im Stubaital und in der Wattener Lizum. Bei allen Einsätzen flog der Hubschrauber der Flugeinsatzstelle Innsbruck an vorderster Front.

### **Katastropheneinsätze in Sellrain und See im Paznauntal 2015**

Schwere Unwetter richteten im Juni 2015 in den Bezirken Landeck und Innsbruck einen Millionenschaden an, Dutzende Häuser wurden zumindest teilweise zerstört. Im Sellrain- und Paznauntal wurde Zivilschutzalarm ausgelöst. Tausende Helfer standen im Einsatz, um bei den Aufräumarbeiten zu helfen.

Dabei profitierten die Einsatzkräfte vom gleichzeitig stattfindenden G7-Gipfel auf Schloss Elmau in Bayern am 7. und 8. Juni 2015: Alle vier wegen des Gipfeltreffens in Tirol stationierten Polizeihubschrauber sowie eine Maschine des Bundesheeres standen im Dauereinsatz. Auch 135 Polizistinnen und Polizisten aus Oberösterreich, die wegen des G7-Gipfels und der Bilderberg-Konferenz in Telfs in Tirol im Einsatz standen, halfen in ihrer Freizeit, die überfluteten Häuser von Schutt und Schlamm zu befreien.

# Klagenfurt & Lienz

## Kärnten & Osttirol

### ZUR GESCHICHTE

Die Flugeinsatzstelle Klagenfurt befindet sich am Flughafen Klagenfurt und wurde am 16. Dezember 1959 mit der Bestimmung errichtet, die Exekutive durch Beistellung eines Luftfahrzeuges bei der Erfüllung ihrer Aufgaben zu unterstützen und bei Katastrophen und sonstigen Notfällen Hilfe zu leisten.

Dafür stand anfangs ein Flächenflugzeug der Type Piper PA 18 zur Verfügung, das im Winter mit Schneekufen für Außenlandungen ausgestattet wurde. Mit diesem Flugzeug gelang am 2. August 1960 Johann Werginz, der die Dienststelle Klagenfurt bis 1979 leitete, eine fliegerische Höchstleistung: Er landete zum ersten Mal auf dem höchsten österreichischen Außenlandeplatz, oberhalb der Adlersruhe (3.454 Meter Seehöhe) am Großglockner in ca. 3.700 Metern Seehöhe, um einen an akutem Blinddarm erkrankten Bergsteiger abzutransportieren.

Da sich Hubschrauber für die Vielfältigkeit der Einsätze besser bewährten, wurde am 3. April 1965 der erste Bell 47 G2 in Klagenfurt stationiert. Dieser wurde noch im selben Jahr gegen einen leistungsstärkeren Hubschrauber der Type Bell 47 J3 B1 ausgetauscht. 1973 wurde der erste mit Gasturbinen betriebene Helikopter Bell 206 Jet Ranger zu Einsatzzwecken angeschafft.

Ansicht der Flugeinsatzstelle  
Klagenfurt von oben



Nach ca. 1.700 Flugrettungseinsätzen wurde am 18. Mai 1984 vom damaligen Bundesinnenminister Karl Blecha und dem damaligen Landeshauptmann von Kärnten, Leopold Wagner, ein Gliedstaatsvertrag gemäß Art. 15a B-VG über einen gemeinsamen Hubschrauberrettungsdienst als Rechtsgrundlage für eine organisierte Flugrettung in Kärnten unterzeichnet.

Damit setzten der Bund und das Land Kärnten einen besonderen Akt der Zusammenarbeit, der letztendlich sehr wesentlich zur raschen Verwirklichung eines flächendeckenden Hubschrauberrettungsdienstes in ganz Österreich beitrug und beispielgebend für weitere Vereinbarungen zwischen dem Bund und

den Bundesländern Steiermark, Vorarlberg, Tirol, Salzburg, Oberösterreich und Wien war. Mit der Vertragsunterzeichnung wurde in Kärnten der planmäßige Hubschrauberrettungsdienst vom BMI aufgenommen.

Zunächst wurden die Rettungseinsätze mit dem Exekutivhubschrauber durchgeführt. Doch bereits am 3. Mai 1985 wurde ein nach medizinischen Erfordernissen ausgestatteter Rettungshubschrauber der Type Bell Long Ranger feierlich übergeben und in den Dienst gestellt. Mit diesem Hubschrauber konnten, neben einem Patienten, ein Notarzt und ein Sanitäter sowie die erforderliche medizinische Ausrüstung transportiert werden.

---

Inbetriebnahme des ersten Rettungshubschraubers der Type Long Ranger am Standort der Flugeinsatzstelle Klagenfurt, im Beisein von Bundesminister a.D. Blecha und Landesrat a.D. Gallob, 1985



---

Johann Werginz und Erich Strasser, ehemalige Piloten der Flugeinsatzstelle Klagenfurt





**OBEN**

Einsatz mit der Bergrettung,  
Trieben in der Steiermark

**UNTEN**

Lawineneinsatz



**RECHTS**

Abseilen im Gebirge



Die Hubschrauber einsatzbereit  
vor dem Hangar der Flugeinsatz-  
stelle Klagenfurt

Aufgrund wirtschaftlicher und sicherheitstechnischer Vorteile wurde im Jahr 1990 zu dem leistungsstärkeren Hubschrauber der Type Ecureuil AS 350 (Eichhörnchen) gewechselt. Der Dreiblattrotor dieses Hubschraubers machte eine gemeinsame Hangarierung mit dem Exekutivhubschrauber in der bestehenden Hangarbox unmöglich. Dem Ersuchen um Vergrößerung des Hangars kam das Land Kärnten vertragsgemäß nach. Der neue Hangar wurde im Jänner 1990 feierlich übergeben.

Zur Erhöhung der Sicherheit für Besatzung, Passagiere und Umgebung wurde 1994 mit der schrittweisen Umrüstung der Hubschrauberflotte auf zweimotorige Hubschrauber der Type AS 355 F/N begonnen, die bereits als fliegende Intensivstationen ausgestattet waren.

Während der Flugrettungshubschrauber der Type AS 350 B1 Ecureuil unter dem Flugfunknamen „Martin 5“ bis ins Jahr 2000 im Einsatz war, hatten die Exekutivhubschrauber der Type Bell 206 Jet Ranger den Flugfunknamen „Libelle“.

Seit 1999 beherbergt die Flugeinsatzstelle Klagenfurt auch eine Außenstelle des Wartungsbetriebes Wien/Meidling.

Seit Beginn der Einsatzflüge im Jahr 1959 verzeichnete man insgesamt mehr als 25.000 Einsätze. Bis zur Übernahme des Notarzthubschrauberdienstes am 1. Juli 2001 durch den ÖAMTC wurden von den Piloten der Flugeinsatzstelle Klagenfurt 13.601 Rettungseinsätze geflogen.



Dienststellenbesuch von Frau Bundesinnenministerin Mag. Johanna Mikl-Leitner in Klagenfurt, Jänner 2015  
(v. li. n. re.): Die Piloten Josef Samonig, Stefan Pichler, Mario Ferlic, Innenministerin Mag. Johanna Mikl-Leitner, Johann Schausberger (Flugeinsatzstellenleiter Klagenfurt), Johann Pletzer (stv. Flugeinsatzstellenleiter), Landespolizeidirektorin von Kärnten Mag. Dr. Michaela Kohlweiß, Klaus Jäger (Pilot), Ottmar Karner (Pilot), Horst Wohlgemuth (FLIR- u. Flight-Operator), Erwin Warmuth (Flight-Operator)



---

Alpineinsatz



---

Innenansicht des Hangars der  
Flugeinsatzstelle Klagenfurt



### **FLUGEINSATZSTELLE LIENZ/NIKOLSDORF – OSTTIROL**

Die Flugeinsatzstelle Lienz/Nikolsdorf des BMI bestand seit Oktober 1986. Seit diesem Zeitpunkt wurde dort neben der Unterstützung der Sicherheitsexekutive auch ein organisierter Notarzthubschrauberdienst mit „Martin 6“ betrieben.

Nach 14 Jahren und 6.951 Einsätzen übernahm am 1. Jänner 2001 der Christophorus-Flugrettungsverein mit „Christophorus 7“ den Notarzthubschrauberdienst für den Raum Osttirol und Oberkärnten im Rahmen eines Assistenzvertrages mit dem Bundesministerium für Inneres. Die sicherheitspolizeilichen Aufgaben von „Martin 6“ wurden ab diesem Zeitpunkt von den Flugeinsatzstellen Klagenfurt und Innsbruck übernommen.

Seit diesem Zeitpunkt führt die Flugeinsatzstelle Klagenfurt mit dem Einsatzhubschrauber bzw. dem FLIR-Hubschrauber (Sonderhubschrauber mit Wärmebild-, Tageslichtkamera und Suchscheinwerfer) Einsätze nach dem Sicherheitspolizeigesetz sowie im Rahmen des Zivilschutzes in Süd- und auch Westösterreich durch.

Seit der Indienststellung des ersten Rettungshubschraubers (Long Ranger) des BMI im Jahr 1985 wurden die Aufgaben für die Exekutive mit einem zusätzlichen Hubschrauber (Jet Ranger) erledigt. Auch der Rettungshubschrauber wurde immer wieder für exekutive Aufgaben eingesetzt. Diese Vorgangsweise brachte für die Exekutive eine volle Beistellung und die Möglichkeit, den zweckmäßigsten

Ansicht des ÖAMTC-Hubschrauberstützpunktes Lienz, 2002



---

---

**Piloten der Flugeinsatzstelle  
Klagenfurt**

Johann Schausberger,  
Leiter der Flugeinsatzstelle  
Mario Ferlic  
Klaus Jäger  
Ottmar Karner  
Stefan Pichler  
Johann Pletzer  
Josef Hubert Samonig

---

**FLIR-Operator der  
Flugeinsatzstelle Klagenfurt**

Helmut Winkler

**FLIR- + Flight-Operatoren der  
Flugeinsatzstelle Klagenfurt**

Josef Bierbaumer  
Martin Buchacher  
Gerhard Mandl  
Gernot Martl  
Heribert Patterer  
Manfred Steinwender  
Horst Wohlgemuth

---

**Flight-Operatoren der  
Flugeinsatzstelle Klagenfurt**

Michael Bachlechner  
Dietmar Dorfer  
Wolfgang Guggenberger  
Heiko Lipusch  
Erwin Warmuth  
Walter Wucherer

---

**Ehemalige Piloten der  
Flugeinsatzstelle Klagenfurt**

Hans Binder † (bei Einsatzflug im  
Bodental tödlich verunglückt)  
Ewald Dorner  
Alfred Engel  
Johann Fischer  
Alois Lang  
Erich Strasser  
Johannes Strobl  
Josef Topitschnig  
Martin Walluschnig †  
Rudolf Waser  
Hans Werginz  
Arno Wösch



Hubschrauber in Bezug auf Effizienz und Sparsamkeit zum Einsatz zu bringen. Daneben stand der Exekutive bis 1998 in Klagenfurt ein Motorflugzeug für Routineaufgaben zur Verfügung.

In den Jahren 2000/2001 wurden die Aufgaben der Flugpolizei wieder auf die Kernbereiche der Polizeiarbeit zurückgeführt. Die Flugrettung wurde privatisiert, das Personal in Klagenfurt von sechs auf drei Piloten reduziert. Drei Piloten wechselten in die Privatwirtschaft oder zu Flugeinsatzstellen in anderen Bundesländern.

Ein Meilenstein in der Weiterentwicklung der Flugpolizei erfolgte im Zuge der Fußball-Europameisterschaft 2008. Zur Bewältigung dieser Aufgabenstellung wurden in den austragenden Bundesländern Wien, Salzburg, Tirol und Kärnten Hubschrauber mit Kamerasystemen und Bildübertragungseinheiten (FLIR-

Hubschrauber) benötigt. In den Bundesländern Tirol und Kärnten mussten dazu zusätzlich FLIR-Hubschrauber installiert werden. Für den Einsatzbetrieb wurden neue moderne Hubschrauber der Type EC 135 P2+ angeschafft.

Im Jahr 2009 wurde dann auch in Klagenfurt ein neuer FLIR-Hubschrauber der Type EC 135 P2+ mit Autopilot und IFR-Zulassung stationiert. Neben dem tagsüber besetzten Einsatzhubschrauber wird der FLIR-Hubschrauber auch bei Nacht betrieben. Die neuen EC 135 ermöglichen auch den Flugbetrieb mit Nachtsichtbrillen. Durch deren Anschaffung wurden die Sicherheit und die Effizienz bei Nachtflügen enorm erhöht.

Gleichzeitig wurde die Mannschaft der Flugeinsatzstelle Klagenfurt bis 2014 schrittweise auf sieben Piloten erweitert, um die Einsatzkräfte weiterhin tatkräftig zu unterstützen.

\_\_\_\_\_ Innenansicht des Hangars, 2015



\_\_\_\_\_ Rettungshubschrauber „Martin 6“, 1986



# Linz

## Oberösterreich

### ZUR GESCHICHTE

Bereits im Jahre 1973 wurde in einem Schreiben der Stadt Linz an das BMI die Stationierung eines Hubschraubers in Oberösterreich zur Überwachung der öffentlichen Sicherheit und für dringende Krankentransporte gefordert.

1975 war es dann soweit. Der damalige Innenminister Otto Rösch eröffnete am 20. August auf dem Militärgelände des Flughafens Linz-Hörsching die Flugeinsatzstelle Linz. Zunächst war die Dienststelle mit nur einem Piloten und einem Hubschrauber besetzt. Rudolf Waser konnte bereits mit einer achtjährigen Erfahrung als Einsatzpilot bei der Flugeinsatzstelle Klagenfurt aufwarten.

Den ersten Rettungseinsatz flog Waser am 6. September 1975 am Dachstein. Nach vier Monaten Einsatzzeit verstärkte am 1. Dezember 1975 Kurt Reichholz die Flugeinsatzstelle Linz als weiterer Einsatzpilot. Er war bis Dezember 1978 in Linz und flog mit Waser einige hundert Exekutiv- und Rettungseinsätzen.

(v. li. n. re.:)

Thomas Drack (Flight-Operator)  
und Thomas Langthaler (Pilot)



Am 1. Juli 1976 wurde der Luftfahrzeugwart erster Klasse, Rudolf Heger, der Flugeinsatzstelle Linz zugeteilt. Da Heger auch die Berechtigung zum Fliegen von Motorflugzeugen besaß, wurde im September 1977 ein Flächenflugzeug stationiert. Dieses Flugzeug, eine Cessna 182 Skylane II, wurde bis in das Jahr 2001 zur Verkehrsüberwachung, für sicherheitspolizeiliche Beobachtungsaufgaben sowie für Transportflüge eingesetzt.

Als Kurt Reichholf 1978 zur Flugeinsatzstelle Salzburg wechselte, wurde er von Gerhard Karner abgelöst. Am 21. Juli 1979 stürzte Karner im Zuge eines Einsatzfluges bei Traunkirchen in den Traunsee. Er und auch der sich an Bord befindliche Beobachter der Verkehrsabteilung, Helmut Buder, verunglückten dabei tödlich.

Im Oktober 1979 bzw. August 1980 verstärkten die Beamten Leopold Hinteregger und Otto Kuhn die Flugeinsatzstelle Linz. Die Dienststelle war somit mit drei Hubschrauberpiloten und einem Luftfahrzeugwart besetzt.

Nach Fertigstellung des neuen Flughafengebäudes im nördlichen Bereich des Militärgeländes konnte die Flugeinsatzstelle Linz im Jahre 1982 auf die zivile Seite des Flughafens Linz übersiedeln.

Mit den in Linz stationierten Luftfahrzeugen des BMI wurden in den Jahren 1975 bis 1987 3.188 Einsätze, davon 543 Flüge zur Rettung von in Bergnot geratenen Personen und 2.335 verkehrs-, sicherheitspolizeiliche und kriminalpolizeiliche Einsätze geflogen.

---

(v. li. n. re.:) Oliver Stoschka  
(Pilot) und Otto Kuhn (Leiter  
der Flugeinsatzstelle Linz)





---

(v. li. n. re.:) Otto Kuhn und  
Thomas Langthaler



---

(v. li. n. re.:) Thomas Drack  
(Flight-Operator) und  
Thomas Langthaler (Pilot)



---

Hangar Linz-Hörsching

Am 22. September 1987 unterzeichneten Innenminister Karl Blecha und Landeshauptmann Josef Ratzenböck einen Vertrag über einen gemeinsamen Notarzt-Hubschrauberrettungsdienst ab 1. Jänner 1988. Oberösterreich war damit das sechste Bundesland, mit dem der Bund eine Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG über einen gemeinsamen Flugrettungsdienst abgeschlossen hat. Bereits 1987 erfolgte die Schulung der Piloten auf dem neuen Rettungshubschrauber Ecureuil AS 350 B1. Am 1. Jänner 1988 wurde der erste Rettungshubschrauber mit dem Rufnamen „Martin 2“ geflogen. Die erste Crew bestand aus dem Leiter der Flugeinsatzstelle Linz, Rudolf Waser, dem Flugrettungssanitäter Werner Lang und dem Notarzt Prim. Univ. Prof. Dr. Rudolf Reschauer.

Die Flugeinsatzstelle war bei Einführung des Rettungsdienstes mit vier Piloten besetzt. Um einen reibungslosen Rettungs- und Exekutivdienst gewährleisten zu können, wurde die Mannschaft in den folgenden Jahren auf fünf bzw. sechs Piloten aufgestockt.

Rudolf Waser leitete die Flugeinsatzstelle Linz von 1975 bis 1998. Ihm folgte nach seinem Abgang in den wohlverdienten Ruhestand am 31. März 1998 der derzeitige Dienststellenleiter Otto Kuhn.

Ein neues Aufgabengebiet wurde der Flugpolizei im Jahr 1999 mit der Überwachung der EU-Außengrenze zu Tschechien übertragen. 400 Stunden pro Jahr wurden für diese Überwachungsflüge aufgewendet. Der Erfolg zeigte sich durch mehrere Aufgriffe illegaler Grenzgänger.

Am 1. April 2001 wurde der Hubschrauber-Notarzteinsatzdienst in Oberösterreich vom Christophorus-Flugrettungsverein des ÖAMTC übernommen. Bis dahin, von 1988 an bis 2001, waren ca. 9.000 Rettungseinsätze in Oberösterreich und im angrenzenden Bayern geflogen worden. Ab diesem Zeitpunkt sorgte dann nicht mehr „Martin 2“, sondern „Christophorus 10“ für die rasche medizinische Versorgung der Bevölkerung.

Die Stationierung des ÖAMTC-Rettungshubschraubers am Gelände des Flughafens erforderte den Bau eines neuen Betriebsgebäudes. In den Räumlichkeiten des Objektes wurde vom BMI auch die neue Dienststelle für die Flugeinsatzstelle Linz angemietet. Die Eröffnung erfolgte am 5. April 2003.

Durch die Errichtung des Stützpunktes EKO Cobra in Linz fanden die Piloten der Flugeinsatzstelle Linz zusätzliche Herausforderungen in einem weiteren Betätigungsfeld. Der Transport von Cobra-Beamten auf den Kufen des Hubschraubers, der Tiefflug, das Abseilen aus dem schwebenden sowie die Abgabe von Schüssen aus dem fliegenden Hubschrauber erfordern von den Piloten eine enorme Flugleistung und höchste Konzentration.

Für die öffentliche Sicherheit im Bundesland Oberösterreich leisten die Beamten der Flugeinsatzstelle Linz jährlich 600 Einsätze. Besonders hervorzuheben sind dabei die Hochwassereinsätze in Ober- und Niederösterreich und beispielsweise der Waldbrandeinsatz bei Windischgarsten im Jahr 2003.



Übungsszenario Bergung,  
Traunstein, Oberösterreich

---

**Piloten der Flugeinsatzstelle  
Linz**

Otto Kuhn, Leiter der  
Flugeinsatzstelle  
Thomas Langthaler  
Oliver Stoschka

---

**Flight-Operatoren der  
Flugeinsatzstelle Linz**

Kurt Arnold  
Thomas Drack  
Manfred Garstenauer  
Michael Gruber  
Adolf Harrer  
Michael Huber  
Martin Loitlesberger  
Bernhard Magritzer  
Hans Peter Magritzer  
Gerhard Rad  
Christian Stöger  
Günter Undesser-Seidner

---

**Ehemalige Piloten der  
Flugeinsatzstelle Linz**

Roland Eslitzbichler  
Rudolf Heger  
Wolfgang Hießböck  
Leopold Hinteregger  
Gerhard Karner † (bei Einsatz-  
flug am 21. Juli 1979 in Traun-  
kirchen am Traunsee tödlich  
verunglückt)  
Johann Martin  
Kurt Reichholf  
Rudolf Waser



Mit Februar 2004 wurde bei der Flugeinsatzstelle Linz die ständige Besetzung des Exekutivhubschraubers mit einem Crew Member (ehemals „Flugretter“) verfügt. Somit besteht die ständige Besetzung aus Pilot und Flight-Operator. Einsätze können seit dieser Maßnahme schneller, effizienter und sicherer abgewickelt werden. Dadurch hat sich auch das Aufgabengebiet verändert. Es werden mehr Suchflüge und Bergungen im alpinen und nichtalpinen Gelände durchgeführt.

Im Jahr 2008 erfolgte dann im Zuge der EURO 2008 in Österreich der Austausch von Hubschraubern auf die moderne und leistungsstärkere Maschine EC 135 Eurocopter (jetzt Airbus Helicopters).

Seit Inbetriebnahme der Dienststelle gewährleisten die Piloten der Flugeinsatzstelle Linz in Zusammenarbeit mit allen Einsatzkräften eine hoch professionelle Durchführung der Einsätze. Durch ständiges Training und Einbindung der Flight-Operatoren konnte ein hohes Niveau erzielt und gehalten werden.



### **Aufgaben**

- Flüge zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit
- Verkehrsüberwachungsflüge
- Suchflüge
- Bergungen von unverletzten Personen
- Totbergungen
- Ausgleichmaßnahmen Schengen
- Setzen von Erstmaßnahmen bei Elementarereignissen (Waldbrand, Hochwasser)
- Zusammenarbeit mit Behörden (Lawinwarnkommissionen, Landeswarndienst) und Feuerwehr

# Salzburg Salzburg

## ZUR GESCHICHTE

Salzburg war eine der ersten Flugeinsatzstellen in Österreich und wurde am 31. Oktober 1956 gegründet. Der Personalstand damals: drei Piloten. Zunächst kam ein zweisitziges, einmotoriges Flugzeug der Type Piper 18 Super Cub zum Einsatz, das mit einer Schianlage für Schneelandungen ausgerüstet war.

Ab Anfang der 60er-Jahre waren immer öfter zusätzlich zum Flächenflugzeug auch Hubschrauber bei der Flugeinsatzstelle Salzburg stationiert, mit denen Exekutiv- und Rettungseinsätze durchgeführt wurden. Das Einsatzgebiet erstreckte sich damals vom Toten Gebirge in Oberösterreich bis zum Rätikon in Vorarlberg. Geflogen wurde immer mit mehreren Kanistern Treibstoff als Reserve im Gepäck.

Innenansicht Hangar,  
Flugeinsatzstelle Salzburg



Flächenflugzeug Piper, ausgerüstet mit einer Schianlage für Schneelandungen



Hubschrauber Agusta Bell 47 G2 mit Außentrage



**Aufgaben**

Wurden anfänglich im Exekutivbereich nur Flüge zur großräumigen Verkehrsüberwachung, Grenzüberwachungsflüge, Flüge im Zuge der Katastrophenhilfe und vereinzelt Flüge zur Rettung von Menschen aus unzugänglichem Gelände durchgeführt, so kamen mit der zunehmenden Umrüstung auf Hubschrauber sehr schnell neue Aufgabenbereiche hinzu.

Heute ist der Aufgabenbereich der Abteilung II/7 „Flugpolizei“ sehr umfangreich. Er gliedert sich in ressortspezifische Flüge zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung, Ruhe und Sicherheit wie z. B. staatspolizeiliche Einsätze, Fahndungs-, Observations-, Erhebungs- und Fotoflüge für die Sicherheitsbehörden, Verkehrsüberwachungsflüge, Suchflüge nach Abgängigen und Einsatzflüge für Sonderheiten wie das EKO Cobra etc. Und des



Ansicht der Flugeinsatzstelle Salzburg von oben

Weiteren in ressortfremde Flüge für andere Behörden, Institutionen, Ämter und Bundesdienststellen. Zu diesen Aufgaben gehören z. B. Flüge für die Wildbach- und Lawinenverbauung, den Lawinenwarn-dienst, den Zivilschutzverband und die Gefahrenbeurteilung für die Bundes- und Landesstraßenverwaltung. Dazu kommen Flüge im Bereich des Katastrophenschutzes wie etwa Waldbrandbekämpfung und Versorgung bei Hochwasserkatastrophen.

Diese Aufgaben machen es notwendig, natürlich auch alle anderen an solchen Einsätzen beteiligten Kräfte zu schulen, damit in der Zusammenarbeit mit dem Luftfahrzeug keine Probleme auftreten. Da sich der Hubschrauber besonders zur Bergungen von Personen bzw. zur Heranbringung von Hilfspersonal an das Unfallopfer sehr gut einsetzen lässt, wurden die Aufgaben der Personenrettung immer umfangreicher. Aus diesem Grund beschloss man in Salzburg, einen Modellversuch mit Rettungshubschraubern ins Leben zu rufen.

### **Modellversuch „Hubschrauberrettung in Salzburg“**

Bis zum Beginn des Modellversuches „Hubschrauberrettung in Salzburg“ im Jahr 1983 waren von den Piloten der Flugeinsatzstelle Salzburg in enger Zusammenarbeit mit der Alpingendarmerie und dem Bergrettungsdienst im Einsatzgebiet vom Toten Gebirge in Oberösterreich bis Vorarlberg, aber auch in der Steiermark, Kärnten und Osttirol bereits fast 5.000 Rettungseinsätze durchgeführt worden. Mit Einführung der Seilbergemethode Ende der 70er-Jahre und der damit verbundenen Einführung der Flugretter (Flight-Operatoren), die in Salzburg alle aus der Alpingendarmerie kamen, war es

möglich, Verletztenbergungen auch aus schwierigstem alpinen Gelände durchzuführen.

Ende der 70er-Jahre bis 1983 wurde in Zusammenarbeit mit einer Gruppe von Ärzten aus dem Landeskrankenhaus Salzburg und dem Krankenhaus Schwarzach eine Rufbereitschaft für Unfälle im alpinen Gelände eingeführt. Diese Einsätze wurden im Pick-Up-System durchgeführt.

12. Juli 1983:

Beginn des Flugrettungsdienstes gemeinsam mit dem Roten Kreuz Salzburg (Vorbereitung für den Modellversuch).

21. September 1983:

Beginn des Modellversuches „Hubschrauberrettung in Salzburg“ in Zusammenarbeit mit der AUVA und dem Roten Kreuz Salzburg. Der Modellversuch dauerte bis 20. Jänner 1987.

21. Jänner 1987:

Planmäßiger Hubschrauberrettungsdienst in Zusammenarbeit des Bundesministeriums für Inneres mit dem Land Salzburg auf Basis einer Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG.

Das Land Salzburg übertrug die Agenden der Flugrettung mittels eines privatrechtlichen Vertrages an das Rote Kreuz, Landesdirektion Salzburg. Im Landeskrankenhaus Salzburg wurde ein Notfalldepartement unter Leitung von OA Dr. Franz Chmelizek gegründet. Zusätzlich wurden Anästhesieplanstellen geschaffen, um den Notarzt-Hubschrauber sowie das im Stadtgebiet eingesetzte Notarzteinsatzfahrzeug (NEF) zu besetzen. Aufgrund der bereits bestehenden

Infrastruktur – wie Flugeinsatzstelle, Funknetz der Gendarmerie und des Roten Kreuzes im gesamten Einsatzgebiet – konnte, auch durch die beim Modellversuch gesammelten Erfahrungen, in der Folge sehr effizient gearbeitet werden.

Im Jahr 1989 übersiedelte die Flugeinsatzstelle in ein neues Gebäude auf der Nordseite des Flughafens, das renoviert und für die Flugrettung adaptiert wurde. Die Miet- und Betriebskosten wurden von Bund und Land gemeinsam getragen.

Die Besatzung des Rettungshubschraubers „Martin 1“ setzte sich aus Pilot, Notarzt, Notfallsanitäter und – wenn notwendig – Flugretter (Bergespezialist) zusammen. Die Notärzte wurden vom Landeskrankenhaus Salzburg und vom

Unfallkrankenhaus Salzburg gestellt und waren allesamt langjährige und erfahrene Notfallmediziner. Die Notfallsanitäter waren hauptberufliche Mitarbeiter des Roten Kreuzes, Landesverband Salzburg. Die Flugretter rekrutierten sich aus der Alpingendarmerie und mussten die Qualifikation eines Hochalpinisten und Bergführers aufweisen.

Seit Beginn des Modellversuches 1983 und in weiterer Folge des planmäßigen Hubschrauberrettungsdienstes in Salzburg bis zur Übergabe der Flugrettung an den ÖAMTC-Flugrettungsverein im Jahr 2001 wurden von den Piloten der Flugeinsatzstelle Salzburg ca. 16.316 Rettungseinsätze geflogen und dabei 14.358 Menschen geborgen.



FLIR-Hubschrauber im Hangar der Flugeinsatzstelle Salzburg

Ein Notarzt-Hubschrauber Agusta A109 A der Flugeinsatzstelle Salzburg schwebend über den Rettungswagen des Salzburger Roten Kreuzes am Flughafen Salzburg, 1983

### **Tragische Flugunfälle**

Seit dem nunmehr 60-jährigen Bestehen der Flugeinsatzstelle Salzburg sind leider auch einige tragische Flugunfälle zu verzeichnen. Einer der schwersten geschah am 17. Mai 1981 in Saalbach-Hinterglemm, bei dem der Pilot, der Flugretter und der Flugbeobachter ums Leben kamen. Ein zweiter schwerer Unfall ereignete sich am 22. August 1991, als beim Absturz des Rettungshubschraubers „Martin 1“ der transportierte Patient sowie der Notfallsanitäter tödlich verunglückten, der Pilot und der Arzt wurden schwer verletzt. Absturzursache war ein technisches Gebrechen am Hauptrotor. Aufgrund dieses Zwischenfalles wurde im September 1992 ein zweiturbiniger Hubschrauber der Type Ecureuil AS 355 F2 in Dienst gestellt.

Nach Abgabe des Rettungsflugbetriebes im Jahr 2001 wurde die Flugpolizei neu strukturiert.

In Salzburg hatte dies zur Folge, dass im Jahr 2003 der ehemalige Rettungshubschrauber AS 355, der in der Zwischenzeit auf ein „Two Man Cockpit“ umgerüstet und mit Sonderausrüstung – FLIR-Kamera und speziellem Scheinwerfer – ausgerüstet worden war, als Sonderhubschrauber in Dienst gestellt wurde. Der Zuständigkeitsbereich für diesen Hubschrauber erstreckte sich über gesamt West- und Südösterreich.

Gleichzeitig wurde in Salzburg ein Wartungsstützpunkt als Außenstelle des Wartungsbetriebes Wien/Meidling etabliert, der seit dieser Zeit von Ing. Martin Bartik geführt wird.

Im Jahr 2006 wurde mit der Ausschreibung neuer Hubschrauber begonnen. Rechtzeitig zur Fußball-Europameisterschaft 2008 wurden die ersten vier neuen EC 135 P2+ ausgeliefert und in Dienst gestellt.

2009 wurden vier weitere EC 135 ausgeliefert, nun mit Sonderausrüstung als sogenannte „FLIR-Hubschrauber“ ausgestattet. Als Wärmebildsystem ist das digitale, hochauflösende Wescam MX 15 HDi montiert. Damit stand der österreichischen Flugpolizei zu diesem Zeitpunkt als einziger Polizeieinheit weltweit dieses hochmoderne Equipment zur Verfügung. Alle gelieferten Hubschrauber sind für Flüge mit Nachtsichtbrillen, die ebenfalls angeschafft wurden, zugelassen.

Auch die Flugeinsatzstelle Salzburg ist FLIR-Hubschrauberstandort. Mit Einführung des neuen Geräts wurde in Salzburg ein planmäßiger Nachtflugbetrieb eingerichtet. Den Nachtbetrieb für West- und Südösterreich teilen sich nunmehr, wochenweise abwechselnd, die Flugeinsatzstellen Salzburg und Klagenfurt. Zum Betrieb des Sonderhubschraubers wurden sogenannte „FLIR-Operatoren“ – Angehörige der ehemaligen Bundesgendarmerie, der Polizei und des Einsatzkommandos Cobra – ausgebildet, um das komplexe System zu bedienen. Im Jahr 2013 wurde in Zusammenarbeit mit der Landespolizeidirektion Salzburg eine Pilotstudie eingerichtet und die vier FLIR-Operatoren zum Wachzimmer Flughafen versetzt, wo sie fast ausschließlich für diese Aufgabe zur Verfügung stehen. Dadurch konnte die Effizienz der Einsätze enorm gesteigert werden.

Das Einsatzspektrum dieser Hubschrauber ist sehr vielfältig und reicht von Sucheinsätzen, Katastropheneinsätzen sowie der Überwachung von Großereignissen bis hin zur Bekämpfung der organisierten Kriminalität. Von den Mitarbeitern der Flugeinsatzstelle Salzburg wurden seit ihrem Bestehen neben routinemäßigen Flügen zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung, Ruhe und Sicherheit zahlreiche Großeinsätze bewältigt. Als Beispiele seien hier der Einsatz anlässlich des Schrägseilbahnunglücks im Jahr 2000 in Kaprun, die Sturmkatastrophe und das Jahrhundert-Hochwasser im Jahr 2002 sowie die Überwachung diverser Wirtschaftsgipfel, Formel-1-Grands-Prix, Demos wie z. B. die „Chaos-Tage“ oder das FM4-Konzert erwähnt.

Verschiedene Einsatz- und Rettungshubschrauber des BMI, im Vordergrund zwei Notarztwagen des Roten Kreuzes Salzburg, 1985



Übertragungswagen des ORF-Salzburg, darüber der Rettungshubschrauber „Martin 1“ der Flugeinsatzstelle Salzburg, 1995

---

Die PilotInnen der Flugeinsatz-  
stelle Salzburg (v. li. n. re.):  
Alfred Pritz, Norbert Huber,  
Harald Strimitzer, Günter Köppel,  
Mag. Ulrike Hutsteiner, Andreas  
Beinhofer und Christian Graf



---

**PilotInnen der  
Flugeinsatzstelle Salzburg**

Norbert Huber,  
Leiter der Flugeinsatzstelle  
Andreas Beinhofer  
Christian Graf  
Mag. Ulrike Hutsteiner  
Günter Köppel  
Alfred Pritz  
Harald Strimitzer

---

**FLIR-Operatoren der  
Flugeinsatzstelle Salzburg**

Peter Knauseder  
Andreas Kreuzbichler  
Gerald Priewasser  
Franz Standl

---

**Flight-Operatoren der  
Flugeinsatzstelle Salzburg**

Oliver Anzböck  
Andreas Bartolot  
Siegfried Berger  
Joachim Buchner  
Rupert Hauer  
Alfred Hinterer  
Peter Knauseder  
Johann Leitner  
Josef Meissl  
Manfred Millinger  
Manfred Schwaiger  
Herbert Stock  
Johann Wallinger  
Harald Wass

---

**Ehemalige Piloten der  
Flugeinsatzstelle Salzburg**

Johann Aigner  
Klaus Berghold  
Urban Bolter  
Fidelius Egger †  
Franz Erbler †  
Josef Haas †  
Stefan Herbst †  
Alois Humer †  
Walter Isopp  
Markus Pumpernick †  
Kurt Reichholf  
Helmut Sperr  
Walter Strolz



Die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der Flugeinsatzstelle Salzburg standen auch bei Auslandseinsätzen für die Grenzschutzorganisation Frontex im Einsatz und waren maßgeblich an der Planung und Ausführung beteiligt:

- „EUXINE“ 1. bis 31. Oktober 2008 im Donaudelta in Rumänien,
- „Poseidon“ Juni/Juli 2009 auf Lesbos, Griechenland,
- „Poseidon 2“ 1. Juli bis 30. August 2010 auf Samos, Griechenland.

Derzeit verrichten auf der Flugeinsatzstelle eine Pilotin und sechs Piloten, ein Techniker, vier FLIR-Operatoren und 14 Flight-Operatoren ihren Dienst.



Rückflug nach einem Einsatz, Pass Lueg bei Werfen, Salzachtal mit Bodennebel bedeckt, 2012



### **Die Laufbahn der Pilotin Mag.<sup>a</sup> Ulrike Hutsteiner**

Ulrike Hutsteiner (ehemals Hübner), geboren und aufgewachsen in Graz, begann nach Abschluss des wirtschaftskundlichen Bundesrealgymnasiums in Graz das Studium der Rechtswissenschaften. 1994 trat sie bei der Wiener Polizei ein und verrichtete ihren Dienst in Wien Floridsdorf. Seit 2002 ist sie bei der Flugpolizei und seit 2007 bei der Flugeinsatzstelle Salzburg. Neben der vollen Berufstätigkeit hat sie 2013 ihr Diplomstudium in Kulturanthropologie (Europäische Ethnologie) mit Recht und Wirtschaft an der Universität Wien abgeschlossen.

# Wien/Meidling & Schwechat

## Wien, Niederösterreich, nördl. und mittleres Burgenland

### ZUR GESCHICHTE

Die Flugeinsatzstelle Wien wurde 1957 in einem Objekt der Meidlinger Gendarmeriekaserne, das früher als Pferdestall gedient hatte, eingerichtet. Nach diversen Adaptierungsarbeiten konnte der Betrieb der Flugpolizei so recht und schlecht aufgenommen werden. Landungen und Starts erfolgten auf dem ehemaligen Exerzierplatz der Kaserne.

1982 wurde schließlich mit dem Neubau der Flugeinsatzstelle begonnen. Für die Dauer der Bauzeit übersiedelte man auf den Flugplatz von Bad Vöslau. Nach Fertigstellung der neuen Dienststelle in der Gendarmeriekaserne Meidling im Jahr 1987 konnte nun in einem modernen Gebäude der Dienstbetrieb wieder aufgenommen werden.

Wien/Meidling ist die größte österreichische Flugeinsatzstelle des Innenministeriums. Der Einsatzradius erstreckt sich auf die Bundesländer Wien, Niederösterreich und das Burgenland.

Landung des Polizeihubschraubers auf dem Zivilflugplatz Wien/Meidling; im Gebäude dahinter befindet sich u. a. die Zentrale der Flugpolizei, 2014



### **Aufgaben**

Neben exekutiven Aufgaben wie Verkehrsüberwachung, Alarmfahndungen, Suchflügen und der Überwachung des Flughafens Wien-Schwechat wurden in der Vergangenheit auch immer wieder Bergrettungseinsätze auf den Wiener Hausbergen Rax, Schneeberg, Hohe Wand und Ötscher geflogen. Auch Rettungsflüge, die eine Bergung von Verunglückten mittels Bergetau erforderten, wurden von Hubschraubern der Flugeinsatzstelle Wien/Meidling durchgeführt.

Bis zur Errichtung eines planmäßigen Flugrettungsdienstes in Niederösterreich durch den ÖAMTC im September 1983 zählte auch der rasche und schonende Transport von Unfallopfern aus den großen Wiener Kliniken in weiter entfernte



Rehabilitationszentren oder von umliegenden Krankenhäusern in Spezialkliniken zu den wesentlichen Aufgaben der Wiener Hubschrauber.

Nachdem im Jahr 1983, unter dem damaligen Innenminister Karl Blecha, mit dem Aufbau eines planmäßigen österreichweiten Hubschrauberrettungsdienstes begonnen worden war, wurde 1991 auch im Bundesland Wien ein Rettungshubschrauber in Meidling stationiert. Grundlage war auch hier eine Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zwischen dem Bund

Agusta Bell 47 G2 in der Meidlinger Kaserne, im Hintergrund das ehemalige Landesgendarmeriekommando für Niederösterreich

Ansicht des Einsatzhangars der Flugeinsatzstelle Wien/Meidling, Hubschrauber EC 135 einsatzbereit





Die PilotInnen der Flugeinsatzstelle Wien/Meidling

Die PilotInnen (v. li. n. re.):  
 Johann Martin (Leiter der Flugeinsatzstelle Wien), Steve Wallitzky, Christian Eipeldauer, Thomas Raffler, Wolfgang Weissinger, Roland Kaupa, Sven-Eric Kronheim, Ing. Manfred Bleyer, Erwin Gross, Martin Otahal, Clemens Tschinkel, Helmut Ivancsics, Regine Pichler



Chefinspektor i.R. Wilhelm Stastny, ehemaliger Leiter der Flugeinsatzstelle Wien, und Flight-Operator Johann Buchebner, 2014

und dem Land Wien. Das medizinische Personal für diesen Hubschrauber mit dem Rufnamen „Martin 3“ wurde aus den Reihen der Wiener Berufsrettung gestellt. Da es keine Erfahrungen über die Rettungsfliegerei in der Großstadt gab, wurde der Hubschrauber in der ersten Zeit im sogenannten „Pick-Up-System“ betrieben: Pilot und Sanitäter waren fix beim Rettungshubschrauber, während der Notarzt auf dem Flug zum Unfallort oder am Unfallort selbst aufgenommen wurde. Nach einer Testphase wurde auch in Wien beschlossen, einen Notarzt fix beim Hubschrauber zu stationieren. Ab diesem Zeitpunkt konnte jeder Unfallort ohne Umwege auf dem schnellsten Wege angefliegen werden. Der Einsatzradius erstreckte sich in erster Linie auf das Bundesland Wien sowie auf Teile des Wein- und Industrieviertels.

Begonnen wurde der Flugrettungsbetrieb mit einem Hubschrauber der Type Long Ranger, der in weiterer Folge durch eine zweimotorige Maschine der Type Ecureuil A 355 F2 ersetzt wurde.

In den Jahren 1991 bis 2001, als dann der Flugrettungsverein des ÖAMTC die Aufgaben der Flugrettung übernahm, wurden vom Wiener Rettungshubschrauber ca. 8.000 Einsätze geflogen. Besonders hervorzuheben ist, dass die Zusammenarbeit mit den Notärzten und Sanitätern der Wiener Rettung über die gesamte Dauer des Flugrettungsdienstes hervorragend funktionierte.

2002 wurde im Bereich der Flugpolizei mit einer Umstrukturierung begonnen. Ziel war es, die nach Abgabe des Flugrettungsdienstes freigewordenen Ressourcen an die Aufgaben der Exekutive anzupassen.

Für die Flugeinsatzstelle Wien/Meidling bedeutete dies die Einführung eines neuen Dienstsystems mit 24-Stunden-Betrieb, die damit verbundene Aufstockung des Personals um fünf Piloten sowie den Umbau des ehemaligen Rettungshubschraubers in einen modernen Exekutivhubschrauber. Die Adaptierung erfolgte durch eine Firma aus England und umfasste den Einbau eines Zweimann-Cockpits, die Installation eines FLIR-Systems, eines leistungsstarken Suchscheinwerfers und dergleichen mehr.

Die Bedienung der sehr komplexen Systeme des FLIR-Hubschraubers wird von eigens geschulten Beamten der Polizei, den sogenannten FLIR-Operatoren, durchgeführt. Dieser Hubschrauber ist mit seiner Ausrüstung sehr gut dazu geeignet, die Einsatzkräfte der Exekutive am Boden zu unterstützen. Bei Suchflügen und Fahndungen in der Nacht können mit dem FLIR-System mittels Wärmebildtechnologie auch bei völliger Dunkelheit Personen ausgemacht werden. Der Hubschrauber wird im gesamten Bundesgebiet eingesetzt.

Bei Großveranstaltungen – wie beispielsweise dem Katholikentag in Mariazell, dem Formel-1-Grand-Prix in Zeltweg und verschiedenen großen Veranstaltungen im Bereich der Stadt Wien – besteht die Möglichkeit einer aktuellen Bildübertragung. Eine am Hubschrauber fix angebrachte hochauflösende Videokamera überträgt die Bilder in die jeweiligen Einsatzzentralen. Der Führungsstab verfügt somit immer über einen aktuellen Eindruck der Situation vor Ort, um die Gesamtsituation zu beurteilen.

Mit dem Beitritt Österreichs zur Europäischen Union und der damit verbundenen verstärkten Sicherung der EU-Außengrenze kam für die Flugeinsatzstelle Wien ein zusätzliches wichtiges Aufgabengebiet hinzu. Die Sicherung der Grenze sollte bei Tag und bei Nacht aus der Luft unterstützt werden.

Im Jahr 1997 verunglückte der Hubschrauber im Zuge der Grenzsicherung in der Nacht im Bereich Mistelbach. Der Pilot Günter Winkler sowie drei weitere Besatzungsmitglieder, Major Biereder, Bezirksinspektor Bromberger und Revierinspektor Hengst, kamen bei dem Unfall ums Leben. Die Sicherung der Grenze in der Nacht wurde daraufhin eingestellt und erst im Jahr 2003 mit dem FLIR-Hubschrauber wieder aufgenommen.

Im Jahr 2008 wurde damit begonnen, die Hubschrauberflotte des Innenministeriums zu erneuern. Der Flugeinsatzstelle Wien stehen seit diesem Zeitpunkt zwei Hubschrauber der Type EC 135 für den Einsatzbetrieb zur Verfügung.

Im Oktober 2010 wurde die Flugeinsatzstelle Wien durch die Schaffung einer Außenstelle am Flughafen Wien-Schwechat erweitert. Die Zunahme der Einsätze bei Nacht machte diese Maßnahme notwendig, vor allem um die Bevölkerung rund um Wien/Meidling nicht übermäßiger Lärmbelastigungen auszusetzen.

Dem Abteilungsleiter und dem ehemaligen Leiter der Flugeinsatzstelle Wien, Wilhelm Stastny, gelang es gemeinsam mit den Verantwortlichen des Flughafens Wien, einen geeigneten Standort zu finden und entsprechend zu adaptieren. Seit diesem Zeitpunkt ist der FLIR-Hubschrauber am Flughafen Wien-Schwechat stationiert.

Der Ankauf von „Night Vision Goggles“ für die Besatzung der FLIR-Hubschrauber ist ein weiterer Meilenstein in der Fliegerei des Innenministeriums. Diese Restlichtverstärkerbrillen ermöglichen es den Piloten beim Flugbetrieb in der Nacht, jegliche Hindernisse rechtzeitig wahrzunehmen. Dadurch konnte die Sicherheit des Flugbetriebes in der Nacht wesentlich gesteigert werden.

Auch einsatztaktisch wurden durch die Einführung der „Goggles“ neue Möglichkeiten geschaffen: Schon geringe Lichtquellen können von den Piloten aus bis zu zwei, drei Kilometern Entfernung wahrgenommen werden. So können beispielsweise verirrte Personen, wenn sie sich durch ein Licht (Aktivieren des Handydisplay, Taschenlampe, Feuerzeug und dergleichen) bemerkbar machen, in kurzer Zeit aufgefunden und entsprechende Maßnahmen eingeleitet werden.

Eine weitere wichtige und verantwortungsvolle Aufgabe der Piloten bei der Flugeinsatzstelle Wien/Meidling ist die Durchführung von Werkstattflügen. Bei solchen Flügen werden die Systeme der Hubschrauber nach Kontrollen und umfangreicheren Arbeiten auf ihre Funktionalität hin überprüft. Erst, wenn eine einwandfreie Leistung gewährleistet ist, wird der Hubschrauber wieder für den normalen Flugbetrieb freigegeben. Diese Art der Fliegerei erfordert von den Piloten sehr viel Erfahrung und die genaue Kenntnis der Systeme am Hubschrauber.



Innenansicht des Hangars der Flugeinsatzstelle Wien/Meidling

Grundausbildung für Polizeidiensthunde bei dem sogenannten Gewöhnungsflug; dabei lernen die Diensthunde den Flug in einem Hubschrauber und auch den „Ausstieg aus geringer Höhe“ kennen.

Sucheinsatz im Bereich des Neusiedler Sees, Unterstützung der Polizei und der Feuerwehr, 2015





Rettungseinsatz am  
Stephansplatz, Wien, 1998



Westbalkankonferenz 2015,  
Hofburg, Wien,  
Unterstützung der Flugpolizei  
bei Besuch hochrangiger  
ausländischer Staatsgäste





**FLUGEINSATZSTELLEN**

Flugeinsatzstelle Wien



Zentrale der Flugpolizei

**PilotInnen der Flugeinsatzstelle Wien/Meidling**

Johann Martin,  
Leiter der Flugeinsatzstelle  
Manfred Bleyer,  
auch Luftfahrzeugwart  
Christian Eipeldauer  
Patrick Fritz  
Erwin Gross  
Helmut Ivancsics  
Martin Kainberger  
Roland Kaupa  
Michael Korvas,  
Leiter der Hubschrauberschule  
Sven Eric Kronheim  
Martin Otahal  
Regine Pichler  
Thomas Raffler  
Christian Steiner  
Clemens Tschinkel  
Steve Wallitzky  
Wolfgang Weissinger

**FLIR-Operatoren der Flugeinsatzstelle Wien/Meidling**

Friedrich Böhm  
Adolf Ginter  
Martin Henikl  
Manfred Huber  
Manfred Just  
Günther Kager  
Matthias Kausel  
Friedrich Krafuss  
Thomas Miny  
Philipp Pflüger  
Michael Placek  
Bernd Wagner  
Richard Wagner  
Otto Weichselberger

**Flight-Operatoren der Flugeinsatzstelle Wien/Meidling**

Markus Bichler  
Hubert Bieder  
Stefan Binder  
Hans Buchebner  
Adolf Ginter  
Roland Groll  
Michael Hochgerner  
Alfred Mannen  
Gerhard Postl  
Johannes Ungersböck  
Bernd Wagner

**Ehemalige Leiter der Flugeinsatzstelle Wien/Meidling**

Franz Fleischhacker  
Erhard Landl  
Josef Pollack  
Wilhelm Stastny  
Norbert Winter

**Ehemalige Piloten der Flugeinsatzstelle Wien/Meidling**

Roland Eslitzbichler  
Johann Fischer  
Alfred Fürst  
Gerold Hofbauer  
Peter Holzhacker  
Alois Humer † (bei Einsatzflug am 17. Mai 1981 tödlich verunglückt)  
Martin Nussdorfer  
Gerhard Trötzmüller  
Helmut Trötzmüller  
Günter Winkler † (bei Einsatzflug am 15. März 1997 tödlich verunglückt)

## **Die „Welt von oben“ der Pilotin Regine Pichler**

Vor sechs Jahren wagte Regine Pichler, Einsatzpilotin bei der Flugeinsatzstelle Wien/Meidling, einen Perspektivwechsel der besonderen Art: Sie wechselte den Schreibtisch gegen das Cockpit. „Ich habe acht Jahre lang als Buchhalterin gearbeitet, doch der Beruf hat mich zu wenig gefordert“, sagt Pichler. „Ein Schnupperflug in Stockerau im Jahr 2004 hat mich dann überzeugt, mein Hobby zum Beruf zu machen. Ich sagte mir einfach: Das schaffst du auch!“

Fliegen wollte sie schon immer: „Schon als Kind hat mich das Fliegen fasziniert. 2001 bin ich bei einem Hubschrauberrundflug in Kanada mitgeflogen“, erzählt Pichler. „Das Gefühl, die Welt aus der Vogelperspektive zu betrachten, ist großartig.“ Zurück in Österreich begann die Kremserin mit der Fliegerei: „Ich habe privat den Berufspilotenschein gemacht und mit dem Ziel, beim Innenministerium zu fliegen, 2005 mit der Polizeischule angefangen, die ich 2007 abgeschlossen habe.“ Danach versah Regine Pichler in der Polizeiinspektion Tempelgasse im zweiten Wiener Bezirk ihren Dienst, und mit 1. Dezember 2009 wechselte sie in die Flugeinsatzstelle Wien/Meidling.

„Seit Juli 2011 bin ich mit den internen Schulungen fertig und vollwertige Einsatzpilotin. Doch die Ausbildung ist nie zu Ende.“ Halbjährliche Checkflüge und Trainingsprogramme für Hubschrauberpiloten, Notverfahren, Bergeseilflüge, Nachtsichttrainingsflüge und alpinistische Weiterbildungen stehen auf dem Programm. Die Aufgaben sind vielfältig: Verkehrs- und Flughafenüberwachung, Fahndungen und die Suche nach abgän-

gigen Personen sind auf der Tagesordnung. „Man weiß nie, was der Tag oder die Nacht bringen wird“, sagt die Pilotin. „Die Abwechslung ist das Spannende an diesem Beruf.“

„Das Fliegen, Schweben und Bergen ist immer sehr unterschiedlich. Die Windverhältnisse und die Gegebenheiten im Fels sorgen dafür, das kein Einsatz dem vorangegangenen gleicht“, betont die Pilotin. Der Schwebeflug sei besonders herausfordernd: „Gerade bei Seilbergungen ist eine ruhige Hand gefragt; oft werden an die 40 Meter Seil benötigt, an dessen Ende der Bergretter samt der geretteten Person hängt. Man muss sehr vorsichtig sein, um alle gesund in die Ebene zu bringen.“

Die Flugeinsatzstelle Wien/Meidling beherbergt einen Exekutivhubschrauber, der 24 Stunden, rund um die Uhr einsatzbereit ist und für die Verkehrsüberwachung, die Suche nach Abgängigen und Seilbergungen eingesetzt wird. In der Regel sind die Hubschrauber mit zwei oder drei Beamten besetzt – einem Piloten, einem Flight-Operator in Meidling bzw. einem FLIR-Operator in Schwechat. In der Nacht sind zwei Piloten und ein FLIR-Operator im Dienst. „Ich war schon bei einigen Fahndungserfolgen mit dabei“, berichtet Pichler. „Ein Einsatz, der mir aber sicher länger in Erinnerung bleiben wird, war ein Nachtflug nach Sölden.“ Nach dem Hinflug, der zweieinhalb Stunden dauerte, galt es, einen abgängigen Bergsteiger zu suchen. Nach einem Kurzaufenthalt am Salzburger Flughafen ging es wieder zurück nach Wien.

Pilot statt Passagier: „Neben dem Gefühl, Menschen in Notsituationen zu helfen und der täglich neuen Herausforderungen,

trägt auch die Zusammenarbeit mit den Kollegen dazu bei, dass ich diesen Beruf gerne bis zu meiner Pensionierung ausüben möchte“, sagt Regine Pichler. „Alle sind sehr hilfsbereit und zuvorkommend, da habe ich überhaupt keine Schwierigkeiten. Ich bin voll akzeptiert.“ Den Beruf der Hubschrauberpilotin kann sie nur empfehlen, „allerdings braucht es eine gefestigte Persönlichkeit, um den Aufgaben gewachsen zu sein. Man sollte sich daher im Vorfeld genau informieren, was auf einen zukommt.“ Auch eine Warnung gibt sie mit auf den Weg: „Seit ich selbst fliege, fällt es mir schwer, das Cockpit gegen den Passagierraum in einem Flugzeug zu tauschen. Das Geschehen vorne ist einfach viel spannender.“

---

(vorne, v. li. n. re.:)

Harald Rottensteiner (Polizeibeamter Polizeiinspektion Wiener Neudorf), Regine Pichler (Hubschrauberpilotin Flugeinsatzstelle Wien), Walter Wistermayer (Kommandant der Freiwilligen Feuerwehr Wiener Neudorf)

(hinten, v. li. n. re.:)

Michael Plessner (Polizeibeamter Polizeiinspektion Wiener Neudorf), Robert Mauthner (FLIR-Operator), Anja Svoboda (Polizeibeamtin Polizeiinspektion Wiener Neudorf), 2013



### **Luftraum Wien**

Im Zuge der Luftraumüberwachung bei Großereignissen wie beispielsweise der EURO 2008 standen mehrere Hubschrauber der Flugpolizei in Kooperation mit dem ÖAMTC im Einsatz.



Überwachung Fußball-Europameisterschaft 2008, Fanmeile zwischen Rathaus und Burgtheater, Wien



EURO 2008, Fanmeile  
vor Hofburg, Wien



EURO 2008, Zusammenarbeit  
mit ÖAMTC-Flugrettung

### Außenstelle Wien-Schwechat

Seit dem Jahr 2010 betreibt die Flugeinsatzstelle Wien eine Außenstelle am Flughafen Wien-Schwechat. An diesem Standort steht ein FLIR-Hubschrauber bei Tag und bei Nacht für Einsätze zur Verfügung.



Tankvorgang am Flughafen Wien-Schwechat, 2011



Innenansicht des Hangars des Hubschrauberstützpunktes Wien-Schwechat (Außenstelle Flugeinsatzstelle Wien/Meidling)

### OBEN

Sonnenaufgang am Hubschrauberstützpunkt Schwechat (FLIR-Hubschrauber), im Bild Einsatzpilot Sven-Eric Kronheim, 2011



Der startbereite FLIR-Hubschrauber; im Hintergrund Abflug einer Verkehrsmaschine der AUA

**FLUGEINSATZSTELLEN**

Außenstelle Wien-Schwechat



Ansichten des Hubschrauber-  
stützpunktes Wien-Schwechat







# **HUBSCHRAUBERFLUGSCHULE**

# Hubschrauberflugschule

## **Unterricht und Praxis**

Die Flugpolizei Österreich unterhält seit 1984/85 ein eigenes Schulungszentrum am Flugplatz Bad Vöslau in Niederösterreich. Dort werden Exekutivbeamte zu Hubschrauberpiloten und -pilotinnen ausgebildet.

Vor 1986 erfolgte die Grundausbildung der Piloten in Kooperation mit dem österreichischen Bundesheer. Die qualitativen Anforderungen und Anpassungen an die speziellen Voraussetzungen des polizeilichen Flugbetriebes sowie gesetzliche Anforderungen der zivilen Luftfahrt erforderten im Jahr 1986 zur Aus- und Weiterbildung von Flugbesatzungen die Gründung einer Zivilluftfahrerschule im Bundesministerium für Inneres.

Aufgabe der Hubschrauberflugschule ist in erster Linie die Durchführung der Aus- bzw. Weiterbildung der Einsatzpiloten und -pilotinnen, von der Selektion der Bewerber bis zum Erreichen der Berufspilotenqualifikation mit sämtlichen für das polizeiliche Aufgabenspektrum notwendigen Zusatzberechtigungen wie z. B. Nachtsichtflug-, Bergeseil-, Hochgebirgslande- oder Anti-Terror-Einsatzberechtigung.

In maßgeschneiderten mehrstufigen Selektionsprogrammen erfolgt zunächst eine psychologische, medizinische, sprachliche (Englisch) als auch fliegerische Auswahl der für die Arbeit als Polizeieinsatzpilot am besten geeigneten Kandidaten. Die anschließende Ausbildung zum Einsatzpiloten dauert im Regelfall etwa drei bis vier Jahre. Bis heute wurden 48 Piloten und Pilotinnen in insgesamt zehn Kursen bis zum Erreichen der höchsten Einsatzberechtigung ausgebildet.

Außerdem obliegen der Hubschrauberflugschule die Aus- bzw. Weiterbildung der einzelnen Flugbesatzungsmitglieder (Flight-Operatoren, FLIR-Operatoren, Flugbeobachter für sicherheitspolizeiliche Sonder Einsätze) sowie die Durchführung der periodischen Befähigungsüberprüfungen aller Einsatzpiloten bei Checkflügen. Aber auch externe Personen wie Angehörige des Bergrettungsdienstes oder der Feuerwehren werden für Flugeinsätze ausgebildet.

Der Hauptschulungsstandort für die praktische Flugausbildung ist der Zivilflugplatz Bad Vöslau in Niederösterreich, der sich aufgrund seiner Nähe zu Wien, seiner Infrastruktur und des niedrigen Verkehrsaufkommens optimal zu Schulungszwecken eignet. Einzelne Ausbildungsabschnitte werden – je nach Art – in andere entsprechend geeignete Bundesländer ausgelagert. So werden beispielsweise Hochgebirgslandekurse wegen der topographischen Verhältnisse vorwiegend in

Kärnten, Tirol oder Salzburg durchgeführt. Der theoretische Unterricht wird in modern ausgestatteten Unterrichtsräumlichkeiten vorwiegend am Flugplatz Bad Vöslau, beziehungsweise bei Auslagerung von Schulungen in den einzelnen Flugeinsatzstellen durchgeführt.

Für die Grundausbildung zur Lizenzierung der Pilotinnen und Piloten verfügt die Hubschrauberflugschule über einen einmotorigen Ausbildungshubschrauber des Modells Bell 206 B-III, dessen Flugcharakteristik, Leistungsfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und bewährte Technik eine hervorragende Grundlage bilden, um angehenden Einsatzpiloten und -pilotinnen die notwendigen Fertigkeiten zu vermitteln und später auch problemlos auf die größeren zweimotorigen Einsatzhubschrauber (EC 135, AS 355) umzuler-  
nen.

Eine große Herausforderung für die Hubschrauberflugschule war die Einführung der Hubschraubertypen EC 135 im Jahr 2008, da in kürzester Zeit sämtliche aktiven Einsatzpiloten und -pilotinnen neben dem laufenden Einsatzbetrieb von den Fluglehrern des BMI auf das neue Muster umgeschult werden mussten. Diese Umstellung hatte auch grundlegenden Einfluss auf die Art der Ausbildung, da nunmehr auch Simulatoren und Verfahrenstrainer in die Schulung integriert wurden, was eine wesentliche Steigerung der Qualität, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit mit sich brachte. Damit ist nun auch die Übung von riskanten Manövern und Notverfahren, die bislang am Hubschrauber nicht durchführbar waren, möglich.

Fluglehrer Ottmar Karner im Theorieunterricht in der Hubschrauberschule in Bad Vöslau, Niederösterreich, 2015





Innenansicht des Schulhubschraubers mit Blick auf den Hangar





Impressionen von der praktischen Hubschrauber-pilotenausbildung





Nachschulung der  
Flight-Operatoren im Bereich  
Klagenfurter Hütte



Nachschulung der  
Flight-Operatoren auf der  
Klagenfurter Hütte



(v. li. n. re..) die drei aktuellen  
Flugschüler Christian Steiner,  
Patrick Fritz und Martin  
Kainberger mit dem Leiter  
der Hubschrauberschule,  
Michael Korvas, 2015

## Simulator

Jede Pilotin und jeder Pilot muss periodisch wiederkehrend seine/ ihre fliegerischen Fähigkeiten am Flugsimulator in Donauwörth unter Beweis stellen. Zwei Stunden lang werden knapp 70 Fehlermeldungen zugespielt, die im Sinne eines Notverfahrens abzuarbeiten sind. Im Simulator werden mögliche Probleme wie Windverhältnisse, Außenlasten oder Gebirgsverhältnisse vorgegeben. Man muss in allen Situationen das Fluggerät steuern und die möglichen Abläufe während eines Fluges automatisch abrufen können. Finden keine Simulator-Flüge statt, sind die Fertigkeiten am Gerät im Beisein eines Checkpiloten zu demonstrieren.

Die moderne Hubschrauberausstattung wie beispielsweise digitales „Glas-Cockpit“, automatische Triebwerksregelsysteme, FLIR-Systeme, Autopilot oder Nachtsichtgeräte sowie die abwechselnd stressigen und monotonen Einsatzbedingungen erfordern neben einem hohen Maß an technischem Verständnis vor allem auch „Softskills“ der Besatzungen. Eine koordinierte Zusammenarbeit und optimiertes menschliches Leistungsvermögen (Stressresistenz, Belastungsfähigkeit, Aufmerksamkeit, Kommunikation etc.) werden durch gemeinsame Weiterbildungen in sogenannten „Crew Coordination Trainings“ sowie fliegerpsychologischen Schulungen („Crew Resource Management“) erlernt und periodisch gefestigt.



Das Personal der Hubschrauberschule umfasst derzeit neben dem Head of Training, Michael Korvas, dem Chief Flight Instructor, Hans Schlager und dem Chief Theoretical Knowledge Instructor, Alfred Pritz, noch neun weitere Fluglehrer, wobei jeder einzelne ein Spezialist in seinem jeweiligen Fachgebiet (Hubschraubertechnik, Aerodynamik, Luftrecht, Meteorologie, Flugplanung etc.) ist und die Erfahrung von mehreren tausend Flugstunden in den Unterricht miteinbringen kann. Alle Fluglehrer der Hubschrauberflugschule sind in den täglichen Einsatzflugbetrieb auf den Flugeinsatzstellen integriert und werden zu Schulungen zugeteilt. Diese Vorgangsweise ermöglicht die ständige Integration der aktuellen Lehrinhalte im Einsatzflugbetrieb und gewährleistet die hohe Qualität einer praxisorientierten Aus- und Weiterbildung durch einsatzbezogenes Feedback.

Auch den Anforderungen eines modernen Qualitätsmanagements wird Rechnung getragen. Unter anderem werden mittels „Reporting-Systemen“ Vorfälle im Rahmen von Schulungen gemeldet und von Piloten mit der Zusatzausbildung „Qualitätsmanager“ bearbeitet. Dadurch können entstehende Gefahren für den Flugbetrieb rechtzeitig erkannt und das flugbetriebliche Risiko entscheidend minimiert werden.



Im Rahmen der Entwicklung von neuen flugbetrieblichen Verfahren zur Bewältigung der vielfältigen Aufgabenstellungen im Einsatzflugbetrieb leisten die Fluglehrer der Hubschrauberflugschule einen wesentlichen Beitrag durch Evaluierung der Verfahren bei Schulungen sowie durch Austausch und Weitergabe der gewonnenen Erkenntnisse. So wurde beispielsweise 2008 der Flugbetrieb mit Nachtsichtgeräten durch die Fluglehrer der Hubschrauberflugschule entwickelt und eingeführt.

Neben der regelmäßigen Weiterbildungstätigkeit werden derzeit fünf Flugschüler in zwei unterschiedlichen Kursen (11./12. Kurs) ausgebildet. Davon befinden sich drei in einem Grundausbildungslehrgang zum Berufspiloten und zwei in der Ausbildungsendphase.

Aufgrund der aktuellen Personalsituation und sicherheitspolitischen Lage kann davon ausgegangen werden, dass auch weiterhin viele fordernde Aufgaben anstehen. Dank der Einsatzfreudigkeit und Motivation der Fluglehrer und der zur Verfügung stehenden Infrastruktur ist die Hubschrauberflugschule des BMI bestens für die Herausforderungen der Zukunft gerüstet.

### **Bewerbungen**

Polizistinnen und Polizisten, die sich bei der Flugpolizei als Pilotin oder Pilot bewerben möchten, müssen – neben einer abgeschlossenen Polizeigrundausbildung – mindestens zwei Jahre Erfahrung im exekutiven Außendienst nachweisen. Sie müssen gute Englischkenntnisse in Wort und Schrift und ein Tauglichkeitszeugnis „Medical Class 1“ vorweisen, das die fliegerärztliche Tauglichkeit bestätigt. Ohne fliegerische Vorkenntnisse dürfen

die Bewerberinnen und Bewerber nicht älter als 27 Jahre alt sein. Wer im Besitz eines Privatpilotsenscheins für Hubschrauber ist, darf das Alter von 30 Jahren, wer eine Berufspilotenlizenz besitzt, das Alter von 35 Jahren nicht überschreiten haben.

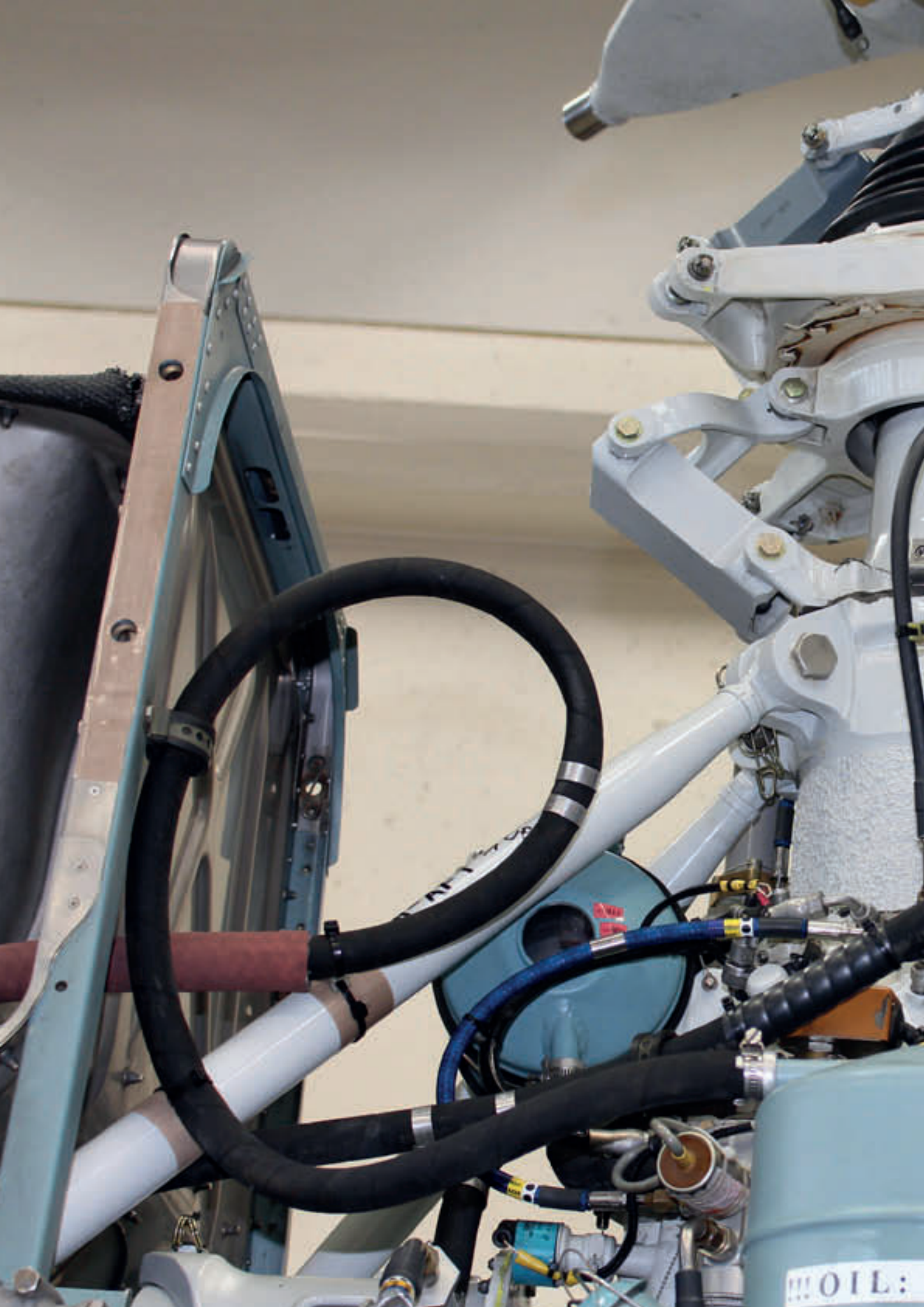
Bei der ersten Selektion werden die Englischkenntnisse der Bewerberinnen und Bewerber überprüft, es folgt ein psychologischer Eignungstest im Innenministerium. Die Besten werden vom Kuratorium für Verkehrssicherheit auf ihre fliegerpsychologischen Eigenschaften geprüft. Nach einem abschließenden Hearing werden wiederum die Besten im Schulungszentrum der Flugpolizei in Bad Vöslau zu Hubschrauberpiloten und -pilotinnen ausgebildet.

Simulatortraining am Standort

Donauwörth, Deutschland,

Firma Airbus Helicopters





# WARTUNGSBETRIEB



JET 254

SOFRAN

# Wartungsbetrieb

## Leiter des Wartungsbetriebes

Andreas Amesberger

## Ehemalige Leiter des

## Hubschrauberwartungsbetriebes

Johann Hametner

Ignaz Männl

Hubert Milchrahm

### Oberstes Gebot in der Luftfahrt ist die Sicherheit

Um diese zu gewährleisten, bedarf es neben der qualifizierten Ausbildung der Pilotinnen und Piloten sowie der Besatzung auch einer entsprechenden Organisation, die sich der technischen Belange zur Gewährleistung der Flugsicherheit annimmt. Beim BMI wird diese Aufgabe seit den Anfängen der Flugpolizei von einem eigenen Wartungsbetrieb erfüllt. Der technische Leiter der Flugpolizei ist mit derzeit 18 Technikern dafür verantwortlich, dass sich die Hubschrauber in einem lufttüchtigen Zustand befinden – und durch entsprechende Instandhaltungs- und Wartungsmaßnahmen auch in diesem Zustand bleiben.

Hubschrauber sind sehr komplexe technische Geräte, heikel in der Wartung und reparaturanfällig, und erfordern daher umfangreiche Instandhaltungsmaßnahmen. Abhängig von der Hubschraubertypen kann man sagen, dass für jede Stunde, die sich ein Hubschrauber in der Luft befindet, rund zwei Stunden für die Wartung notwendig sind.

Um diese anspruchsvolle Tätigkeit unter Einhaltung höchstmöglicher Sicherheitsstandards durchführen zu können, bedarf es Spezialisten, die eine umfangreiche mehrjährige Ausbildung absolviert haben.

Luftfahrzeugtechniker  
bei der Arbeit, 2015

Der Wartungsbetrieb der Flugpolizei ist in Wien/Meidling untergebracht, an den Standorten Salzburg und Klagenfurt befindet sich zudem je eine Außenstelle.



### **Zur Geschichte**

Mit dem Aufbau der österreichischen Flugpolizei in den Jahren 1954/55 ist auch die Geburtsstunde des technischen Wartungsbetriebes eng verbunden. So wurden zu Beginn nicht nur die Schulungen der ersten Piloten, sondern auch die technischen Kurse in der Schweiz absolviert. Noch vor Abschluss des Österreichischen Staatsvertrages 1955 und der Aufhebung des Flugverbots war das erste Luftfahrzeug der österreichischen Flugpolizei (Kennzeichen OE-BIA) in Bern zusammengebaut und getestet worden. Der Erstflug fand am 5. Mai 1955 statt und die Überstellung nach Österreich am 27. Mai 1955.

Anfang 1956 erfolgte die technische und fliegerische Einschulung auf den Hubschrauber Agusta Bell 47 im Herstellerwerk Gallarate in Italien. Der erste Hubschrauber des BMI (Kennzeichen OE-BXB) wurde vom 17. bis 19. April 1956 von Mailand nach Langenlebarn überstellt.

Als Zentralwerkstätte für Hubschrauber wurde in der Gendarmeriekaserne Wien/Meidling ein Wartungshangar errichtet und Al Ignaz Männl zum Werkstättenleiter ernannt. Die Wartung der Motorflugzeuge erfolgte auf den jeweiligen Flugeinsatzstellen.

Bis zum Jahr 1967 waren ausschließlich mit Kolbenmotoren betriebene Motorflugzeuge (Typen: Piper L4, PA 11, 18, 22 und 28) und Hubschrauber (Agusta Bell AB 47 G2 und J3 B1) in Verwendung.

Eine wesentliche Änderung bezüglich der Technik war mit der Indienststellung des ersten Hubschraubers mit Turbinenantrieb (Agusta Bell AB 206 A, Kennzeichen OE-BXL) am 7. Dezember 1967 verbunden. Diese neuen Hubschrauber – und speziell die Triebwerkstechnologie – stellten eine neue Herausforderung für die Techniker dar.

Von 1975 bis 1979 wurden die Piper Motorflugzeuge durch vier Cessna 182 ersetzt. Da diese Flugzeuge für den Instrumentenflug zugelassen waren, erhöhte sich der Wartungsaufwand entsprechend. Auch die Hubschrauber AB 47 wurden ab 1967 laufend (durchschnittlich ein Hubschrauber pro Jahr) durch die AB 206 ersetzt.

Aus Platzgründen und auch, um den Anforderungen eines modernen Instandhaltungsbetriebes für Hubschrauber zu entsprechen, wurde in den Jahren 1982 bis 1986 am Standort der alten Werkstätte in Wien/Meidling ein neuer Instandhaltungshangar errichtet. Während der Bauzeit war der technische Wartungsbetrieb am Fliegerhorst Langenlebarn und zum Teil auch am Flugplatz Vöslau untergebracht und führte dort die erforderlichen Instandhaltungsarbeiten durch.

Am 22. September 1983 wurde mit der Indienststellung des ersten zweimotorigen Hubschraubers des BMI (Agusta 109, Kennzeichen OE-BXU), der im Zuge des Modellversuches „Hubschrauberrettungsdienst in Salzburg“ angeschafft worden war, eine neue Ära in der Technik eingeleitet. Erstmals war es erforderlich, dass aufgrund des erhöhten Wartungsaufwandes dieses Hubschraubers (doppelte Elektrik- und Hydraulikanlage, Einziehfahrwerk, zweites Triebwerk) ein Luftfahrzeugwart zur ständigen Betreuung dieser Maschine abgestellt werden musste.

Im Jahr 1984 wurde von der Firma Bell in Texas ein neuer Bell 206 L-III (Kennzeichen OE-BXF) übernommen, der als Rettungshubschrauber für das Land Kärnten vorgesehen war. Dieser Hubschraubertyp glich in etwa dem zu dieser Zeit betriebenen Typ Agusta Bell 206, jedoch verfügte er über ein stärkeres Triebwerk und eine größere Kabine.

Das Jahr 1985 brachte die Einführung von gleich zwei zusätzlichen Hubschraubertypen: Für den Modellversuch in Salzburg wurde die Agusta 109 gegen einen zweimotorigen Eurocopter AS 355 F (Kennzeichen OE-BXV) ausgetauscht. Und die Flugeinsatzstelle Graz erhielt zur Aufnahme des Rettungsdienstes eine einmotorige AS 350 B (Kennzeichen OE-BXG). Diese beiden neuen Hubschraubertypen AS 350 und AS 355 stellten eine große technische Herausforderung dar. Die Luftfahrzeugwarte mussten auf eine zum Teil völlig neue Technologie (Hauptrotorkopf, Hauptrotorblätter, Heckrotor und Kabine aus Kunst- oder Verbundstoff) und eine komplett neue Triebwerkstypen umgeschult werden. Zudem waren Vorkehrungen in den Bereichen Lagerhaltung, Beschaffung des Spezialwerkzeuges und der Instandhaltungsunterlagen zu treffen.

Durch die Aufnahme eines gewerblichen Flugbetriebes im Zuge der neu geschaffenen planmäßigen Flugrettung in den 1980er-Jahren war es erforderlich, auch den technischen Betrieb neu zu organisieren. Nach einer nationalen Zulassung als Wartungshilfsbetrieb erhielt das BMI am 1. Juli 1995 – als erster Staatsbetrieb in Europa – die Zulassung eines Instandhaltungsbetriebes nach EU-Normen (JAR 145).

Im April 2008 wurde der erste von acht neuen Hubschraubern der Type Eurocopter EC 135 P2+ in Betrieb genommen. Die restlichen sieben Hubschrauber wurden bis zum Jahr 2009 ausgeliefert. Zur Sonderausrüstung gehören u. a. Abseilvorrichtungen für Sondereinheiten sowie Doppellasthaken für die Personenbeförderung und Waldbrandbekämpfung. Die FLIR-Hubschrauber sind instrumentenflug- und nachflugtauglich. Die Fluggeräte sind mit Autopilot und Wetterradar ausgerüstet

und können mit Restlichtverstärkerbrillen geflogen werden. Dazu kommen neueste Infrarot-Suchgeräte („Forward Looking Infrared“ – FLIR), Bildübertragungsgeräte und Suchgeräte. Mit dieser Type konnte an die internationalen polizeilichen Standards angeknüpft werden.

Bis zu 20 Prozent der Flotte befinden sich in Wartung. Mit Ausnahme von Grundüberholungen wird die gesamte Wartung und Instandhaltung von den Technikern in den eigenen Wartungsbetrieben in Wien, Salzburg und Klagenfurt durchgeführt. Mit der Zulassung der Instandhaltungsaußenstellen Klagenfurt und Salzburg konnte die Zahl der Überstellungsflüge nach Wien reduziert und damit eine Lärminderung in Wien erreicht werden.



Impressionen von den umfangreichen Wartungsarbeiten an Polizeihubschraubern, 2013, Standort Wien/Meidling



## **Aufgaben der Technik**

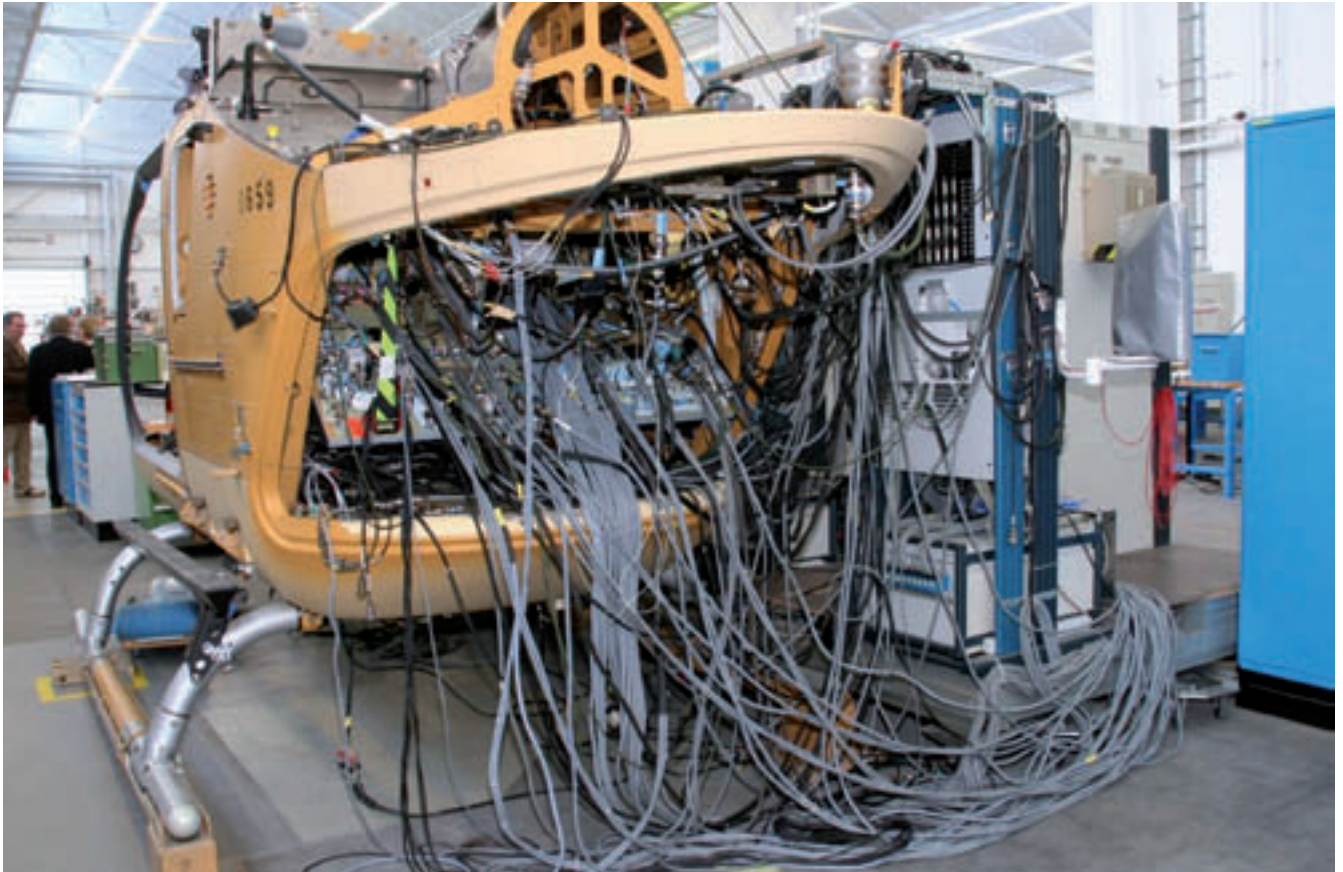
### **Instandhaltung der Luftfahrzeuge nach dem vom BMVIT zugelassenen und europaweit gültigen Instandhaltungsbetriebshandbuch des BMI**

Darin sind folgende Regelungen enthalten:

- Organisationsübersicht mit den Aufgaben der Bereiche Wartung, Arbeitsvorbereitung/Dokumentation, Elektronik, Lager und Qualitätssicherung
- Regelung für die Außenstellen Klagenfurt und Salzburg
- Freigabeberechtigte Personen, Personal
- Umfang der Berechtigung
- Eingangskontrolle, Lagerung, Kennzeichnung und Ausgabe von Teilen
- Verwendung und Kalibrierung des Werkzeuges und der Sonderausrüstung
- Instandhaltungsprogramm
- Reparaturverfahren und Behebung von Beanstandungen
- Lufttüchtigkeitsanweisungen und Modifikationen
- Beanstandungen und Freigabeverfahren
- Qualitätssicherung
- Kontrollwarte
- Audits

Die Kontrolle eines Fluggerätes beginnt mit der Arbeitsvorbereitung. In der Betriebszeitenübersicht wird nachgeschlagen, wann zuletzt welche Bauteile ausgewechselt worden sind. Jeder Hubschrauber hat knapp 500 Bauteile, die einer Einschränkung unterliegen und regelmäßig kontrolliert werden müssen. Je nach Beschaffenheit und Beanspruchung der Teile, sind entsprechende Intervalle festgelegt, innerhalb derer die Kontrolle erfolgen muss. Diese Übersicht ist wichtig. Denn eine Maschine wäre wertlos, würde man diesen technischen Lebenslauf nicht nachweisen können. Es wird überprüft, wie viele Stunden der Hubschrauber bisher in der Luft war und welche Bauteile kontrolliert bzw. ausgebaut werden müssen; welche Modifikationen aus Gründen der Sicherheit zu erledigen sind, was an Beanstandungen bekannt ist – ob die Schiebetür zu schwergängig aufgeht – oder ob es andere Probleme gibt, die zwar einen Flug erlauben, aber einer Wartung bedürfen. Es wird ein Arbeitsbericht mit den notwendigen Arbeiten formuliert, die an der Maschine abzuarbeiten sind. Der Kontrollwart stellt anhand dieses Arbeitsberichts – und je nach Erfordernis – ein Team aus bis zu fünf Technikern zusammen. Das Erledigen der im Arbeitsbericht aufgelisteten Punkte kann bis zu einem Monat dauern.





Der Polizeihubschrauber EC 135  
Prüfung der Verkabelung  
während der Produktion,  
2007/2008

Die hohen Qualitätsansprüche an die Fluggeräte verlangen eine strenge Prüfung auf Fehler und Maßhaltigkeit. Neben der Kontrolle des allgemeinen Zustandes auf Beschädigungen oder Defekte wird beispielsweise geprüft, ob nach Landungen im Gelände Sandkörner die Triebwerke beschädigt haben oder Zahnräder einen bestimmten Grad an Abnutzung erreicht haben. Die Bauteile des Hubschraubers werden in ihre Einzelteile zerlegt, diese vermessen, rissgeprüft und wieder zusammengesetzt.

Danach wird die Maschine erst einmal für den Prüfflug freigegeben. Nach Bodenlauf und Wuchtung der Rotoren und Wellen wird der Hubschrauber einem Leistungstest unterzogen. Es folgen weitere Testflüge, erst danach wird die Maschine wieder für den Einsatzflug freigegeben.

#### **Schulung (Aus- und Fortbildung der Luftfahrzeugwarte)**

Derart komplexe Kontrollen der Fluggeräte bedürfen lizenzierter Luftfahrzeugtechniker, die je nach Vorbildung – etwa eine HTBLA mit Schwerpunkt Flugtechnik – eine Ausbildung von drei bis fünf Jahren durchlaufen müssen. Die Ausbildung schließt mit einer Lizenz ab, die in ganz Europa Gültigkeit hat. Aufgrund der Komplexität und der raschen

Entwicklung in der Hubschraubertechnik ist eine ständige Fortbildung erforderlich und auch von der Luftfahrtbehörde vorgeschrieben. Diese Fortbildung (Typenschulung) beträgt z. B. bei der neuen Hubschraubertypen EC 135 sechs Wochen pro Techniker.

### **Technische Neu- und Weiterentwicklungen und Qualitätskontrolle von Sondereinbauten in Hubschraubern sowie Spezialwerkzeugen**

- Die in einem Polizeihubschrauber erforderlichen Sondereinbauten (Peiler, Autopilot, Satellitennavigation, Doppellasthaken, Lawinensonde, Digitalfunk, Bildübertragung, Infrarotkamera etc.) sind auf die mögliche Implementierung zu prüfen und zu installieren. Nach umfangreichen Tests ist eine Zulassung durch die Luftfahrt- und Fernmeldebehörde erforderlich.
- Organisation und Beaufsichtigung der Fertigung, Umbauten, Reparatur und Überholung der Hubschrauber des BMI im Herstellerwerk sowie bei in- und ausländischen Instandhaltungsfirmen.
- Erstellung von Pflichtenheften bei der Neuausschreibung von Hubschraubern oder Sonderausrüstung
- Wartung und Anfertigung von Spezialwerkzeugen (Hydraulikprüfstände, Startaggregate, Diagnosestecker, Messwerkzeuge etc.)

### **Unterstützung des Flugbetriebes bei Großeinsätzen**

Bei Großeinsätzen (z. B. Lawinenkatastrophe in Galtür 1999, Hochwasserkatastrophen, Wirtschaftsforum in Salzburg, Staatsbesuchen, EUDREX-Großübung, G7-Gipfel und Bilderberg-Konferenz 2015) findet meist ein konzentrierter Einsatz von Hubschraubern der Flugpolizei statt. Zur Erhaltung einer hohen Einsatzbereitschaft ist ein Team von Technikern bei solchen Anlässen immer vor Ort.

### **Betrieb und Instandhaltung von Sondereinsatzmitteln**

Die Betreuung des mobilen Bildübertragungssystems wird von den Technikern des Wartungsbetriebes durchgeführt. Des Weiteren werden sowohl die laufende Instandhaltung als auch die Fehlerbehebung der wartungsintensiven Sonderausrüstungen (Infrarotkamera, Suchscheinwerfer, Bildübertragung etc.) von der Technik erledigt.

### **Bergung von Hubschraubern**

Da es durch die Art des Einsatzbetriebes immer wieder zu Störungen, Schäden oder sogar Flugunfällen kommt, ist die Technik bei der Instandsetzung vor Ort, auch zur Schadensaufnahme oder wenn eine Bergung erforderlich ist. Dies stellt logistisch immer wieder eine Herausforderung dar, weil Bergungen meistens im alpinen Gelände durchzuführen sind.



Impressionen von den  
Wartungstätigkeiten,  
Innenansicht des Wartungs-  
hangars Wien/Meidling



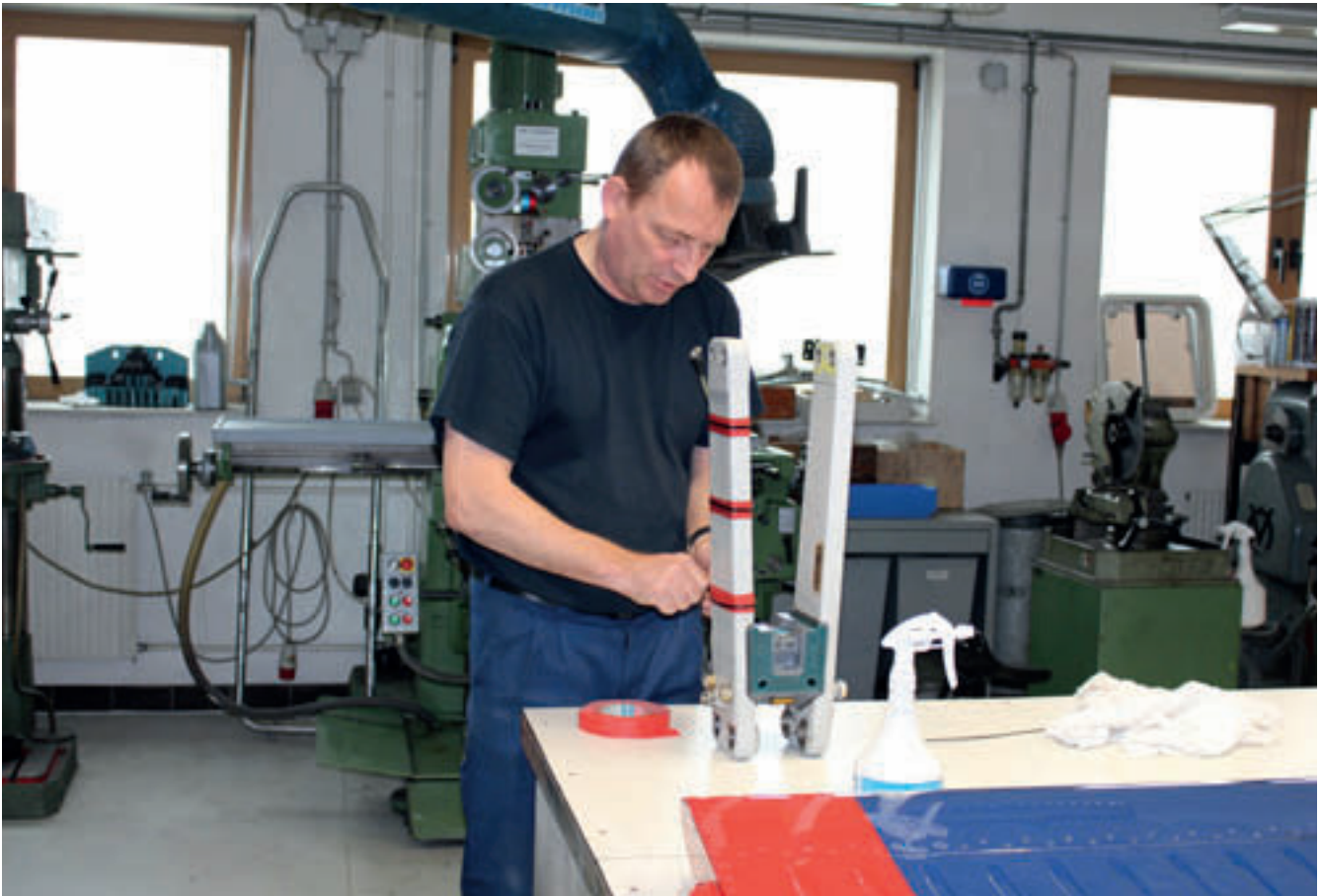
Stellvertretender Leiter des  
Wartungsbetriebes Josef  
Kaltenbaek bei der Tätigkeit  
im Wartungsbetrieb, 2015



Wartungstätigkeiten,  
Innenansicht des Wartungs-  
hangars Wien/Meidling

**UNTEN**

Luftfahrzeugtechniker Peter  
Putz bei der Arbeit



Die MitarbeiterInnen des  
Wartungsbetriebes (v. li. n. re.):  
Gottfried Brunner, Andrea  
Pollak, Lothar Höllmüller,  
Herbert Sternad, David Rebel,  
Gerhard Kröpfl und Roman  
Hiehs; vorne sitzend Katrin  
Aulinger





Einblicke in den  
Wartungsbetrieb, 2015



Die MitarbeiterInnen des  
Wartungsbetriebes (v. li. n. re.):  
Andreas Pazour, Gottfried  
Brunner, Thomas Miny,  
Ing. Robert Antonides,  
Hubert Milchrahm, Peter Dölzl,  
Christoph Kropik, Markus  
Brunthaler, Katrin Aulinger,  
Herbert Sternad, Robert Mader,  
Josef Kaltenbaek, Andrea Pollak





# VERWALTUNG

Das Team der Verwaltung (v. li. n. re.):

Elisabeth Willi,

Elisabeth Bachmann,

Bettina Binder,

Gabriele Ira,

Mag. Peter Weichselbaum,

Ing. Marko Wurm



Damit überhaupt geflogen werden kann, müssen die operativen, die technischen und die administrativen Komponenten harmonieren. Das funktioniert in der Abteilung Flugpolizei des Bundesministeriums für Inneres ausgezeichnet und fängt bei den Pilotinnen und Piloten sowie den weiteren Besatzungsmitgliedern an, führt über die Techniker bis hin zu jenen Bediensteten, die in der Verwaltung tätig sind.

# IN MEMORIAM

## Im Dienst verunglückte Piloten und Besatzungsmitglieder

**26.03.1970 (BXK):** Karl Bernsteiner

**14.11.1971 (BXD):** Rudolf Kofler  
Ludwig Kowarzik  
Josef Pollack

**11.03.1979 (BIS):** Hans Binder  
Hugo Leitner

**20.05.1979 (BXT):** Ernst Koller

**21.07.1979 (BXL):** Helmuth Buder  
Gerhard Karner

**17.05.1981 (BXX):** Hans Hofer  
Alois Humer  
Karl Thaller

**31.07.1984:** Herbert Mattle

**15.04.1986 (BXD):** Alois Lang  
Karl Neuhold  
Bernhard Radauer

**22.08.1991 (BXR):** Patient

**15.03.1997 (BXG):** Robert Biereder  
Ernst Bromberger  
Kurt Hengst  
Günter Winkler

**10.03.2009 (BXL):** Anton Haiderer  
Günter Weiss

**30.03.2011 (BXF):** Herbert Füllrutter  
Stefan Lechner  
Markus Pumpnick  
Stefan Steiner





# HUBSCHRAUBER IN DER KUNST



## **Franz Strauss**

1957 in Graz geboren, lebt und arbeitet in Rauden, südlich von Graz.

Strauss ist Grafiker, Bildhauer und Actionpainter. Der Pinsel ist nicht sein Werkzeug – er schüttet, spritzt oder tropft die Farben auf die Leinwand. Während der Arbeit lässt er sich von Hardrock-Musik begleiten. Zu seinem Œuvre gehören auch die Druckgrafik und die Objektkunst. Mehrere Meter hohe Installationen des Künstlers wurden an öffentlichen Plätzen, z. B.

im Kurpark Bad Radkersburg, im Botanischen Garten Graz, im Künstlerhaus Graz und am 8Hände-Künstlerpfad aufgestellt. In rund 80 Ausstellungen in Österreich, Deutschland, England, Frankreich, Spanien, Italien, Slowenien und Argentinien stellte er seine Werke der Öffentlichkeit vor. Ankäufe in Spanien und dreimalige Nominierungen zum Palm Award in Leipzig sowie mehrfache ORF-Berichte runden seine Künstlerbiografie ab. Strauss ist Mitglied des Steiermärkischen Kunstvereines Werkbund, der EuroArt Brüssel,

der Berufsvereinigung Bildender Künstler Steiermark, der Galerie/Kunstverein Syrling in Stuttgart und ist Gründungsmitglied der Gruppe 8Hände.

[www.strauss-art.at](http://www.strauss-art.at)

„Flugpolizei“, 2005, Acryl auf Leinwand, 80 x 100 cm



„BMI Police Helicopter meets Art“, Öl, 50 x 70 cm

### **Bettina Binder**

Geboren 1980, lebt Bettina Binder in Weppersdorf im Burgenland. Nach Abschluss der Bundeshandelschule Oberpullendorf ist sie seit 1998 bei der Flugpolizei als Assistentin des Abteilungsleiters tätig. Seit 2012 beschäftigt sie sich intensiv mit der Malerei und nimmt regelmäßig an Malkursen teil. Ihre Bilder im Stil von Bob Ross, Gary Jenkins aber auch Modern Art wurden 2013 erstmals in einer Ausstellung in Weppersdorf präsentiert. 2014 nahm Bettina Binder an Österreichs größter Straßengalerie in der Arena Nova in Wiener Neustadt teil.



### **Klemens Kubala**

Geboren 1962, absolvierte die Keramikfachschiule in Stoob. Er brach sein Studium an der Hochschule für angewandte Kunst ab, um in der Werbung zu arbeiten. Zahlreiche nationale und internationale Auszeichnungen. Seit 2000 selbstständiger Grafiker und Illustrator, u.a. für Die Presse, Motorrad Magazin.

Illustration eines Hubschraubers, Mischtechnik, 2015

## Stefanie Grüssl

Geboren 1960, absolvierte Mag. Stefanie Grüssl die Kunstgewerbeschule in Graz (Fachrichtung Keramik und Ofenbau) und diplomierte an der Universität für angewandte Kunst in Wien (Design). Seit 1999 ist sie verheiratet und lebt in Wien. Sie ist Fotografin, Malerin und Mitarbeiterin des Bundesministeriums für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft.

Zahlreiche Ausstellungen und Ausstellungsbeiträge im In- und Ausland ab 1975 (siehe [www.stefanie-kunst.at](http://www.stefanie-kunst.at)); Publikationen u.a. im „Sterz“, „Wiener Journal“, „Augustin“, in diversen Festschriften, Ausstellungskatalogen, Sonderdrucken (wie Kalendern) und im Eigenverlag; laufende redaktionelle Fotobeiträge für Fach- und Kulturzeitschriften.

Seit 2014 arbeitet sie schwerpunktmäßig im Bereich Fotodokumentationen, so für die Burghauptmannschaft Österreich (BHÖ) und für die BMI-Flugeinsatzstelle Wien.

Im Rahmen der vorliegenden Dokumentation entstanden künstlerische Betrachtungen zum Thema Hubschrauber. Allen Fotomontagen liegen eigene Fotos von Stefanie Grüssl zugrunde.

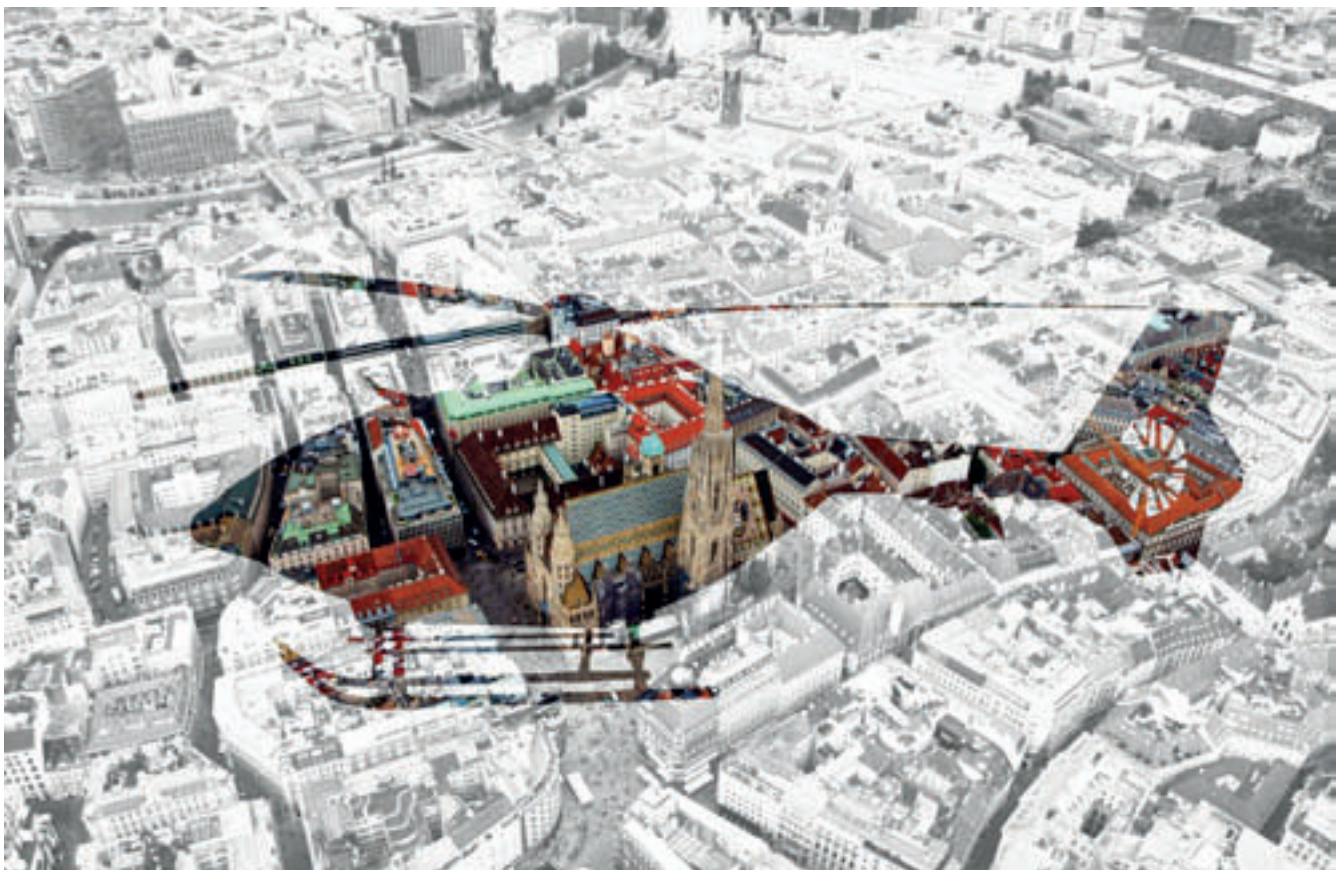
---

### OBEN

„Biene“, 2014, Computergrafik

### UNTEN

„Tiefe Perspektive“, 2014, Computergrafik





**OBEN**

„Bergrettung“, 2014,  
Computergrafik

**UNTEN**

„Ein Hubschrauber über Graz“, 1970,  
Kinderzeichnung, vermutlich eine Agusta Bell

„Mondlandung“, 2015, Computergrafik

# THE AIRBORNE POLICE IN AUSTRIA

## PAST AND PRESENT

### **Historical evolution**

The story of the Austrian airborne police begins in the years 1953 and 1954. Severe avalanche disasters in the Gasteinertal and Großes Walsertal valleys as well as extensive flooding by the Danube river revealed where the limits of the capabilities of the police, fire and rescue services were. The government authorities and the emergency services realized that air support was badly needed for coping with such disasters, in particular for the speedy provision of help, but also for a better co-ordination of the ground forces.

After World War II, however, there was a total flying ban for Austrian operators and performing flights was reserved to the occupying powers. During long and arduous negotiations, Oskar Helmer, the first interior minister in post-war Austria, succeeded in bringing about a gradual resumption of civil aviation in Austria. On 15 December 1954 the Airborne Police was set up as a department of the Federal Ministry of the Interior and obtained permission by the Allied Forces for the establishment of a non-commercial enterprise for training glider pilots under the Aviation Act of 1936. As engine flying was still prohibited, the first pilots had to be trained in Switzerland and returned to Austria with a Swiss pilot's licence. The first fixed-wing aircraft of the Austrian Airborne Police was also assembled in Switzerland.

It was not until April 1955 that the Allied Control Council decided to grant permission for the Austrian police to use five helicopters and five fixed-wing planes for providing assistance. Once Austria had fully regained its sovereignty with the State Treaty signed in May 1955, the »Airborne Police« department was integrated as »Department 27« in the organizational structure of the Ministry of Interior. The aircraft used were marked with Austrian registration numbers. In autumn 1955, the first engine-powered aircraft course for Police and Gendarmerie officers was held at the military airfield Langenlebarn in Lower Austria. The early years were characterized by the pioneering spirit and idealism of pilots like Erhard Landl and Johann Werginz, who became legends in their own time.

The first airborne rescue operation was launched in March 1956, when a German skier fell and seriously injured herself near the Kühtai winter resort in Tyrol, which had been blocked by masses of snow. The accident site was not accessible by ground crews. Erhard Landl, who was later the head of the flight operation centres Hohenems and Vienna Meidling, managed to land and take off again on a snow field

in 2,000 meters above sea level with a one-engined fixed-wing Piper Super Cub aircraft, which was equipped with a ski-type landing gear. He medevacked the injured woman to Innsbruck and thus ushered in a new era in the rescue of accident victims. This operation can be considered the birth of airborne rescue in Austria.

At that time the Airborne Police had no helicopters. It was only in April 1956 that the first Agusta Bell 47 helicopter was transferred from Italy to Austria. Subsequently until 1965 a total of twenty aircraft were commissioned for airborne police operations: twelve aeroplanes, including four gliders, and eight helicopters. In 1956 a maintenance hangar was built at the Gendarmerie barracks in Vienna Meidling as a central workshop for helicopters.

In parallel, the first flight operation centres were rolled out: Innsbruck and Salzburg in 1956, Vienna Meidling in 1957, Klagenfurt in 1959. While, in the early years, most aircraft were power-driven aeroplanes, in the 1960s more and more helicopters were commissioned for policing purposes.

On 2 August 1960 the highest aircraft landing site in Austria was reached when a Piper PA 18 fixed-wing plane touched down for the first time at more than 3,454 meters above sea level above the Adlersruhe point on the Großglockner mountain. This supreme aeronautic performance is inextricably linked with the name of Johann Werginz, who was later the head of the Klagenfurt flight operation centre, and saved the life of a mountaineer suffering from acute appendicitis. The names of Ignaz Männl, who was later the head of the maintenance operation centre Wien Meidling, and of Eduard Bodem, who was later the head of the flight operation centre Innsbruck, also stand for the early challenges and pioneer work of the Airborne Police.

From the very outset police pilots rescued injured persons and searched for missing persons – albeit not in a planned and organized manner.

So as to ensure that any place in the national territory can be reached by air at a moment's notice, more flight operation centres were established: Graz in 1966, Hohenems in 1968, and Linz in 1975.

A milestone in the history of airborne police and air rescue operations was undoubtedly the development of the rescue technique by rope in the early 70s by Norbert Winter and Peter Strasser, two pilots from the flight operation centre Innsbruck. In steep Alpine terrain it is not always

possible to directly approach accident sites in the mountains. In such cases, helicopter pilots arrived quickly in the vicinity of the accident site, but were not able to help immediately for lack of landing opportunities. Casualties had to be taken to the helicopter by mountain rescue workers first, which was often very labour-intensive and time-consuming.

The rope rescue technique allows to fly trained emergency crews directly to injured persons, even in rough terrain, and to pick them up while hovering. The method requires a lot of skill and concentration on the part of the pilot and the flight rescuers, given that the length of the rescue ropes is up to 70 meters. In the province of Vorarlberg, the first rescue by rope took place on 6 February 1975. Pilot Erhard Landl rescued a skiing accident victim on the Hennekopf/Faschina and spared her a strenuous rescue on the ground. The importance of this method, which has stood the test in the field of airborne rescue of people from rough terrain or life-threatening situations (floods), is shown by the fact that it is still common practice at all helicopter bases.

In 1983, an organized helicopter rescue service was launched as a pilot project in the province of Salzburg. By then, pilots from the flight operation centre Salzburg had already flown more than 5,000 rescue missions since the centre was founded in 1956. The helicopter rescue service was aimed at bringing emergency doctors and appropriate medical equipment quickly to any accident scene and at ensuring airborne rescue in the entire territory of Austria. In the years to follow, the Airborne Police developed a nationwide emergency doctor helicopter system in Austria in co-operation with the Austrian Automobile, Motorcycle & Touring Club ÖAMTC and the Armed Forces on the basis of the Salzburg pilot project. Contracts pursuant to Article 15a of the Federal Constitution were concluded between the Federal government and nearly all Federal provinces until the early 90s. Eventually, the Ministry of the Interior operated a total of eight airborne rescue centres in Salzburg, Upper Austria, Vienna, Styria, Carinthia, Eastern Tyrol, Northern Tyrol and Vorarlberg.



Simultaneously, modern single- and twin-engine helicopters of the Ecureuil AS 350 B1, AS 355 N and F2 types, fitted with all necessary equipment for intensive medical care and always manned by a doctor and a first-aid attendant, were acquired and commissioned. They made it possible to help a multitude of people in co-operation with the airborne rescue service developed by the Austrian Automobile, Motorcycle & Touring Club ÖAMTC in the 80s and 90s. The Airborne Police rescue helicopter names »Martin 1« to »Martin 8« soon became household words in Austria.

Under a new policy of »focusing on the core tasks« the airborne rescue activities of the Federal Ministry of the Interior were entrusted to the ÖAMTC's airborne rescue association »Christophorus« in 2001 – and the Airborne Police entered, at least in part, fresh territory.

### **Airborne police today**

Since July 2001, when rescue and ambulance flights were removed from the Interior Ministry's area of responsibility and were entrusted to the Austrian Automobile, Motorcycle & Touring Club, the helicopters of the Interior Ministry have primarily been used for the ministry's core tasks.

Since then the activities of the Airborne Police in Austria have been limited to policing missions, that is to say to operations aimed at preserving order, peace and security in government, security and criminal matters as well as to flights for monitoring traffic and mass rallies. A key priority has been the fight against crime, where air support is provided for ground forces, manhunts for fugitive offenders and the search for vehicles and missing persons.

Policing missions include operations in the areas of civil defence and disaster prevention, i.e. support for fire brigades in the form of fire-fighting from the air or support for other public emergency services in the wake of natural disasters such as floods or avalanches. The helicopters of the Ministry of the Interior are also alerted for rope rescue operations in difficult Alpine terrain or for transporting special police forces or emergency crews to the respective scenes.

Furthermore, search and rescue flights are carried out on behalf of the Civil Aviation Authority. Unlike in Germany and Switzerland, where the military has competence for SAR operations, in Austria SAR is the responsibility of the Ministry of the Interior.

In addition, the Airborne police is involved in the preparation of new legislation and directives in the field of aviation law and is assigned the task of investigating airspace violations on the border and dealing with civil aviation security.

In 2002, two special helicopters for police operations were commissioned in Vienna and Salzburg. They are equipped with a forward looking infrared system (»FLIR«), to wit a thermographic camera, a searchlight and a daylight camera. They proved their worth during the flood disaster in 2002, when the Airborne Police deployed all its staff and equipment and rescued hundreds of people from the flooded areas.

In addition to the central maintenance facility in Vienna Meidling, which has existed since the early days of the Airborne Police, two branch establishments were built in Salzburg and Klagenfurt with a view to enhance and speed up the maintenance of police helicopters.

Another milestone in the history of the Airborne Police was the purchase of eight modern twin-engined police helicopters of the Eurocopter EC 135 P2+ type in 2008 and 2009, which were used for the first time during the European Football Championship EURO 2008 in Austria and Switzerland. They replaced the first-generation special helicopter and have been employed as multirole standard helicopters or as FLIR helicopters with special equipment. The nearly 1,400 horsepower light helicopter EC 135 reaches a cruising speed of 137 knots or 254 kms/h. The frame and the cabin are made of light and high-strength special plastic and load-bearing parts have been partly glued together so as to save weight without reducing sturdiness and tenacity – the most advanced production technology has been used in their conception and construction.

Currently the aircraft fleet of the Airborne Police comprises 16 helicopters: Seven of the Eurocopter EC 135 P2+ type, eight of the Ecureuil type (350 B1, 355 N and 355 F2) and one training helicopter of the Bell Jet Ranger 206 B type. All aircraft are specially equipped to meet the requirements of the police and other services.

Four Eurocopters are fitted with the FLIR system by default, the other three Eurocopters may be converted at any time. At night, the infrared cameras are a valuable resource. Thanks to the FLIR system the technical facilities can be used around the clock. Inside the helicopter there is a special workstation for the FLIR operator, who handles the special tactical equipment and remains in radio contact with the emergency services on the ground. The infrared device traces heat sources – human beings, animals, sources of fire or objects emitting heat. Temperature differences of just 0.1 degrees can be detected. Infrared radiation is captured and evaluated by an imaging method. A searchlight SX 16, which is coupled with the camera, is mounted on the left crossbar of the Eurocopter. It may be moved to the left, to the right and downwards and can light up an entire football ground with a luminosity of 1,600 watts. In this way, digital live images can be transmitted to the operational centres at any time, by day and by night.

Moreover, the Eurocopter EC 135 P2+ can be fitted with a first-aid kit and converted into a rescue helicopter within 90 minutes when dangerous situations occur such as hostage-taking, large-scale demonstrations or natural disasters.

The 16 helicopters operated by the Airborne Police are divided over eight locations: seven flight operation centres in Vienna Meidling with a branch establishment at the Vienna international airport, in Linz,

Salzburg, Innsbruck, Hohenems, Klagenfurt and Graz and a training centre in Bad Vöslau. Three FLIR helicopters are stationed at the Vienna airport, in Salzburg and in Klagenfurt, a fourth is available for maintenance float purposes and for foreign missions. The flight operation centre in Vienna Meidling is staffed around the clock, Salzburg and Klagenfurt operate a 24/7 system alternately on a weekly basis. The pilots are trained to be in the air in less than five minutes and to reach any location in Austria within 30 minutes by day. Their operations range is just under 70 kilometres. The equal distribution over the national territory is essential for successful missions.

In 2014, a total of 10.535 flights were performed by two female and 40 male Airborne Police pilots. 240 people were rescued from distress, 480 missions were flown in search of missing persons. Fire brigades were supported on 33 occasions, special task forces like »Cobra« on 47 occasions. 780 out of 4,244 missions took place at night and involved the use of the thermal imaging technology on FLIR helicopters.

Airborne Police pilots are teamed up with police officers of the Regional Police Directorates to form the helicopter crew. The FLIR operators are responsible for the operation of highly complex technical systems such as image transfer from an infrared camera. The flight operators (formerly called »airborne rescuers«) are recruited from the special Alpine service and are qualified as police mountain guide. Some of them have additionally received ambulance technician training. As a rule, they are used for rescue flights – particularly in difficult Alpine terrain – and must be able to perform rope rescue flights.

The Ministry of the Interior operates a helicopter flight school at the Bad Vöslau airfield in Lower Austria. Since 1984/85 pilots and crew member have been trained there. Candidates are selected and trained to professional pilot qualification, including all special certificates that are required for policing tasks such as night vision flight, rope rescue, high mountain landing and counterterrorism. In addition, the helicopter flight school is entrusted with conducting periodic proficiency checks for all pilots on test flights or in a flight simulator.

Since the early days of the Airborne Police the maintenance centre has been responsible for ensuring that the helicopters are in an airworthy condition and remain so through appropriate maintenance and repair work. The work of the pilots would not be possible without the support of 18 qualified aircraft engineers who adhere to the highest possible safety standards when performing their responsible job. Every hour that a helicopter is in the air requires about two hours of maintenance.

For the complex checks of the helicopters and the special equipment licensed engineers are required, who undergo three to five years of training on the job, depending on their educational background, and receive a license that is valid throughout Europe. The centre is housed in Vienna Meidling and has branch establishments in Klagenfurt and Salzburg.

All told, the Austrian airborne police emerges as a service that fulfils a variety of tasks and has a history of vicissitudes. All achievements are due the pioneering spirit of the »founding fathers« and the great dedication and commitment of Airborne Police staff in the past six decades – in flight operations, in staff training, in maintenance work and in management.

## **Glossar | Abkürzungsverzeichnis**

AI	Abteilungsinspektor
ASE	Abteilung für Sondereinheiten
AUVA	Allgemeine Unfallversicherungsanstalt
BMI	Bundesministerium für Inneres
BMLVS	Bundesministerium für Landesverteidigung und Sport
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz
DSE	Direktion für Spezialeinheiten
EKO	Einsatzkommando
EURDEX	European Disaster Relief Exercise (Katastrophenhilfeübung der EU)
EURO 2008	Fußball-Europameisterschaft Österreich/Schweiz 2008
FBS	Flugbeobachter für sicherheitspolizeiliche Sondereinsätze
FEST	Flugeinsatzstelle
FLIR	Forward Looking Infrared System (vorwärts gerichtetes Infrarotgerät)
Frontex	Europäische Agentur für die operative Zusammenarbeit an den Außengrenzen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union
GEK	Gendarmerieeinsatzkommando
GSG 9	Antiterrorereinheit der deutschen Bundespolizei („Grenzschutzgruppe 9“)
IFR	Instrumentenflugregeln
i. R.	im Ruhestand
KI	Kontrollinspektor
kts	Knots (Knoten)
NVG	Night Vision Goggles (Nachtsichtbrille)
SAR	Search and Rescue (Suche und Rettung)
shp	Shaft Horsepower (Wellenpferdestärke)
SWAT	Special Weapons and Tactics (Spezialeinheit innerhalb einer Polizeibehörde)
ÖAMTC	Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touringclub
ÖBRD	Österreichischer Bergrettungsdienst
WEGA	Wiener Einsatzgruppe Alarmabteilung

## Fotonachweis

- Airbus Helicopters: 175  
Fotoatelier Bichl / Mödling: 34  
Doris Botjan (Marktgemeinde Guntramsdorf): 40  
Michael Dietrich (LPD-OÖ): 140 oben  
Alfred Effenberger (LPD-NÖ): 164 oben  
EKO-Cobra (BMI): 64, 69 unten  
Bernhard Elbe (LPD-Wien): 94, 95 oben  
Günther Fischer (LPD-Wien): 157 unten links  
Johann Fischer (BMI): 137 links  
Werner Geiger (BMI): 114  
Bernhard Graf: 124  
Christian Graf (BMI): 48, 99, 144, 145 unten, 147 links, 150, 151 oben, 171 oben links  
Stefanie Grüssl (BMWFW): Cover, 2+3, 4+5, 6, 8, 10, 11, 16+17, 50 unten, 57 oben links, 65 unten, 66, 68 oben rechts & unten, 70–74, 76, 78 unten, 79 beide unten, 80 unten, 81 oben Mitte, 82 unten, 84–85, 88, 89 unten, 91, 92–93, 102 oben, 104+105, 106, 108, 110 oben rechts & unten, 111 unten, 137 rechts, 152, 153 unten, 154, 157 oben, 158 unten, 159, 164 Mitte & unten, 165, 169, 170 unten, 171 Mitte & unten, 176+177, 178, 185–189, 190+191 (Computergrafik), 206, 207  
Adolf Harrer (LPD-OÖ): 139  
Markus Herzig (PC-6.com): 31 unten  
Roman Hiehs (BMI): 97  
Patrick Huber (Austrian Wings): 95 unten  
Klaus Jäger (BMI): 55 unten, 61, 78 oben, 130, 132 unten, 134  
Ottmar Karner (BMI): 80 oben, 90, 170 oben, 172, 173 oben  
Michael Korvas (BMI): 65 oben  
Willy Kraus: 161  
Christoph Lackner: 102 unten  
LPD-Kärnten: 133  
LPD-Tirol: 49, 101, 122 unten, 128 oben links & unten  
Thomas Miny (BMI): 83 unten  
Robert Novak (LKA – AB 08 KPU – Lichtbildstelle Vorarlberg): 18, 114, 116  
ÖAMTC: 52 unten  
Renate Pollack (BMLVS), Privatarchiv: 12, 20+21, 26+27, 35–39  
Jürgen Radspieler (Kronen Zeitung): 111 oben & Mitte, 151 unten  
Thomas Raffler (BMI): 181  
Salzburger Nachrichten: 56  
Johann Schneeberger: 75 rechts  
Photo Simonis: 9  
Alexander Tuma (BMI): 7  
Roman Wachtler (Feuerwehr Weiden am See): 157 unten rechts  
Egon Weissheimer (BMI): 98, 103  
ZOOM-Tirol: 53 oben rechts + unten, 54 oben + Mitte, 58, 59, 128 Mitte  
  
Alle weiteren Fotos BMI:  
28, 30, 31 oben & Mitte, 32, 33, 40 oben, 42, 44+45, 50 oben, 51, 52 oben, 53 oben links & Mitte, 54 unten, 55 oben, 57 oben rechts & Mitte beide & unten, 60, 62, 63, 67, 68 oben links, 69, 79 oben, 81 unten, 82 oben, 83 oben, 87, 89 oben, 96, 109, 110 oben links & Mitte, 112–113, 115, 117–121, 122 oben, 123, 125–127, 128 oben & unten, 131, 132 oben & Mitte, 135, 136, 138, 140 Mitte & unten, 142–143, 145 oben, 147 rechts, 149, 153 oben, 158 oben & Mitte, 162–163, 166+167, 171 oben rechts, 173 unten, 183  
  
Cover:  
BMI (historisches Foto), Stefanie Grüssl





## Impressum

Herausgeber und Verleger  
Bundesministerium für Inneres  
Abteilung II/7 – Flugpolizei  
MR Mag. Werner Senn, Abteilungsleiter  
1120 Wien, Hohenbergstraße 1b, Objekt 24  
Österreich  
www.bmi.gv.at

Redaktion  
Mag. Stefanie Grüssl, Mag. Peter Weichselbaum

Redaktionelle Bearbeitung und Lektorat  
Ulrike Willinger

Unter Verwendung der Beiträge von  
Andreas Amesberger (Wartungsbetrieb), Werner Geiger  
(FEST Hohenems), Wolfgang Hofer (FEST Graz), Norbert Huber  
(FEST Salzburg), Michael Korvas (Hubschrauberschule), Otto Kuhn  
(FEST Linz), Reinhard G. Leprich (Öffentliche Sicherheit 9-10/14),  
Johann Martin (FEST Wien), Franz Mayer, Hubert Milchrahm  
(Wartungsbetrieb), Hellin Sapinski (Interview mit Regine Pichler), Hans  
Schlager (FEST Innsbruck), Johann Schausberger (FEST Klagenfurt),  
Peter Weichselbaum (Einleitung & „Ein Mann der ersten Stunde“)

Grafische Gestaltung  
Zeitmass Design, Mag. Robert Sabolovic

Übersetzung (Summary)  
Mag. Andreas Zirnic

Druck  
Friedrich Druck & Medien GmbH

Wien 2015, 1. Auflage  
© Bundesministerium für Inneres

Alle Rechte vorbehalten. Dieses Buch oder Teile davon dürfen ohne die  
schriftliche Genehmigung des Herausgebers nicht vervielfältigt, in  
Datenbanken gespeichert oder in irgendeiner Form übertragen werden.

## Dank

Wir bedanken uns herzlich  
für die Unterstützung bei:  
Burghauptmannschaft Österreich (BHÖ),  
Mag. Renate Pollack

Unser Dank gilt auch unseren  
Kooperationspartnern:  
Bundesfeuerwehrverband,  
Österreichische Bergrettung,  
ÖAMTC-Flugrettungsverein,  
Österreichisches Rotes Kreuz,  
Arbeiter-Samariter-Bund Österreichs,  
Österreichische Wasserrettung

Sowie allen Personen und Institutionen,  
die Bildmaterial oder Informationen zur  
Verfügung gestellt haben.

Stefanie Grüssl bei der Dokumentation  
(Spiegelung im FLIR-Scheinwerfer)







