



Österreichischer Gewerkschaftsbund

GEWERKSCHAFT ÖFFENTLICHER DIENST

1010 Wien, Teinfaltstraße 7, Telefon 63 96 61, Fernschreiber 07-4402

An die
Kanzlei des Präsidiums des
Nationalrates

Parlament
1010 W i e n

Betrifft	GESETZENTWURF
Zl.	19 -GE/19 83
Datum:	14. JULI 1983
Verteilt	1983 -07- 18 <i>James</i>

St. Klawer

Unser Zeichen – bitte anführen
Ne.Nr.15.661/83

Ihr Zeichen

Wien, 12.Juli 1983

Die Gewerkschaft Öffentlicher Dienst übermittelt angeschlossenen 25 Ausfertigungen ihrer Stellungnahme an das Bundesministerium für Inneres zum Entwurf einer Vereinbarung gemäss Art.15a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Salzburg über den Modellversuch eines gemeinsamen Hubschrauber-Rettungsdienstes, zur freundlichen Kenntnisnahme.

Mit dem Ausdruck vorzüglicher Hochachtung
zeichnet
f.d.



Vorsitzender



Österreichischer Gewerkschaftsbund

GEWERKSCHAFT ÖFFENTLICHER DIENST

1010 Wien, Teinfaltstraße 7, Telefon 63 96 61, Fernschreiber 07-4402

An das
Bundesministerium für Inneres

Postfach 100
1014 W i e n

Unser Zeichen – bitte anführen
Ne.Nr. 15.661/83

Ihr Zeichen
22.018/54-III/4/83

Wien, 12. Juli 1983

Die Gewerkschaft Öffentlicher Dienst nimmt zum Entwurf einer Vereinbarung gemäss Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Salzburg über den Modellversuch eines gemeinsamen Hubschrauber-Rettungsdienstes, wie folgt Stellung:

Da nach Art. 1, § 3 Z. 3 durch das Bundesministerium für Inneres die Halterschaft des zukünftigen Rettungshubschraubers übernommen werden soll und somit auch durch dessen Bedienstete (Polizei- und Gendarmeriebeamte) betrieben wird, muss gefordert werden, dass der Personalvertretung bei der Anschaffung des Rettungshubschraubers ein Mitspracherecht eingeräumt wird.

Im Art. 1, § 4 Z. 1 wird angeführt, dass der Rettungshubschrauber nach dem jeweiligen Stand der Technik, auf Grund seiner Bauart und Ausrüstung, den Erfordernissen für den planmässigen Hubschrauber-Rettungsdienst zu entsprechen hat. Dazu ist folgendes ergänzend auszuführen:

Der Hubschrauber muss aus Sicherheitsgründen unbedingt mit zwei Triebwerken ausgerüstet sein, deren Leistung ausreicht, bei Minimalzuladung (das ist Standardausrüstung + Besatzung + Tankung für 90 Minuten Flugzeit) unter normalen

-2-

Wetterbedingungen ohne Bodeneffekt in einer Seehöhe von 3.700 m schweben zu können. Sollte ein Triebwerk ausfallen, muss der Pilot in der Lage sein, den Hubschrauber mit dem verbliebenen einen Triebwerk gefahrlos auf einer geeigneten Landestelle zu landen.

Der Innenraum muss so gross sein, dass ausser dem Piloten und dem Copiloten (Flugretter oder Sanitäter) der Arzt mit dem liegend zu transportierenden Patienten ausreichend Platz findet. Es müssen auch die Aggregate zur Reanimation fix installiert werden können.

Der Rettungshubschrauber muss auch unbedingt ein festes Landegestell (fix montierte Skier wegen Einsinkens bei Schnee oder weichem Boden) besitzen, da bei Aussenlandungen mit jedem anderen Landegestell ein zusätzliches Risiko eingegangen wird.

Der Heckrotor muss einen entsprechenden Sicherheitsabstand zum Boden haben.

Das waagrechte Ein-und Ausladen von Verletzten auf Tragbaren durch geschultes Personal muss unbedingt auch bei laufenden Rotoren möglich sein. Eine Hubschraubertypen, bei der erst nach dem Stillstand der frei auslaufende Rotoren be- und entladen werden kann, ist für den planmässigen Hubschrauber-Rettungsdienst nicht geeignet. (Ohne Rotorbremse dauert dies in Extremfällen bis zu 10 Minuten).

Dabei soll trotzdem auf die Wirtschaftlichkeit und Zweckmässigkeit geachtet werden. Man braucht nicht über die Grösse eines Leichthubschraubers hinausgreifen. Dieser ist für die Wendigkeit und Schnelligkeit des Fliegens im Hochgebirge notwendig.

Mit dem Ausdruck vorzüglicher Hochachtung
zeichnet

f.d.



Vorsitzender