

Aero-Dienst in Nürnberg: Weltweite Rettung im Auftrag des ADAC

Gülsah Tüfekci



Australien und Antigua, Uganda und Usbekistan, Nordkorea und Papua-Neuguinea – 2016 gab es wieder kaum einen Platz auf der Welt, an dem die Hilfe des ADAC Ambulanzdienstes nicht gefragt war. In insgesamt 191 Ländern betreute der Club rund 55.000 kranke oder verletzte Urlauber.

Für knapp 12.100 der 55.000 Patienten organisierte der ADAC Ambulanzdienst einen Krankentransport in eine Klinik in der Heimat. Etwa 4.000 der erkrankten Urlauber wurden per Flugzeug zurückgebracht, unter ihnen 1.250 in einer ADAC-Ambulanzmaschine. Die meisten kamen aus Spanien, der Türkei, Italien, Griechenland, Frankreich und Kroatien.

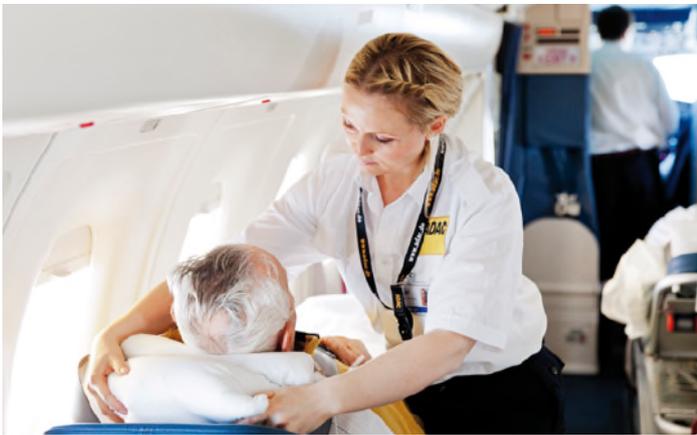


Abb 1: In guten Händen: An Bord kümmern sich Ärzte und Rettungssanitäter um die Patienten. (Foto: ADAC/Gunnar Knechtel)

Der schwierigste Heimflug führte 2016 nach Nürnberg – mit ihm wurde ein neues Kapitel der intensivmedizinischen Versorgung in Ambulanzflugzeugen geschrieben. Zum ersten Mal in der über 40-jährigen Geschichte des ADAC Ambulanzdienstes haben es Ärzte geschafft, einen Patienten mithilfe einer mobilen Herz-Lungen-Maschine aus dem Ausland in eine Klinik in Deutschland zu verlegen – inklusive Blutwäsche an Bord. Der 44-Jährige aus Vaterstetten in Oberbayern bekam in Mexiko eine schwere Lungenentzündung und hätte die Folgen der Erkrankung ohne den 21-stündigen Transport nicht überlebt.



Abb 2: Blick in die Dornier 328Jet inklusive einer mobilen Herz-Lungen-Maschine. (Foto: ADAC/Tilman Weishart)

Alles begann mit zwei Mechanikern

Für den weltweiten Krankentransport des ADAC Ambulanzdienstes betreibt die ADAC SE über das Tochterunternehmen Aero-Dienst GmbH & Co. KG in Nürnberg eine eigene Flotte: Rund um die Uhr stehen an 365 Tagen im Jahr vier fliegende Intensivstationen bereit, um ADAC-Mitglieder im Notfall nach Hause zu holen.

Für die Nürnberger begann 1958 alles mit einer kühnen Idee: Die Cousins Karl Diehl und Karl-Heinz Schmidt, Inhaber der Firmen Diehl und FAUN und Besitzer von zwei Beechcraft Bonanzas, gründeten ein Wartungsunternehmen der Allgemeinen Luftfahrt: die Geburtsstunde der Aero-Dienst GmbH.

Was damals mit lediglich zwei Mechanikern begann, zählt mittlerweile zu den wichtigsten und größten Komplettanbietern für Business Aviation und Flugambulanz in Europa. Aero-Dienst ist das zweitälteste gewerbliche Luftfahrtunternehmen (D-002 AOC) nach der Lufthansa und besitzt eine weltweite Einsatz-erlaubnis. Als einziges Unternehmen in der europäischen Geschäftsreiseluftfahrt vereint es seit 1968 alle wesentlichen Bereiche: Aircraft Maintenance (Instandhaltung), Aircraft Operations (Charterservice), Aircraft Sales (Kauf und Verkauf von Flugzeugen) sowie Aircraft Management (Übernahme des Flugbetriebs).

1975 kommt der ADAC ins Spiel: Der Club schließt einen Vertrag mit dem Nürnberger Unternehmen ab, um erkrankte Urlauber im Rahmen ihres Auslandsschutzbriefes in eine Klinik in der Heimat zu bringen. Der erste Ambulanzflug erfolgt am 1. April 1975 mit einem Learjet von München-Riem nach Athen, um dort ein ADAC-Mitglied mit einem schweren Herzinfarkt nach Nürnberg zurückzuholen. Der Krankentransport aus dem Ausland wurde bereits 1964 in den Leistungskatalog des ADAC-Schutzbriefes aufgenommen.



Abb 3: Dornier 328Jet: Von Nürnberg aus startet die fliegende Intensivstation zu ihren weltweiten Einsätzen. (Foto: Aero-Dienst/Tilman Weishart)

Die Nürnberger entwickeln sich zum Global Player

1998 wird der ADAC alleiniger Gesellschafter der Aero-Dienst GmbH & Co. KG. Heute ist das Nürnberger Unternehmen von einer Vielzahl nationaler und europäischer Luftfahrtbehörden anerkannt und auditiert, darüber hinaus hält es auch internationale Lizenzen für Länder wie Russland, Saudi-Arabien oder die USA. Als Service-Center für Global, Challenger, Falcon, Hawker, Learjet, Honeywell, GE, Pratt & Whitney und alle namhaften Avionik-Hersteller nehmen Kunden aus aller Welt die Dienstleistungen des Aero-Dienstes in Anspruch. Eine besondere Auszeichnung: Den EBAA „Platinum Safety of Flight Award“ für über 100.000 Stunden sicheres Fliegen gewannen die Nürnberger im Jahr 2011. 2016 wurden sie zudem mit dem „Annual Bombardier Business Aircraft ASF Excellence Award“ in der Kategorie Europa und Weltweit ausgezeichnet – zum zweiten Mal in Folge. Der Preis ehrt herausragende Qualität, Kundenservice und Leistungsstärke im Bereich Instandhaltung innerhalb des Bombardier Business Aircraft Service-Netzwerkes.

Mit der kontinuierlichen Expansion hat sich auch die Gesamtbetriebsfläche am Nürnberger Flughafen auf rund 8.000 Quadratmeter ausgeweitet. Ebenso das Personal: Was mit lediglich zwei Mechanikern begann, ist inzwischen auf mehr als 300 Mitarbeiter angewachsen. 160 Angestellte arbeiten in der Instandhaltung und 50 im Charterservice, davon 27 festangestellte Berufspiloten – viele mit mehr als zehn Jahren Firmenzugehörigkeit. 90 Mitarbeiter sind unter anderem für die Bereiche Administration, Personal, Logistik, Verkauf und Marketing zuständig.

Über 100 Mitarbeiter in Münchner Zentrale

Während der Aero-Dienst den fliegerischen Part des Krankenrücktransports übernimmt, obliegt die Organisation und die medizinische Abklärung der Fachabteilung in der Münchner Club-Zentrale: Der ADAC Ambulanzdienst, der zur ADAC-Schutzbrief Versicherungs-AG gehört, beschäftigt über 100 Mitarbeiter – darunter Ärzte, Rettungssanitäter und Rettungsassistenten. Insgesamt sprechen die Mitarbeiter über 24 Sprachen. Bei ihrer Arbeit werden sie zusätzlich von deutschsprachigen Mitarbeitern und Ärzten in zehn ADAC-Notrufstationen im Ausland unterstützt.

Von der Erstaufnahme zum Rücktransport

Die Beauftragung des Aero-Dienstes in Nürnberg erfolgt grundsätzlich nur durch die Münchner Zentrale und passiert mehrere Stufen: In der sogenannten Clearingstelle werden der Gesundheitszustand, die Versorgung und der Aufenthaltsort des Patienten intensiv und ausführlich besprochen und weitere Informationen rund um den Fall aufgenommen. Danach wird die Akte an die ADAC-Ärzte weitergegeben, die den medizinischen Aspekt prüfen und dafür mit dem behandelnden Arzt vor Ort sprechen. Das ist besonders wichtig, denn: Die wesentlichste Voraussetzung für jeden Transport ist die Feststellung, ob der Patient aus medizinischer Sicht transportfähig ist und wie gut er vor Ort versorgt werden kann. Um das beurteilen zu können, sind die Ärzte durch eine Zusatzqualifikation in Reise- und Transportmedizin bestens gerüstet.

Fällt die Entscheidung zugunsten eines Sondertransports mit dem ADAC-Ambulanzjet aus, geben die Ärzte den Fall an die Flugdisposition weiter, die den Rücktransport mit dem Aero-Dienst abstimmt. Auch der Transport in den jeweiligen Urlaubsländern will dabei organisiert werden: Dafür nutzt der ADAC

Ambulanzdienst Dienstleister vor Ort, die den Patienten punktgenau vom Krankenbett zum Flieger bringen. Alternativ übernimmt diese Aufgabe auch das behandelnde Krankenhaus.

An Bord befinden sich neben den Piloten grundsätzlich ein Flugarzt mit intensivmedizinischer Ausbildung und ein Rettungsassistent. Während die Flugzeuge in den frühen Jahren des Ambulanzdienstes bei einem Notfall noch extra umgerüstet wurden, sind heute alle vier Ambulanzflugzeuge intensivmedizinisch ausgestattet: sowohl mit Standardausrüstung, wie Kompressoren und Patiententragen, als auch mit modernster intensivmedizinischer Technologie wie klinischen Beatmungsmöglichkeiten.

Falls der ADAC-Ambulanzjet als Transportmittel nicht geeignet ist, kommen Linien- oder Charterflüge, sowie bei kürzeren Distanzen Rücktransporte per Krankenwagen oder mit dem Auto in Betracht.



Abb. 4: Die Flotte des ADAC Ambulanzdienstes: Zwei Dornier 328Jet (Mitte), ein Learjet 60XR (links), eine Beechcraft King Air 350 (rechts). (Foto: ADAC/Tilman Weishart)

Die Flotte des ADAC Ambulanzdienstes Fairchild-Dornier 328Jet

Der ADAC verfügt über zwei Großraumambulanz-Jets des Typs Fairchild-Dornier 328-300 (DO 328Jet), die auf Kurz- und Mittelstrecken eingesetzt werden.

Bis zu sechs liegende Patienten und bis zu sieben sitzende Passagiere können mit dem leisen und extrem flugstabilen Jet transportiert werden. Die Höhe der Kabine erlaubt es dem medizinischen Personal im Stehen zu arbeiten. Der Kabinendruck lässt sich dem medizinischen Befund der Patienten anpassen.

Technische Daten

- Reichweite: 3.000 km
- Start-/Landebahnlänge: 1.400 m
- Max. Reiseflughöhe: 10.700 m
- Max. Reisegeschwindigkeit: 740 km/h

Beechcraft Super King Air 350

In der Turboprop-Maschine Beechcraft Super King Air 350 können bis zu zwei liegende Patienten und bis zu drei sitzende Passagiere transportiert werden.

Das Flugzeug ist in der Lage, auf sehr kurzen Pisten und auch auf Graspisten zu starten und zu landen. Aufgrund ihrer niedrigen Betriebskosten handelt es sich dabei um ein äußerst ökonomisches Flugzeug, das auch über eine Druckkabine verfügt

und auf Kurz- und Mittelstrecken eingesetzt wird.

Technische Daten

- Reichweite: ca. 2.600 km
- Start-/Landebahnlänge: 1.000 m
- Max. Reise Flughöhe: 10.700 m
- Max. Reisegeschwindigkeit: 580 km/h

Learjet 60XR

Mit dem Learjet 60XR können bis zu zwei liegende Patienten und bis zu zwei sitzende Passagiere transportiert werden. Der ADAC Ambulanzdienst setzt dieses Flugzeug hauptsächlich auf Mittelstrecken ein.

Technische Daten

- Reichweite: 3.800 km
- Start-/Landebahnlänge: 1.800 m
- Max. Reise Flughöhe: 15.500 m
- Max. Reisegeschwindigkeit: 860 km/h

Bei Bedarf sind weitere Ambulanzjets der Typen Learjet 35 und 55 abrufbereit.

Die Wartung der Maschinen erfolgt im eigenen EASA Part 145 anerkannten Instandhaltungsbetrieb: Alle Instandhaltungsmaßnahmen und Reparaturen an Flugzeugzelle, Triebwerken sowie Bordelektronik werden nach behördlich genehmigten Verfahren unter strenger Einhaltung der Herstellervorgaben von den Technikern des Aero-Dienstes durchgeführt.

Durch die kurzen Kommunikationswege zwischen dem eigenen Flugbetrieb und Instandhaltungsbetrieb können Störungen frühzeitig erkannt und ohne zeitlichen Verzug behoben werden, wodurch eine hohe operationelle Bereitschaft der ADAC-Flotte gewährleistet werden kann.



Abb. 5: Aero-Dienst in Nürnberg zählt zu den größten Komplettanbietern für Business Aviation und Flugambulanz in Europa. (Foto: Aero-Dienst/Tilman Weishart)

Dabei kommt der Ausbildung und Erfahrung der Mitarbeiter eine hohe Bedeutung zu: Der Aero-Dienst bietet eine eigene duale Ausbildung zum Fluggerätemechaniker und Fluggeräteelektroniker an. Für die Auswahl der Auszubildenden finden Tests, Workshops und Vorstellungsgespräche statt. Auch bereits ausgebildete Mechaniker werden bei entsprechender Eignung eingestellt. Die hohe Betriebstreue der Mitarbeiter, viele mit jahrzehntelanger Zugehörigkeit, gewährleistet ein fundiertes Fachwissen und einen reichen Erfahrungsschatz. Dank des eigenen EASA Part 21 Entwicklungsbetriebs können Flugzeugmodifikationen direkt bei Aero-Dienst entwickelt und umgesetzt werden.

Krankheit im Urlaub kann teuer werden

Hauptursachen für einen Ambulanzflug sind in 70 Prozent der Fälle Herz-Kreislaufkrankungen, Schlaganfälle und Hirnblutungen. 15 Prozent gehen auf Unfälle zurück, vor allem Verkehrs- und Sportunfälle. Der Rest verteilt sich auf Erkrankungen und Unfälle aller Art.

Wer im Falle einer ernsthaften Erkrankung keine Auslandskrankenversicherung hat, ist schnell finanziell ruiniert. Bei einem Ambulanzflug gilt beispielsweise: je länger der Flug, desto teurer wird es für den Patienten. Je nach Maschinentyp kostet ein ADAC-Ambulanzflug von den Kanarischen Inseln nach Deutschland bis zu 45.000 Euro. Ein Intensivtransport aus Mexiko kann bis zu 70.000 Euro kosten – aus Asien oder Australien kommen schnell bis zu 130.000 Euro zusammen. Arzt- und Krankenhauskosten sind dabei noch nicht berücksichtigt.



Abb. 6: Dornier 328Jet: Bis zu sechs liegende Patienten kann das Ambulanzflugzeug auf der Kurz- und Mittelstrecke transportieren. (Foto: ADAC)

Von der gesetzlichen Krankenkasse kann der Patient im Ausland nur wenig Hilfe erwarten. Krankenrücktransporte sind von der Kostenübernahme generell ausgeschlossen. Je nach Land übernimmt die Kasse auch die medizinische Versorgung vor Ort nicht oder nur teilweise. Am besten informieren sich Urlauber bei ihrer Krankenkasse, inwieweit sie an ihrem Reiseziel versichert sind. Ein zusätzlicher Auslandskrankenschutz, wie ihn die ADAC-Schutzbrief Versicherungs-AG anbietet, wird heute sogar von den gesetzlichen Krankenkassen empfohlen.

Gülsah Tüfekci © ADAC SE Unternehmenskommunikation

A graphic advertisement for AVICERT. The word 'AVICERT' is written in large, bold, blue letters. Below it, the text 'Sachverständigenleistungen für die Luftfahrtindustrie.' is written in smaller blue font. In the background, there is a faint image of an airport with a control tower and a runway. In the bottom right corner, there is a logo for 'ISTAT MEMBER'. At the bottom, the website 'www.AVICERT.de' is written in white on a blue background.