



Internationale Kommission für Alpines
Rettungswesen IKAR
Kommission für Bodenrettung
International Commission for Alpine Rescue ICAR
Commission for Terrestrial Rescue
Commission Internationale de Sauvetage Alpin CISA
Sauvetage Terrestre



Vorträge Kommission für Bodenrettung

Ort: Vysoké Tatry, Starý Smokovec, Hotel Bellevue
Datum: 7. Oktober 2010
Zeit: 14.00 Uhr
Anwesend: Mitglieder der Kommission für Bodenrettung
Leitung: Bruno Jelk und Gebhard Barbisch
Protokoll: Fabienne Jelk

Antrag Bayerische Bergwacht

Herbert Streibel hält einen kurzen Vortrag Als Seilverbindung wurde in Bayern der Sackstich verwendet mit langen Enden. Nun wird der doppelte Sackstich verwendet. Mit dem Knoten wurden verschiedene Tests durchgeführt. Vorteil Anseilen mit doppelten Buliknoten: lässt sich gut nach grosser Belastung lösen. Bei Ringbelastung 100 Prozent Knotenfestigkeit.

Empfehlung REC B 0004, Knoten bei Statikseilen. Es wird der Antrag gestellt, den doppelten Sackstichknoten in der Empfehlung zu ergänzen.

Vorschlag: Die zwei Knoten (gesicherter Achterknoten und doppelter Spierenstich) in der Empfehlung ergänzen um den doppelten Sackstich: Einstimmig angenommen. Keine Gegenstimmung zur Einführung dieses Knotens.

Datei: 03-BWB-doppelter-Sackstich-Empfehlung-4.PDF

Peter Veider, ÖBRD: Seilbahnrettung

Stellten ihr System der Seilbahnrettung 2005 in Obergurgl vor. Es gab Widerstände von der Seilbahnindustrie. Das System ist für alle Lifte anwendbar. Das System ist zertifiziert. Der Retter wird aufgezo-gen. Die Geräte müssen ohne Mithilfe des Fahrgastes funktionieren. In 3.5 Std. sollte die Evakuation beendet sein. Die Bergung der Fahrgäste durch Abseilen ist nur möglich, wenn die Höhe nicht mehr als 100 m beträgt und das Gelände geeignet ist. Das System sollte leicht und einfach sein. Es müssen Netzwerke gebildet werden. Die

Ausbildungsstätte ist im Jamtal. Der Einsatzleiter bei einem Unfall ist der Betriebsleiter und nicht der Bergretter. Viele Skigebiete wurden auf dieses System umgerüstet. Für das System gibt es Lehrunterlagen. Wenn ein Lift auf das System umrüstet, gibt man diese Unterlagen ab.

Fragen: keine

Bruno Jelk: Die Systeme müssen funktionieren. Beim Abseilen kann auch das Problem darin liegen, die Leute wegzubringen, sobald sie am Boden sind, wenn diese schlecht ausgerüstet sind, z.B. schlechte Schuhe.

Datei: 04-OeBRD-Peter-Veider-Seilbahnrettung.PDF

Klaus Opperer, Bergwacht Bayern: Seilbahnrettung, Seilbahnnotfall

In der Norm steht, dass der Betriebsleiter verantwortlich ist. Diese haben oft nie Pressearbeit, Koordination von Hubschraubern, Betreuung von Verunfallten etc. gemacht. Die Betriebsleiter brauchen hierzu die Hilfe der Bergretter. Es wird eine Schulung angeboten. Diese ist regional und die wichtigen Punkte der Ausbildung sind die Vertrauensbildung, d.h. einander kennenlernen, ein abgestimmter Berge- und Alarmplan, die Aufgabenverteilung und Ressourcenplanung. Es geht z.B. darum, wer dafür verantwortlich ist, dass die Seilbahn stillsteht. Für jeden muss definiert sein, was wessen Aufgabe ist. Am Workshop werden Systeme demonstriert und es gibt ein Führungssimulationstraining. Anschliessend schildert Klaus Opperer einen Vorfall, wo es zu einer Evakuierung kam (Brauneckbahn). Es gab glücklicherweise keine Verletzten und keine Toten, das Wetter und die Piloten waren gut.

Fragen: keine

Datei: 05-BWB-Fachworkshop-Seilbahnnotfall.PDF

Sepp Brandner, ÖBRD: Paragleiterbergung

Schildert Flugsportunfälle im oberen Drautal. Das Drautal verläuft von West nach Ost. So haben die Südhänge ausgezeichnete thermische Bedingungen. Es werden in diesem Gebiet laufend verschiedene Wettkämpfe durchgeführt. Pro Jahr gibt es etwa 10 – 15 Flugsportunfälle. Es gibt aber noch mehr Unfälle, die hier nicht erfasst sind. Es sind oft Paragliders. Es gibt verschiedene Einsatzarten: Bodenrettung und Flugrettung. Hängegleiter haben hohe Geschwindigkeiten, stürzen in den meisten Fällen bis zum Boden. Wenn sie in Baumkronen hängen bleiben, sind sie schwer zu sichern. Hängegleiter mit Turm sind in der Regel Einsteigermodelle, erreichen nicht so hohe Geschwindigkeiten. Haben Spannleinen, die gute Befestigungsmöglichkeiten geben. Bleiben eher in Bäumen hängen. Hängegleiter ohne Turm: Wenig Widerstand, hohes Leistungspotential. Stürzen in der Regel bis zum Boden, keine Leinen. Starrflügler: Flugverhalten kommt den Segelflugzeugen nahe. Wichtige Teile bei der Rettung: Aufhängung, Trimmschnur. Gleitschirm: Wichtige Teile der Ausrüstung sind GPS oder Funk für die Ortung, kennen der Verbindungen des Piloten mit seinem Fluggerät.

Gleitschirmpiloten sind oft an den untern Extremitäten, Rücken, Becken verletzt, hinzu kommen Schürfwunden etc.. Kopfverletzungen sind eher selten. Hängegleiter haben oft schwere Kopfverletzungen und innere Verletzungen. Wichtig für die Ortung sind u.a. die Positionsformate. Anschliessend wird die Lage beurteilt (Einsatzteam, verunfallter Pilot, Gelände, Verhältnisse, Wetter). Anschliessend wird entschlossen, wie die Rettungsaktion abläuft. Zuerst Verbindungsaufnahme mit Pilot, dieser verharrt ruhig, muss flexibel gesichert werden, Rettung vorbereiten, Pilot retten und Gleitschirm bergen. Bei Hängegleiter gleich, aber zuerst wird nicht der Pilot, sondern der Hängegleiter gesichert, anschliessend der Pilot. Das Rettungsteam besteht aus 1 Retter, 1-2 Retter als Sicherungsteam und die Bodenmannschaft ist geländebedingt.

Fragen: keine

Datei: 06-OeBRD-Flugunfall.PDF

Enrico Ragoni: Dyneema Rope

Was kann man tun und was ist kritisch bei der Anwendung von Dyneema. Vorgestellt wird kurz das System MERS2. Dyneema ist eine Marke der holländischen Firma DSM Dyneema. Dyneema besteht aus „high modulus polyetylen HMPE“. Es ist nicht das gleiche wie Kevlar. Dyneema hat praktisch keine Dehnung, ist in einem hohen Bereich UV-resistent und hat eine hohe Reissfestigkeit. Kritisch ist die Temperatur. 70 Grad ist das Limit, anschliessend hat man strukturelle Schäden. Vorteile: leicht, hochfest, geringe Dehnung, resistent gegen UV, Säuren, Laugen und alles, was auf Petroleum basiert, relativ einfach zu spleissen. Dyneema nimmt kein Wasser auf und ist leichter als Wasser. Negativ: Oberflächenbeschaffenheit (Dyneema ist sehr glitschig), die Temperaturverträglichkeit (über 50 Grad ist kritisch), Seile mit einem Mantel sind schwierig zu spleissen, kein stabiler Querschnitt, kritisch, wenn es sich dreht, Verlust der Festigkeit, je nachdem wie hoch das Verhältnis der Nutzlast zur Bruchlast ist. Dyneema ist kein gutmütiger Werkstoff. Das Wasser geht zwischen die Flechtungen, braucht deshalb länger zum Trocknen. Dyneema eignet sich nicht zum Klettern. Es ist absolut statisch. Knoten können rutschen, Verschiebung Mantel-Kern. Kritisch sind Höhenarbeiten am Dyneema-Seil und Abrieb bei Ziehen über Felsen. Dyneema wird sofort kritisch, wenn die Anwendung nicht den Eigenschaften des Seiles entspricht.

Fragen:

Kann man das Rutschen vermeiden?

Mir ist kein Dyneema-Seil bekannt, dessen Mantel nicht rutscht.

Datei: 07-Ragoni-Dyneema.PDF

Island, Sigi : Super Jeeps in SAR

Der Vortrag handelt von Superjeeps. In Island werden diese Fahrzeuge seit den 20-Jahren benutzt. Definition Superjeep: Fahrzeug kann auf jedem Gelände fahren und hat spezielle Reifen, 4 x 4. Gezeigt wird, wie so ein Jeep gebaut und

wie er ausgerüstet ist. In ICE-SAR werden etwa 200 Jeeps benutzt. Es gibt verschiedene Modelle, die je nach Situation eingesetzt werden. Im letzten Jahr wurde eine Fahrt auf einen Vulkan gemacht. Es gab auch verschiedene Unfälle mit den Jeeps, z.B. bei Gletscherspalten.

Fragen: keine

Datei: 08-ICE-SAR-Super-Jeeps-in-SAR.PDF

Ende der Sitzung: 16.40 Uhr