



5,50
EUR

Deutschland

Österreich 6,10 EUR
Schweiz 10,60 CHF
Luxemburg 6,50 EUR

6 November/
Dezember 2020



Ausbildung

TIPPS FÜRS
KLINIK-
PRAKTIKUM

Interview

DAS REANIMATIONS- REGISTER DES DRK



KATASTROPHENSCHUTZ

14 Gerätewagen für
Wassergefahren



50 JAHRE LUFTRETTUNG

Als „Christoph“
fliegen lernte



NOTFALLMEDIZIN

Die vier Gruppen
des Schocks



FOTO: MUSEUMSGRUPPE FLEGENWEHR FRANKFURT A.M.

„Christoph 2“ kurz nach der
Indienststellung im August 1972 in Frankfurt.

50 JAHRE „CHRISTOPH“- HUBSCHRAUBER

Am 1. November 1970 nahm der erste reguläre Rettungshubschrauber in München seinen Dienst auf. Er wurde vom ADAC in Dienst gestellt. Wir erinnern an die Anfänge der „Christoph“-Hubschrauber.

1961

erhielt das Klinikum „Rechts der Isar“ in München einen Hubschrauberlandeplatz.

Die Idee, Hubschrauber zum Transport von Verletzten einzusetzen, war Ende der 1960er-Jahre nicht neu. Die französische Armee hatte zuvor im Algerienkrieg (1954 bis 1962) den größten Teil ihrer Verwundeten mit Hubschraubern aus dem Kampfgebiet evakuiert. Auch die US-Armee setzte sowohl im Koreakrieg (1950 bis 1953) als auch im Vietnamkrieg (1955 bis 1975) Heliko-

pter ein, um verwundete Soldaten zu transportieren. In Vietnam kamen mit Seilwinden ausgerüstete Bell UH-1D zum Einsatz, um verwundete US-Soldaten aus dem Dschungel an Bord zu winschen.

In den 1960er-Jahren kamen in Deutschland im zivilen Bereich zum Transport von schwer verletzten und erkrankten Personen vereinzelt Hubschrauber der Bundeswehr, des Bundesgrenzschutzes und auch der US-Streit-



FOTO: MUSEUMSARCHIV FEUERWEHR FRANKFURT A.M.

Hubschrauber vom Typ „Vertol H-21 C“, der beim Feldversuch der Feuerwehr Frankfurt a.M. im Frühjahr 1968 zum Einsatz kam.

kräfte zum Einsatz. Das Klinikum „Rechts der Isar“ der Technischen Hochschule München verfügte seit 1961 über einen Hubschrauberlandeplatz. Einer Publikation des Klinikums ist zu entnehmen, dass von 1961 bis 1968 insgesamt 137 Patienten mit einem Helikopter zum Klinikum transportiert und sechs Patienten damit verlegt wurden. Dabei kamen die Hubschraubertypen

- Sikorsky H34,
- Bell UH-1D,
- Bristol 172 Sycamore,
- Alouette II,
- Bell 206A Jet Ranger und
- Vertol H21

zum Einsatz.

Von der Medizinischen Akademie Lübeck wurden zwischen September 1965 und Dezember 1967 insgesamt 22 Patienten mit Hubschraubern zur Weiterbehandlung in Spezialkliniken verlegt.

Beiden Berichten ist zu entnehmen, dass man einen Teil der Patienten in „Außenboxen“, die an der Alouette II angebracht waren, transportierte.

Bereits ab Dezember 1958 war in Deutschland von Zeit zu Zeit über die Idee eines zivilen Rettungsdienstes mit Helikoptern diskutiert worden. Die dazu auf Regierungsebene herrschende Auffassung ist in der Dokumentation zur „Achten Gemeinsamen Verkehrssicherheitskonferenz“ des Bundes und der Länder am 24. Juni 1965 nachzulesen: „Die Bereitstellung von Hubschraubern speziell für den Unfallrettungsdienst kann z. Z. nicht empfohlen werden. Es ist jedoch zu begrüßen, wenn Hub-

schrauber, die an sich anderen Zwecken dienen (polizeiliche Aufgaben, ziviler Bevölkerungsschutz, Zwecke der Bundeswehr usw.), auch für die Bergung und den Abtransport von Unfallverletzten zur Verfügung gestellt werden.“

Sommer 1967: Modellversuch Anspach

Hans-Werner Feder hatte Mitte der 1960er-Jahre als junger Arzt eine Praxis im Wetteraukreis (Hessen) übernommen. Einer seiner Patienten war Beamter an der Autobahnpolizeistation Butzbach. Ihm bot der Arzt an, dass er und auch seine Kollegen ihn bei Verkehrsunfällen mit Schwerverletzten rufen könnten. In der Folgezeit machten Polizeibeamte in der Region von diesem Angebot sehr häufig Gebrauch.

Feder fuhr zunächst mit seinem Pkw zu den Unfallstellen, die zum Teil 40 Kilometer von seiner Praxis entfernt waren. Zur Situation: Die Eintreffzeiten der mit Sanitätshelfern besetzten Krankenwagen bei Unfällen lagen damals oft bei einer Stunde. Bedingt durch Staus kam der Arzt häufig nur langsam voran. Deshalb nahm er Kontakt zum DRK auf, das ihm einen Reserve-Krankenwagen, ausgestattet mit Sondersignalen und Funk, zur Verfügung stellte. Trotzdem traf der Mediziner weiterhin oftmals relativ spät am Unfallort ein.

Bei einer Autofahrt, die ihn am Flugplatz Anspach vorbeiführte, sah er einen kleinen Hubschrauber. Dieser erschien ihm für Flüge zu den Unfallorten geeignet. Feder kam die Idee, zur Hauptreisezeit im Sommer 1967 über drei Wochen hinweg täglich von morgens bis abends einen Arzt-Hubschrauber in Dienst zu stellen.

Ab Dezember 1958 war in Deutschland von Zeit zu Zeit über die Idee eines zivilen Rettungsdienstes mit Helikoptern diskutiert worden.

137

Patienten

wurden zwischen 1961 und 1968 mit einem Helikopter zum Klinikum „Rechts der Isar“ geflogen.

Feder fuhr zunächst mit seinem Pkw zu den Unfallstellen, die zum Teil 40 Kilometer entfernt waren.



FOTO: SAMMLUNG H.-W. FEDER / ARCHIV WERNER WOLFFELNER MEDIZIN-VERLAG

Arzt-Hubschrauber bei einem Verkehrsunfall im Sommer 1967.

BO 105 (1969)

Max. Abfluggewicht: **2.300 kg**
 Höchstgeschwindigkeit: **270 km/h**
 Max. Flughöhe: **5.000 m**
 Reichweite: **575 km**
 Triebwerk:
2 Wellenturbinen Allison 250-C20 mit einer Leistung von je 300 kW

Mitte der 1960er-Jahre forderte der Frankfurter Branddirektor Ernst Achilles für die Feuerwehren von Großstädten Mehrzweckhubschrauber.

Um die Idee umsetzen zu können, suchte er nach finanzieller und ideeller Unterstützung. Der Arzt wurde bei zahlreichen Ministerien, Verbänden und Unternehmen vorstellig. Letztlich fand er drei Sponsoren: den ADAC – Gau Hessen, die Deutsche Krankenversicherung AG und den Verband der Lebensversicherungsunternehmen. Zusammen stellten sie 10.500 D-Mark (rund 5.250 Euro) zur Verfügung. Mit dem Betrag konnte der Helikopter mit Piloten für drei Wochen gechartert werden.

Wichtig für den Erfolg des Modellversuchs war auch Hans Keil, im Ehrenamt Präsident des DRK-Landesverbandes Hessen und als Ministerialdirigent im Hessischen Innenministerium für die Polizei zuständig. Keil, der Feder auf einer Veranstaltung des DRK kennengelernt hatte, ebnete für das Projekt den Weg und räumte diverse Hürden beiseite.

Der Feldversuch, mit dem Hans-Werner Feder überprüfen wollte, ob der Einsatz von Hubschraubern zur Unfallrettung sinnvoll ist, fand vom 11. August bis 1. September 1967 statt. Offizielle Kooperationspartner waren der ADAC – Gau Hessen und der DRK-Landesverband Hessen. Während dieser Zeit stand am Flugplatz Anspach im Hochtaunuskreis täglich von 7 bis 19 Uhr ein zweisitziger Hubschrauber vom Typ Brantly B2 zum Einsatz bereit. Alarmiert wurde der 160 km/h schnelle Arzt-Helikopter von Polizeidienststellen oder auch von Streifenwagen über Polizeifunk.

Besetzt war der Hubschrauber über die gesamte Zeit hinweg mit dem Piloten Franz Hartmannsberger und dem Arzt Hans-Werner Feder. Die medizinische Ausstattung beschränkte sich auf einen Arzt-Notfallkoffer und einen Karton mit Infusionslösungen. Im Regelfall versorgte Feder die Patienten vor dem Abtransport mit Krankenwagen lediglich. Patienten in

einem besonders kritischen Zustand begleitete er im Krankenwagen zur Klinik.

Im Versuchszeitraum registrierte man insgesamt 52 Einsätze. Dabei wurden 19 Schwerverletzte, 16 Mittelschwerverletzte und 31 Leichtverletzte ärztlich versorgt. Eine Dokumentation des Modellversuchs gibt die Einsatzdaten, Erfahrungen und Erkenntnisse wider.

Im Herbst 1967 arrangiert der Pressereferent des ADAC in Hessen ein Gespräch zwischen Feder und dem damaligen Bundesverkehrsminister Georg Leber. Bei diesem etwa 15-minütigen Treffen berichtete Feder dem Minister von seinem Modellversuch, überreichte ihm die Dokumentation und regte die Unterstützung für weitere Projekte an. Dabei sprach er auch im Namen des ADAC und des DRK.

1968 verließ Feder die Region und übernahm eine große Arztpraxis in Kassel. Dort wirkte er bei der Etablierung des Notarztzwegens mit.

Frühjahr 1968: Feldversuch der Feuerwehr Frankfurt am Main

Der Frankfurter Branddirektor Ernst Achilles hatte bereits Mitte der 1960er-Jahre Mehrzweckhubschrauber für die Feuerwehren von Großstädten gefordert. Er dachte dabei an Brandbekämpfung aus der Luft sowie die Verwendung zur Einsatzleitung, zur Personenrettung und für den Transport von Verletzten.

Durch den Modellversuch von Feder ermutigt, griff man in Frankfurt den Gedanken an einen Hubschrauber für die Unfallrettung wieder auf. Achilles, mittlerweile Oberbranddirektor und Leiter der Feuerwehr, arbeitete zusammen mit dem Leitenden Polizeiarzt Dr. Theo Kunz ein Konzept aus. Es sollte ein Helikopter zum Einsatz kommen, dessen medizinische Ausstattung der eines Notarztzwegens entsprach. Der Hubschrauber sollte mehrere Patienten transportieren können und auch für die technische Rettung bei Verkehrsunfällen ausgerüstet sein.

Zur Hauptreisezeit an Ostern und Pfingsten 1968 stand an der BG-Unfallklinik in Frankfurt am Main an insgesamt acht Tagen von 7 bis 19 Uhr ein Hubschrauber vom Typ „Vertol H21“ zum Einsatz bereit. Die Bundeswehr stellte ihn für die beiden Versuchszeiträume zur Verfügung. Die Besatzung bestand aus zwei Piloten, einem Bordmechaniker, zwei Feuerwehr-Sanitätern, einem Arzt der Unfallklinik und einem Einsatzleiter der Feuerwehr. Im Hubschrauber



Taufe des ersten ADAC-Rettungshubschraubers durch den Bundesverkehrsminister am 29. September 1970 auf den Namen „Christoph“.

konnten bis zu vier liegenden und vier sitzenden Patienten transportiert werden. Während der acht Einsatztage wurde die Besatzung zu insgesamt 15 schweren Unfällen auf Autobahnen und Bundesstraßen im Rhein-Main-Gebiet gerufen.

Die in den beiden Versuchsreihen gemachten Erfahrungen, gewonnenen Erkenntnisse und auch Schlussfolgerungen wurden verschriftlicht, anderen Behörden zur Verfügung gestellt und auch in Fachzeitschriften publiziert.

Sommer 1968 bis Winter 1968/69: Projekte des BMV

Ab Sommer 1968 fanden in München, Mainz und Nürnberg – angestoßen und überwiegend finanziert durch das Bundesverkehrsministerium – weitere Feldversuche statt. Ziel war es auch hier, den Einsatz von Hubschraubern zur Unfallrettung zu testen.

Als Durchführende des Münchner Projektes werden das Bayerischen Staatsministerium des Innern, der ADAC, das BRK, die Malteser und Johanniter in Kooperation mit dem Klinikum „Rechts der Isar“ genannt. Die organisatorische Projektleitung lag bei Gerhard Kugler vom ADAC. Ärztlicher Leiter war Dr. Jürgen Ewald, Chirurg am Klinikum „Rechts der Isar“ und Ausbildungsarzt beim BRK in München.

Im Zeitraum vom 13. Juni bis 6. Oktober 1968 kam der Hubschrauber an 47 Tagen in 52 Fällen zum Einsatz. Nach der Einsatzstatistik führte die Besatzung 27 Primär- und sechs Sekundärtransporte durch. Zudem erfolgten diverse Erstversorgungen ohne Transport mit Helikopter.

Beim Hubschrauber handelte es sich um einen Bell 206A Jet Ranger, der mit einem Piloten und einem Arzt besetzt war. In dieser Maschine konnten zwei Patienten auf Normkrankenträgen übereinander gelagert, quer zur Flugrichtung, transportiert werden.



Rettungshubschrauber vom Typ „Alouette III“ der Deutschen Rettungsflugwacht landet 1973 an einer Einsatzstelle.

Der Helikopter war zunächst am Flughafen München-Riem, später am Klinikum „Rechts der Isar“ stationiert. Geführt wurde er durch die Bodenfunkstelle des ADAC. Sowohl die Polizei als auch die Sanitätsorganisationen informierten den ADAC über ein „rotes Telefon“ über Unfälle, bei denen es wahrscheinlich Schwerverletzte gab. Um die Einsatztauglichkeit im Winter zu testen, führte man das Projekt vom 20. Dezember 1968 bis 7. Januar 1969 weiter. In diesem Zeitraum wurden drei Einsätze geflogen.

Das Projekt in Mainz führte das DRK-Präsidium in Bonn gemeinsam mit dem DRK-Landesverband Rheinland-Pfalz und dem Institut für Anästhesiologie der Universitätsklinken Mainz durch. Zwischen dem 6. August und 22. September 1968 fielen 59 Einsätze an.

Beim Hubschrauber handelte es sich um es sich um den Typ Alouette III. Er war mit Piloten, Arzt und Sanitäter besetzt und konnte Patienten transportieren.

Als Durchführende des Nürnberger Projekts wird in der Literatur der BRK-Bezirksverband Ober- und Mittelfranken genannt. Das Projekt wurde vom 26. Juli bis 25. August 1968 durchgeführt. 18-mal kamen die Luftretter zum Einsatz. Der Hubschrauber war allerdings nur an den Wochenenden einsatzbereit. Auch in Nürnberg nutzte man einen Helikopter vom

1968 fanden in München, Mainz und Nürnberg Feldversuche zum Einsatz von Hubschraubern zur Unfallrettung statt.

2

Patienten

konnten an Bord der Bell 208A Jet Ranger auf Normkrankenträgen übereinander gelagert werden.



FOTO: ADAC



FOTO: ADAC

Zwei Generationen von Rettungshubschraubern: BO 105 am Boden und H 145 im Flug.

Da die BO 105 unter allen verfügbaren Flugmustern am besten geeignet erschien, entschied sich der ADAC für dieses Modell.

29. Sept 1970

Taufe
von „Christoph 1“ in
München.

Ziel des ADAC war es, mit Beginn der Reisezeit im Sommer 1970 in München einen eigenen Rettungshubschrauber in Dienst zu stellen.

Typ Alouette III, der mit Piloten, Arzt und Sanitäter besetzt war.

Das Münchner Projekt wurde zur Hauptreisezeit im Sommer 1969 vom ADAC in Kooperation mit dem Klinikum „Rechts der Isar“ fortgesetzt. Insbesondere sollten dadurch weitere Erfahrungen gesammelt werden. An 38 Einsatztagen erhielt das Team 41 Alarmierungen.

Erkenntnisse aus den Feldversuchen

Im Laufe des Jahres 1969 führte Professor Dr. Friedrich Wilhelm Ahnefeld eine Analyse der Berichte zu den Feldversuchen in Anspach, München, Mainz und Nürnberg durch. Das DRK-Präsidium hatte ihn damit beauftragt. Er zog auch Informationen aus der internationalen Literatur, Expertengesprächen und eigenen Erfahrung aus 496 Einsätzen mit Bundeswehrhubschraubern heran, um „Empfehlungen zur Unfallrettung mit Hubschraubern“ zu formulieren. Das DRK-Präsidium überreichte diese Schrift im Frühjahr 1970 dem Bundesverkehrsminister.

„Christoph“-Projekt des ADAC

Das ursprüngliche Ziel des ADAC war, mit Beginn der Reisezeit im Sommer 1970 in München dauerhaft einen eigenen Rettungshubschrauber in Dienst zu stellen. Er sollte täglich von morgens bis abends einsatzbereit sein.

Vom Hubschrauberhersteller Bölkow in Ottobrunn war dem ADAC bereits im Juni 1968 die Neuentwicklung BO 105 angeboten worden. Die Konzeption des Typs als Mehrzweckhubschrauber, der auch für Rettungsflüge einsetzbar sein sollte, war auf der Basis von Forschungen bei Bölkow in der ersten Hälfte

der 1960er-Jahre erfolgt. Da die BO 105 unter allen verfügbaren Flugmustern am besten geeignet erschien, entschied sich der ADAC dafür.

Der Helikopter wurde mit finanzieller Unterstützung des Bundes, des Freistaates Bayern und der Allianz Versicherung beschafft. Allerdings verzögerte sich die Auslieferung bis Ende September 1970. Am 29. September 1970 erfolgte in München die Taufe der Maschine. Auf Vorschlag des ADAC gab der Bundesverkehrsminister dem Hubschrauber den Namen „Christoph“. Die luftfahrtrechtliche Genehmigung erhielt der Helikopter aber erst zum 1. November.

Das Konzept für die Luftrettung ab November 1970 wurde von Gerhard Kugler vom ADAC und dem ärztlichen Projektleiter Dr. Jürgen Ewald unter Einbezug weiterer Ärzte aus dem Münchner Projekt und des ADAC-Ärztokollegiums entwickelt. Auch die DRK-Schrift vom März 1970 mit den Empfehlungen von Professor Dr. Ahnefeld dürfte berücksichtigt worden sein. Ewald war es auch, der die Ingenieure von Bölkow hinsichtlich medizinischer Einbauten beriet und die medizinische Ausstattung des Hubschraubers festlegte.

Sommer 1970: Heeresflieger Oberschleißheim

Die Heeresfliegerstaffel 8 in Oberschleißheim bei München übernahm, wie auch andere Fliegereinheiten der Bundeswehr, in den 1950er- und 1960er-Jahren immer wieder zivile Rettungseinsätze. Aufgrund der zahlreichen Bergrettungseinsätze bestanden gute Beziehungen zur Bergwacht im BRK.

Als bekannt wurde, dass der neue ADAC-Rettungshubschrauber erst im Herbst zum Einsatz kommen sollte, ergriffen die Heeresflieger die Initiative. Ab Pfingsten 1970 stellten sie an

den Wochenenden und Feiertagen eine Bell UH-1D samt fliegerischer Besatzung für die Unfallrettung ab. Die medizinische Besatzung – Arzt und Sanitäter – bestand aus Mitgliedern von BRK und Bergwacht. Die Finanzierung des Flugbetriebs stellte der Deutsche Touring Automobilclub (DTC) sicher.

Bis Oktober 1970 übernahmen die Heeresflieger an 45 Tagen 110 Einsätze. Auf der Suche nach Ärzten für den Hubschrauberdienst sprach man kurz vor dem Projektstart auch den Rot-Kreuz-Arzt Dr. Hans Burghart an. Er leistete an Pfingsten 1970 seinen ersten Dienst im Hubschrauber und kam auf diesem Wege mit der Luftrettung in Kontakt.

Beginn der regulären Luftrettung

Dr. Hans Burghart wurde die ärztliche Leitung der Luftrettung übertragen, als der ADAC am 1. November 1970 am Krankenhaus München-Harlaching den ersten regulären Rettungshubschrauber in Dienst stellte. Durch seine Dienste in Oberschleißheim verfügte Dr. Burghart über die größte Erfahrung unter den Ärzten in Harlaching. Die ursprüngliche vorgesehene Stationierung des Hubschraubers am Klinikum „Rechts der Isar“ war zu diesem Zeitpunkt nicht mehr möglich. Zwischenzeitlich hatte man am Klinikum auf dem vorgesehenen Areal ein Hörsaaltrakt errichtet.

Dr. Burghart veranlasste aufgrund der im Routinebetrieb gemachten Erfahrungen verschiedene Änderungen. Seine Erfahrungen gab er unter anderem an im Aufbau befindliche Stationen weiter. Auch auf Kongressen trug er zur damals noch neuen Luftrettung vor. Durch zahlreiche Vorträge im Ausland (unter anderem in Großbritannien und den USA) überzeugte er auch dort die Verantwortlichen vom Nutzen der Luftrettung. Zudem arbeitete er später an der ersten DIN-Norm für Rettungshubschrauber mit.

Weitere Entwicklung

Am „Testrettungszentrum Ulm“ der Bundeswehr ging am 2. November 1971 der zweite Helikopter für die zivile Luftrettung in Dienst. Es handelte sich um eine Bell UH-1D, die den Funkrufnamen „SAR Ulm 75“ bekam. Mit dem Aufbau der Station hatte das Verteidigungsministerium Professor Dr. Ahnefeld beauftragt.

Es folgte am 22. Dezember 1971 „Christoph 3“, der erste Zivilschutzhubschrauber des Bun-

des. Er war zunächst in Leverkusen stationiert, wurde aber relativ bald nach Köln verlegt.

Am 15. August 1972 stellte man „Christoph 2“ in Frankfurt am Main in Dienst. Die Björn-Steiger-Stiftung hatte den Helikopter gekauft und dem Bundesinnenministerium zur Verfügung gestellt. Die ursprünglich für Frankfurt vorgesehene Maschine hatte das Ministerium beschafft. Nach dem Absturz von „Christoph 1“ im August 1971 ist diese Maschine aber in München eingesetzt worden.

Die 1,2 Millionen D-Mark (rund 600.000 Euro) für den Kauf von „Christoph 2“ stammten zu zwei Drittel aus dem Verkaufserlös einer Schallplatte und aus Spenden. Schlagerstars der 1970er-Jahre hatten sich für die Produktion der Langspielplatte zur Verfügung gestellt. Mit dem Erlös wollten sie den Kauf des neuen Rettungshubschraubers unterstützen. Das restliche Drittel des Anschaffungsbetrages deckte Siegfried Steiger zunächst durch einen Kredit ab, den er privat aufnahm. Ob die Eigentumsübertragung am Hubschrauber von der Björn-Steiger-Stiftung an die Bundesrepublik bereits am 15. August 1972 oder erst später erfolgte, ist umstritten.

Am 17. März 1973 nahm schließlich die im September 1972 gegründete Deutsche Rettungsflugwacht (heute DRF Luftrettung) mit einer fest gecharterten Alouette III in der Region Stuttgart die Luftrettung auf. Der Helikopter war zunächst am Kreiskrankenhaus Böblingen stationiert.

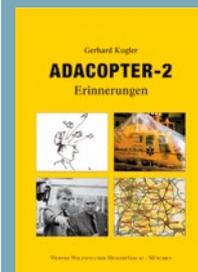
Die Gründung der DRF geht auf Siegfried Steiger zurück. Der damalige Präsident der Schweizerischen Rettungsflugwacht (REGA), Dr. Fritz Bühler, unterstützte die Initiative. Bühler begleitete den Aufbau der DRF über viele Jahre.

Im März 1975 gab es in der Bundesrepublik Deutschland bereits 16 Rettungshubschrauber, betrieben vom Bundesinnenministerium (8 Maschinen), der Bundeswehr (5), der Deutschen Rettungsflugwacht (2) sowie dem BRK in Kooperation mit dem Kreiskrankenhaus Traunstein (1). Der ADAC betrieb 1975 keinen eigenen Rettungshubschrauber, engagierte sich aber anderweitig intensiv für den Aufbau eines Luftrettungssystems in Deutschland.

UNSER AUTOR: Prof. Dr. Gerhard Nadler hat an der Deutsche Hochschule für Gesundheit & Sport, Berlin, die „Professur für Organisation und Recht des Rettungswesens“ inne. Im Rahmen seiner organisationswissenschaftlichen Forschung ist er auch mit der Historie des Rettungswesens befasst.

Literatur-tipp

Das Buch „ADACOPTER-2: Erinnerungen“ (ISBN: 978-3-933266-62-0) ist im Werner Wolfswellner Medizin-Verlag erschienen und umfasst 352 Seiten sowie zahlreiche Abbildungen. Herausgegeben wurde es von Gerhard Kugler, der beim ADAC über 30 Jahre mit Luftrettung befasst war. Das Werk skizziert die Entwicklung der Luftrettung seit Ende der 1960er-Jahre und stellt vieles, das damit zu tun hat, umfassend dar.



Die Gründung der DRF geht auf Siegfried Steiger zurück.