



Luftfahrtamt der Bundeswehr



SAR-Jahresbericht 2018

Erstellt in
Zusammenarbeit
mit den beiden SAR-
Leitstellen MÜNSTER
und GLÜCKSBURG

Vorwort Amtschef Luftfahrtamt der Bundeswehr

Sehr geehrte Damen und Herren,

vor Ihnen liegt der SAR-Jahresbericht 2018. Auch in diesem Jahr möchten wir Ihnen anschaulich die Arbeit des Such- und Rettungsdienstes der Bundeswehr näherbringen. Neben statistischen Daten und Fakten vermitteln wir Ihnen anhand von aktuellen Einsatzberichten das breite Spektrum der Dauereinsatzaufgabe SAR (Search and Rescue) und geben einen Einblick in die tägliche Arbeit des hier eingesetzten Personals.



Im Jahr 2018 wurde der SAR-Dienst 1695-mal alarmiert. Im Rahmen dieser Alarmierungen wurden 284 Einsätze mit 477 Flugstunden durchgeführt. Hierbei leisteten die Besatzungen für ziviles und militärisches Personal lebensrettende Hilfe und bewahrten sie vor weiteren gesundheitlichen Schäden. Zur Unterstützung der eigenen und verbündeten Streitkräfte sowie des Luft- und Seenotrettungsdienstes wurden dabei 112 Einsätze geflogen. Darüber hinaus haben Heer und Marine im Rahmen der dringenden Eilhilfe ebenfalls mit 112 Einsätzen einen wichtigen Beitrag zur zivilen Luftrettung geleistet. Die verbleibenden 60 Einsätze ergaben sich vor allem aus weitergehenden Übungsaktivitäten.

Wir blicken mittlerweile mit Dank und Stolz auf 16 flugunfallfreie Jahre im SAR-Flugbetrieb zurück! Auch in diesem Jahr muss wieder hervorgehoben werden, dass diese Einsätze aufgrund ihrer Komplexität und der Rahmenbedingungen große Anforderungen an das Personal und das Gerät gestellt haben und diese Anforderungen mit hohem persönlichem Engagement in lobenswerter Weise bewältigt wurden.

Ich wünsche uns für die Zukunft viel Erfolg, eine glückliche Hand bei anstehenden Entscheidungen und weiterhin einen sicheren und erfolgreichen Flugdienst.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Günter Katz'.

Günter Katz
Generalmajor

Köln, im April 2019



Inhalt

1. Der militärische Such- und Rettungsdienst (SAR) im Jahr 2018	4
1.1 Auftrag	4
1.2 Aufgaben	4
2. SAR-Einrichtungen	5
2.1 Allgemeines	5
2.2 SAR-Leitstellen der Bundeswehr	6
2.3 SAR-Einheiten der Bundeswehr (SAR-Mittel 1. Grades)	9
2.4 SAR-Einsatzmittel	9
2.5 Seenotleitung Bremen (zivil)	10
2.6 SAR-Mittel 2. Grades	10
2.7 SAR-Messestand der SAR-Leitstelle Land, MÜNSTER	11
3. Aus- und Weiterbildung des SAR-Personals	12
3.1 Lehrgänge / internationale Konferenzen	12
3.1.1 Leitstelle Land	12
3.1.2 Leitstelle See	12
3.2 Einweisung / Ausbildung am Arbeitsplatz	12
3.3 Öffentlichkeitsarbeit	12
3.4 SAR-Vorschriftenwesen	17
4 Einsatz	18
4.1 Einsatzstatistik	18
4.1.1 Verteilung nach SAR-Kommandos	19
4.1.2 Auswertung	20
4.2 Herausragende Einsätze	21
4.2.1 Explosion im Kraftwerk Irsching bei Vohburg / Donau	21
4.2.2 Reitunfall im Bereich Moers / Zusammenarbeit mit der Bergwacht Nordrhein	21
4.2.3 Amerikanischer Notsender von deutschem Besitzer in Neuseeland	22
4.2.4 Ein Notsender beschäftigt RCC's über mehrere Tage	23
4.2.5 Suche nach vermisstem Angler im Bereich Kellenhusen	23
4.2.6 Verlegung eines amerikanischen Soldaten im Rahmen Einsatzunterstützung	24
4.2.7 Abbergung einer zivilen Person vom Kreuzfahrtschiff „Costa Magica“	24



5	Internationale SAR-Übungen (SAREX)	24
5.1	SAREX ADLER 2018	24
6	Das COSPAS-SARSAT System	29
6.1	COSPAS-SARSAT Notsender induzierte Aktivitäten	30
6.2	Auswertung der Alarmierungen von 406-MHz Notsendern	31
6.3	Versand und unsachgemäße Entsorgung von Notsendern führen zu Alarmen	32



1. Der militärische Such- und Rettungsdienst (SAR) im Jahr 2018

1.1 Auftrag

Der militärische Such- und Rettungsdienst (Search and Rescue - SAR) der Bundeswehr ist eine Einrichtung der Streitkräfte zur Einsatzunterstützung der eigenen und verbündeten Truppen in Deutschland.

Zugleich ist er zentraler Teil des nationalen Such- und Rettungsdienstes für Luftfahrzeuge und unterstützt darüber hinaus den Seenotrettungsdienst.

1.2 Aufgaben

- Unterstützung eigener / verbündeter Streitkräfte im Frieden, in Krisen und Krieg
- Hilfeleistung für alle in Not geratenen Luftfahrzeuge
- Suche nach überfälligen / abgestürzten Luftfahrzeugen und Rettung der Insassen
- Unterstützung in Seenotfällen vor der deutschen Nord- und Ostseeküste
- Unterstützung der zivilen Rettungskräfte im Rahmen der dringenden Eilhilfe und bei Naturkatastrophen



Das SAR-Kommando NIEDERSTETTEN



2. SAR-Einrichtungen

2.1 Allgemeines

Das Bundesgebiet und die nach internationalen Abkommen zugewiesenen Seegebiete sind in zwei SAR-Bereiche aufgeteilt. In jedem SAR-Bereich ist eine SAR-Leitstelle für die Durchführung von Such- und Rettungsmaßnahmen verantwortlich.



Geografische Übersicht der SAR-Leitstellen, SAR-Kommandos und SAR-Einheiten der Bundeswehr



2.2 SAR-Leitstellen der Bundeswehr

- SAR-Leitstelle Land Aeronautical Rescue Coordination Center (ARCC MÜNSTER)

Dieser Bereich umfasst die Fluginformationsgebiete Langen und München, das innerhalb Deutschlands gelegene Teilstück von Zürich sowie den Teil der FIR Bremen, der nicht zum SAR-Bereich GLÜCKSBURG gehört. Damit ist die SAR-Leitstelle MÜNSTER verantwortlich für den Bereich südlich der Nord- und Ostseeküste und südlich Hamburg bis zum Deutschen Alpenraum.



- SAR-Leitstelle See (ARCC GLÜCKSBURG) für den SAR-Bereich „See“

Der SAR-Bereich GLÜCKSBURG umfasst das Seegebiet des Fluginformationsgebietes Bremen einschließlich aller Inseln, Halbinseln und Bodden, das Bundesland Schleswig-Holstein, die Hansestadt Hamburg sowie den deutschen Anteil des Festlandssockels in der Nordsee.



Die SAR-Leitstellen unterstehen für den Einsatz der Division Schnelle Kräfte (DSK) Gruppe Flugbetrieb im Heer, Dezernat SAR Land bzw. dem Marinekommando (MarKdo) (SAR See).

Den SAR-Leitstellen stehen SAR-Mittel 1. und 2. Grades zur Verfügung. SAR-Mittel 1. und 2. Grades werden bei Hilfeleistung der Bundeswehr, bei Naturkatastrophen oder besonders schweren Unglücksfällen und im Rahmen der dringenden Eilhilfe zur Rettung von Menschenleben und Abwehr von Gefährdungen eingesetzt.

Die Verantwortung für SAR-Maßnahmen bei Seenotfällen liegt bei der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS), die eine eigene Seenotleitstelle, das Maritime Rescue Coordination Center (MRCC) betreibt.

Die Aufgaben der SAR-Leitstellen bestehen in der Planung, Leitung, Koordinierung und Überwachung der SAR-Maßnahme bis hin zum Abschluss.

Neue Systeme in den Leitstellen

Die SAR spezifische IT- und Fernmeldeausstattung beider SAR-Leitstellen befindet sich derzeit in einem Erneuerungsprozess.

Dabei wird erstmals auch eine direkte Datenanbindung der SAR-Leitstellen



untereinander hergestellt, damit beide Leitstellen mit den gleichen Systemen arbeiten und eine Redundanz geschaffen wird.

Die Beschaffung einer neuen Kontroll- und Flugabfertigungsanlage (KOFA) und eines neuen Führungssystems SAR (FüSys SAR) wurde durch das zuständige Referat I 6.5 des Bundesamts für Ausrüstung, Information und Nutzung in der Bundeswehr (BAAINBw) bereits in 2015 eingeleitet und durch eine gemeinsame Projektgruppe der SAR-Leitstellen Land und See kontinuierlich begleitet.

Der Abschluss der Maßnahme ist nach den erforderlichen Tests und der Integration aller Systemanteile für Juni 2019 vorgesehen und findet im laufenden Betrieb statt.

Während mit der neuen KOFA im Wesentlichen die Kommunikation der SAR-Leitstellen im Bereich Funk und Telefonie, einschließlich der erforderlichen Datensicherung und Sprachaufzeichnung, auf einen neuen Standard (IP) gebracht wird, soll das neue Führungssystem SAR eine schnelle und zum Teil automatisierte Bearbeitung und Führung von SAR-Einsätzen gewährleisten.

Zum Führungssystem gehört ein umfangreiches Einsatzlagebild. Dieses verfügt neben zahlreichen Kartendarstellungen auch über ein flächendeckendes Echtzeit-Luftlagebild, das zusätzlich eine Replay-Funktion zur retrospektiven Suche nach überfälligen und / oder vermissten zivilen und militärischen Flugzeugen beinhaltet. Des Weiteren ist ein Zugriff über das FüSys SAR auf umfangreiche Datenbanken zur Einsatzlageverdichtung gegeben.

Durch die Schnittstellen zum SinfoDADBw (Schwarzer Informationsdienst Aeronautische Daten der Bundeswehr), EAD (European Aeronautical Database) und dem NMOC (Network Manager Operations Center), vormals CFMU (Central Flow Management Unit), werden unmittelbar die Anbindungen an die militärischen und zivilen Aeronautischen Datenbanken hergestellt.

Das RCC MÜNSTER ist zusätzlich nationaler Search and Rescue Point of Contact (SPOC). Um die Aufgabe als SPOC zur Bearbeitung von aufgefassten Notsendersignalen 406 MHz des COSPAS-SARSAT Systems wahrnehmen zu können, ist eine schnelle und zuverlässige Verbindung zum French Mission Control Center (FMCC) TOULOUSE notwendig. Diese wird mittels neuer Datenleitung realisiert.

Mit dieser sehr umfangreichen Regeneration geht für das RCC MÜNSTER zudem auch noch die Erneuerung der Datenverbindungen zu den SAR-Funkgeräten der zweiunddreißig in Deutschland verteilten SAR-Flugfunkstellen einher.

Zur neuen KOFA / FüSys SAR wurden auch neue Leitstellenkonsolen beschafft (Bild 1).

Zwei Feststationen für den digitalen Behördenfunk (digBOS) zur Führung der SAR-Hubschrauber und Teilnahme am digitalen Behördenfunk in Deutschland ergänzen zukünftig die Kommunikationsfähigkeiten der SAR-Leitstelle MÜNSTER.



SAR-Jahresbericht 2018



Bild 1: Arbeitsplatz des Wachleiters in der SAR-Leitstelle Land

Höhenverstellbare SAR-Leitstellenkonsole (SLK) mit jeweils 4 x 27"Monitor, Keyboard, Kopfhörer, Mikrophon und ELO-Touch-Pad für Telefonie (im Vordergrund rechts, Bild 2) und zur Ansteuerung der Funkstandorte.

Im Hintergrund: Echtzeit-Luftlagebild im Split Screen (Mitte), TV-Gerät zur Lageverdichtung (links) und Statusboard der SAR-Hubschrauber (rechts)

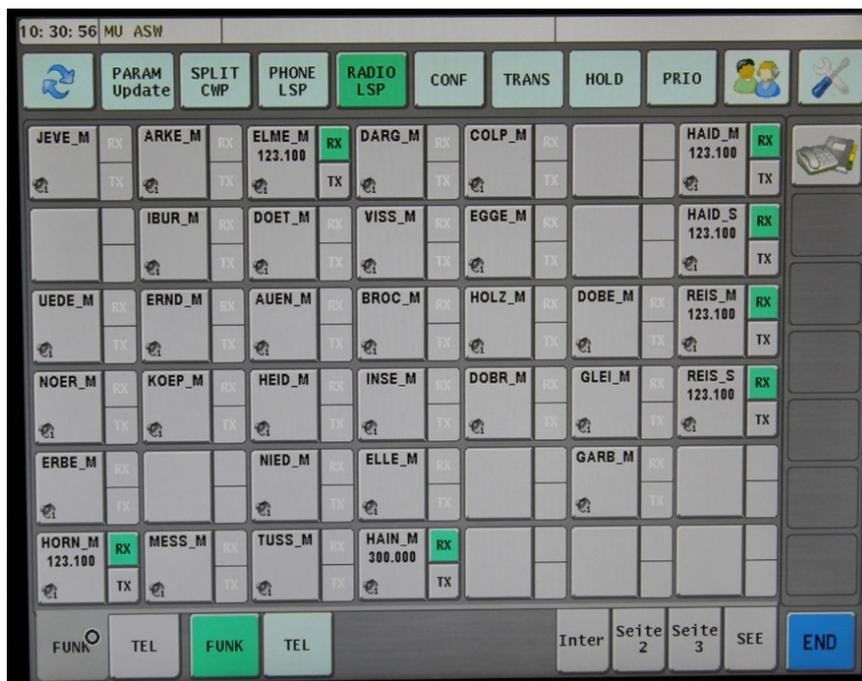


Bild 2: ELO-Touch-Pad mit den SAR-Funkgeräten an den 32 Funkstandorten zur Funkkommunikation



2.3 SAR-Einheiten der Bundeswehr (SAR-Mittel 1. Grades)

SAR-Mittel 1. Grades sind speziell ausgerüstete Hubschrauber des Heeres und der Marine, die für den Primärauftrag SAR vorgesehen sind und sich ständig (24/7/365) in Bereitschaft befinden.

Im Heer wird dieser Auftrag von der SAR-Einsatzstaffel (7. Staffel) beim Transporthubschrauberregiment 30 in NIEDERSTETTEN wahrgenommen.

Für den SAR-Dienst im Zuständigkeitsbereich der Marine sind die Luftfahrzeugbesatzungen vom Marinefliegergeschwader 5 Wurster Nordseeküste / Nordholz verantwortlich.

2.4 SAR-Einsatzmittel

SAR Land: SAR-Kommando NÖRVENICH Call Sign (C/S) RESCUE 41-45
SAR-Kommando HOLZDORF (C/S) RESCUE 87 u. 88
SAR-Kommando NIEDERSTETTEN (C/S) RESCUE 63 u. 64



SAR-Kommando HOLZDORF



SAR See: SAR-Kommando HELGOLAND (C/S) RESCUE 10
SAR-Kommando WARNEMÜNDE (C/S) RESCUE 24 u. 25



SAR-Kommando WARNEMÜNDE

2.5 Seenotleitung Bremen (zivil)

In den Seegebieten vor der deutschen Nord- und Ostseeküste stehen ständig Seenotkreuzer / Seenotrettungsboote der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) für den Einsatz bei Seenotfällen in Sofortbereitschaft.

Bei Luftnotfällen über See unterstützen diese aufgrund einer Vereinbarung den militärischen SAR-Dienst. Im Gegenzug unterstützt der SAR-Dienst der Bundeswehr die DGzRS bei Seenotfällen, deren Koordinierung der Seenotleitung in Bremen obliegt.

Seenot- und Luftnotfälle werden gleichrangig behandelt.

Der SAR-Dienst der Bundeswehr arbeitet seit vielen Jahren eng mit der DGzRS¹ zusammen; Koordination und gegenseitige Unterstützung verlaufen problemlos. Insbesondere bei internationalen Einsätzen und Übungen kommt dieser Zusammenarbeit erhöhte Bedeutung zu.

2.6 SAR-Mittel 2. Grades

SAR-Mittel 2. Grades sind alle Hubschrauber der Bundeswehr, der Bundespolizei und Polizei der Länder sowie weitere Mittel auf Anforderung.

¹ auf das Jahrbuch der DGzRS wird hingewiesen (www.dgzrs.de)



2.7 SAR-Messestand der SAR-Leitstelle Land, MÜNSTER

Die SAR-Leitstelle Land erhielt 2018 eine Messestandausstattung, um den Auftrag und die Möglichkeiten, u.a. auf der jährlich stattfindenden AERO in Friedrichshafen und der ILA in Berlin professionell und aussagekräftig vorzustellen.

Diese Ausstattung kann somit auch, in Teilen oder komplett, auf regelmäßig stattfindenden Vorträgen durch Vertreter der SAR-Leitstelle bei der DFS² oder im Rahmen von Pilotenweiterbildungen an verschiedenen Flugplätzen in Deutschland verwendet werden.

Bei der Herstellung des Messestandes wurde die SAR-Leitstelle Land durch das PIZ Heer mit deren Mediengestaltern unterstützt, um diesen nach den Vorgaben der Corporate Identity zu entwerfen.



Messestandausstattung der SAR-Leitstelle MÜNSTER

² DFS - Deutsche Flugsicherung GmbH



3. Aus- und Weiterbildung des SAR-Personals

3.1 Lehrgänge / internationale Konferenzen

3.1.1 Leitstelle Land

In 2018 hat ein SAR-Einsatzoffizier an dem dreiwöchigen Lehrgang „Search and Rescue Mission Coordinator Course – SMC“ des Canadian Coast Guard College (CCGC) in Sydney, Nova Scotia, Kanada teilgenommen.

Angehörige der SAR-Leitstelle Land haben in 2018 an folgenden Konferenzen / Veranstaltungen teilgenommen bzw. diese durchgeführt:

- AERO Friedrichshafen, 18. - 21.04.2018
- COSPAS / SARSAT (C/S) Open Council Meeting, 05. - 08.02.2018 Montreal, KANADA
- COSPAS / SARSAT (C/S) Joint Committee (JC) Meeting, 15. - 26.10.2018 Montreal, KANADA
- Deutsch-Österreich-Schweiz (D-A-CH) Meeting zur Koordinierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Bereich SAR und für die gemeinsame Trinationale Übung ADLER, 20. - 21.11.2018 im RCC Österreich am Flughafen Wien

3.1.2 Leitstelle See

Drei Flugberaterfeldwebel SAR nahmen in 2018 am USCG Lehrgang „Maritime Search and Rescue Planning“ in Yorktown / Virginia teil und ein SAR-Team wurde zur internationalen Planungskonferenz für die Übung „Dynamic Mercy“ nach Bremen entsandt.

3.2 Einweisung / Ausbildung am Arbeitsplatz

Die SAR-Leitstelle Land führte im Jahr 2018 zwei Ausbildungen am Arbeitsplatz (AAP) durch. Hierbei wurden zwei neue SAR-Einsatzoffiziere für den Dienst im Rescue Coordination Center MÜNSTER ausgebildet.

Bei der Leitstelle in GLÜCKSBURG wurden in AAP drei neue Flugberaterfeldwebel SAR und ein Wachleiter ausgebildet.

3.3 Öffentlichkeitsarbeit

An zwei **Weiterbildungen von Wachleitern und Supervisoren der DFS** am 22.01.2018 in Bremen und am 07.06.2018 in München konnten die Handlungsfelder der gemeinsamen Zusammenarbeit zwischen dem SAR-Dienst, hier: SAR-Leitstelle MÜNSTER und der DFS, beleuchtet werden. Ein intensiver Dialog mit den Fluglotsen und eine Besichtigung der jeweiligen Center rundete diesen Besuch ab.



Auf dem **Pilotentag der Deutschen Flugsicherung** am 17.11.2018 in Frankfurt-Langen konnte die SAR-Leitstelle Land ihre Aufgaben und technischen Möglichkeiten darstellen. Insbesondere der Umgang mit 406 MHz-Notsendern und den damit verbundenen Pflichten der Sport- und Hobbyflieger war Kern der Vorstellung.

Die SAR-Leitstelle Land unterstützte auch in 2018 das **Institut der Feuerwehr NRW in MÜNSTER (IDF)** bei der Durchführung der Luftbeobachterlehrgänge sowie bei der Weiterbildung von zukünftigen Leitstellen-Disponenten der zivilen Rettungsleitstellen in NRW in Form eines Vortrages und einer Einweisung in der SAR-Leitstelle Land.

Bei einem Besuch durch Rettungsassistenten des **ADAC und der DRF³** wurde den Vertretern der beiden Unternehmen die Arbeitsweise und das Aufgabenspektrum sowie die Fähigkeiten der SAR-Leitstelle Land vermittelt.

Vertreter der beiden Leitstellen nahmen an der **ILA 2018** teil.

In 2018 hat ein Vertreter der SAR-Leitstelle Land am Leitstellensymposium des „Christoph Dortmund“ sowie am gemeinsamen **Leitstellensymposium** aller Leitstellen in Nordrhein-Westfalen teilgenommen.

Die behandelten Themengebiete waren:

- Indikation für den RTH (Rettungs - Transporthubschrauber)
- Intensivtransport in NRW
- Voraussetzung für Hubschrauberlandeplätze
- Disposition RTH / ITH (Intensivtransport - Hubschrauber)
- Vorstellung und Möglichkeiten von Rescue Track / CONVEXIS⁴

Digitaler Behördenfunk (Dig BOS)

Die SAR-Hubschrauber der Bundeswehr nehmen am Behördenfunk teil. Im Jahr 2018 fand eine Umrüstung der SAR-Hubschrauber des Heeres (Bell UH-1D) auf den neuen digitalen Standard statt.

Dazu sind die Vertreter der SAR-Leitstelle Land eingeladen, an den turnusmäßigen Besprechungen in der Bundespolizeikaserne in Berlin zum Thema digitaler Behördenfunk im Rettungsflugbetrieb teilzunehmen. Dort sind u.a. auch Vertreter von ADAC und der DRF beteiligt. Bei den Besprechungen werden Probleme, Neuerungen und Änderungen im Behördenfunk erörtert und für alle Teilnehmer bekannt gegeben.

³ DRF – Stiftung Luftrettung gAG

⁴ Die Software "Rescue Track" ermöglicht einen Datenaustausch zwischen Leitstelle, luft- und bodengebundenen Rettungsmitteln und einen Überblick über die Position von Fahrzeugen und Hubschraubern.



SAR-Film der SAR-Einsatzstaffel NIEDERSTETTEN

In 2018 wurde durch das Presse- und Informationszentrum des Heeres (PIZ Heer) ein Video über den SAR-Dienst im Heer erstellt, das unter folgendem Link abgerufen werden kann:

<https://www.deutschesheer.de/portal/a/heer/start/multimedia/videoaktuell>

Erfahrungsberichte aus Einsätzen im Rahmen der Truppenunterstützung

Am **Tag der Bundeswehr 2018** haben die SAR-Hubschrauber des Heeres mit der Abstellung von SAR-Hubschraubern die Durchführung von militärischen Flugveranstaltungen unterstützt.

Dabei waren zwei Flugplätze der Bundeswehr für Besucher geöffnet und diese konnten dort u.a. deutsche und internationale Strahl- und Transportflugzeuge, Schulungsflugzeuge und Hubschrauber sowohl am Boden als auch in der Luft kennenlernen. Darüber hinaus war auch weiteres militärisches Großgerät, wie Panzer und Fahrzeuge, zu begutachten.

Wenn die Bundeswehr eine öffentliche Flugvorführung anbietet, so will es die Vorschrift, müssen SAR-Einsatzkräfte während des Flugprogramms in höchster Bereitschaft am Platz der Veranstaltung stehen, um bei einem Zwischenfall oder Unglück am Flugplatz oder in der Nähe unmittelbar Erste Hilfe leisten zu können.

Dazu sind die SAR-Hubschrauber des Heeres neben den beiden Piloten / Pilotinnen mit einem Luftrettungsmeister bzw. einer Luftrettungsmeisterin besetzt, die jederzeit medizinische Hilfe leisten können. Darüber hinaus kann der SAR-Hubschrauber verzugslos Verletzte in die nächste Klinik bringen.

Im Jahr 2018 waren die Veranstaltungen an den Luftwaffenflugplätzen HOLZDORF, südlich von Berlin, und WUNSTORF, westlich von Hannover durch die Bereitstellung von SAR-Hubschraubern des Heeres zu unterstützen.

Beide Heimatverbände, das Hubschraubergeschwader 64 (HSG 64) und das Lufttransportgeschwader 62 (LTG 62), haben die Anforderungen an die zuständige Division Schnelle Kräfte – Abteilung Flugbetrieb im Heer geschickt. Dort ist das Dezernat SAR beheimatet. Dieses sammelt alle Anfragen und erteilt die entsprechenden Aufträge an die SAR-Einsatzstaffel.

Dazu hat das Dezernat SAR für den Tag der Bundeswehr 2018 entschieden, dass der ohnehin in HOLZDORF stationierte SAR-Hubschrauber RESCUE 87 die beantragte Unterstützung für das HSG 64 zu leisten hat.



Für die Unterstützung des Flugtages in WUNSTORF musste daher ein zusätzliches Luftfahrzeug bereitgestellt werden, damit der SAR-Auftrag an den Standorten NÖRVENICH und NIEDERSTETTEN uneingeschränkt weiter sichergestellt werden konnte.



Rettungshubschrauber UH-1D (SAREX)

Die SAR-Einsatzstaffel in NIEDERSTETTEN hat dafür einen weiteren Hubschrauber mit dem umfangreichen medizinischen Equipment ausgerüstet, eine zusätzliche Besatzung aus Piloten und einem Luftrettungsmeister bereitgestellt und die erforderlichen Absprachen mit dem LTG 62 getroffen.

Der zusätzliche SAR-Hubschrauber, Rufzeichen RESCUE 99, verlegte am Tag vor der Veranstaltung nach Wunstorf, damit die Crew am großen fliegerischen Briefing aller beteiligten Piloten für den Flugtag teilnehmen konnte. Nach dem Briefing am Veranstaltungstag meldete sich die SAR-Crew bei der SAR-Leitstelle als „voll einsatzbereit“ an.

Der Tag der Bundeswehr 2018 in WUNSTORF war ein voller Erfolg. Bei bestem Wetter verfolgten ca. 40.000 Zuschauer die spektakulären Flugvorführungen.



Bild: PIZ Luftwaffe



Nach Ende der Veranstaltung in WUNSTORF endete auch die Bereitschaft am Hubschrauber für die Kameraden des RESCUE 99.

Nach einem freien Sonntag verlegte der SAR-Hubschrauber montags zurück nach NIEDERSTETTEN. Damit war dieser Auftrag erfüllt.

In allen Schritten, von der Anforderung, beim Start, am Veranstaltungstag, bis zur Landung des SAR-Hubschraubers nach dem Flugtag am Heimatflugplatz in NIEDERSTETTEN, war die SAR-Leitstelle in MÜNSTER einbezogen.

Im Jahr 2018 haben zwei Soldaten der SAR-Leitstelle Land am Stand der Bundeswehr auf der **AERO in Friedrichshafen** die Aufgaben und Fähigkeiten vom Such- und Rettungsdienst der Bundeswehr präsentiert.

Damit konnten sie viele zivile Sport- und Hobbypiloten erreichen, um diese unter anderem im Umgang mit Notsendern zu sensibilisieren.

Diese Messe ist auch für die Angehörigen der SAR-Leitstelle eine sehr gute Weiterbildungsmöglichkeit in Bezug auf die Sportfliegerei und die auf dem Markt verfügbaren Luftfahrzeugmuster.

Speziell bei den Ultraleichtflugzeugen bekommt man hierbei einen sehr guten Einblick über die Leistungsfähigkeit dieser Flugzeugklasse, die mittlerweile die Leistungswerte von „richtigen“ Sportflugzeugen teilweise übertreffen.



Luftrettungsmeister im Hubschrauber UH-1D (SAREX)



3.4 SAR-Vorschriftenwesen

Derzeit sind folgende **nationale** Vorschriften gültig:

A-253/1	Der militärische Such- und Rettungsdienst
A1-253/1-8901	Der militärische Such- und Rettungsdienst der Bundeswehr
A2-253/1-0-7903	Einsatzplan für den Such- und Rettungsdienst im Verantwortungsbereich der Leitstelle Land
A1-253/1-8902	Nutzung von Notfunkgeräten mit COSPAS-SARSAT-System
D1-271/1-1080	Flugbetriebsordnung Heer, Kap. 26 SAR-Dienst der Bundeswehr

International wird folgende Vorschriftenreihe referenziert:

IAMSAR Manual	International Air and Maritime Search and Rescue Manual Volume I-III
----------------------	--



SAR-Kommando HELGOLAND



4 Einsatz

4.1 Einsatzstatistik

Für das Jahr 2018 ergibt sich für die beiden SAR-Leitstellen in MÜNSTER und GLÜCKSBURG folgende Statistik:

Alarmierungen 2018

	GLÜCKSBURG	MÜNSTER	Gesamt	2017
Gesamt-Alarmierungen	225	1470	1695	1712
Fliegerische Einsätze				
Luftnot-Einsätze	11	35	46	49
Seenot-Einsätze	33	0	33	41
Einsatzunterstützung	7	26	33	37
Dringende Eilhilfe	40	72	112	127
SAREX	9	27	36	63
Fehleinsätze	0	15	15	7
Gesamt	100	175	275	324

Flugstundenauswertung im jeweiligen RCC Bereich⁵		
	2018	2017
MÜNSTER	287	311
GLÜCKSBURG	190	227
Gesamt	477	538

⁵ Incl. Mittel 2. Grades



4.1.1 Verteilung nach SAR-Kommandos

	Einsätze	Flugstunden
SAR-Bereich MÜNSTER		
SAR-Kommando NÖRVENICH	63	99:00h
SAR-Kommando HOLZDORF	54	99:30h
SAR-Kommando NIEDERSTETTEN	58	85:10h
Mittel 2. Grades	2	3:15h
Gesamt	177	286:55h
SAR-Bereich GLÜCKSBURG		
SAR-Bereich GLÜCKSBURG	100	179:09 h
Mittel 2. Grades	7	11:14 h
Gesamt	107	190:23h



SAR-Kommando NÖRVENICH



4.1.2 Auswertung

Die im Jahr 2018 geleisteten Flugstunden für den SAR-Auftrag sind gegenüber dem Vorjahr um ca. 11 % zurückgegangen.

Gründe dafür sind die geringere Anzahl von SAREX in 2018 und eine Reduzierung der Einsatzunterstützungsaufträge (MilEU).

Im Bereich der „Dringenden Eilhilfe“ verzeichnen die Zahlen jedoch wieder einen deutlichen Zuwachs von knapp 50 % (plus 46 Flugstunden), trotz des zunehmenden Ausbaus von Stationen und Fähigkeiten (Nachtflug) der zivilen Luftrettung.

Dies liegt u.a. an den gestiegenen Einsatzzahlen in NIEDERSTETTEN und HOLZDORF, insbesondere bei Nacht und schwierigen Wetterlagen.



Der zukünftige SAR-Hubschrauber der Marine NH90 „Sea Lion“



4.2 Herausragende Einsätze

SAR-Leitstelle Land:

4.2.1 Explosion im Kraftwerk Irsching bei Vohburg / Donau

Am 01.09.2018 um 05:51 Uhr erreichte die SAR-Leitstelle Land eine Anfrage der Rettungsleitstelle München zur Unterstützung und Versorgung mehrerer Verletzter nach einer Explosion im Kraftwerk Irsching.

Nach dem Einholen der Wetterinformationen und der Absprache der Einsatzdetails wurde der SAR-Hubschrauber von NIEDERSTETTEN (ETHN) auf den Flugplatz Manching (ETSI) in den Nahbereich des Vorfalles verlegt. Kurz danach wurden durch die Rettungsleitstelle INGOLSTADT weitere Hubschrauber angefragt und daraufhin die Einsatzmöglichkeit eines Transporthubschraubers vom Typ CH-53 geprüft und vorbereitet.

Hierfür wurde ein Ärzteteam des Bundeswehr-Zentralkrankenhauses Ulm zusammengestellt und ein CH-53 Hubschrauber des HSG 64 in LAUPHEIM zum Einsatz vorbereitet. Um 07:45 Uhr wurde durch den Landkreis eine Katastrophenlage (Großschaden) ausgelöst. Mittlerweile standen sieben Ärzte und fünf Pfleger für den Einsatz im Krankenhaus Ulm bereit.

Innerhalb der nächsten Stunde wurden die Anfragen zur Unterstützung durch die Leitstelle INGOLSTADT zurückgezogen und der SAR-Hubschrauber von Manching nach NIEDERSTETTEN zurückverlegt.

Wenn auch kein Patient durch unsere Hubschrauber geflogen werden musste, so ist dieser Einsatz dennoch ein gutes Beispiel für die ständige Einsatzbereitschaft unserer Hubschrauber als Rettungsmittel 1. Grades, die Möglichkeit schnell und reibungsfrei Rettungsmittel 2. Grades (CH-53) nachzuführen und einzusetzen sowie für die Zivil-Militärische Zusammenarbeit (ZMZ) in diesem Bereich.

4.2.2 Reitunfall im Bereich Moers / Zusammenarbeit mit der Bergwacht Nordrhein

Am 17.07.2018 ereignete sich ein Reitunfall im Bereich Moers und die SAR-Leitstelle wurde durch die Rettungsleitstelle DUISBURG um Unterstützung gebeten. Aufgrund des schwer zugänglichen Geländes in dem sich der Unfall ereignet hatte, zeichnete sich bereits früh ab, dass ein Windenverfahren nötig sein könnte, um die Patientin zu bergen.

Dazu nahm die SAR-Leitstelle Kontakt mit der Bergwacht Nordrhein auf. Die Retter der Bergwacht Nordrhein sind im Umgang mit Rettung aus Hubschraubern geschult und eingewiesen. Der SAR-Hubschrauber RESCUE 41 aus NÖRVENICH flog daher zuerst an eine vorgegebene und bekannte Landestelle, um einen Retter der



Bergwacht aufzunehmen.

Danach flog der Hubschrauber direkt zur Unfallstelle. Dort wurde die verunfallte Reiterin durch ein Windenaufnahmeverfahren an Bord des Hubschraubers aufgenommen und in ein nahegelegenes Krankenhaus verbracht.

Dieser Einsatz hatte eine Gesamtdauer von ca. fünf Stunden. Die Zusammenarbeit zwischen der Bergwacht und SAR-Hubschraubern der Bundeswehr hat eine langjährige Tradition in den Alpen und konnte im Bereich Nordrhein jetzt auch erfolgreich durchgeführt werden.

4.2.3 Amerikanischer Notsender von deutschem Besitzer in Neuseeland

Am 10.04.2018 erreichte das RCC MÜNSTER eine Alarmierung über das COSPAS-SARSAT System. Als deutscher SAR Point of Contact (SPOC) waren wir in diesem Fall eigentlich nicht zuständig für den Notsender, da er zum einen eine amerikanische Registrierung hatte und zum anderen der Notsender im Zuständigkeitsgebiet von Neuseeland ausgelöst hat.

Dennoch hat das zuständige Rescue Coordination Centre New Zealand (RCCNZ) das RCC MÜNSTER um Unterstützung gebeten, da die deutsche Besitzerin eine deutsche Telefonnummer ihrer Mutter hinterlegt hatte.

Die SAR-Leitstelle MÜNSTER versuchte mehrmals erfolglos telefonischen Kontakt mit der Mutter aufzunehmen. Nach zwei Stunden konnte dieser Kontakt dann hergestellt werden und erste Informationen über die Tochter in Neuseeland ausgetauscht werden.

In der Zwischenzeit lief bereits eine Rettungsaktion in Neuseeland mit Bodentruppen und einem Hubschrauber an.

Drei Stunden nach Erstauslösung des Notsenders verstummte das Signal. Fünf Stunden nach dem ersten Signal wurde die Besitzerin des Notsenders und ein Begleiter durch einen Rettungshubschrauber im Gelände unverletzt aufgefunden. Damit konnte die Rettungsaktion erfolgreich beendet werden.

Anmerkung des RCC MÜNSTER:

Personenbezogene Notsender, sog. PLBs, sind in Deutschland derzeit nur in einem sehr eng begrenzten Spektrum erlaubt. Für den allgemeinen Gebrauch sind sie nicht zugelassen. Auf Grund der Rechtslage können diese Notsender in Deutschland weder erworben noch registriert werden.

Deshalb versuchen vermehrt deutsche Staatsbürger einen solchen Notsender im Ausland zu kaufen und registrieren zu lassen, um ihn auf Reisen und / oder Touren in abgelegenen Gebieten als Alarmmittel zu nutzen.



4.2.4 Ein Notsender beschäftigt RCC's über mehrere Tage

Am 23.12.2018 löste ein Notsender eines deutschen Kutters in den Niederlanden aus. Sehr schnell wurde nach dem ersten Kontakt mit der DGzRS in Bremen klar, dass es sich um ein altes, verschrottetes Schiff handelt. Somit handelte es sich offensichtlich um keine akute Notlage. Dennoch sollte dieser Fall noch lange nicht erledigt sein.

Insgesamt 15 Tage beschäftigten sich die DGzRS, das JRCC⁶ Den Helder in den Niederlanden und unser RCC in MÜNSTER mit diesem Fall.

Zuerst wurde mitgeteilt, dass sich der Kutter im Bereich des niederländischen Zoutkamp / Friesland befindet. Dort konnte der Notsender aber nicht lokalisiert werden. Danach wanderte dieses Empfangssignal in den Bereich von Groningen. Zwischenzeitlich verstummte das Signal für einen halben Tag, um daraufhin erneut aufzutauchen.

So ging es lange Zeit weiter, manchmal wurde ein Signal nur für eine Stunde, das andere Mal für einen halben Tag empfangen.

Insgesamt wurden ca. 20 unterschiedliche geographische Positionen und ca. 50 Notsendersignale dieses Gerätes von unterschiedlichen Satelliten aufgefasst.

Am Ende wurde durch die holländischen Behörden festgestellt, dass dieses Gerät von dem besagten Kutter gestohlen worden war.

Am 06.01.2019 verstummte dieses Signal endgültig, da vermutlich die Batterie leer war.

Solche Alarme sind leider keine Einzelfälle sondern kommen regelmäßig vor und beschäftigen weltweit alle Mission Control Center, SPOC's und RCC's sowie unterstützende Rettungseinrichtungen von Polizei und Militär. Darüber hinaus lösen sie teilweise Suchaktionen aus, die sehr viel Geld und Zeit kosten und wichtige Ressourcen binden, die ggf. an anderer Stelle fehlen.

SAR-Leitstelle See:

4.2.5 Suche nach vermisstem Angler im Bereich Kellenhusen

Am späten Abend des 05.04.2018 erreichte die SAR-Leitstelle GLÜCKSBURG ein Hilfeersuchen des MRCC in Bremen zur Unterstützung bei der Suche eines Anglers im Bereich Kellenhusen (Lübecker Bucht). Der SAR-Hubschrauber der Marine sollte bei der Suche aus der Luft unterstützen. Vor Ort befanden sich schon diverse Einheiten der DGzRS. Bis zum Eintreffen des Sea King-Hubschraubers wurde sowohl das

⁶ Joint Rescue Coordination Center



Ölüberwachungsflugzeug DO228, welches sich gerade über der Ostsee befand, in die Suche mit einbezogen, als auch ein Hubschrauber der Bundespolizei. Die Suche verlief ergebnislos bis spät nach Mitternacht. Der SAR-Hubschrauber und der Hubschrauber der Bundespolizei beendeten die Suche vorerst, um sie in den frühen Morgenstunden wieder aufnehmen zu können. Gegen fünf Uhr nachts wurde die Person von der DGzRS aufgefunden. Die Beteiligung des SAR-Hubschraubers war somit nicht mehr notwendig - die Gesamtflugzeit aller Luftfahrzeuge betrug ca. 11 Stunden.

4.2.6 Verlegung eines amerikanischen Soldaten im Rahmen Einsatzunterstützung

Am 08.06.2018 wurde die SAR-Leitstelle vom AIR OPS der BALTOPS-Übung über eine verletzte Person an Bord des USS Mount Whitney informiert. Der SAR-Hubschrauber hat den verletzten Soldaten von Bord des US-Schiffes geborgen und nach WARNEMÜNDE gebracht.

4.2.7 Abbergung einer zivilen Person vom Kreuzfahrtschiff „Costa Magica“

Am Sonntagabend, den 03.09.2018 wurde die SAR-Leitstelle von der DGzRS alarmiert. Von Bord des Kreuzfahrtschiffes „Costa Magica“, das sich nordöstlich von Fehmarn befand, musste eine erkrankte Person geborgen und in das nächstgelegene Krankenhaus verbracht werden. Der SAR-Hubschrauber flog von Nordholz zu der Position des Schiffes, barg die erkrankte Person mit der Rettungswinde und verbrachte diese nach Kiel ins Krankenhaus. Der Arzt des Schiffes begleitete den Flug und wurde nach dem Absetzen des Patienten wieder zurück an Bord gebracht. Die Gesamteinsatzdauer von ca. 06:30 Stunden machte einen Betankungsstopp in Neustadt erforderlich.

5 Internationale SAR-Übungen (SAREX)

Internationale Übungen für den Such- und Rettungsdienst sind die Grundlage für eine effektive grenzüberschreitende Zusammenarbeit.

5.1 SAREX ADLER 2018

Österreich, die Schweiz und Deutschland haben mit der Übungsreihe ADLER eine gemeinsame SAR-Übung etabliert, die jährlich mit wechselnden Ausrichtern durchgeführt wird. Am 13.06.2018 fand unter Leitung von Österreich im Bereich der Gemeinde Grän im Tannheimer Tal die SAREX ADLER 2018 statt.

Die Übung SAREX ADLER 2018 wurde vom RCC Wien geplant und vorbereitet.

Mit den SAREX werden die Abläufe und Vorgaben eines SAR-Ereignisses gem. der internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) Annex 12 überprüft.



Bei dieser gemeinsamen Übung wurde die Notmeldung eines Segelflugzeuges durch eine Flugsicherungsstelle aufgenommen. Die Meldung beinhaltete den Zusammenstoß zwischen einem Segelflieger und einer Drohne. Aufgrund des Verbindungsverlustes über Funk und zeitgleichem Empfang des Notsignals durch mehrere Luftfahrzeuge (im Westen Österreichs und im Süden Deutschlands) wurde eine Rettungsaktion eingeleitet. Über das COSPAS-SARSAT System konnte kein Notsignal empfangen werden, da die veralteten Notsender lediglich auf 121,5 / 243,0 MHz abstrahlten.



Übungsgebiet der SAREX 2018 im Bezirk Reutte / Tirol in der Gemeinde Grän im Tannheimer Tal
(Hochtal an der Grenze zu Bayern)

Zu diesem Einsatz wurden zusätzliche Mittel aus Deutschland und der Schweiz über die zuständigen RCC's angefordert. Aufgrund fehlender Notsender-Empfangsdaten von Bodenstationen und Peilanlagen in Österreich kam es daraufhin zum Einsatz eines Peilflugzeugs vom Typ Citation Jet C525 der Austro Control und einer Alouette III des österreichischen Bundesheeres. Aus der Schweiz wurde eine Super Puma der Schweizer Armee aus Dübendorf und aus Deutschland eine UH-1D aus NIEDERSTETTEN hinzugezogen.



Super Puma aus der Schweiz



Alouette III aus Österreich

Nach der Lokalisierung der Unfallstelle durch das hochfliegende österreichische Peilflugzeug wurden die nacheinander eintreffenden Hubschrauber aus Österreich, der Schweiz und Deutschland angewiesen und begannen ihre Arbeit vor Ort. Das Sanitätspersonal der Hubschrauber versorgte die aufgefundenen verletzten Personen.



Der Zusammenstoß eines Segelfluggzeuges und einer Drohne führte zum Absturz



Nach Abschluss der Erstmaßnahmen und Herstellung der Transportbereitschaft der Patienten wurden die Übung beendet und alle beteiligten Mittel flogen auf den Flugplatz Innsbruck zur gemeinsamen Nachbesprechung.

Hierin wurde übereinstimmend festgestellt, dass alle Beteiligten bei der zurückliegenden Übung wichtige Erfahrungen sammeln konnten und derartige Übungen auch in Zukunft genutzt werden sollten, um Verfahren zu festigen und einen reibungslosen Ablauf der Rettungskette zu gewährleisten.



Flughafen Innsbruck





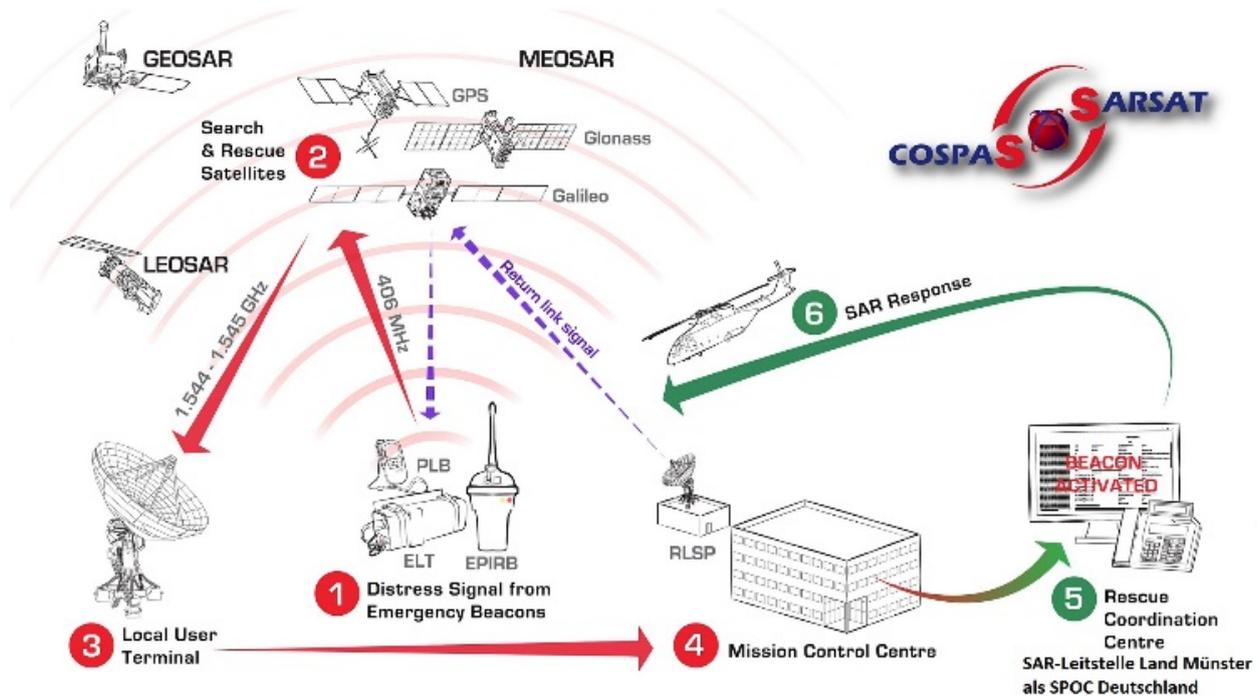
SAR-Jahresbericht 2018



Alle Beteiligten der SAREX ADLER 2018 aus Deutschland, Österreich und der Schweiz



6 Das COSPAS-SARSAT System



Copyright: @ COSPAS-SARSAT

Das COSPAS-SARSAT System ist ein satellitengestütztes System zur Erfassung von elektronischen Notsignalen zur schnellen Lokalisierung und Identifizierung von Personen, Schiffen / Booten und Luftfahrzeugen in Not.

Aufgrund von mehreren Vorkommnissen in den vergangenen Jahren, wie z.B. der Absturz der Air France 447 vor Brasilien im Jahre 2009 (bei dem ein Airbus A330 abgestürzt ist und alle 228 Insassen umgekommen sind) und der Flugunfall der MH 370 in 2014 bei dem bis heute keine absolute Gewissheit über den Verbleib der Boeing 777 mit 227 Insassen herrscht, befindet sich dieses System im Umbau.

Bei beiden Unfällen konnte durch das COSPAS-SARSAT System kein Signal eines Notsenders aufgefasst werden. Dies ist, wenn man dieses System genauer betrachtet, auch erklärbar, da die Notsignale offensichtlich nicht lange genug aufgefasst werden konnten, um die Alarmierungskette auszulösen.

In der Folge hat dies zum Umdenken und letztlich zum kompletten Umbau dieses satellitengestützten Systems geführt.

Derzeit werden im neuen MEO-System (Middle Earth Orbit) die Notsignal-Empfänger nicht mehr auf polumlaufernden und geostationären Wettersatelliten installiert, sondern auf den drei GPS-Systemen Galileo, Glonass und GPS Block 2 und 3.

Diese Systeme sind erdumlaufende Systeme, die aufgrund Ihrer Höhe ein sehr viel größeres Sichtfenster besitzen, als die bisher für COSPAS-SARSAT genutzten Satelliten.



Das neue System soll zwischen 2020 und 2022 voll einsatzbereit sein und ist dann im Stande, mit bis zu sieben Satelliten über jedem Punkt der Erde eine 3D-Auffassung eines Notsignales zu ermöglichen. Damit stehen zusätzlich die Höhenangabe und Echtzeit-Verfolgung des Signals zur Verfügung. Somit werden fast alle Bereiche aus dem alten System, in denen nur eine bedingte Auffassung möglich war, besser abgedeckt.

Im Jahr 2016 hat das noch nicht voll einsatzbereite neue System bereits die Absturzstelle der Egypt Air 804 im Mittelmeer lokalisiert, bei dem leider alle 66 Insassen ums Leben kamen. Durch das alte System wurde dieser Absturz nicht aufgefasst.

Der Unterschied besteht darin, dass es bei dem neuen System keine Verzögerung bei der Auffassung eines Notsignales gibt und aufgrund der viel höheren Zahl von genutzten Satelliten eine bessere Abdeckung / Auffassung der Erdoberfläche besteht.

Hierfür kommen in den nächsten Jahren eine sogenannte 2. Generation von Notsendern auf den Markt, welche alle mit GPS ausgestattet und mit dem bis dahin etablierten Global Aeronautical Distress & Safety System kompatibel sind.

Dieses System ist abwärtskompatibel, so dass auch die alten 406 MHz-Notsender schneller aufgefasst werden können.

Auf der COSPAS-SARSAT Homepage (<https://www.cospas-sarsat.int>) sind mehrere sehr informative Filme und Beiträge zu dem satellitengestützten System verfügbar.

Als nationaler Search and Rescue Point of Contact (SPOC) ist die SAR-Leitstelle Land in MÜNSTER Ansprechpartner für das regional zuständige French Mission Control Centre (FMCC) und Empfänger der Meldungen aller in Deutschland registrierten 406 MHz-Notsenderalarme weltweit sowie aller 406 MHz-Notsenderalarme (unabhängig von der Herkunft des verwendeten Senders), die im Zuständigkeitsbereich der SAR-Leitstelle Land und See in Deutschland aufgefasst werden.

6.1 COSPAS-SARSAT Notsender induzierte Aktivitäten

Im Jahr 2018 wurden insgesamt 761 Aktivitäten (im Vorjahr 743) verzeichnet und 19 mal ein SAR-Hubschrauber zur Suche und Rettung mit einer Gesamtflugzeit von 26:10 Flugstunden (2017: 16 Einsätze / 16:00 Flugstunden) eingesetzt.

Diese schlüsseln sich wie folgt auf:

14 Einsätze für die SAR-Leitstelle Land MÜNSTER mit 22:05 Flugstunden

5 Einsätze für die SAR-Leitstelle See GLÜCKSBURG mit 4:05 Flugstunden



6.2 Auswertung der Alarmierungen von 406m MHz-Notsendern

ALARMIERUNGEN 406 MHz	EPIRB*	ELT*	PLB*	Summe	Gesamt	+/- zu 2017
Notlage/Absturz	3	36	1		40	+2,6%
Fehlauslösungen					595	+8,6%
Beacon Mishandling	27	398	16	441		+11,4%
Beacon Malfunction	16	63	2	81		+28,6%
Mounting Failure	1	1	0	2		0%
Environmental Conditions	3	10	0	13		-27,8%
Voluntary Activation (Test)	0	4	1	5		+150%
Unknown Reason	20	32	1	53		-20,9%
Ungeklärt (stopped before localized)	17	91	5		113	-12,4%
Gesamt 406 MHz	87	635	26		748	+4,5%
Alarmierungen 121,5 / 243,0					13	-51,9%
GESAMT					761	+2,4%

EPIRB* Emergency Position Indicating Radio Beacon für die Schifffahrt
 ELT* Emergency Location Transmitter für die Luftfahrt
 PLB* personenbezogene mobile und manuelle militärische oder zivile Notsender

Seit dem 01.02.2009 werden durch das COSPAS-SARSAT System keine Emergency Location Transmitter für die Luftfahrt (ELT) auf den Frequenzen 121,5 / 243,0 MHz mehr aufgenommen und daher auch nicht ausgewertet.

Im Jahr 2018 wurden in Deutschland 13 Alarmierungen auf diesen Frequenzen verzeichnet, dabei handelte es sich um sieben Fehlauslösungen und sechs ungeklärte Auslösungen (stopped before localized).

Bei den o.g. 40 Notlagen / Abstürzen war in nahezu allen Fällen die Unterstützung durch das COSPAS-SARSAT System gegeben, in 38 Fällen war COSPAS-SARSAT die erstalarmierende Stelle.

Im Vergleich zum Vorjahr 2017 mit 39 Notlagen / Abstürzen von Lfz sind diese nur unwesentlich gestiegen.

Erneut ist die Anzahl an Notsenderalarmen ohne reale Notsituation in Deutschland angestiegen. In 2018 gab es 748 Fehlalarme (gegenüber 595 im Jahr 2017), darüber hinaus erfolgten 113 Alarme, die nicht lokalisiert werden konnten.

Es gab 2018 vierzig reale Notsituationen bei 748 Systemauslösungen, was ca. 5,4% entspricht.

Gründe dafür sind häufig falsche Handhabung und Unsicherheiten im Umgang mit Notsendern z.B. durch unerlaubte Tests, die als Alarm über das COSPAS-SARSAT System an die SAR-Leitstellen gemeldet werden.

Live Tests mit 406 MHz-Notsender sind gem. NfL⁷ 55/06 für Nutzer verboten und aktivieren eine Alarmkette, die Ressourcen bindet, die ggf. für einen realen Notfall gebraucht werden.

Hier kann man einen sehr einfachen und anschaulichen Vergleich zur Erklärung heranziehen:

Auf die Frage, „warum man nicht einfach mal so auf einen Feuermelder drückt“, bekommt man recht schnell die Antwort, „das sei ja verboten und stehe unter Strafe“.



Ein Feuermelder wird auch nicht mal einfach so ausprobiert, ob er funktioniert....

Bei der Nutzung von Notsendern handelt es sich ebenfalls um ein Notsystem, das man nicht „einfach mal so“ ausprobiert.

Diese 406 MHz-Notsender müssen in regelmäßigen Abständen durch technische Betriebe getestet werden - die richtige Funktion wird dann zertifiziert. Ein Test durch die Luftfahrzeughalter ist daher weder erforderlich noch zulässig.

6.3 Versand und unsachgemäße Entsorgung von Notsendern führen zu Alarmen

In regelmäßigen Abständen erreichen die SAR-Leitstelle in MÜNSTER aus dem COSPAS-SARSAT System Alarme von Notsendern, die achtlos im Elektronikschrott entsorgt oder per Post / Lieferservice verschickt wurden.

⁷ NfL – Nachricht für Luftfahrer (Luftfahrtbundesamt)



Leider wird hierbei oft vergessen, diese Geräte zu deaktivieren, indem die Batterien ausgebaut werden. Somit sind alle Auslösemechanismen noch aktiv und lösen bei Erschütterung, hartem Aufschlagen oder bei Wasserkontakt z.B. durch Regen aus.

Für das RCC ist dies zunächst ein Alarm, der abzuarbeiten ist, bis eindeutig festgestellt wird, dass keine Notsituation vorliegt.

Daher auch in diesem Jahr, an dieser Stelle erneut der Appell an die Luftfahrzeugbesitzer, Haltergemeinschaften, Luftfahrzeugtechnischen Betriebe, Flugleiter und Besitzer von Notsendern:

- ✓ Bitte nehmen Sie bei Versand des Notsenders die Batterien aus dem Gerät.
- ✓ Halten Sie die Daten in der Luftfahrzeugrolle und ELT-Datenbank immer aktuell.
- ✓ Melden Sie den Verkauf Ihres Luftfahrzeugs und / oder Notsenders an das für die Registrierung zuständige Luftfahrtbundesamt. Auf die NfL Nr. 68/03 wird hingewiesen.
- ✓ Überzeugen Sie sich, dass der neue Besitzer den Notsender (ELT) neu kodiert und angemeldet hat.

Es geht um Ihre Rettung!

Wir wünschen Ihnen

always a safe flight and many happy landings!

Ihre Rescue Coordination Center und das LufABw



ARCC MÜNSTER



ARCC GLÜCKSBURG