



SAR

Jahresbericht 2019



Inhaltsverzeichnis

Vorwort General Flugbetrieb Heer	3
Der militärische SAR-Dienst im Jahr 2019	4
SAR-Einrichtungen	5
Feierlichkeit zu 60 Jahren Such- und Rettungsdienst der Bundeswehr	7
Einsatz - Statistik	18
Einsatz - Herausragende Einsätze im SAR-Bereich Land	20
Einsatz - Herausragende Einsätze im SAR-Bereich See	25
Internationale SAR-Übungen (SAREX)	28
COSPAS/ SARSAT System	32
Aus- und Weiterbildung	35

Vorwort General Flugbetrieb Heer



„60 Jahre SAR der Bundeswehr - Der SAR-Dienst im Wandel“

In der Luftwaffenkaserne Münster, in der sich die SAR-Leitstelle (Land) der Division Schnelle Kräfte des Heeres befindet, konnten am 06.12.2019 zahlreiche Gäste zur Feier des 60. Jubiläums des Such- und Rettungsdienstes der Bundeswehr begrüßt werden. An diesem Ort war auch lange Jahre das Lufttransportkommando der Luftwaffe stationiert, das bis 2013 der SAR-Leitstelle Münster vorgesetzt und mit der Planungs- und Koordinierungsverantwortung für den SAR-Dienst Land beauftragt war.

Der Such- und Rettungsdienst der Bundeswehr ist eine Aufgabe der Streitkräfte, an der Heer, Luftwaffe, Marine und der Sanitätsdienst ihren Anteil hatten und haben. Die Hauptaufgabe des militärischen SAR-Dienstes der Bundeswehr ist unverändert die Unterstützung der eigenen und verbündeten Streitkräfte. Zugleich befindet sich der SAR-Dienst aktuell aber in einem vor allen Dingen technologisch geprägten Wandel. In der SAR-Leitstelle Münster hat neue Technik Einzug gehalten, ebenso wie in der SAR-Leitstelle

Glücksburg. Zukünftig werden die beiden SAR-Leitstellen mit demselben modernen und redundanten Führungssystem arbeiten. Das neue Führungssystem SAR hat einen hohen Automatisierungsgrad und unterstützt die Arbeit der Leitstellen in einem erheblichen Maß. Im Heer werden ab Mitte 2020 die bewährten Hubschrauber Bell UH-1D durch neue moderne SAR-Hubschrauber H145 ersetzt. Der Leichte Unterstützungshubschrauber LUH SAR auf Basis des H145 bedeutet in Sachen Ausrüstung und Fähigkeiten einen gewaltigen Schritt nach Vorn. Weiterhin steht der NH90 SEA LION in der Marine kurz vor der Einführung und wird die bewährten aber betagten MK41 SEA KING in naher Zukunft in der SAR-Rolle ablösen.

Im Zusammenwirken der neuen Leitstellentechnik mit den neuen Hubschraubertypen werden moderne und zukunftsfähige Einsatzmittel für den militärischen und zivilen SAR-Auftrag zur Verfügung stehen. Dass moderne SAR-Einsatzmittel in einem breiten Einsatzspektrum unverändert gebraucht werden, belegt auch dieser Jahresbericht für das vergangene Jahr 2019.

Bleiben Sie gesund!

Viel Freude beim Lesen,

Stets Ihr

Andreas Pfeifer

Brigadegeneral

Der militärische SAR-Dienst im Jahr 2019

Der Auftrag des Militärischen Such- und Rettungsdienstes

Der militärische Such- und Rettungsdienst (Search and Rescue - SAR) der Bundeswehr ist eine Einrichtung der Streitkräfte zur Einsatzunterstützung. Er ist zugleich Teil des nationalen Such- und Rettungsdienstes für Luftfahrzeuge und unterstützt den Seenotrettungsdienst.

Der Such- und Rettungsdienst der Bundeswehr unterstützt die eigenen und verbündeten Streitkräfte im Frieden, in Krisen und im Krieg. Er leistet der Truppe Einsatzunterstützung in besonderen Notfällen, vornehmlich bei der Lebensrettung und bei der Abwendung drohenden Verlustes von wertvollem Material.

Zugleich leistet die Truppe auf Basis einer Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und dem Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) als Teil des nationalen Such- und Rettungsdienstes Deutschlands allen in Not geratenen Luftfahrzeugen Hilfe ohne Rücksicht auf deren Nationalität oder sonstige Zugehörigkeit (ICAO-SAR). Er führt die Suche nach überfliegenden oder abgestürzten Luftfahrzeugen durch, rettet die Insassen und veranlasst den Transport

der Überlebenden zur ärztlichen Betreuung.

Im Rahmen der Deutschland obliegenden Pflichten zur Hilfeleistung für die nationale und internationale Seeschifffahrt in Seenotfällen unterstützt er den Rettungsdienst in den Seegebieten vor der deutschen Nord- und Ostseeküste.

Aufgaben priorisiert

1. Unterstützung eigener / verbündeter Streitkräfte im Frieden, in Krisen und Krieg
2. Hilfeleistung für alle in Not geratenen Luftfahrzeuge
3. Suche nach überfliegenden / abgestürzten Luftfahrzeugen und Rettung der Insassen
4. Unterstützung in Seenotfällen vor der deutschen Nord- und Ostseeküste
5. Subsidiäre Unterstützung der zivilen Rettungskräfte im Rahmen der dringenden Eilhilfe und bei Naturkatastrophen auf Anforderung.

SAR-Einrichtungen

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:



SAR-Leitstellen der Bundeswehr und die zugewiesenen Einsatzgebiete (Search and Rescue Regionen SRR)

SAR-Leitstelle See (Aeronautical Rescue Coordination Center (ARCC) GLÜCKSBURG)

für den SAR-Bereich „See“; dieser umfasst den Seebereich des Fluginformationsgebietes Bremen einschließlich der vorgelagerten Inseln und Halbinseln, sowie den Landbereich von Schleswig-Holstein und Hamburg.

SAR-Leitstelle Land (ARCC) MÜNSTER

für den SAR-Bereich „Land“; dieser 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 Hamburg bis zum Deutschen Alpenraum

Die SAR-Leitstellen unterstehen für den Einsatz der Division Schnelle Kräfte (DSK) (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 in erster Linie

SAR-Einrichtungen

bei Hilfeleistung der Bundeswehr, bei Naturkatastrophen oder besonders schweren Unglücksfällen und subsidiär, also in Ergänzung zur zivilen Rettung im Rahmen der dringenden Eilhilfe zur Rettung von Menschenleben und Abwehr von Gefährdungen eingesetzt.

Die Verantwortung für Such- und Rettungsmaßnahmen bei Seenotfällen liegt bei der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS), die eine eigene Seenotleitstelle, das Maritime Rescue Coordination Center (MRCC) – Seenotleitung BREMEN, betreibt.

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

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

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

Für den SAR-Dienst im Zuständigkeitsbereich der Marine werden diese vom Marinefliegergeschwader 5 in NORDHOLZ (Wurster Nordseeküste) gestellt.

Die SAR-Hubschrauber des Heeres werden durch das Transporthubschrauber-Regiment 30 NIEDERSTETTEN bereitgestellt.

SAR-Einsatzmittel

Für SAR Land:

- SAR-Kommando NÖRVENICH
Call sign (C/S) RESCUE 41
- SAR-Kommando HOLZDORF
(C/S) RESCUE 87
- SAR-Kommando NIEDERSTETTEN
(C/S) RESCUE 63

Für SAR See:

- SAR-Kommando HELGOLAND
(C/S) RESCUE 10
- SAR Kommando WARNEMÜNDE
(C/S) RESCUE 24

Seenotleitung Bremen (zivil)

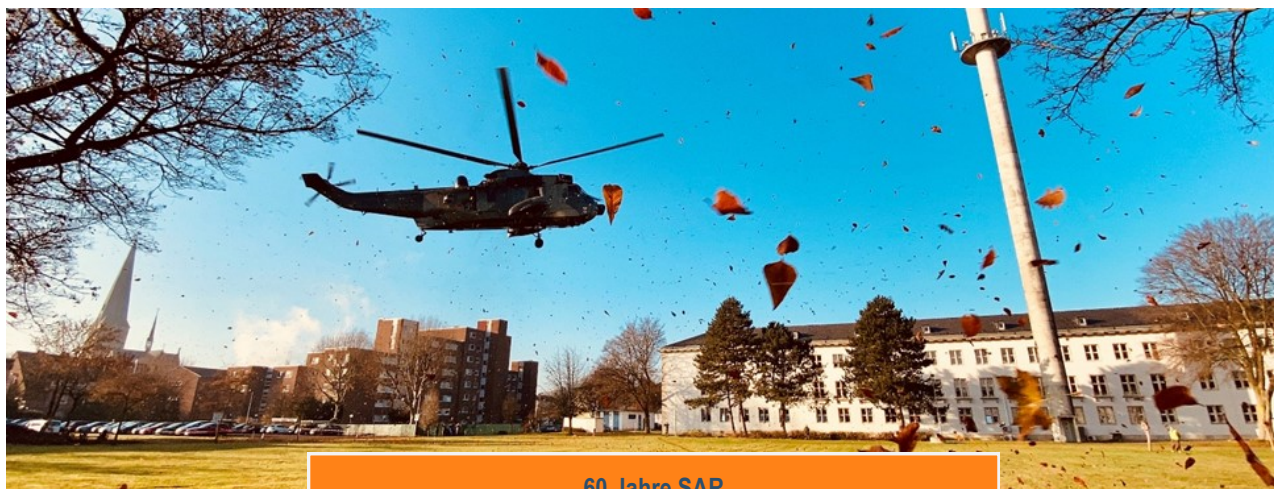
In den Seegebieten vor der deutschen Nord- und Ostseeküste stehen ständig Seenotkreuzer/ Seenotrettungsboote der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) für den Einsatz bei Seenotfällen in Sofortbereitschaft. Bei Luftnotfällen über See unterstützen diese aufgrund einer Vereinbarung 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 DGzRS zusammen; Koordination und gegenseitige Unterstützung erfolgen problemlos. Insbesondere bei internationalen Einsätzen und Übungen kommt dieser Zusammenarbeit erhöhte Bedeutung zu.

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

SAR-Mittel 2. Grades

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

Feierlichkeit zu 60 Jahren Such- und Rettungsdienst der Bundeswehr



60 Jahre SAR
TIMO HÄRTL

Am 05.12.2019 fand in der Bundeswehrliegenschaft der SAR-Leitstelle (Land) in Münster eine Feier anlässlich des 60-jährigen Bestehens des Such- und Rettungsdienstes der Bundeswehr statt.



60 Jahre SAR
TIMO HÄRTL

Die Veranstaltung hatte das Ziel, die über diesen langen Zeitraum erbrachten Leistungen aller am SAR-Dienst Beteiligten in den Verbänden und Dienststellen der Luftwaffe, des Heeres, des Sanitätsdienstes und der Marine zu würdigen. Im Zentrum der Betrachtung standen, der Natur der Sache entsprechend, vor allem die auf den SAR-Kommandos eingesetzten Piloten, Bordmechaniker, Luftrettungsmeister und Luftfahrzeugoperationsoffiziere sowie das Personal in den beiden SAR-Leitstellen der Marine und des Heeres und damit war auch der Anstoß zu einem Erinnern an die

in Erfüllung dieses Dienstes ums Leben gekommenen Menschen gegeben. Darüber hinaus galt es einen Ausblick auf die Weiterentwicklung des SAR-Dienstes in den Teilstreitkräften Marine und Heer zu schaffen.

An diesem Tag konnten mit den zu diesem besonderen Anlass eingeflogenen MK 41 SEA KING und BELL UH-1D die aktuellen SAR-Luftfahrzeuge der Marine und des Heeres besichtigt werden.

Besonderer Gast war in Ergänzung zu den SAR-Veteranen der zukünftige SAR-Hubschrauber des Heeres, der sog. Leichte Unterstützungshubschrauber für den Such- und Rettungsdienst (LUH SAR) H145, der kurz vor der Übergabe an die Bundeswehr stand.



60 Jahre SAR
STEFAN SCHUMANN

Feierlichkeit zu 60 Jahren Such- und Rettungsdienst der Bundeswehr

Sechs Jahrzehnte Leben retten

„Das ist etwas, auf das wir zurecht stolz sein können.“ Mit diesen Worten würdigte Generalmajor Andreas Hannemann in einer feierlichen Zeremonie die 60-jährige Geschichte des Such- und Rettungsdienstes der Bundeswehr.

„Rund um die Uhr, also an 365 Tagen im Jahr und 24 Stunden am Tag, standen und stehen Kräfte der Bundeswehr bereit“, erklärte der Kommandeur Division Schnelle Kräfte (DSK). Speziell ausgebildete Soldaten würden in den SAR-Leitstellen (Search and Rescue, dt.: Suchen und Retten) oder auch als Hubschrauberbesatzungen vor Ort Rettungseinsätze für Menschen in Not übernehmen. Die anspruchsvolle und risikoreiche Aufgabe verlange einen unermüdlichen hohen persönlichen Einsatz, so Hannemann.



Generalmajor Andreas Hannemann ist Kommandeur der Division Schnelle Kräfte. In seiner Division sind alle luftbeweglichen Kräfte des Heeres gebündelt

ALEXANDER BOZIC

Rund 100 Gäste, Soldatinnen und Soldaten, zivile Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie SAR-Crews mit ihren Hubschraubern waren zu der Feierstunde nach Münster gereist. Doch zunächst blickte der General 60 Jahre zurück. Der Such- und Rettungsdienst der Bundeswehr wurde zur Unterstützung der eigenen sowie verbündeten Streitkräfte deutschlandweit eingerichtet. 1958 stellte die Marine das erste SAR-

Kommando in Kiel-Holtenau in den Dienst. Rund ein Jahr später, 1959, wurde die 1. Luftrettungsverbindungsstaffel der Luftwaffe in Faßberg aufgestellt. Den ersten Einsatz führte diese Staffel am 26. August 1959 erfolgreich durch.

Geschichte des SAR-Systems

Mit einer Vereinbarung zwischen den damaligen Bundesministerien für Verkehr sowie Verteidigung übernahm die Bundeswehr 1965 auch den zivilen Such- und Rettungsdienst für Luftfahrzeuge gemäß den Vorgaben der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation sowie die Unterstützung der Seenotrettung.

Nachfolgend wurde das SAR-System immer weiter ausgebaut, den Höhepunkt stellten die Neunziger Jahre dar. Insgesamt 17 SAR-Kommandos und 15 Rettungszentren wurden damals von der

Luftwaffe, der Marine und zeitweise auch dem Heer mit Unterstützung des Sanitätsdienstes betrieben. Mit dem Ausbau des zivilen Luftrettungssystems und den politischen Veränderungen in Mitteleuropa erfuhr die Anzahl der SAR-Stützpunkte eine deutliche Reduzierung. Die Bundeswehr betreibt seit 2010 nur noch fünf SAR-Kommandos.

Die Kommandos der Marine auf Helgoland und Warnemünde sowie die des Heeres in Nörvenich,

Holzdorf und Niederstetten sind unverändert aktiv. Geplant und geführt werden die SAR-Einsätze durch die SAR-Leitstellen in Glücksburg und Münster.

2013 wurde die Verantwortung für den Such- und Rettungsdienst der Bundeswehr dem Heer übertragen. Neben der Unterstützung der eigenen und verbündeten Streitkräfte und dem

Feierlichkeit zu 60 Jahren Such- und Rettungsdienst der Bundeswehr

deutschlandweiten SAR-Dienst für Luftfahrzeuge stehen auch die Aufgaben der Hilfeleistung für die nationale und internationale Seeschifffahrt im Mittelpunkt. Auf Anforderung unterstützt der SAR-Dienst der Bundeswehr auch die zivile Rettung im Rahmen der dringenden Eilhilfe.

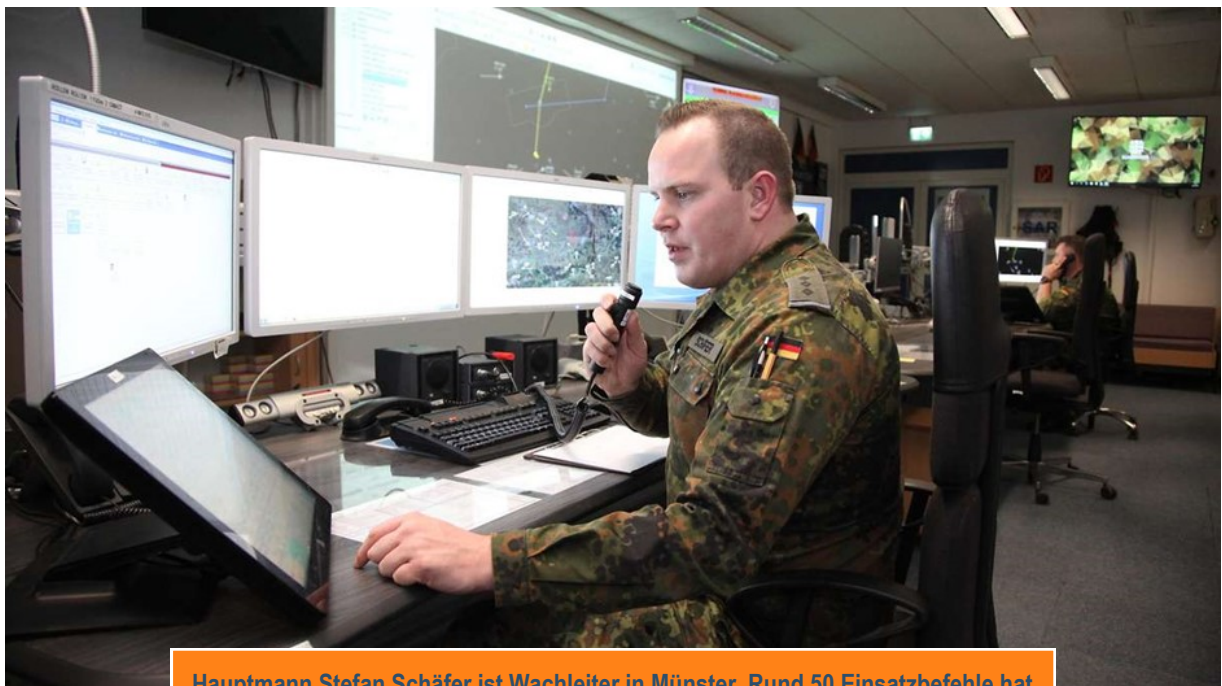
Die SAR-Leitstelle (Land) Münster

Wie der Such- und Rettungsdienst heute funktioniert, beschreibt SAR-Einsatzoffizier Hauptmann Stefan Schäfer. Er ist einer der Wachleiter der Münsteraner Leitstelle. Der 32-jährige Hauptmann koordiniert und überwacht während seiner Schicht mit drei Flugberatern die Rettungseinsätze. Der ehemalige Pilot des Leichten Hubschraubers Bo 105 und Mehrzweckhubschraubers NH-90 arbeitet seit 2017 in der Münsteraner Leitstelle. „Jede SAR-Leitstelle hat ihren eigenen Verantwortungsbereich. Der Einsatzschwerpunkt der Leitstelle Glücksburg sind die deutschen Küstengewässer, sprich Nord- und Ostsee sowie Schleswig-Holstein und Hamburg.“

Hier in Münster sei man für den gesamten übrigen Teil Deutschlands inklusive des deutschen Alpenraums verantwortlich, erklärt Schäfer.

Die SAR-Leitstelle Münster bearbeitet mehr als 1.500 Einsätze und davon über 750 Alarmmeldungen vom satellitengestützten COSPAS/ SAR-SAT-System pro Jahr.

Allein im Jahr 2017 sind im Münster 743 Alarmmeldungen eingegangen, 2018 waren es 761. Rund um die Uhr stehen die Soldaten dazu mit den Leitstellen etwa der Feuerwehr, des Luftfahrtbundesamtes oder auch der Deutschen Flugsicherung in Verbindung. „Dazu kommen natürlich noch Einsätze etwa bei Naturkatastrophen wie Hochwasser oder bei Waldbränden“, so Schäfer. Die SAR-Leitstellen alarmieren grundsätzlich nur auf Hilfeersuchen der zivil tätigen Behörden. Verlässt der Einsatzbefehl die Leitstelle, sind die Hubschrauberbesatzungen der Kommandos Nörvenich, Niederstetten oder Holzdorf in 15 Minuten in der Luft.



Hauptmann Stefan Schäfer ist Wachleiter in Münster. Rund 50 Einsatzbefehle hat er seit Amtsantritt erteilt, überwacht oder koordiniert.

ALEXANDER BOZIC

Feierlichkeit zu 60 Jahren Such- und Rettungsdienst der Bundeswehr

Digitaler Quantensprung

Auch die feierliche Übergabe der neuen Leitstellentechnik an die SAR-Leitstellen war Teil der Feierstunde „60 Jahre SAR“. Die Leitstellen in Münster und Glücksburg haben eine moderne und zukunftsfähige Leitstellentechnik erhalten, die eine digitale Kommunikationsausstattung und ein speziell auf den SAR-Dienst abgestimmtes Führungssystem umfasst. Die Regeneration der Kontroll- und Abfertigungsanlage und die gleichzeitige Beschaffung eines modernen Führungssystems SAR wurde durch das Bundesamt für Ausrüstung, Information und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) eingeleitet und durch eine gemeinsame Projektgruppe der SAR-Leitstellen Land und See kontinuierlich begleitet.

Mit der neuen Kontroll- und Abfertigungsanlage wird im Wesentlichen die Kommunikation der SAR-Leitstellen im Bereich Funk und Telefonie auf den neuesten Standard gebracht. Das moderne Führungssystem SAR unterstützt die Einsatzführung, die Einsatzdokumentation und ist in Teilen automatisiert. Darüber hinaus ist ein Echtzeit-Luftlagebild mit umfangreichen Datenanbindungen sowie Such- und Filtermöglichkeiten Teil dieses in Deutschland so einmalig vorhandenen Systems. Zudem werden die Einsätze beider Leitstellen im gleichen System geführt und dokumentiert. Bei Ausfall einer SAR-Leitstelle kann die andere den Auftrag bruchfrei übernehmen, ohne dass Daten oder Einsatzdetails verlorengehen, auch wird die Führung der SAR-Hubschrauber in einem solchen Fall nicht unterbrochen.

Feierlichkeit zu 60 Jahren Such- und Rettungsdienst der Bundeswehr

24 Stunden auf Abruf

Die Soldaten der Such- und Rettungsstaffel des Heeres sind an jedem Tag eines Jahres 24 Stunden auf Abruf bereit für Such- und Rettungseinsätze. Einer von ihnen ist Major Marcus Preuß, Staffelkapitän der SAR-Einsatzstaffel Land im Transporthubschrauberregiment 30 aus Niederstetten. „Jede Minute, die wir die Notleidenden früher finden, ist wichtig. Manchmal kann das den Unterschied zwischen Leben und Tod bedeuten“, erklärt er. Spezielle Ausbildungen und Verfahren ermöglichen den Crew-Mitgliedern fehlende und abgestürzte Flugzeuge zu lokalisieren, verunglückte Wald- und Bergwanderer zu retten oder kranke und verletzte Personen medizinisch betreut zu transportieren.

Seit 2005 ist Preuß ausgebildeter Pilot auf der Bell UH-1D. Der Bell, meistens auch liebevoll „Huey“ genannt, vertraut der 39-Jährige voll und ganz. „Das ist Fliegen in seiner Urform“, sei doch die Bell UH-1D bereits Anfang der 1970er als leichter Transporthubschrauber in die Bundeswehr eingeführt worden, erzählt er mit einem Lächeln. Für ihn sei es fast schon Passion, dass Hubschrauberfliegen mit dem Täglich-Hilfe-Leisten zu verbinden. Zukünftig wird sich Preuß mit seiner Staffel einer neuen Herausforderung stellen, wenn es den Wechsel auf das neue Hubschraubermuster H145 innerhalb eines Jahres zu bewältigen gilt.



Major Marcus Preuß war bisher auf der SAR Bell UH-1D unterwegs. Zukünftig wird sein Hubschrauber bedeutend moderner sein.

FREDERIK STRÖHLEIN

Feierlichkeit zu 60 Jahren Such- und Rettungsdienst der Bundeswehr



Seaking, der SAR-Hubschrauber der Marine

FABIAN LÖCHNER

Die maritime Seite - Immer eine Buglänge voraus

*Vortrag Fregattenkapitän Fabian Jahr,
Staffelkapitän 1. FlgStff MFG 5*

Der Aufstellungsbefehl Nr. 73 – Marine vom 04. Januar 1958, welcher dann ein halbes Jahr später am 01. Juli 1958 umgesetzt wurde, markiert die Geburtsstunde der ersten Fliegenden Staffel (damals unter dem Namen Marineseenotstaffel) und gleichzeitig den Beginn des SAR Dienstes in der gesamten Bundeswehr.

Wir von der Marine haben eben manchmal eine „Buglänge“ Vorsprung.

Mit ihren mittlerweile 61 Jahren ist die 1. Fliegende Staffel des MFG 5 eine der ältesten fliegenden Staffeln der Bundeswehr, sie kann auf eine ereignisreiche Geschichte unter verschiede-

nen Namen und mit gerade in der Anfangszeit häufig wechselnden Luftfahrzeugen zurückblicken.

Von Sycamore und Skeeter- Hubschraubern über Albatros- Flugboote und Verbindungsflugzeuge vom Typ Pembroke und Dornier 27 hin zum Hubschrauber vom Typ Sikorsky S58 -auch H34 genannt- und schließlich ab 1975 mit unserer Seaking, entwickelte sich die Staffel kontinuierlich weiter.

Während in den Anfangsjahren der Such- und Rettungsdienst mit den Hubschraubern Sycamore und Skeeter aufgrund geringer Reichweite und mangelnder Navigationshilfen nur im Küstenvorfeld stattfinden konnte und die Albatros Flugboote lediglich bis Windstärke 6 und ca. 1,5 m Wellenhöhe im Wasser starten und landen konnten, begann mit der Einführung der H 34 ab

Feierlichkeit zu 60 Jahren Such- und Rettungsdienst der Bundeswehr

März 1963 der Such- und Rettungsdienst mit Hubschraubern auch auf hoher See, so wie er heute bekannt ist.

Die Einführung der H34 verlief zur damaligen Zeit ziemlich reibungslos, da dieser Hubschraubertyp bereits seit mehreren Jahren bei den Heeresfliegern im Einsatz war und die ersten Marinebesatzungen schon 1959 vom Heer ausgebildet wurden. Bis zur Einführung der H34 in die Marine im Jahre 1963 wurden diese Besatzungen mehrere Jahre im Heer zwischenverwendet und konnten so bereits erste wertvolle Eindrücke von diesem Hubschrauber gewinnen.

Dieser damals erfolgreich beschrittene Weg wurde in den letzten Jahren erneut eingeschlagen, denn auch bei der Ausbildung der ersten NH90 Piloten und Bordmechaniker konnten und können die Marineflieger auf die Unterstützung und die Expertise des Deutschen Heeres bzw. der Heeresflieger und des Internationalen Hubschrauberausbildungszentrums in Bückeburg im Besonderen zählen. Manchmal haben auch die Männer des Heeres die Nase vorn.

Aber zurück zu den Marinefliegern.

Ab 1965 wurden nach Einführung der H34 folgende SAR-Mittel 1. Grades durch die erste Staffel MFG 5, so war die offizielle Bezeichnung seit Oktober 1963, bereitgestellt.

Für den Bereich Nordsee wurden zwei H34 in Westerland auf Sylt und zwei H34 auf Borkum stationiert.

Weiterhin wurde eine Sycamore in Husum für die Nordfriesischen Inseln und Halligen bereitgestellt sowie eine H34 und ein Albatros-Flugboot in Kiel.

Mit der Einführung des Starfighters stieg die Anzahl erforderlicher SAR-Mittel auf See.

Nicht umsonst hieß dieses Flugzeug im Volksmund der „Witwenmacher“. Aber auch dank der Seenotrettungsflieger machte ein Absturz nicht immer gleich eine Witwe. So gelang es z.B. im

Oktober 1966 einer H34-Besatzung der 1. Fliegenden Staffel nur 29 Minuten nach Absturz den Piloten eines Starfighters aus der Nordsee lebend zu retten.

Weitere bekannte Rettungseinsätze der H34 waren die Abbergung von 15 Seeleuten eines im Nord-West Sturm bei Terschelling auf Grund gelaufenen Frachters, der auseinander zu brechen drohte, oder die Abbergung der 30-köpfigen Besatzung des griechischen Frachters Emmanuel M., der bei Scharhörnriff am 04.12.1968 in schwerem Wetter auf Grund gelaufen war.

Doch leider lieferte die H34 nicht nur positive Schlagzeilen, sondern sorgte auch für das schwärzeste Kapitel der 1. Fliegenden Staffel MFG5. Am 16. März 1967 stürzte eine Maschine der Außenstelle Sylt westlich der Insel Amrum in die Nordsee und trotz tagelanger, intensiver Suche der Staffelkameraden blieb die vierköpfige Besatzung für immer auf See.

Nicht zuletzt dieser Absturz ließ die Rufe nach einem neuen, modernen Luftfahrzeug mit zwei Triebwerken lauter werden. Nachdem die Pläne des Ministeriums, eine Bell UH 1D als Nachfolger der H34 auch für die Marine zu beschaffen, abgewendet werden konnten, bekam die erste Staffel den zu diesem Zeitpunkt modernsten Hubschrauber der Welt.

Ab Mitte 1975 übernahm der Westland-Seaking MK41 offiziell den SAR-Dienst von der H34, diese Maschine ist für den Einsatz im schlechten Wetter über See ausgerüstet und konzipiert.

Bereits während die ersten Marinebesatzungen in England ausgebildet wurden, bewiesen Mensch und Maschine ihr Können, als mehrere Schiffe im Herbst 1974 von einem Sturm vor der Küste Cornwalls überrascht wurden.

Von den vier zur Rettung eingesetzten Seaking waren zwei Hubschrauber deutsche Maschinen, die sich mit einer britisch-deutschen Besatzung zu diesem Zeitpunkt im Ausbildungsflugbetrieb befanden. Beide Maschinen wurden unverzüglich

Feierlichkeit zu 60 Jahren Such- und Rettungsdienst der Bundeswehr

in den Einsatz integriert und konnten dabei mehrere Menschen aus dem aufgewühlten Atlantik retten. Somit hatte die Seaking bereits vor der offiziellen Übernahme in den SAR Dienst der Marine ihre Feuertaufe bestanden.

Es folgten viele weitere spektakuläre Einsätze, so am 11.3.1982, als 20 Seeleute bei 40 Knoten Wind von einem sinkenden Mehrzweckfrachter westlich Helgolands abgeborgen wurden.

Am 29.1.1990, als das sowjetische Fabrikschiff BRIZ bei Orkanwetterlage Höhe Terschelling in Seenot geriet, gelang es der Seaking-Besatzung, alle 24 Besatzungsmitglieder sicher aufzuwinken und nach Leuwarden in Holland zu bringen.

Ein Einsatz, der immer noch sehr präsent ist, ereignete sich am 20.10.1998, als der Holzfrachter PALLAS lichterloh brennend westlich von Amrum durch die Deutsche Bucht trieb und es gemeinsam mit einem dänischen Seaking gelang,

16 Personen zu retten.

Ebenfalls ein Feuer an Bord löste einen Rettungseinsatz am 08.10.2010 aus. Nordwestlich Fehmarn war die litauische Fähre LISKOGLORIA durch eine Explosion an Bord in Brand geraten. Zusammen mit einem schwedischen und einem dänischen Rettungshubschrauber konnten alle 200 an Bord befindlichen Personen gerettet werden.

Doch nicht nur auf See konnten die Seaking ihr Können unter Beweis stellen, sondern auch in den vielen Einsätzen im Rahmen der Not- und Katastrophenhilfe. Hier ist insbesondere die Sturmflut am 03. und 04. Januar 1976 in Hamburg, die Schneekatastrophe vom Jahreswechsel 1978/79 in Schleswig-Holstein, aber auch 2010, als Hiddensee und Rügen aufgrund von Eisgang und Schneeverwehungen nur noch per Hubschrauber erreichbar waren, zu erwähnen.



Innerhalb kürzester Zeit nach Alarmierung startet der Seaking

FABIAN LÖCHNER

Feierlichkeit zu 60 Jahren Such- und Rettungsdienst der Bundeswehr

Nicht zu vergessen sind auch die Einsätze beim Oder-Hochwasser 1997 und den Elbe-Hochwassern von 2002 und 2013, wo Besatzungen und Hubschrauber der ersten Staffel MFG5 an vorderster Front dabei waren, um den Menschen vor Ort Hilfe zu leisten.

Doch leider nagt auch am „besten“ Hubschrauber der Zahn der Zeit und nach nunmehr über 44 Jahren im SAR Dienst steht mit dem NH90 Sea Lion ein mindestens ebenbürtiger Nachfolger in den Startlöchern, der ab Mitte 2023 den SAR Dienst in der Marine von der Seaking übernehmen soll.

Bei aller Wehmut, weil die ersten Seaking bereits verschrottet wurden, gibt es doch auch Neugier und Freude auf den modernen Nachfolger, mit dem die Marineflieger den nächsten großen Schritt vollziehen werden.

Avionik und Flugsteuerung, die weiteren fortschrittlichen Systeme und Anlagen des Sea Lion, ermöglichen eine neue Qualität des SAR Dienstes.

So wird es mit dem NH90 Sea Lion möglich sein, die Position des Notsignals eines abgestürzten Luftfahrzeuges auf dem Multi Function Display im Cockpit zur Anzeige zu bringen und den Vier-Achsen-Autopilot so zu programmieren, dass er exakt diese Position anfliegt, um dort in den stationären Schwebeflug zu gehen. Gleichzeitig kann ist die hochauflösende Kamera automatisch auf die Notsignalposition schwenkbar und kann diese unabhängig von der Hubschrauberbewegung dauerhaft im Fokus behalten, wodurch man bereits aus großer Entfernung mit der optischen Suche beginnen kann. Dadurch, dass neben allen Luftfahrzeugen auch alle Schiffskontakte im fraglichen Bereich mit Rufzeichen bzw. Namen, Kurs und Fahrt auf einem Bildschirm zur Anzeige gebracht werden können, wird es in Zukunft möglich sein, auch diese rasch und unkompliziert in die Suche miteinzubeziehen. In Sekundenschnelle stellt der Sea Lion ein umfassendes und

übersichtliches Lagebild zur Verfügung, wodurch die Wahrscheinlichkeit einer erfolgreichen Suche weiter erhöht wird.

Die zahlreichen Rettungseinsätze der letzten sechs Jahrzehnte und die großen Erfolge für den SAR Dienst der Marine sind nur durch den aufopferungsvollen Einsatz der Angehörigen der ersten fliegenden Staffel möglich geworden.

Der durch den SAR Auftrag entstandene Geist, Probleme immer als Herausforderung und nie als Ausrede wahrzunehmen, dieser Geist des Machens, mitunter auch im absoluten Grenzbereich geltender Vorschriften und für die Sache, dieses Engagement und Herzblut mit dem tagtäglich der SAR Dienst über See versehen wird sind ursächlich dafür, dass die 1. Fliegende Staffel auf 61 erfolgreiche Jahre zurückblicken kann!

Der Mut und das Können, mit dem die Besatzungen auch bei schlechtestem Wetter, wenn alle anderen die „Schotten dicht“ machen und sich hinter den Deich zurückziehen, abheben und ihr Leben riskieren, damit Anderen geholfen werden kann, auf den bin ich als Staffelkapitän sehr stolz und auf den kann auch die Bundeswehr stolz sein!

Darauf und auf die seit Beginn der Aufzeichnung durch das RCC Glücksburg vor 50 Jahren 17115 geflogenen Einsätze mit 12384 geretteten Personen muss man auch stolz sein!

In der Hoffnung, dass den SAR Fliegern dieser Geist nie verloren geht und wir auch weiterhin alle vor uns liegenden Probleme als Herausforderungen verstehen und dass die kommenden 60 Jahre so erfolgreich werden wie die zurückliegenden Dekaden.

Feierlichkeit zu 60 Jahren Such- und Rettungsdienst der Bundeswehr

Vorstellung des „LUH SAR“

Die wohl gravierendste Veränderung nach außen wird zukünftig am Himmel der H145 als „Leichter Unterstützungshubschrauber SAR“ (LUH SAR) des Heeres sein. „Er ist ein sehr leistungsfähiger und vielseitig einsetzbarer Hubschrauber“, erklärt der Dezernatsleiter „SAR der Bundeswehr“ OTL Dörr in der Abteilung Flugbetrieb des Heeres, bei der ersten Präsentation des LUH SAR im Rahmen der Feierstunde. Ihn nutzen bereits die zivile Luftrettung, die Polizei und auch die Luftwaffe zur Unterstützung

Die voll digitalisierten Hubschrauber verfügen unter anderem über Hochleistungskameras, einen Autopiloten, leistungsstarke Suchscheinwerfer, Ortungssysteme für Notsender, einen medizinischen Rüstsatz und eine neue Rettungswinde mit 90 Meter langem Seil. Der LUH SAR kann auch zur Waldbrandbekämpfung eingesetzt werden, da er mit Lasthaken ausgestattet ist, an denen Feuerlöschbehälter, sogenannte Bambi Buckets, angebracht werden können. Die neue Maschine ist mit insgesamt fast 1.200 PS bärenstark. In ihrer Produktklasse ist sie weltweit einzigartig, weil sie beispielsweise die Hälfte ihrer



LUH SAR - steht für Leichter Unterstützungshubschrauber Search and Rescue

MAXIMILIAN SCHULZ

der Spezialkräfte der Bundeswehr. Der Erste von insgesamt sieben Hubschrauber des neuen Typs für die Truppe wurde am 10. Dezember in Donauwörth durch Airbus Helicopters an das Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) und gleichzeitig an das Deutsche Heer übergeben.

Masse als Nutzlast tragen kann. Im Gegensatz zu ihrem Vorgänger Bell UH-1D sind diverse Systeme der H145 redundant, also doppelt vorhanden. Im Ernstfall bietet der LUH SAR dadurch mehr Sicherheit für Besatzung und Passagiere.

Der General Flugbetrieb Heer, Oberst Andreas Pfeifer, resümiert anlässlich des Jubiläums posi-

Feierlichkeit zu 60 Jahren Such- und Rettungsdienst der Bundeswehr



Die Bell UH-1D hat Kultstatus, doch mit dem Nachfolger H 145 als LUH SAR (hinten) gelingt der technologische Sprung ins 21. Jahrhundert.
MAXIMILIAN SCHULZ

tiv. „Was wir derzeit erleben, gleicht einem Quantensprung.“ Es gehe darum, schnell und professionell beim Auffinden und Retten von Personen zu sein. „Wir schauen heute auf bewegte Geschichte zurück“. Mit der neuen Technik im Hubschrauber habe man deutlich mehr Handlungsmöglichkeiten. Es gelte aber, trotz der modernen Technik die persönliche professionelle Einstellung beizubehalten und weiterzuentwickeln.

Wie in den letzten 60 Jahren lautet das Motto der SAR-Kräfte der Bundeswehr:

Wir sind da! Immer!



Vielseitig einsetzbar
FABIAN LÖCHNER

Einsatz - Statistik

Für das Jahr 2019 ergibt sich für die beiden SAR-Leitstellen Münster und Glücksburg folgende Statistik:

	Glücksburg	Münster	Gesamt	2018
Gesamt Alarmierungen	276	1542	1818	1695
Fliegerische Einsätze				
Luftnot-Einsätze	8	29	37	46
Seenot-Einsätze	37	0	37	33
Einsatzunterstützung	7	44	51	33
Dringende Eilhilfe	54	81	135	112
SAREX	8	29	37	36
Fehleinsätze	0	15	15	15
Gesamt	114	198*	312	275

Flugstundenauswertung im jeweiligen RCC Bereich:

	2019	2018
Münster	320	266
Glücksburg	198	179
Gesamt	518	445

Einsatz - Statistik

Verteilung nach SAR-Kommandos

	Einsätze	Flugstunden
SAR Bereich Münster		
SAR Kommando NÖRVENICH	65	100:25h
SAR Kommando HOLZDORF	62	105:00h
SAR Kommando NIEDERSTETTEN	69	97:25h
Mittel 2. Grades	9	17:15h
Gesamt	205*	320:05h
Versorgte/Transportierte Personen	110	
SAR Bereich Glücksburg		
Gesamt	114	198:20h

* Die Differenz von 205 geflogenen Einsätzen zu 198 geflogenen Einsätzen begründet sich durch die Nutzung mehrerer Einsatzmittel für den gleichen Einsatz.

Auswertung

Die Anzahl der Alarmierungen im Jahr 2019 ist im Zuständigkeitsbereich beider SAR- Leitstellen im Vergleich zum Vorjahr von 1695 auf 1818 gestiegen (+ 7,3%). Die im Jahr 2019 geleisteten Flugstunden für den SAR-Auftrag einschließlich der SAR-Trainingsflüge sind von 477 auf 518 Flugstunden gestiegen. (+8,6%).

Die Verteilung der SAR-Einsätze und der Flugstunden auf die verschiedenen SAR-Kommandos ist weitgehend ausgeglichen.

Im Bereich der „dringenden Eilhilfe“ sind die Einsätze um fast 21% von 112 auf 135 gestiegen. Dieser prozentuale Anstieg findet sich auch bei der Zahl der transportierten/ versorgten Personen wieder, die von 147 im Jahr 2018 auf 178 im Jahr 2019 angestiegen ist.

Im Vergleich zu 2018 ist Zahl der Einsätze im Bereich ICAO (Luftnotlagen, Luftfahrzeugsuche, etc.) um ca. 20% zurückgegangen, wobei im gleichen Zeitraum die Einsätze im Bereich IMO (Seenotlagen) um 12% zugenommen haben.

Die Anzahl der Einsätze zur Einsatzunterstützung eigener und verbündeter Streitkräfte ist im Jahr 2019 um 55% gestiegen. Dieser Anstieg erklärt sich durch die Teilnahme von SAR-Mitteln an Großübungen des Heeres, wie z.B. GREEN GRIFFIN 2019 der Division Schnelle Kräfte aus Stadtallendorf und BERGLÖWE 2019 der Gebirgsjägerbrigade 23 aus Bad Reichenhall. Das Verhältnis bei SAR-Übungsflügen und Fehleinsätzen ist, verglichen mit 2018, relativ gleichgeblieben.

Einsatz - Herausragende Einsätze im SAR-Bereich Land

Unterstützung der eigenen Truppe (MilEU)

Der SAR-Dienst hat in 2019 zwei Schwerpunkt-Übungen des Heeres mit SAR-Hubschraubern unterstützt.

In der Zeit vom 13. -24.05.2019 hat die Gebirgsjägerbrigade 23 die Übung BERGLÖWE 2019 im Bereich des Berchtesgadener Land durchgeführt. Das Transporthubschrauberregiment 30 hat auf Befehl der Division Schnelle Kräfte diese Übung mit der Bereitstellung eines zusätzlichen SAR-Hubschraubers mit den erforderlichen Gebirgsflugfähigkeiten unterstützt. Dabei sind insgesamt 11 Soldaten durch die SAR-Hubschrauber transportiert worden, die zum Teil mittels Windenverfahren aus dem Gebirge geborgen werden mussten.

Die Division Schnelle Kräfte hat in der Zeit vom 06. -24.05.2019 die internationale Übung GREEN GRIFFIN 2019 in Niedersachsen, mit Schwerpunkt Bergen – Celle, geplant und geleitet. An dieser Übung haben neben deutschen Kampfhubschraubern TIGER und Transporthubschraubern NH90 auch niederländische C-130 HERCULES, CH-47 CHINOOK und AH-64 APACHE teilgenommen. Die Übung bestand aus mehreren kombinierten luftbeweglichen und Luftlandeoperationen, bei denen die Fallschirmjäger per Flugzeug oder Hubschrauber zum Einsatzort transportiert und zum Teil per Sprungeinsatz verbracht wurden. Insbesondere die Sprungvorhaben bei Tag und Nacht wurden durch die zeitweise Vorstationierung des SAR-Hubschraubers SAR 87 aus Holzdorf am Flugplatz Celle unterstützt.

Zusammenstoß zweier EUROFIGHTER im Bereich Malchow

Am 24.06.2019 um 1157z wurde die SAR-Leitstelle Münster durch das Control and Reporting Center (CRC) SCHÖNEWALDE informiert, dass sich im Bereich Malchow ein Zusammenstoß zweier Eurofighter, der RAVEN1 und RAVEN2, vom Luftwaffenflugplatz Laage ereignet hat. Der SAR-Hubschrauber aus Holzdorf wurde umge-

hend alarmiert und für eine Suche eingesetzt. In Zusammenarbeit mit der Rettungsleitstelle (RLtSt) Neubrandenburg konnte die genaue Absturzstelle schnell ausfindig gemacht werden. Zu diesem Zeitpunkt trafen die ersten zivilen Rettungskräfte ebenfalls an der Unfallstelle ein.

Gegen 1310z traf der alarmierte SAR-Hubschrauber (RESQ87) an der Unfallstelle ein und landete an der Nossentiner Hütte. Zwischenzeitlich verdichtete sich das Lagebild, so dass einer der Piloten lebend mit seinem Fallschirm, in ca. 15-17m in einem Baum hängend, entdeckt wurde. Aufgrund des Geländes und der Höhe zeichnete sich die Rettung als sehr schwierig ab. Die Erste Option, den verletzten Piloten mit der Feuerwehr vom Boden aus zu bergen, hat letztendlich geklappt. Somit kam die zweite und letzte Möglichkeit, die Rettung mit dem Hubschrauber und der Seilwinde, nicht mehr zum Tragen, was auch deutlich riskanter gewesen wäre.

Kurz nachdem der erste Pilot gerettet wurde, wurde der zweite Pilot tödlich verletzt aufgefunden. Gegen 1730z erreichte RESQ87 wieder seinen Heimatstandort und bereitete die Maschine für den nächsten Einsatz vor.

Absturz einer EC135 / HELI363 im Bereich Dehmke

Die SAR-Leitstelle wurde am 01.07.2019 am frühen Nachmittag durch die Notfallmeldung eines personenbezogenen militärischen Notsenders (Personal Locator Beacon PLB) über das COSPAS-SARSAT-Systems alarmiert.

Dieses PLB ließ sich dem Heeresflugplatz Bückeburg und dem dort beheimateten Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum zuordnen. Nach Kontaktaufnahme mit der Flugeinsatzzentrale in Bückeburg konnte schnell festgestellt werden, dass dieser Notsender an einen Piloten ausgegeben wurde, der sich mit einem EC135 Hubschrauber auf einem Trainingsflug befand. Im Zuge der ersten Informationssammlung konnte schon davon ausgegangen werden, dass der

Einsatz - Herausragende Einsätze im SAR-Bereich Land

Hubschrauber vermutlich abgestürzt ist. Ein zweiter Hubschrauber vom Internationalen Hubschrauber-Ausbildungszentrum in Bückeburg, die HELI321, kreiste über der Unfallstelle und informierte den Kontrollturm am Flugplatz Bückeburg.

Der SAR-Hubschrauber aus Nörvenich (RESQ41) wurde zeitgleich alarmiert und startete umgehend. Die Rettungsleitstelle Hameln informierte um 1239z, dass Feuerwehr und Rettungskräfte bereits vor Ort seien und den Brand unter Kon-

Absturz einer F-16 bei Spangdahlem

Am 08.10.2019 gegen 1320z erreichte die SAR-Leitstelle Münster eine Alarmierung der Rettungsleitstelle Trier über den Absturz eines Kampfflugzeugs. Kurz darauf informierte das zuständige CRC über den Absturz einer F-16 der USAF im Bereich Spangdahlem (ETAD). Der Pilot konnte das Luftfahrzeug ca. 15NM südlich des Flugplatzes in 7.000ft (ca. 2.100 Meter), mit dem Schleudersitz verlassen.

Der SAR-Hubschrauber RESQ63 aus Niederstet-



RESQ41 erreicht die Absturzstelle
SAR-LEITSTELLE LAND

trolle hätten. Ein Luftfahrzeugführer konnte den Hubschrauber verletzt verlassen. Die andere Luftfahrzeugführerin wurde noch im Wrack vermutet und im Rahmen des Rettungseinsatzes tödlich verletzt geborgen.

RESQ41 erreichte die Absturzstelle um 1320z und verblieb bis zum Eintreffen der Verteidigungsministerin.

ten wurde sofort alarmiert. Aufgrund der Wetterbedingungen konnte dieser jedoch nicht fliegen. Als Alternative konnte jedoch RESQ41 aus Nörvenich um 1340z starten und wurde für die Suche nach dem Luftfahrzeug eingesetzt. Zwischenzeitlich wurde der Pilot gefunden und vom zivilen Rettungshubschrauber CHRISTOPH 10 ins Krankenhaus nach Spangdahlem geflogen. Trotz schlechter Wetterbedingungen konnte RESQ41 die Unfallstelle und somit das Wrack der F-16

Einsatz - Herausragende Einsätze im SAR-Bereich Land

gegen 1500z lokalisieren. Es befand sich an einem Waldrand in Hanglage. Nachdem RESQ41 die Unterstützung der Suche beendet und in Spangdahlem getankt hatte, verlegte der SAR-Hubschrauber wieder nach Nörvenich.

Italienischer ELT (Notsender) im Bereich Füssen auf der A7

Am 17.12.2019 um 0914z erreichte die SAR-Leitstelle Münster eine Alarmierung über das



Vermeintlich vermisstes Luftfahrzeug
SAR-LEITSTELLE LAND

Cospas-Sarsat-System. Da sich ein aktivierter und in Italien registrierter Notsender über deutschem Territorium befand, war das RCC MÜNSTER als deutscher SPOC (Search and Rescue Single Point of Contact) dafür zuständig. Nachfolgend erreichten noch mehrere Satellitenmeldungen die SAR-Leitstelle. Die Notfallpositionen befanden sich größtenteils im Bereich Füssen. Auf Nachfrage am Flugplatz

Füssen war klar, dass dort kein Luftfahrzeug vermisst wurde. Nachdem weitere ELT-Meldungen mit Positionen entlang der Autobahn empfangen wurden, entstand der Verdacht, dass es sich um einen Notsender handeln könnte, der auf der Autobahn A7 transportiert wurde. Daraufhin wurde der SAR-Hubschrauber Niederstetten (RESQ63) alarmiert und zu einer Streckensuche entlang der Autobahn Richtung Füssen geschickt. Kurz nachdem der Hubschrauber das Suchgebiet erreichte, konnte auch schon das Funksignal des Notsenders angepeilt werden. Es handelte sich um ein Kfz, welches ein Flugzeug auf einem Anhänger transportierte.

Da dieser Notsender die zivile Notfrequenz 121,500 MHz blockierte, musste umgehend gehandelt werden. Die Autobahnpolizei wurde über den Vorfall informiert mit der Bitte, das fragliche Kraftfahrzeug anzuhalten. Zwischenzeitlich verfolgte RESQ63 das Fahrzeug, um die aktuelle Position über Funk durchgeben zu können. Auf Höhe



Die Autobahnpolizei stoppt den PKW auf einem Rastplatz
SAR-LEITSTELLE LAND

Einsatz - Herausragende Einsätze im SAR-Bereich Land

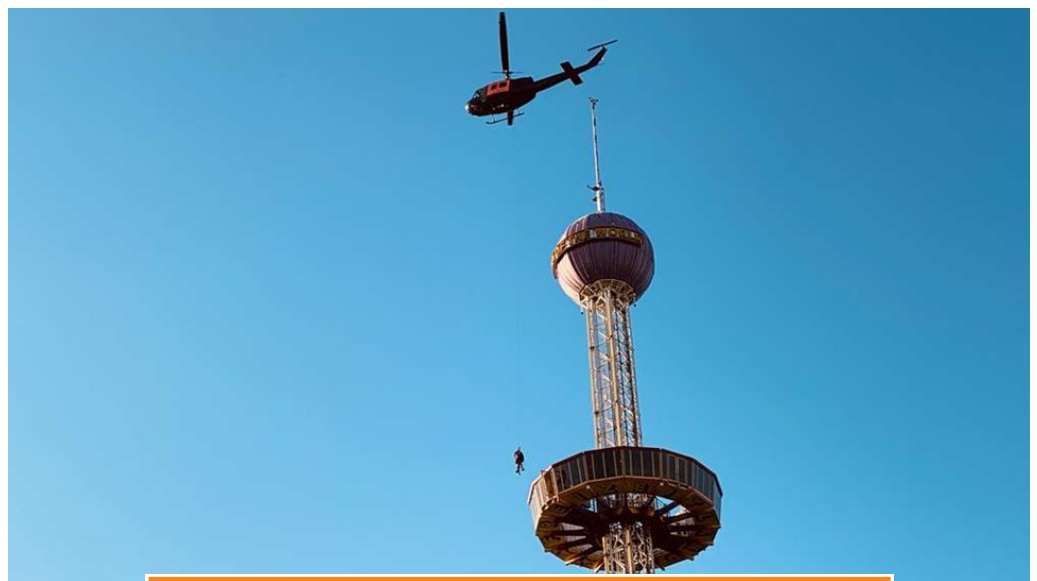
Ellwangen konnte der Pkw mit Hilfe der Polizei auf einem Autobahnparkplatz gestoppt werden. RESQ63 landete auf einer nahegelegenen Wiese, um die Besatzung in die Lage zu versetzen, den Notsender umgehend deaktivieren zu können. Anschließend kehrte der SAR-Hubschrauber wieder nach Niederstetten zurück.

Ausflug mit Hindernissen – Einsatz Freizeitpark Geiselwind 03.09.2019

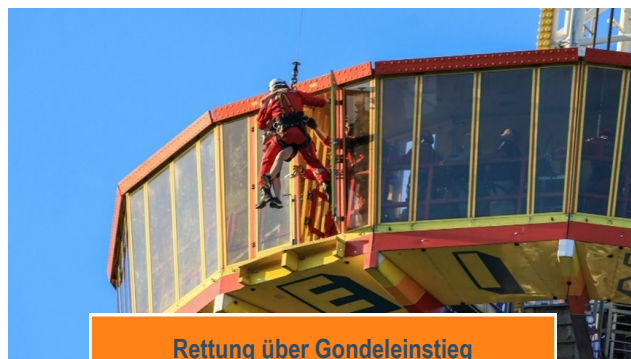
Am 3. September 2019 wurde die Besatzung des SAR-Kommandos Niederstetten zu einem besonderen Einsatz alarmiert: In einem Freizeitpark hing eine mit 25 Personen besetzte Aussichtsplattform in etwa 60 m Höhe fest. Nach Auswertung der Einzelheiten wurde schnell entschieden, dass für diesen speziellen Einsatz anstelle

der schweren SAR-Einsatzmaschine nur der SAR 64 „Airwolf“ und damit ein gewichtsreduzierter SAR-Hubschrauber mit rudimentärer medizinischer Ausstattung in Frage kommt - auch wenn dieser erst aus der Halle auf die Startposition geschleppt werden musste. Während des etwa 20-minütigen Anfluges wurde die Besatzung über Funk informiert, dass sich mit Christoph 27 aus Nürnberg und Edelweiß 3 aus Roth zwei weitere

Hubschrauber der DRF und der Landespolizei Bayern vor Ort befänden. Ebenfalls bereits vor Ort befand sich die zusätzlich alarmierte Höhenrettung der Berufsfeuerwehr Würzburg. Die Nähe des Heimatstandortes Niederstetten zu Würzburg und die regelmäßig stattfindende gemeinsame Aus- und Weiterbildung erwies sich hier als schlagender Vorteil: Durch die an der Staatlichen Feuerweherschule Bayern durchgeführten



Rettung aus schwindelerregender Höhe
SAR-LEITSTELLE LAND



Rettung über Gondeleinstieg
SAR-LEITSTELLE LAND

Spezialausbildungen für Feuerwehrpersonal waren entsprechend ausgebildete Flughelfer an der Einsatzstelle, welche einen passenden Hubschrauberlandeplatz erkundet und eingerichtet

hatten. Nach der Landung erfolgte eine Lagebesprechung mit der Einsatzleitung und den Besatzungen der Hubschrauber, wobei die Höhenretter den Luftfahrzeugen fest zugeteilt wurden. Da die Gondel der Aussichtsplattform

Einsatz - Herausragende Einsätze im SAR-Bereich Land

technisch nicht in Gang zu bekommen war, entschied man sich für eine Rettung der Personen mit Hilfe der Rettungswinden, wobei der Hubschrauber der DRF aufgrund des niedrigen Treibstoffstandes die Rettung begann und dann durch den überschlagenden Einsatz des SAR64 und Edelweiß 3 abgelöst wurde. Im Rahmen der Einsatzbesprechung hatte man sich auf eine gemeinsame Funkfrequenz zur Koordinierung der drei Hubschrauber geeinigt, da es bisher auf nationaler Ebene noch keine standardisierte und gemeinsame Koordinierungsfrequenz für Luftrettungsmittel gibt.

Der Einsatz selbst war für die Besatzung sehr herausfordernd, da durch die Lage der Gondel und des Gondeleinstiegs eine Schwebeflugposition mit sehr geringem Rotorabstand zum Mast des Aussichtsturmes eingenommen werden musste. Nach drei Umläufen entschied sich die Besatzung im Rahmen einer Risikoanalyse dann für eine hindernisfreie Schwebeflugposition knapp oberhalb der Mastspitze – dafür musste aber jetzt die maximale Seillänge der Winde von 45m ausgenutzt werden. Als Schwebeflugreferenz diente jetzt nur noch die Mastspitze selbst. Auf diese Weise wurden in sechs Umläufen 1 Erwachsener und 6 Kinder durch die Besatzung des SAR 64 gerettet.

Insgesamt war dieser Einsatz ein Paradebeispiel für die herausragende Zusammenarbeit von Rettungskräften der Feuerwehren, Landespolizei, Luftrettung und dem Such- und Rettungsdienst der Bundeswehr und hat gezeigt, wie hervorragend sich die verschiedenen Einsatzmittel im Bedarfsfall ergänzen können. Es hat sich ebenfalls gezeigt, wie wichtig und zielführend auch künftig das gemeinsame Training besonders im Rahmen der zivil-militärischen Zusammenarbeit ist.

Landung in den Bäumen - Segelfliegerrettung Porta Westfalica

Am Nachmittag des 12.10.2019 klingelte im Gefechtsstand des SAR-Kommandos Nörvenich das Alarmtelefon: Windenrettung von zwei Personen

aus einem in die Bäume gestürzten Segelflieger. Der Einsatzort war bei Porta Westfalica -unweit des Internationalen Hubschrauberausbildungszentrums in Bückeburg- und lag von Nörvenich etwa eine Flugstunde entfernt. Nach Eintreffen im Einsatzgebiet stellte die Besatzung der RESCUE 41 zunächst fest, dass die erhaltene Koordinate ungenau war, was jedoch durch die vorhandenen Ortskenntnisse der Besatzung kompensiert und damit die tatsächliche Unfallstelle schnell ausfindig gemacht werden konnte. Nach der Landung erfolgte eine Lagebesprechung mit dem hinzugerufenen Höhenretter der Höhenrettung Espelkamp und eine Einweisung der Besatzung durch die Einsatzleitung. Dabei wurden auch Luftbildaufnahmen eines Polizeihubschraubers ausgewertet, der die Unfallstelle aus der Luft fotografiert hatte. Da man nicht von unten an das in etwa 15 bis 20 m festsitzende Segelflugzeug herankam, wurde der Entschluss gefasst, dass hier nur eine Windenrettung in Frage kommt, bei welcher der Höhenretter von oben an die seit Stunden im Flieger festsitzenden Personen herangeführt wird. Um die durch den Rotorabwind entstehenden Bewegungen des Seglers zu minimieren, wurde eine Schwebeflughöhe von 110 Fuß (ca. 34 Meter) eingenommen.

Mit zwei Windenverfahren in zwei Anflügen wurden beide Personen durch die hervorragende Zusammenarbeit von SAR-Besatzung und Höhenretter aus ihrer misslichen Lage befreit, wobei zunächst die stark verängstigte Freundin des Piloten gerettet wurde. Beide Personen blieben unverletzt, wurden aber zur Kontrolle in ein naheliegendes Krankenhaus gebracht.

Fazit zu den beiden Einsätzen Geiselwind und Segelfliegerrettung: Es hat sich besonders gezeigt, dass ein hoher Trainingsstandard in der Windennutzung und die enge Zusammenarbeit mit den zivilen Rettungsorganisationen essentiell für einen effektiven und professionellen Such- und Rettungsdienst der Bundeswehr sind.

Einsatz - Herausragende Einsätze im SAR-Bereich See

Notruf einer Segelyacht bei Borkum

Am 26.06.2019 erhielt die SAR-Leitstelle in Glücksburg eine Alarmierung durch das Maritime Rescue Coordination Center (MRCC) in Bremen.

Eine Segelyacht hatte über Kanal 16 einen Notruf abgegeben. Es sollte eine Grundberührung gegeben haben, wodurch das Boot zu sinken drohte. Die letzte bekannte Position des Bootes mit zwei Personen an Bord lag westlich der Insel Borkum an der niederländischen Grenze. Zur Unterstützung befanden sich bereits zwei Fischerboote und ein holländischer Seenotrettungskreuzer im Zulauf. Nach Prüfung der Wetterlage startete der SAR-Hubschrauber auf Borkum und war bereits 8 Minuten später am Einsatzort.

Sodann wurde mit Hilfe des sogenannten Expanding-Square-Suchverfahrens nach den beiden vermissten Personen gesucht. 14 Minuten später wurde die SAR-Crew fündig. Zwei Personen und eine Yacht wurden am Strand ausfindig gemacht.

Tatsächlich handelte es sich um die Vermissten, welche von dort aus mit dem Hubschrauber nach Borkum verbracht werden sollten. Beim erneuten Start des SeaKing entzündete sich jedoch plötzlich Kraftstoff an einem der zwei Triebwerke, woraufhin der Bordmechaniker schnellstmöglich einen Halonlöscher zur Löschung des entzündeten Kraftstoffs ergriff und die Situation unter Kontrolle brachte. Der SAR-Hubschrauber konnte daraufhin starten und die Personen sicher an die Polizei auf Borkum übergeben. Der Einsatz wurde erfolgreich beendet.

Suche einer Segelyacht zwischen Aero / Dänemark und Kiel

Am 10.08.2019 um 02:28 Uhr lokaler Zeit erhielt die SAR-Leitstelle See eine Alarmierung durch die DGzRS. Es wurde eine 9 Meter lange Segelyacht mit einem 69 Jahre alten Mann an Bord vermisst. Dieser war nach Angaben der Familie am Morgen des Vortags von der Insel Aero in Richtung Kiel aufgebrochen.

Mithilfe des letzten Handykontaktes vom Vorabend konnte eine ungefähre Handypeilung durchgeführt werden, welche als Hilfe zur Eingrenzung des Suchgebietes diente. Verschiedene Seenotrettungskreuzer der DGzRS, sowie Einheiten der Küstenwache und mehrere kleinere Boote waren bereits im Einsatz. Das JRCC Denmark beteiligte sich bei der Suche in den eigenen Häfen. Der SAR-Hubschrauber der Deutschen Marine konnte aufgrund starker Gewitter jedoch erst ungefähr 2 Stunden nach Alarmierung von der Insel Borkum ins Einsatzgebiet starten, um die Suche zu unterstützen.

Es war geplant, zunächst die Küstenlinie von Eckernförde aus Richtung Norden entlang zu fliegen und anschließend eine Radarsuche Richtung Osten durchzuführen. Die Suche wurde alsbald ausgedehnt und um ein zweites Suchgebiet erweitert. Im Verlauf dieser Suche wurde außerdem noch ein weiterer Hubschrauber des JRCC Denmark aus Skrydstrup hinzugezogen. Der deutsche Marinehubschrauber übernahm daraufhin die Rolle des sogenannten Aircraft Coordinators (ACO).

Einige Zeit später vermeldete die DGzRS eine treibende Segelyacht mit genauer Positionsangabe. Nach Prüfung vor Ort bestätigte der SAR-Hubschrauber der Deutschen Marine dann, dass es sich tatsächlich um die vermisste Segelyacht „ANNA“ handele. Dabei fand man die Yacht mit dem Rumpf auf der Seite liegend und einem zerrissenen Segel vor. Eine Person war jedoch nicht an Bord. Kurz danach wurde die Leitung der Suche aufgrund der Position der vermissten Segelyacht wenige Meter vor dem Strand bei Bagenkop (Dänemark) an das JRCC Denmark übergeben. Diese setzten im Folgenden einen zweiten Hubschrauber zur intensiven Suche nach der vermissten Person ein, der zudem die Rolle des ACO übernahm. Der deutsche SAR-Hubschrauber flog indessen mithilfe des Creeping-Line-Suchverfahrens ein vorgegebenes Suchgebiet ab. Nach mehreren erfolglos abgeflogenen Suchge-

Einsatz - Herausragende Einsätze im SAR-Bereich See

bieten wurde dieser vom dänischen JRCC aus der Suche entlassen.



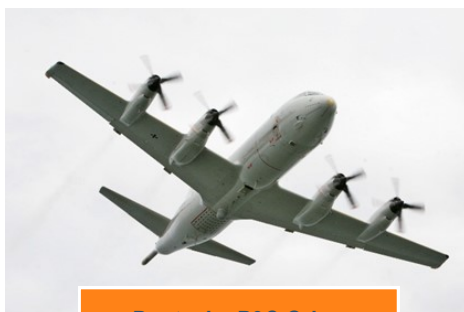
Abflug des Seaking vom Verunglückten Segelboot

WWW.SEGELREPORTER.COM

Da aufgrund der Wassertemperatur jedoch noch eine Überlebenschance für den vermissten Mann bestand, führte das JRCC Denmark die Suche dennoch weiter. Dazu wurde ebenfalls ein in Warnemünde stationierter SeaKing alarmiert und in die Suche involviert. Nach erfolgloser Suche beendete auch dieser Hubschrauber am Abend seinen Einsatz. Kurz darauf wurde in Absprache mit der DGzRS jede Suche eingestellt.

„Mann über Bord“ – Groß angelegte Suche mit 8 Seefahrzeugen und 4 Luftfahrzeugen

Gegen Mittag am 9. Juli erhielt die Korvette Magdeburg die Meldung, dass ein Segler im Seegebiet Warnemünde über Bord gegangen wäre. Aufgrund der räumlichen Nähe wurde die deutsche



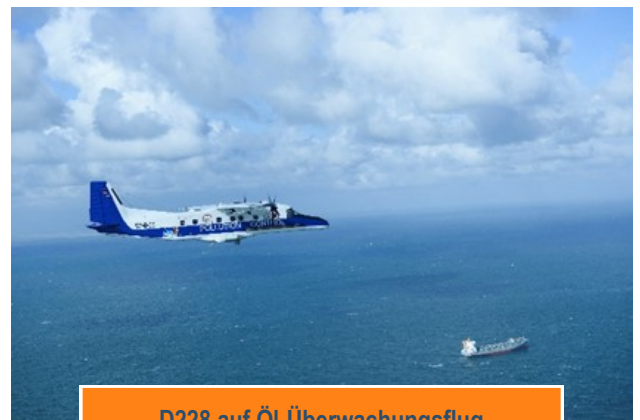
Deutsche P3C Orion

PIZ MARINE

Korvette Magdeburg in Zusammenarbeit DGzRS sofort zum „On Scene Coordinator“ (OSC) bestimmt.

Als erstes Luftfahrzeug war eine deutsche P3C Orion im Suchgebiet, welche die Rolle als „Aircraft Coordinator“ (ACO) übernahm. Auch der SAR Hubschrauber wurde alarmiert. Des Weiteren wurden ein ziviler Rettungshubschrauber und eine D228 auf einem Öl-Überwachungsflug in die Suche integriert. Neben der Korvette als OSC beteiligten sich insgesamt acht Seefahrzeuge, unter anderem zwei Seenotrettungskreuzer sowie ein Boot der Wasserschutzpolizei, ebenfalls an der Suche.

Die Wetterbedingungen im Suchgebiet waren mit Wellen bis zu 2,5 Metern Höhe schwierig und die Wassertemperatur lag



D228 auf Öl-Überwachungsflug

PIZ MARINE

bei 16 Grad. Während der laufenden Suche wurde die ACO Rolle an das Öl-Überwachungsflugzeug übergeben. Betankungsmöglichkeiten wurden auf dem Luftwaffenfliegerhorst in Laage durch die P3C und an Bord der Korvette durch den SAR-Hubschrauber wahrgenommen. Nach mehreren vergeblich abgesuchten Gebieten wurde die Suche nach ca. 3,5 Stunden ergebnislos eingestellt. Der Einsatz hat dennoch gezeigt, wie gut die zivil-militärische Rettungsbereitschaft funktionieren kann.

Einsatz - Herausragende Einsätze im SAR-Bereich See

Suche mit Tauchereinsatz

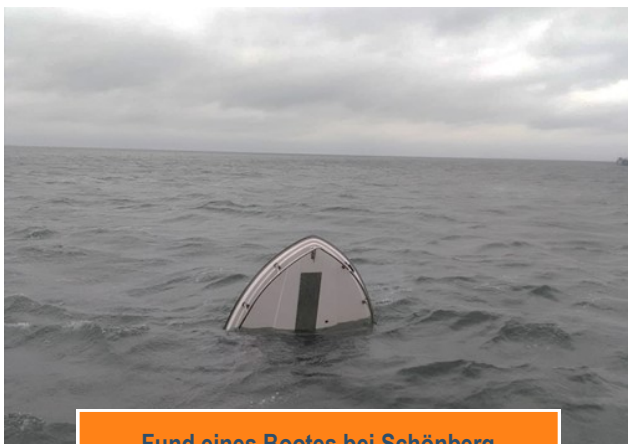
Am Abend des 10.10.2019 erreichte die SAR-Leitstelle in Glücksburg ein Anruf der DGzRS mit der Meldung eines vermissten Bootes, welches mit einer Person an Bord die Ostsee von Kiel nach Bagenkop (Dänemark) überqueren wollte.

Die DGzRS fragte an, den SAR-Hubschrauber früh am nächsten Morgen in die Suche zu schicken. Auch eine Do 228 aus Nordholz sollte dabei in die Suche involviert werden.

Da die vermisste Person mit ihrem Boot auch in dänischen Gewässern vermutet werden konnte, war das JRCC Denmark ebenfalls in die Suche eingebunden. Die letzte Ortung des Handys war bereits 4 Tage zurückliegend in der Kieler Förde verzeichnet worden.

Der SAR-Hubschrauber auf Borkum startete pünktlich am nächsten Morgen und begab sich zum Suchgebiet. Das Suchgebiet erstreckte sich von einer bestimmten Koordinate entlang der deutsch-dänischen Grenze und sollte dann in Richtung Fehmarn mit einem Konturenflug nach Westen ergänzt werden. Noch weiter westlich befand sich das Suchgebiet für die nur wenige Zeit später geplante Do 228.

Ungefähr 1,5 Stunden nach Start des SAR-Hubschraubers wurde über das Maritime Lagezentrum (MLZ) der Fund eines Bootes vor Kalifornien bei Schönberg in Holstein gemeldet.



Fund eines Bootes bei Schönberg

ARCHIV DATEN RCC GLÜCKSBURG

Es sollte sich tatsächlich um das vermisste Boot handeln. Die SAR-Leitstelle veranlasste nach Sichtung der örtlichen Gegebenheiten die Abholung von Tauchern aus der Minentaucherkompanie in Eckernförde, die im und um das Boot herum nach der Person suchen sollten. Diese Herangehensweise bot sich an, da der SAR-Hubschrauber nur wenige Minuten vom Fundort bis nach Eckernförde benötigte. In der Zwischenzeit war auch die Do 228 in ihr Suchgebiet gestartet. Die Taucher stellten leider schnell fest, dass das Boot leer war und auch sonst keine Person vor Ort gefunden werden konnte. Nachdem die Minentaucher zurückgebracht worden waren und der Hubschrauber aufgetankt wurde, sollte sich letzterer in ein neu definiertes Suchgebiet begeben. Die SAR-Leitstelle hatte hierfür auch die Berechnung eines sogenannten „Backtracks“ vorgenommen. Dadurch konnte man mutmaßen, wie das Boot durch Strömung und Wind an den Fundort geraten war.

Die Suche wurde entlang der Küstenlinie fortgeführt. Die Do 228 sowie das JRCC Denmark waren in der Zwischenzeit aus der Suche entlassen worden. Am Mittag entließ die DGzRS den Hubschrauber der Deutschen Marine schließlich ergebnislos aus der Suche.

Unterstützung der DGzRS im Rahmen des Projektes LARUS

Ein SAR-Hubschrauber der Deutschen Marine wurde Ende August für eine Woche zur Unterstützung der DGzRS im Rahmen des Projektes LARUS (Lageunterstützung bei Seenoteinsätzen durch unbemannte Luftfahrtsysteme) auf der SAR-Außenstelle Warnemünde stationiert.

Für das Vorhaben wurde ein temporäres Sperrgebiet (ED-R) eingerichtet, welches sich im Raum Pütznitz am Saaler Bodden befand. Dort wurden Flugversuche mit einer Drohne durchgeführt, die dann durch den SAR-Hubschrauber beobachtet wurden. Die Flüge des Marinehubschraubers hatten das Ziel die Erkennbarkeit der Drohne zu ermitteln.

Internationale SAR-Übungen (SAREX)

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

SAREX ADLER 2019

Österreich, die Schweiz und Deutschland haben mit der Übungsreihe ADLER eine gemeinsame SAR-Übung etabliert, die jährlich mit wechselnden Ausrichtern durchgeführt wird. Am 20.08.2019 fand unter Leitung von Deutschland im Bereich des Standortübungsplatz Kulsheim die SAREX ADLER 2019 statt. Die Übung SAREX ADLER 2019 wurde vom RCC Münster 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 Suche nach einem vermissten Flugzeug, nach der Meldung der Ungewissheitsstufe „DETRESFA“ durch eine Flugsicherungsstelle, aufgenommen. Da der deutsche SAR Hubschrauber SAR63 in der



Super Puma bei der Windenrettung einer verletzten Person
DIVISION SCHNELLE KRÄFTE G1 PRESSE

Übungslage auf Grund eines anderen Auftrages gebunden war, musste eine Alternativplanung durchgeführt werden.

Das RCC Münster hat daraufhin eine Rettungsaktion eingeleitet und Mittel aus Österreich und der Schweiz über die zuständigen RCC's angefordert. Aus Österreich kam es daraufhin zum Einsatz eines Peilflugzeugs vom Typ Citation Jet C525 der Austro Control. Aus der Schweiz wurde

eine Super Puma der Schweizer Armee und im weiteren Verlauf der Übung eine UH-1D als On Scene Coordinator aus Deutschland hinzugezogen.

Nach der Lokalisierung der Unfallstelle u.a. durch das hochfliegende österreichische Peilflugzeug wurden die



Übungsgebiet der SAREX ADLER 2019 mit der Unfallstelle des abgestürzten Flugzeuges
SAR-LEITSTELLE LAND

Internationale SAR-Übungen (SAREX)



Bell UH-1D im Anflug bei der Unfallstelle
DIVISION SCHNELLE KRÄFTE G1 PRESSE

nacheinander eintreffenden Hubschrauber aus der Schweiz und Deutschland eingewiesen und begannen unmittelbar ihre Arbeit vor Ort. Das Sanitätspersonal der Hubschrauber versorgte die aufgefundenen verletzten Personen. Nach Abschluss der Erstmaßnahmen und Herstellung der

Transportbereitschaft der Patienten wurden die Übung beendet und alle beteiligten Mittel flogen auf den Flugplatz Niederstetten (ETHN) 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, um Verfahren der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit bei der Suche nach überfälligen und/ oder vermissten Luftfahrzeugen zu festigen und einen reibungslosen Ablauf der Rettungskette zu gewährleisten. 2020 wird die SAREX ADLER in der Schweiz stattfinden.



Super Puma aus der Schweiz
DIVISION SCHNELLE KRÄFTE G1 PRESSE

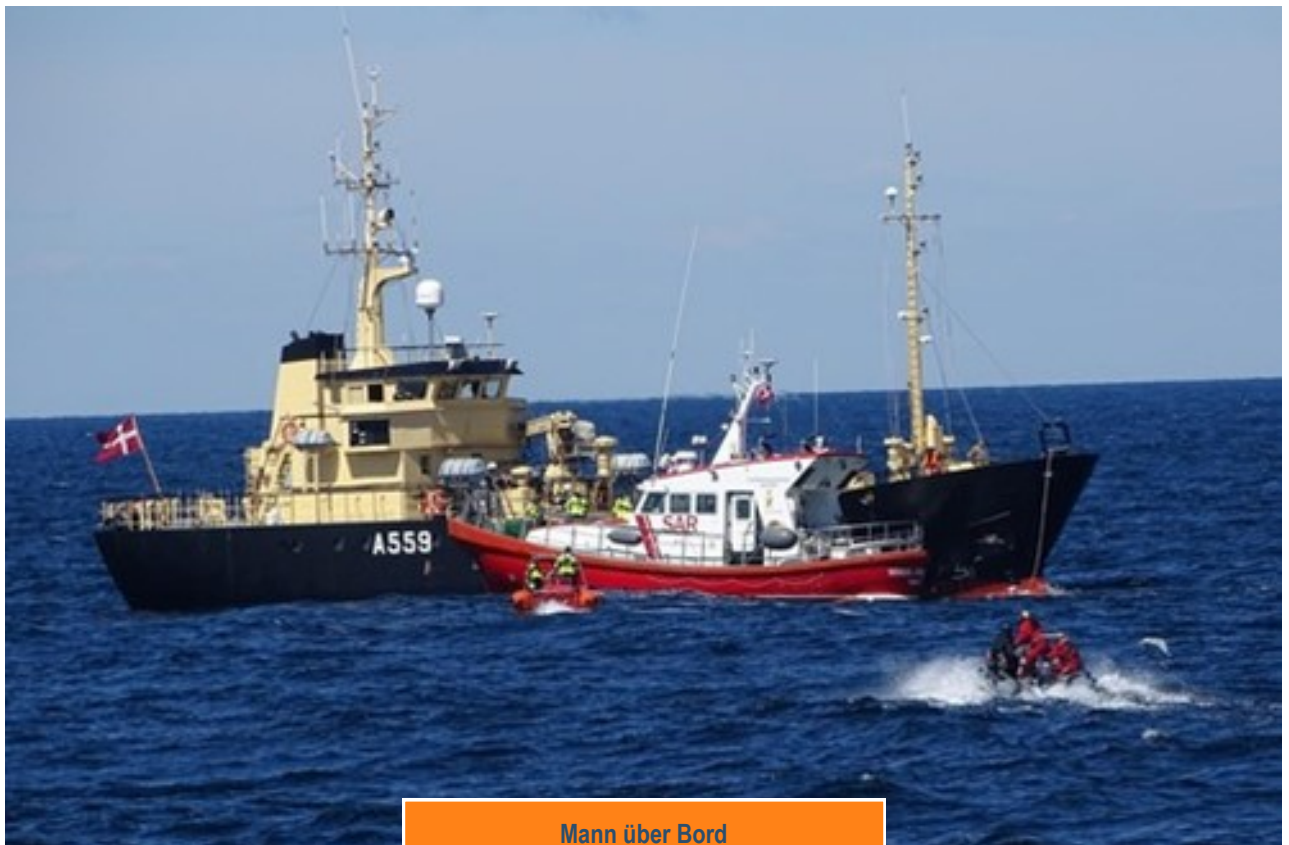
Internationale SAR-Übungen (SAREX)

SAR-Übung „Dynamic Mercy“

Am 14. Mai fand die jährliche NATO-Übung Dynamic Mercy unter der Beteiligung von SAR-Einheiten aus Dänemark, Schweden, Frankreich,

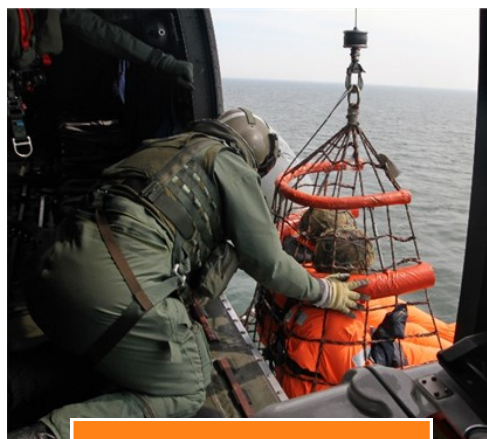
Glücksburg.

Unter den Übungsbezeichnungen „Dynamic Tour“, „Dynamic Friendship“ und „Dynamic Patrol“ kam es zu drei teilweise ineinander über-



Mann über Bord
PIZ MARINE

Polen und Deutschland in der südlichen Ostsee im Seegebiet zwischen Gedser (DK) und Bornholm (DK) statt. Diesjähriges Übungsziel war die Verbesserung und Festigung der Zusammenarbeit und der Verfahren zwischen den Rettungsleitstellen JRCC Denmark, JRCC Sweden, MRCC und ARSC Gdynia (Polen), MRCC Bremen und dem RCC



Windenrettung
PIZ MARINE

greifenden Übungsszenarien. Hauptaugenmerk lag dabei auf der Prioritätensetzung und Übergabe an benachbarte RCC's.

Bei den Szenarien handelte es sich zum einen um einen Zusammenstoß von zwei Schiffen südlich von Bornholm mit schweren Beschädigungen an beiden Schiffen, Wassereintrich, Feuer an Bord, Personen im Wasser, Verletzten an Bord und dem Untergang ei-

Internationale SAR-Übungen (SAREX)

nes der beteiligten Seefahrzeuge mit vermissten Personen.

Zeitnah zur ersten Alarmierung kam es zu einem weiteren Zusammenstoß einer Segelyacht mit ei-

Szenarien betreffender eingespielter halbstündiger kompletter Funkausfall. Nach einem insgesamt positiven Übungsverlauf blieb festzustellen, dass zukünftig nicht mehr als zwei reale Szenari-



Seaking im Anflug auf das Landedeck
PIZ MARINE

ner Motoryacht auf dem Schifffahrtsweg „Kadetrinne“ zwischen Deutschland und Dänemark. Bei dem Vorfall gingen Personen über Bord oder wurden unter Deck eingeschlossen, bevor beide Yachten sanken. Im dritten Übungsteil kollidierte eine deutsche Do 228 bei einem Ölüberwachungsflug mit einer schwedischen Beech King Air 200 nördlich von Rügen. Eine Herausforderung für alle Übungsteilnehmer waren insbesondere z. T. fehlende Funkreichweiten und ein alle

en gleichzeitig zusätzlich zu einem künstlichen Übungsszenarium stattfinden sollten.

Neben dem SAR-Hubschrauber der deutschen Marine waren von deutscher Seite noch zwei Hubschrauber der Bundespolizei an der Übung beteiligt.

COSPAS/ SARSAT System

COSPAS/ SARSAT allgemein

Das COSPAS-SARSAT-System ist ein internationales, satellitengestütztes Such- und Rettungssystem zur Erfassung und Lokalisierung von Notfunkgeräten für die Luftfahrt, die Seefahrt sowie für den privaten Gebrauch.

Ziel des Programmes ist die weltweite Bereitstellung und Verteilung der von Satelliten aufgefassten COSPAS/ SARSAT-Notrufdaten zur schnellen Identifizierung und Lokalisierung von Personen, Flugzeugen und Booten/Schiffen in Not sowie deren Rettung.

Zu diesem Zweck wurde das COSPAS/ SARSAT-Programm mit einem internationalen Abkommen am 1. Juli 1982 durch die Teilnehmer Frankreich, Kanada, Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken (UdSSR) und Vereinigte Staaten von Amerika (USA) ins Leben gerufen. Das Abkommen gewährleistet die Beständigkeit des Satellitensystems (Übertragungskapazitäten und Bodenstationen) und stellt sicher, dass dieses System allen Staaten und dem in einer Notlage befindlichen Endnutzer kostenlos zur Verfügung steht.

Derzeit sind weltweit 45 Nationen an diesem Programm aktive beteiligt.

Mit Stand Dezember 2018 sind weltweit 1.733,00 Notsender registriert, insgesamt wird die Zahl einschließlich der vermutlich nicht registrierten Notsendern allerdings auf ca. 2,25 Millionen geschätzt.

Mit Hilfe des COSPAS/ SARSAT-Systems konnten seither bis Dezember 2018 bei insgesamt mehr als 14.531 SAR-Einsätzen über 48.738 Personen aus Not gerettet werden.

Alarme von Notfunkgeräten mit COSPAS/ SARSAT-System werden über die Satelliten-Raumsegmente an die Bodenstationen übertragen, von wo aus diese dann an die gegenüber dem COSPAS/ SARSAT-Programm benannten Kontaktstellen des jeweiligen Landes weitergeleitet werden.

Es gibt verschiedene Notfunktensender. Man bezeichnet sie je nach Anwendungsgebiet als:

- Persönliche/ personenbezogene Notfunkgeräte (Personal Locator Beacon - PLB), wenn sie für die Verwendung durch Einzelpersonen vorgesehen sind;
- Notfunkbake (Emergency Position-Indicating Radio Beacon - EPIRB), wenn sie für den Einsatz auf Wasserfahrzeugen bzw. auf See vorgesehen sind,
- Notfunktensender (Emergency Locator Transmitter - ELT), wenn sie für den Einsatz in Luftfahrzeugen vorgesehen sind.

ELT und EPIRB sind Notsender, die nach Aufschlag oder nach Wasserberührung automatisch auslösen.

PLB müssen manuell aktiviert werden. PLB sind derzeit in Deutschland derzeit nicht für den allgemeinen Gebrauch zugelassen.

Das Cospas-Sarsat-System umfasst derzeit drei Arten von Satelliten:

- Satelliten in einer erdnahen Umlaufbahn (Low Earth Orbit-LEO) - LEOSAR
- Satelliten in der geostationären Erdumlaufbahn (Geostationary Earth Orbit EO), GEOSAR

Satelliten in der Erdumlaufbahn mittlerer Höhe (Medium Earth Orbit -MEO) MEOSAR.

Die Zuordnung eines Notsignals zu den jeweiligen SAR-Ansprechstellen erfolgt zum einen über die geografische Position des Notsignals und zum anderen über das im Notsignal hinterlegte Registrierungsland. Somit führt die Auslösung eines z. B. deutschen Notfunkgerätes mit COSPAS/ SARSAT-System im Ausland zur parallelen Alarmierung der zuständigen ausländischen und der deutschen SAR-Leitstelle. Für die Bundesrepublik Deutschland nimmt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Rolle des COSPAS/ SARSAT-

COSPAS/ SARSAT System

Programmpartners wahr.

Angehörige der SAR-Leitstelle Land nehmen dazu an den entsprechenden internationalen Tagungen und Workshops der COSPAS/ SARSAT-Organisation in Vertretung des BMVI teil.

Die zentrale nationale Ansprechstelle für COSPAS-SARSAT – Alarme und weitere Meldungen ist der sogenannte Search and Rescue Point of Contact (SPOC). Für Deutschland ist das die SAR-Leitstelle (Land)/ Rescue Coordination Center in Münster (SPOC DEUTSCHLAND).

Hier laufen alle COSPAS/ SARSAT- Alarme und weitere Meldungen für alle Notsendermeldung in Deutschland und aller deutschen Notsignalmeldung im Ausland zusammen.

Einsätze schlüsseln sich wie folgt auf:

13 Einsätze für die SAR-Leitstelle (Land) Münster mit 22:20 Flugstunden

1 Einsatz für die SAR-Leitstelle (See) Glücksburg mit 1:40 Flugstunden.

Seit dem 01.02.2009 werden durch das COSPAS-SARSAT keine ELT auf den Frequenzen 121.500 und 243.000 MHz mehr aufgenommen und daher auch nicht mehr ausgewertet. Im Jahr 2019 wurden in Deutschland 13 Alarmierungen auf diesen Frequenzen verzeichnet, dabei handelte es sich um 3 Fehlauslösungen und 10 ungeklärte Auslösungen (stopped before localized).

Für das Jahr 2019 wurde wiederum eine intensive Auswertung der Alarmierungen durchgeführt



Das Cospas-Sarsat-System
COPYRIGHT @COSPAS/ SARSAT

COSPAS/ SARSAT-Einsätze 2019

Im Jahr 2018 wurden insgesamt 835 Aktivitäten (im Vorjahr 761) verzeichnet und 14 Mal ein SAR-Hubschrauber zur Suche und Rettung mit einer Gesamtflugzeit von 24:00 Flugstunden (2018: 19 Einsätze / 26:10 Flugstunden) eingesetzt. Diese

und zu statistischen Zwecken herangezogen. Folgende Hauptpunkte sind festzuhalten:

Die Anzahl der 835 Aktivitäten in Zusammenarbeit mit COSPAS-SARSAT ist zum Vorjahr 2018 deutlich um 9,7% gestiegen (Vergleich Vorjahre: 2018: 761; 2017: 743).

COSPAS/ SARSAT System

Im Abgleich mit der Datenbank des Luftfahrtbundesamtes (LBA) sind zurzeit 11.901 zivile Notsendegeräte 406 MHz für Luftfahrzeuge (Emergency Location Transmitter - ELT) angemeldet (Vorjahr 11.423), was eine Steigerung von 4,2% bedeutet. Bei der zuständigen Bundesnetzagentur (BNA) in Hamburg sind außerdem 7.398 zivile Seenotfunksender (EPIRB) registriert. Die Quote der Fehlauslösungen, also der „false alarms“ (Fehlalarme), ist im prozentualen Vergleich zum Vorjahr leicht gestiegen. Diese Quote lag im Jahr 2019 bei gesamt 81,3% (2017: 78,5%). Weitere 14,1% der Fälle blieben ungeklärt (Notsender verstummt vor Lokalisierung), was eine Senkung um 0,8% bedeutet (2018: 14,9%). Lediglich bei 4,6% der Alarme handelte es sich um Abstürze oder andere tatsächliche Notlagen, was eine Senkung von 0,7% zum Vorjahr bedeutet. (2018: 5,3%).

Bei den o.g. 38 Notlagen/Abstürzen war in nahezu allen Fällen die Unterstützung durch das COSPAS-SARSAT System gegeben, in 36 Fällen war das COSPAS/ SARSAT-System die erstalarmierende Stelle. Im Vergleich zum Vorjahr 2018 mit 40 Notlagen/ Abstürzen sind die Notlagen/ Abstürze von LFZ nur unwesentlich gesunken.

Aufgrund der kontinuierlich nachlassenden Anzahl von Meldungen der 121.5 MHz-Notsender (Alarm ohne Positionsdaten) und der zunehmenden Anzahl von 406 MHz-Notsendern (Meldungen mit Positionsangabe) kann zunehmend auf den Einsatz von SAR-Hubschraubern zur Lokalisierung eines Notsenders verzichtet werden.

Die Bundesnetzagentur (BNA) hat die Möglichkeit, mit stationären und mobilen Geräten eine Peilung auf 406 MHz durchzuführen. Die Dienststelle hat auch in 2019 in einigen Fällen die Nachforschungen der SAR-Leitstelle reibungslos unterstützt.

Die Zahl der Aktivierungen (Alarme) ist im Vergleich zu 2018 insgesamt deutlich um 9,7% gestiegen, allerdings stieg auch die Fehlauflösungsquote unverhältnismäßig um 12,3%. Aus der Summe von 835 Aktivitäten waren in 142 Fällen die Not-

sender nicht in der Datenbank registriert, was mit 17% immer noch deutlich und unverändert zu hoch ist und im Vergleich zu 2018 erneut um 0,7% gestiegen ist. Ein prominenter Grund für diesen hohen Anteil von Aktivierungen nicht registrierter Notsender sind Tests während des Einbaus durch die Eigner oder die luftfahrzeugtechnischen Betriebe, bei denen im LBA noch keine Registrierung der dann irrtümlich ausgelösten Notsender vorliegt.

Aus- und Weiterbildung

SAR-Lehrgänge / internationale Konferenzen Leitstelle Land

Im Jahr 2019 standen für das Personal der SAR-Leitstelle Land aufgrund fehlender Kapazitäten keine internationalen Search and Rescue Mission Coordinator-Lehrgänge am Canadian Coast Guard College in Sydney, Nova Scotia, Kanada, zur Verfügung.

Die SAR-Leitstelle Münster nahm mit einem Vertreter an den COSPAS/ SARSAT Meetings in Montreal CSC 612 OPEN im Februar und am CSC 62 im November 2019 teil.

Auch an der Besprechung mit dem French Mission Control Center (FMCC) in Toulouse im Oktober 2019 hat ein Vertreter der SAR-Leitstelle Münster in der Funktion als SPOC (Search and Rescue Single Point of Contact) Deutschland teilgenommen.

Internationale Lehrgänge Leitstelle See

Im Jahr 2019 konnte die SAR-Leitstelle See aufgrund von Personalmangel keine internationalen Search and Rescue Mission Coordinator-Lehrgänge im Training Center der US Coast Guard in Yorktown (US-CGTC), Virginia / USA wahrnehmen.

Die SAR-Leitstelle Glücksburg nahm jedoch mit mehreren Vertretern an dem ACO Course „Aircraft Coordinator Course“, welcher vom JRCC Denmark an der Royal Danish Warfare School in FredericksHAVN (Dänemark) ausgerichtet wurde, teil. Ferner konnte ein Soldat am „On Scene Coordinator“- Lehrgang bei der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger in Bremen teilnehmen.

Drei Vertreter der SAR-Leitstelle Glücksburg wurden zur Planungskonferenz für die internationale Übung „Dynamic Mercy 2020“ in Reykjavik (Island) entsandt. Für die Übung „Dynamic Mercy 2019“ nahm ein weiteres Team an der finalen Planungskonferenz in Vilnius (Litauen) und an der Nachbesprechung in Aalborg (Dänemark) teil.

Einweisung / Ausbildung am Arbeitsplatz

Die SAR-Leitstelle Glücksburg hat im Jahr 2019 einen Soldaten erfolgreich zum DASAR (Duty Assistant /Flugberaterfeldwebel) SAR ausgebildet.

Öffentlichkeitsarbeit

Im Jahr 2019 haben sich die Besatzungen der SAR-Kommandos Holzdorf, Nörvenich und Niederstetten an insgesamt 25 „Temporären Vorstationierungen“ im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit beteiligt. Das Spektrum der Veranstaltungen reicht dabei vom allgemeinen „Show of Force“ bei einem Tag der offenen Tür einer örtlichen Feuerwehr bis hin zu gemeinsamen Aus- und Weiterbildungen von zivilen Rettungskräften.

Weiterhin wurden 2019 sowohl an den Standorten der SAR-Kommandos wie auch in der SAR-



Tag der Bundeswehr in Münster-Handorf
SAR-LEITSTELLE MÜNSTER

Aus- und Weiterbildung

Leitstelle Land zahlreiche Besuchergruppen empfangen. Dabei bestanden die Gästelisten ebenfalls aus einem großen Spektrum von zivilen und militärischen Interessenten, von Schulklassen bis hin zu militärischen Dienststellen und zivilen Rettungsorganisationen.

Am 15. Juni 2019 fand der Tag der Bundeswehr an verschiedenen Standorten statt. Der SAR-Dienst der Bundeswehr hat sich auch diesmal wieder daran in verschiedenen Funktionen beteiligt. Mit einem Informationsstand der SAR-Leitstelle Land und einer Bell UH 1-D SAR im „Static Display“ am Standort Münster-Handorf, quasi vor der eigenen Haustür.

Des Weiteren mit zwei SAR-Hubschraubern zur Realversorgung und Absicherung bei Flugvorführungen an den Standorten Faßberg und Nordholz.

2019 haben 5 Soldaten der SAR-Leitstelle Münster und der SAR-Staffel aus Niederstetten am Stand der Bundeswehr auf der AERO 2019 in Friedrichshafen die Aufgaben und Fähigkeiten des Such und Rettungsdienst der Bundeswehr präsentiert.

Damit konnten sie viele Sport- und Hobbypiloten im direkten Gespräch erreichen, um diese unter anderem im Umgang mit Notsendern zu sensibilisieren und generell über den Such- und Rettungsdienst der Bundeswehr zu informieren.

Mit ihrer auffälligen Farbgebung (Signalorange)

waren sie aber auch zugleich Blickfang und damit Anlaufpunkt für viele junge und ältere Mesebesucher, die sich im Allgemeinen über die Bundeswehr informieren wollten.

Die Messe AERO ist ebenfalls für Angehörigen im SAR-Dienst selbst eine sehr gute Weiterbildungsmöglichkeit in Bezug auf die Sportfliegerei und die auf dem Markt verfügbaren Luftfahrzeugmuster. Speziell bei den Ultraleichtflugzeugen bekommt man auf dieser Messe einen sehr guten Einblick über die Leistungsfähigkeiten dieser Luftfahrzeugklasse, die sich im Laufe der Jahre immer größerer Beliebtheit zeigt.

Teilnahme am Tag der Bundeswehr beim Taktischen Aufklärungsgeschwader 51 „Immelmann“ in Schleswig-Jagel

Der SAR-Hubschrauber der Deutschen Marine nahm am 15. Juni 2019 am Tag der Bundeswehr auf dem Fliegerhorst der Luftwaffe in Schleswig-

Jagel am sogenannten „Static-Display“ teil. Gleichzeitig übernahm er die fliegerische Absicherung für die durchgeführten Flugveranstaltungen trotz der an dem Tag widrigen Wetterbedingungen. Seine ständige SAR-Bereitschaft blieb dabei unberührt und die Crew war durch entsprechende Absicherungs-

maßnahmen um den Hubschrauber herum jederzeit einsatzbereit.

Dennoch stand die SAR-Besatzung für Fragen der Zuschauer und Besucher zur Verfügung und freute sich über das Interesse.



Seaking beim Tag der Bundeswehr
DIRK PLUTO VON PRONDZINSKI

Aus- und Weiterbildung

SAR-Vorschriftenwesen

Derzeit sind für den SAR-Dienst der Bundeswehr folgende 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

A1-253/1-3000

Einsatzplan für den Such- und Rettungsdienst im Verantwortungsbereich der Leitstelle See (noch im Genehmigungsgang)

SAR EP Marine

SAR Einsatzplan der Marine (noch gültig)

A1-253/1-8902

Nutzung von Notfunkgeräten mit COSPAS-SARSAT-System

D1-271/1-1080

Flugbetriebsordnung Heer, Kap. 26 SAR-Dienst der Bundeswehr

C1-253/1-3001

Der militärische Such- und Rettungsdienst der Marine

IAMSAR Manual

International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual

ACO Manual

International Manual for Aircraft Coordinator

