

SAR JAHRESBERICHT

2020/2021



INHALTSVERZEICHNIS

SAR Jahresbericht 2020/2021

VORWORT GENERAL FLUGBETRIEB HEER	3
DER MILITÄRISCHE SAR-DIENST	4
SAR-EINRICHTUNGEN	5
EINSATZ-STATISTIK	8
WAFFENSYSTEMWECHSEL UH-1D ZU H145 LUH SAR	10
COSPAS/SARSAT SYSTEM	12
KAMPF DER FEHLALARMRATE	14
EINSATZ – HERAUSRAGENDE EINSÄTZE IM SAR-BEREICH LAND	15
EINSATZ – HERAUSRAGENDE EINSÄTZE IM SAR-BEREICH SEE	20
AUS- UND WEITERBILDUNG SAR-BEREICH LAND	22
AUS- UND WEITERBILDUNG SAR-BEREICH SEE	24
SAR-MEET KOKSIJDE 2021	26

VORWORT GENERAL FLUGBETRIEB HEER

SAR der Bundeswehr – Der SAR-Dienst im Wandel . . .

... lautete bereits im letzten Jahresbericht der Beginn des Vorwortes. Und tatsächlich ist dieser Prozess unverändert ein bestimmendes Element für den SAR-Dienst, der von Heer und Marine für die Streitkräfte täglich an 365 Tagen im Jahr sichergestellt wird.

Nachdem 2019 das 60. Jubiläum des Such- und Rettungsdienstes der Bundeswehr im Zentrum der Betrachtung stand, kündigten sich im Jubiläumsjahr bereits bedeutende „Hardware“-Änderungen in den beiden Organisationsbereichen an, die mit der absehbaren Einführung neuer Waffensysteme auch eine Überprüfung bisheriger operationeller Rahmenbedingungen geboten erschienen ließen. Mit der neuen Ausrichtung der Streitkräfte auf Aufgaben im Rahmen der Bündnis- oder Landesverteidigung stellen sich auch für den Gesamtkomplex „Joint Personnel Recovery“ und den hier implementierten Bestandteil „Search and Rescue“ Fragen nach einer angemessenen Ausrichtung und Fähigkeitsentwicklung.



Die Erwartung, dass die neue Leitstellentechnik im Zusammenwirken mit den neuen Hubschraubertypen moderne und zukunftsfähige Einsatzmittel für den militärischen und zivilen SAR-Auftrag darstellt, wurde bereits im Sommer 2021 erfüllt, als es im Rahmen der Katastrophenhilfe nach den Starkregenereignissen im Westen Deutschlands

um eine schnelle Bereitstellung von Mitteln zur Rettung von Menschenleben ging. Die SAR-Mittel der Bundeswehr, geführt durch die SAR-Leitstelle (Land) in MÜNSTER, gehörten hier zu den Kräften der ersten -entscheidenden- Stunden. Dazu wird dieser Jahresbericht eine Schilderung der Einsatzergebnisse aus Sicht einer Luftfahrzeugbesatzung beinhalten. Ein „Bravo, gut gemacht“ von meiner Stelle erscheint mir auch rückblickend angebracht.

Als General Flugbetrieb Heer und Kommandeur des im April 2021 neu aufgestellten Kommando Hubschrauber, dem auch die Verantwortung für die Sicherstellung des SAR-Dienstes der Streitkräfte obliegt, wünsche ich dem Leser dieses zusammengefassten Jahresberichtes 2020/2021 eine gute und umfassende Information.

Ulrich Ott
Brigadegeneral

DER MILITÄRISCHE SAR-DIENST

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 Einsatzunter-

stützung 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 überfliegenen 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 **ÜBERFÄLLIGEN/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-LEITSTELLEN DER BUNDESWEHR ...

... und die zugewiesenen Einsatzgebiete (Search and Rescue Regionen SRR)

Das Bundesgebiet und die nach internationalen Abkommen zugewiesenen Seegebiete sind in zwei SAR-Bereiche aufgeteilt. In jedem SAR-Bereich ist eine SAR-Leitstelle als Aeronautical Rescue Coordination Center (ARCC) für die Durchführung von Such- und Rettungsmaßnahmen verantwortlich:

Die SAR-Leitstelle See (GLÜCKSBURG) ist für den SAR-Bereich „See“ zuständig. Dieser umfasst den Seebereich des Fluginformationsgebietes Bremen einschließlich der vorgelagerten Inseln und Halbinseln, sowie den Landbereich von Schleswig-Holstein und Hamburg.

Die SAR-Leitstelle (Land) MÜNSTER ist für den SAR-Bereich „Land“ zuständig. 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-Leitstelle (Land) untersteht dem Kommando Hub-

schrauber (KdoHubschr), die SAR-Leitstelle (See) dem Marinekommando (MarKdo). Die Aufgabe der SAR-Leitstellen besteht in der Planung, Leitung, Koordinierung und Überwachung von SAR-Maßnahmen bis zu deren Abschluss.

Den SAR-Leitstellen stehen SAR-Mittel 1. und 2. Grades zur Verfügung. SAR-Mittel 1. und 2. Grades werden in erster Linie bei Hilfeleistungen 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.

SAR-EINHEITEN DER BUNDESWEHR

SAR-Mittel 1. Grades sind Hubschrauber und Luftfahrzeugbe-

satzungen 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 SAR-Mittel vom Marinefliegergeschwader 5 in NORDHOLZ (Wurster Nordseeküste) gestellt. Die SAR-Hubschrauber des Heeres werden durch das Transporthubschrauberregiment 30 NIEDERSTETTEN bereitgestellt.

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

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).



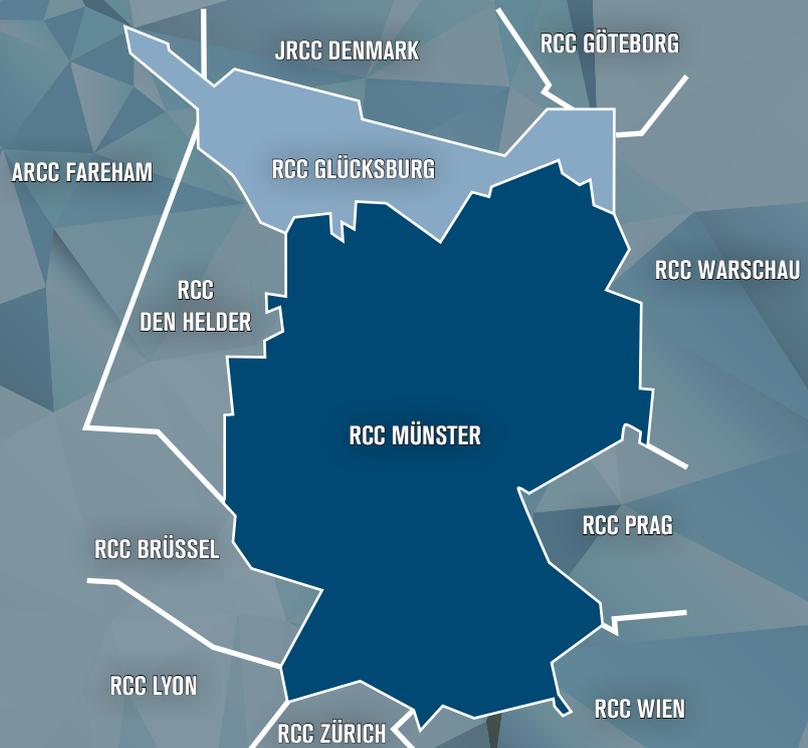
SAR-EINSATZMITTEL DER BUNDESWEHR

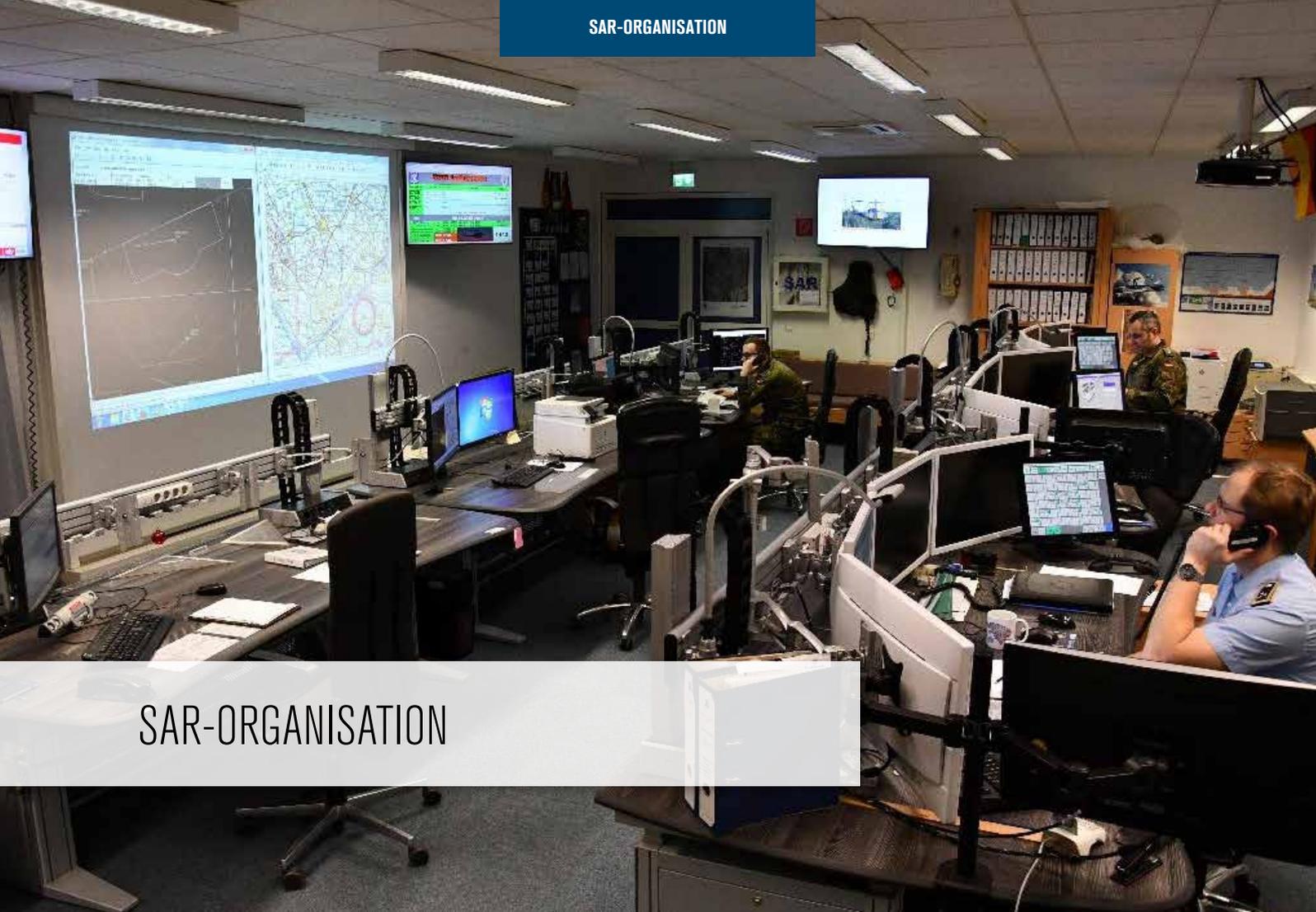
Für SAR Land:	Rufzeichen
SAR-Kommando NÖRVENICH	RESCUE 41
SAR-Kommando HOLZDORF	RESCUE 87
SAR-Kommando NIEDERSTETTEN	RESCUE 63
Für SAR See:	
SAR-Kommando HELGOLAND	RESCUE 10
SAR Kommando WARNEMÜNDE	RESCUE 24

SAR-STANDORTE



SAR-BEREICHE





SAR-ORGANISATION

KOMMANDO HUBSCHRAUBER DEZ SAR

Oberstleutnant Rudolf Bührmann (DezLtr)
Hauptmann Tom Krogmann
Oberstabsfeldwebel Simone Glöckle-Dörr

SAR-LEITSTELLE LAND/RCC MÜNSTER

Oberstleutnant Joachim Rösen (Ltr)
Hauptmann Sebastian Näther (stvLtr)

SAR-LEITSTELLE SEE/RCC GLÜCKSBURG

Fregattenkapitän Klindtworth (Ltr)
Stabsbootsmann Kamrath (stvLtr)

Das Heer ist der federführende Organisationsbereich für den SAR-Dienst der Bundeswehr. Das Kommando Hubschrauber, in dem die vormalige Abteilung Flugbetrieb der Division Schnelle Kräfte (DSK) aufgegangen ist, stellt mit dem Dezernat SAR die zentrale Dienststelle für den militärischen SAR-Dienst der Bundeswehr mit der Befugnis eines Kommandos mit Fachaufgaben dar. Für Fragen des Seenotrettungsdiensts sind Heer und Marine auf Zusammenarbeit angewiesen.

DIE FACHAUFGABEN FÜR DEN SAR-DIENST UMFASSEN:

- Koordinierung der Verfahren für den SAR-Einsatz bei Heer und Marine durch entsprechende Regelungen,
- Überprüfung und Koordinierung von Vorschlägen und Forderungen der Kommandobehörden,
- Koordination der Informationsarbeit des militärischen Such- und Rettungsdienstes der Bundeswehr,
- Überwachung und Koordination der Forderungen an die SAR-Ausbildung und SAR-Ausrüstung,
- Überwachung bzw. Durchführung nationaler und internationaler SAR-Übungen,
- Auswertung von Einsatz- und Erfahrungsberichten,
- Datenerfassung und das SAR-Meldewesen.

EINSATZ-STATISTIK FÜR DIE JAHRE 2020 UND 2021

Es ergibt sich für die SAR-Leitstellen Münster und Glücksburg folgende Statistik:

	Glücksburg		Münster		Gesamt		Vergleich
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2019
Gesamt Alarmierungen	253	191	1589	1376	1842	1567	1818

FLIEGERISCHE EINSÄTZE

Luftnot-Einsätze	17	7	36	51	53	58	37
Seenot-Einsätze	24	21	–	–	24	21	37
Einsatzunterstützung	10	6	23	7	33	13	51
Dringende Eilhilfe	45	57	124	57	169	114	135
SAREX	9	8	61	93	70	101	37
Fehleinsätze	6	6	17	7	23	13	15
Gesamt	111	105	268*	219*	379*	324*	312

*inkl. Einsätze Taktischer Vorstationierung

FLUGSTUNDENAUSWERTUNG IM JEWEILIGEN RCC BEREICH:

	2021	2020	2019
Münster	575	325	320
Glücksburg	173	164	198
Gesamt	748	489	518



AUSWERTUNG EINSATZ-STATISTIK

2020

Die im Jahr 2020 geleisteten Flugstunden für den SAR-Auftrag, einschließlich der SAR-Trainingsflüge, waren um ca. 6 % gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen.

Die Gründe hierfür lagen in einem deutlichen Rückgang der Seenot-Einsätze (minus 92%) einerseits und dem Rückgang bei der Einsatzunterstützung (minus 74%) andererseits. Aufgefangen wurde dieses jedoch von einer steigenden Zahl von Luftnot-Einsätzen (plus 57%) und einem erheblichen Zuwachs durchgeführter SAREX (plus 173%), bedingt durch die Einführung des Musters LUH SAR an den Standorten Niederstetten und Nörvenich.

2021

Die im Jahr 2021 geleisteten Flugstunden für den SAR-Auftrag, einschließlich der SAR-Trainingsflüge, sind gegenüber dem Vorjahr um ca. 52 % gestiegen. Einer geringeren Zahl an SAREX (minus 31%) stehen deutliche Anstiege bei Einsätzen zur Einsatzunterstützung (plus 155%) und der dringenden Eilhilfe (plus 52%) gegenüber.

Die leicht zurückgegangene Zahl von Luftnot-Einsätzen (minus 9%; ausschließlich im Bereich SAR-Land) liegt im Bereich der regelmäßigen Schwankungsbreite und dürfte z.T. auch durch die Auswirkungen der pandemischen Lage bedingt sein.

WAFFENSYSTEMWECHSEL BELL UH-1D ZU H145 LUH SAR

Ministerin schickt Legende in den Ruhestand



Holzdorf/Schönewalde – Über fünfzig Jahre lang war sie immer da, wenn sie gebraucht wurde, noch nun wurde die Bell UH-1D endgültig durch den Airbus H145 abgelöst. Im Beisein von Verteidigungsministerin Annegret Kramp-Karrenbauer wurde am 12. April in Holzdorf das letzte der drei SAR-Kommandos auf den neuen hochmodernen Nachfolger umgestellt. Damit sind die Tage der Bell UH-1D, genannt „Huey“, gezählt, denn Ende Juni wird deren Flugbetrieb in den Streitkräften endgültig eingestellt. Über ein halbes Jahrhundert war das markante Geräusch des liebevoll „Teppichklopfer“ genannten Rettungshubschraubers Bell UH-1D der Bundeswehr am Himmel zu hören. Jahrelang durch die Luftwaffe betrieben, wird der Auftrag „Such- und Rettungsdienst“ seit 2013 vom Deutschen Heer ausgeführt. Corona bedingt wur-

de die Ablösung der UH-1D jedoch nur in sehr kleinem Rahmen und unter umfassenden Auflagen vollzogen. Oberst Andreas Springer als Standortältester und Oberst Peter Göhringer, der Kommandeur des Transporthubschrauberregiments 30, welches in Niederstetten in Baden-Württemberg stationiert und mit der Dauereinsatzaufgabe SAR(L) beauftragt ist, begrüßten gemeinsam Verteidigungsministerin Kramp-Karrenbauer am SAR-Kommando Holzdorf. Trotz Wehmut angesichts der Zurruhesetzung der legendären UH-1D bezeichnete sie in ihrer Rede den Waffensystemwechsel als guten Tag für den Such- und Rettungsdienst der Bundeswehr. Ein Symbol der Bundeswehr, das über 50 Jahre zu sehen und zu hören war, wird damit verschwinden. Ein würdiger Nachfolger in Form der H145 stünde aber bereit. Der stellvertretende

Kommandeur der Division Schnelle Kräfte, Brigadegeneral Andreas Pfeifer, betonte die hohe Motivation und Professionalität der beteiligten Stellen, die damit alle durch perfekte Kooperation das Projekt zum Erfolg geführt hätten. Darauf könnten alle zurecht stolz sein. Als Nachfolgemodell für die „Huey“ wurde im Dezember 2018 die H145 der Donauwörther Firma Airbus ausgewählt und die Auslieferung des ersten Hubschraubers erfolgte bereits ein Jahr später. Inzwischen sind bereits alle sieben bestellten Maschinen an das Heer übergeben und die Schulung aller 51 Pilotinnen und Piloten wurde bereits vor Weihnachten vergangenen Jahres abgeschlossen. Im Rahmen eines pressewirksamen Events im Beisein des Inspektors des Heeres wurde am 06. Juli 2020 der erste Waffensystemwechsel von UH-1D auf H145 am SAR(L)-Kdo



in Niederstetten feierlich vollzogen, dem der Wechsel in Nörvenich am 7. Dezember gleichen Jahres folgte. Die „Operation am offenen Herzen“, also die Umstellung auf ein neues Waffensystem bei gleichzeitiger Beibehaltung des Bereitschaftsdienstes an allen drei SAR(L)-Kommandos, hat zwar einen weiteren wichtigen

Schritt erfolgreich hinter sich gebracht, aber als abgeschlossen sieht Oberst Peter Göhringer diese noch nicht. Sein Schwerpunkt im Jahr 2021 liegt bei einer weiteren Professionalisierung der Besatzungen sowie dem Aufwuchs der Fähigkeiten im Bereich Gebirgsflug. Die Bell UH-1D wird noch bis Ende Juni 2021 am

Himmel über Deutschland zu sehen sein. Anlässlich der Außerdienststellung wurde ein Hubschrauber mit einer Sonderlackierung versehen, der in Holzdorf ebenfalls zu sehen war. Im Rahmen einer „Goodbye Huey Tour“ war ursprünglich geplant, dass sich der Teppichklopper von ausgewählten Flugplätzen in Deutschland verabschiedet. Aufgrund der anhaltenden Covid19-Pandemie wird dies bedauerlicherweise nicht möglich sein. Danach wird die „Goodbye Huey“ endgültig nur noch im Hubschraubermuseum in Bückeberg zu bewundern sein. Ein Formationsflug zweier Bell UH-1D mit einer H145 von Holzdorf nach Niederstetten bildete den Abschluss dieses historischen Tages.



Der Autor:
Oberstleutnant Macher

Fotos:
Oberstleutnant Macher,
Oberstleutnant Straub

COSPAS/SARSAT SYSTEM

01.01.2020 BIS 31.12.2020

Im o.a. Zeitraum wurden insgesamt 670 Aktivitäten (im Vorjahr 835) verzeichnet und 23 Mal ein SAR-Hubschrauber zur Suche und Rettung mit einer Gesamtflugzeit von 35:53 Flugstunden (2019: 14 Einsätze / 24:00 Flugstunden) eingesetzt.

Seit dem 01.02.2009 werden durch das COSPAS-SARSAT keine ELT auf den Frequenzen 121,5 & 243,0 MHz mehr aufgenommen und daher auch nicht mehr ausgewertet. Im

Jahr 2020 wurden in Deutschland 3 Alarmierungen auf diesen Frequenzen verzeichnet, dabei handelte es sich um Fehlauflösungen.

Bei den unten gelisteten 36 Notlagen/Abstürzen im Jahr 2020 war in allen Fällen die Unterstützung durch das COSPAS-SARSAT System gegeben, in 35 Fällen war das COSPAS/ SARSAT-System die erstalarmierende Stelle. Im Vergleich zum Vorjahr (2019: 38 Notlagen/ Abstürze) war der Anteil der Notlagen/Abstürze um 5,3% gesunken.

Die Anzahl der Notsenderalarme ohne reale Notsituation (Anzahl: 548) war im Vergleich zum Vorjahr leicht von 81,3% in 2019 auf 81,8% in 2020 angestiegen. Darüber hinaus lagen 83 Alarme (12,8%) vor, die nicht lokalisiert werden konnten.

Reale Notsituationen stellten 36 der insgesamt 670 Alarme dar, was ca. 5,4% entspricht. Somit verblieben 2020 zusammengefasst 634 Alarmierungen ohne einen realen Notfallhintergrund.



AUSWERTUNG DER ALARMIERUNGEN VON 406 MHz NOTSENDER

ALARMIERUNGEN 406 MHz	EPIRB*	ELT*	PLB*	Summe	Gesamt	+/- zu 2019
Notlage/Absturz	3	33	0		36	-5,3%
Fehlauflösungen					548	-18,0%
Beacon Mishandling	17	342	15	374		-25,9%
Beacon Malfunction	6	54	1	61		-12,7%
Mounting Failure	0	1	0	1		0%
Environmental Conditions	7	19	0	26		433,3%
Maintenance Activation	0	9	0	9		0%
Voluntary Activation (Test)	0	10	3	13		260%
Unknown Reason	3	52	9	64		-21,0%
Ungeklärt (stopped before localized)	14	64	5		83	-28,5%
Gesamt 406 MHz	50	584	33		667	-18,9%
Alarmierungen 121,5/243,0					3	-76,9%
GESAMT					670	-19,8%

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

01.01.2021 BIS 31.12.2021

Im o.a. Zeitraum wurden insgesamt 762 Aktivitäten (im Vorjahr 670) verzeichnet und 18 Mal ein SAR-Hubschrauber zur Suche und Rettung mit einer Gesamtflugzeit von 24:06 Flugstunden (2020: 23 Einsätze / 35:53 Flugstunden) eingesetzt. Diese schlüsseln sich wie folgt auf: 17 Einsätze für die SAR-Leitstelle (Land) Münster mit 22:16 Flugstunden; 1 Einsätze für die SAR-Leitstelle (See) Glücksburg mit 1:50 Flugstunden.

Für das Jahr 2021 wurde wiederum eine intensive Auswertung der Alarmierungen durchgeführt. Folgende Hauptpunkte sind festzuhalten:

- Im Abgleich mit der Datenbank des Luftfahrtbundesamtes (LBA) sind zurzeit 13509 zivile Notsendegeräte für Luftfahrzeuge (Emergency Loca-

tion Transmitter - ELT) 406 MHz angemeldet (Vorjahr 12295), was eine Steigerung von ca. 10% bedeutet.

- Bei der Bundesnetzagentur (BNA) in Hamburg sind 8175 zivile Seenotfunksender (EPIRB) registriert.
- Die Anzahl der 762 Aktivitäten in Zusammenarbeit mit COSPAS-SARSAT ist zum Vorjahr 2020 um 13,7% gestiegen (zum Vergleich 2020: 670; 2019: 835).
- Die Quote der Fehlauflösungen (762 Alarmen) ist im prozentualen Vergleich zum Vorjahr leicht gesunken. Diese lag im Jahr 2021 bei gesamt 75,7% (2020: 81,8%).
- Weitere 19,8% der Fälle blieben ungeklärt (Signal verstummte vor Lokalisierung), was eine Steigerung um 7% bedeutet. (2020: 12,8%)

- Lediglich bei 4,5% der Alarme handelte es sich um Abstürze oder andere tatsächliche Notlagen. (2020: 5,3%). Im Vergleich zum Vorjahr 2020 (36 Notlagen/ Abstürze) ist die Anzahl der Notlagen/Abstürze um 5,6% gesunken.

- Bei den o.g. 34 Notlagen/Abstürzen war in allen Fällen die Unterstützung durch das COSPAS-SARSAT System gegeben; in 32 Fällen war das COSPAS/SARSAT-System die erstalarmierende Stelle.



AUSWERTUNG DER ALARMIERUNGEN VON 406 MHZ NOTSENDER

ALARMIERUNGEN 406 MHZ	EPIRB*	ELT*	PLB*	Summe	Gesamt	+/- zu 2020
Notlage/Absturz	0	34	0		34	-5,6%
Fehlauflösungen					577	5,3%
Beacon Mishandling	65	198	4	267		-28,6%
Beacon Malfunction	6	82	1	89		45,9%
Mounting Failure	0	0	0	0		-100%
Environmental Conditions	7	7	0	14		-46,2%
Maintenance Activation	0	120	0	120		1233,3%
Voluntary Activation (Test)	0	1	3	4		-69,2%
Unknown Reason	3	71	9	83		29,7%
Ungeklärt (stopped before localized)	14	132	5		151	81,9%
Gesamt	95	645	22		762	13,7%

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

KAMPF DER FEHLALARMRATE

– Ein Appell

Das Jahr 2021 war wie auch das vorangegangene Jahr über weite Strecken von der CORONA-Pandemie geprägt. Trotz aller damit verbundener Schwierigkeiten war die Zusammenarbeit mit allen an der Suche und Rettung beteiligten Stellen im vergangenen Jahr als durchweg positiv zu bezeichnen.

Aufgrund der nachlassenden Anzahl von Meldungen der 121,5 MHz-Notsender, die Alarmer ohne Positionsdaten senden und der zunehmenden Anzahl von 406 MHz Notsender-Meldungen mit Positionsangabe kann zunehmend auf den Einsatz von SAR-Hubschraubern zur Lokalisierung eines Notsenders verzichtet werden.

Die Bundesnetzagentur (BNA) verfügt über die Fähigkeiten mit stationären und mobilen Geräten eine Peilung auf 406 MHz durchzuführen. Sie hat auch im Jahr 2021 in einigen Fällen die Nachforschungen der SAR-Leitstelle reibungslos unterstützt.

Von 600 Aktivitäten mit deutschen Notsendern waren 165 Notsender nicht in der Datenbank registriert, was mit 27,5% immer noch deutlich zu hoch ist und im Vergleich zu 2020 einen Anstieg von ca. 11% ausmacht. Die Gründe für die hier zu verzeichnenden Auslösungen sind u.a. Tests während des Einbaus durch die Eigner oder der luftfahrzeugtechnischen Betriebe, wo zugleich dem LBA noch keine Registrierung zu den ausgelösten Notsendern vorliegt.

Die regelmäßig festgestellten Diskrepanzen in der Luftfahrzeugrolle und den ELT-Datenbanken des LBA limitieren eine wesentliche Grundlage des RCC Münster bei den Suchmaßnahmen nach erfolgter

COSPAS-SARSAT-Alarmierung. So kann durch unvollständige bzw. fehlerhafte Datensätze die Nachforschung nicht verhindert, sicher aber verzögert werden. Das kann weder im Interesse des Such- und Rettungsdienstes, noch im Interesse der Notfunkgerätenutzer liegen. Auch die steigende Zahl der PLB-Nutzer und die bisher nicht stattfindende Registrierung dieser Geräte in Deutschland stellen ein zunehmendes Problem bei der Nachforschung, Suche und Rettung dar.

Der Anteil realer Notsituationen am allgemeinen Alarmaufkommen im Jahr 2021, welche eine Rettungsmaßnahme nach sich zogen, lag mit 4,5% weiterhin auf einem gleichbleibenden Niveau. 18 Mal sind in diesen Fällen SAR-Hubschrauber der Bundeswehr eingesetzt worden. Im deutlichen Missverhältnis dazu stehen 95,5% Alarmierungen ohne reale Notsituation.

So bleiben Fehlauflösungen durch unsachgemäße Bedienung, unvorsichtigen Umgang beim Einbau, bei der Wartung und im Testbetrieb

wesentliche Hauptursachen für die deutlich überwiegende Mehrzahl der Alarmierungen.

Daher muss es, auch in Zeiten Corona-bedingt nicht durchgeführter Informationsbesuche oder auch abgesagter Luftsportveranstaltungen, ein Hauptanliegen bleiben, die am allgemeinen Lufttransport, der zivilen Luftfahrt Beteiligten weiter zur Vermeidung unnötiger Fehlalarme zu sensibilisieren.

Dabei kann es aus hiesiger Sicht nicht als ausreichend betrachtet werden, den einzelnen Betreiber eines ELT, EPIRB oder PLB nach einem Fehlalarm auf seinen Missstand hinzuweisen.

Das COSPAS/ SARSAT-System ist ein hervorragendes System zur Lokalisierung und Identifizierung von Booten, Schiffen Luftfahrzeugen und Personen in Not, das jederzeit weltweit und kostenlos zur Verfügung steht.

Die in diesem System eingesetzten Menschen sind da! Immer!

EIN APPELL



Auch in diesem Jahr und an dieser Stelle wird der Appell an die Luftfahrzeugbesitzer, Haltergemeinschaften, Luftfahrzeugtechnische Betriebe, Flugleiter und Besitzer von Notsendern erneuert:

- 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 das 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!

EINSATZ

Herausragende Einsätze im SAR-Bereich Land

2020

UNFALL EINES US-SOLDATEN IM EINSATZ

Am 23.07.2020 um 17:38 Uhr wurde bei der SAR-Leitstelle Land durch Landstuhl REGIONAL CTR GE (USAF) angefragt, ob der Transport eines Patienten der US-Streitkräfte vom Flugplatz Ramstein nach Koblenz zum Bundeswehr Zentralkrankenhaus (BwZKrh) möglich sei.

Nach abgeschlossener Einsatzvorbereitung in Unterstützung durch die PECC in Koblenz, den Flugplatz Ramstein, dem Bundeswehrkrankenhaus und der REGIONAL CTR GE (USAF) konnte der Evakuierungsflug eingeleitet werden.

Die Abholung des Patienten erfolgte zunächst mit einem amerikanischen Learjet des Critical Air Transport Team's (CCAT). Der Hubschrauber RESQ63 startete um 23:30 Uhr, nahm ein Ärzteteam in Koblenz auf und verlegte zur Patientenübernahme an den Flugplatz Ramstein. Nach zeitgerechter Landung um 02:15 Uhr konnte der Patient verzuglos übernommen und wieder Richtung Koblenz gestartet werden. Die Landung dort erfolgte um 04:25 Uhr. Nach erfolgter Übergabe des Patienten an die nun versorgenden Ärzte und folgendem Rückflug nach Niederstetten konnte der Einsatz erfolgreich beendet werden.

Dieser Einsatz im Rahmen der militärischen Einsatzunterstützung stellt ein gutes Beispiel für die Möglichkeit dar, auch nationenübergreifend reibungslos und vor allem mit einer zuverlässigen Zeitplanung erfolgreich zusammenarbeiten zu können.

ABSTURZ EINES EINMOTORIGEN LEICHTFLUGZEUGES IM BEREICH SCHÖNHAGEN

Am 07.08.2020 starteten Pilot und Flugschüler zu einem Ausbildungsflug, wobei es kurz nach dem Start zu einem massiven Leistungsverlust des Motors kam. Bei der nach-

folgend durchgeführten Notlandung in einem nahegelegenen Maisfeld überschlug sich das Ultra-leichtflugzeug und blieb auf dem Dach liegen.

Das an Bord befindliche Notsignalgerät (ELT) löste eigenständig einen Alarm aus, der um 09:53 Uhr zu einer Alarmierung der SAR-Leitstelle führte. Eine Minute später traf die erste Koordinatenmeldung des COSPAS-SARSAT Systems ein.

Der Hubschrauber RESQ87 aus Holzdorf wurde ebenso wie die ziv. Rettungskräfte alarmiert und über Koordinaten zur vermuteten Unfallstelle geleitet. Die beiden verwirrten und desorientierten Piloten konnten zwar durch die bodengebundenen Kräfte um 10:20 Uhr gefunden werden, doch waren diese nicht in der Lage, etwas zum Ort der Unfallstelle auszusagen. Der um 10:25 Uhr eintreffende RESQ87 konnte das verunfallte LFZ ca. 500m entfernt in einem hohen Maisfeld lokalisieren und die eintreffende Feuerwehr zügig zur Unfallstelle leiten, wodurch umweltschädigender Betriebsstoffmittelaustritt verhindert werden konnte.

Durch die Alarmauslösung des verbauten ELT, in Verbindung mit den hinterlegten Daten und gesendeten Koordinaten ist es immer wieder möglich, schnell Rettungskräfte an den Unfallort zu dirigieren und effektive Hilfe zu leisten. Dazu ist es aber wichtig, diese Daten durch den Nutzer über das Luftfahrtbundesamt (LBA) auf einem aktuellen Stand zu halten.



UNTERSTÜTZUNG BEI DER KATASTROPHENHILFE

anlässlich der Flutkatastrophe in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz



ERLEBNISSE DER CREW RESCUE 56

Am Abend des 14. Juni 2021 erreichten die ersten Anforderungen für dringende Eilhilfe das Rescue Coordination Center (RCC) in Münster. Es waren im Bereich Ahrtal (RP) und Swisttal (NRW) große Gebiete von extremen Hochwasser betroffen. Menschen flüchteten auf Haus- und Garagendächer oder auf Wohnwagen, um sich vor den schnell ansteigenden Wassermassen in Sicherheit zu bringen.

Die örtlichen Leitstellen hatten ebenfalls bei naheliegenden Einheiten der

Bundeswehr um Unterstützung gebeten. So mobilisierte das Bundeswehrzentral Krankenhaus Koblenz zusätzliche geländegängige und wafffähige Fahrzeuge, wie den 2-Tonner UNIMOG Krankenkraftwagen. In vielen Bereichen war ein Vorwärtkommen mit normaler Straßentauglichkeit nicht mehr möglich. Da das Wetter zu diesem Zeitpunkt keine Hubschraubereinsätze in diesen Gebieten zuließ, waren die Bodenkkräfte auf sich allein gestellt und die betroffenen Personen mussten weiter in ihrer misslichen Lage ausharren. Durch die SAR-Leitstelle (RCC) in Münster waren bereits die Einsatzhubschrau-

ber RESCUE 41 und RESCUE 63 der SAR-Kommandos Nörvenich und Niederstetten alarmiert worden, die sich nach Wetterbesserung am 15. Juni sofort auf den Weg ins Einsatzgebiet machen sollten.

Am darauffolgenden Tag besserte sich das Wetter und die SAR-Hubschrauber konnten in den frühen Morgenstunden ins Katastrophengebiet aufbrechen. Nach Rücksprache des RCC mit der SAR-Planungszelle in Niederstetten wurde noch ein dritter zusätzlicher LUH SAR zum Winchen von Personen als SAR-Mittel 2. Grades angefordert.



Als RESCUE 56 flog dieser LUH SAR, gerüstet für Personen-Transport, der eigentlich an diesem Tag das Windentraining an der Feuerweherschule Würzburg unterstützen sollte, ebenfalls in den Morgenstunden des 15. Juni in das Katastrophengebiet. Nach einer kurzen Tankpause bei der Flugbereitschaft in Köln/Wahn bekam die RESCUE 56 durch das RCC den ersten Einsatzbefehl zum Winchen von Personen im Bereich Swisttal.

Da in den überfluteten Ortschaften keinerlei Einsatzorganisation und Koordinierung anzutreffen war und auch keine Funkverbindung durch den Ausfall des Digitalfunks möglich war, begann die Crew eigenständig mit den Windenrettungen nach dem Motto „zuerst erkannt – zuerst gerettet“.

Im Laufe der Windenrettungen und Überflüge wurden immer mehr Betroffene erkannt, die auf sich aufmerksam machten.

WINDENEINSATZ IN HEIMERZHEIM

Es kam schon ein seltsames Gefühl bei der Besatzung auf, als die Betroffenen für die Betankung wieder zurückgelassen werden mussten. Insgesamt konnten am ersten Einsatztag 113 Menschen im Bereich Swisttal und Ahrthal durch die drei SAR-Hubschrauber gerettet werden.



In den folgenden Tagen ging der Wasserpegel sehr schnell wieder zurück. Umso mehr kamen dann jedoch die Zerstörungen zum Vorschein. Trotz des Rückgangs des Wassers blieben vor allem im Ahrtal viele Ortschaften von der Außenwelt abgeschnitten. Eine Versorgung über den Landweg war größtenteils nicht möglich. Da die Bewohner dort schon seit ca. drei Tagen ohne Wasser, Strom und ärztliche Versorgung waren, wurden Hilfslieferungen per Lufttransport organisiert. Die SAR-Hubschrauber bekamen hierzu vom RCC in Verbindung mit dem Landeskommando RP den Auftrag, die Ortschaften Rech, Schuld, Mayschoß und Liers zu versorgen. Unterstützung kam hierfür auch von den NH90 des Heeres.

Die Versorgungsgüter wurden von den Hilfsorganisationen unter anderem in Adenau und am Flugplatz Ahrweiler für den Lufttransport vorbereitet.

Während des ganzen Katastropheneinsatzes waren die drei LUH SAR zusammen mit allen anderen Bundeswehrehubschraubern am Fliegerhorst Nörvenich untergebracht. Die Unterstützungsleistungen des Taktischen Luftwaffengeschwaders 31 „Boelke“ für die dort kurzfristig „eingefallenen“ Hubschrauberbesatzungen waren „outstanding“. Durch den 24-Stunden-Betrieb des Fliegerhorstpersonals waren die Besatzungen zu jeder Zeit von der Verpflegung bis zur Ersatzkleidung versorgt. Ein tolles Beispiel dafür, wie Jointness funktionieren kann.

Am Dienstag, den 20. Juni kehrte die RESCUE 56 mit erfolgreicher Bilanz wieder an den Heimatstützpunkt nach Niederstetten zurück.

Der Autor:

Major Florian Geisler
7./TrspHubschrRgt 30



Dernau, Ahrthal



Aufnahme Versorgungsgüter in Adenau



Ein großes Merci an das TaktLwG 31!



ÜBUNG BERGLÖWE

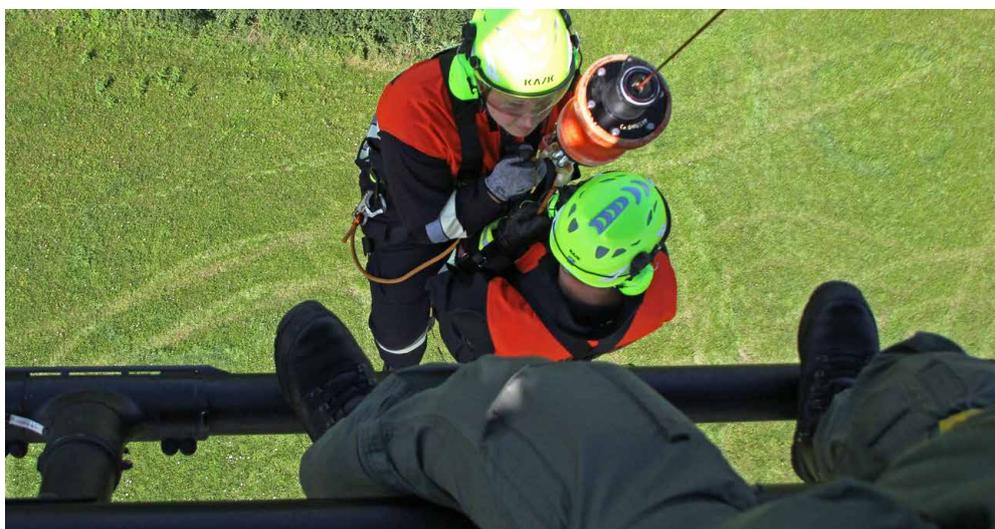
Erstmals war der H145 LUH SAR bei der Gebirgsjägerbrigade (GebJgBrig) 23 zur Unterstützung der freilaufenden Übung BERGLÖWE vom 27.09.-04.10.2021 im Rahmen militärischer Einsatzunterstützung im Einsatz.

Bei diesem erfolgreichen und hoch wirksamen Einsatz zur Realversorgung der GebJgBrig 23 im Gebirge wurden mit dem H145 LUH SAR 11 Kameraden*innen gerettet, davon 7 mit der Rettungswinde. Es wurde wichtiges Material transportiert und insgesamt wurden 10:55 Flugstunden bei diesen Einsätzen geflogen.



WINDENRETTUNG UND BRANDBEKÄMPFUNG

Im Rahmen der zivil-militärischen Zusammenarbeit fanden auch 2020/2021 mit der Bergwacht Bayern regelmäßig und seit 2017 an und mit der Staatlichen Feuerweherschule (SFS) Würzburg (in 09/2020 und 07/2021) Aus- und Weiterbildungen für die SAR-Besatzungen und den Flughelfern der Bayerischen Feuerwehr statt. Hierbei wurden die Verfahren der Windenrettung mittels Rettungswinde im Einzel- und Doppelwinchverfahren sowie die Brandbekämpfung aus der Luft mit der SFS mit dem Feuerlöschbehälter SEMAT und Bambi Bucket trainiert. Für die SAR-Besatzungen war und ist die Teilnahme eine hervorragende Möglichkeit Winden-, Außenlast- und Löschbehälterflüge unter annähernd realen Einsatzbedingungen zu trainieren und wertvolle Erfahrungen in der Zusammenarbeit mit Einsatzkräften und anderen Hubschrauberbetreibern, welche auch an den Ausbildungen teilnehmen, zu sammeln. Dies schult neben dem eigentlichen Fliegen mit der Rettungswinde und Außenlast ebenfalls die SAR-Besatzungen für etwaige Einsatzszenarien.



EINSATZ

Herausragende Einsätze im SAR-Bereich See



Quelle: Winsum.nieuws.nl

2020

Schnelle Rettung eines Wattwanderers südlich der Insel Rottumeroog mit anschließender Übergabe an die niederländischen Seenotretter

Am Abend des 08.07.2020 erhielt die SAR-Leitstelle See eine Alarmierung durch das Joint Rescue Coordination Center (JRCC) in Den Helder. Ein Wattwanderer wurde südlich der östlichsten und kleinsten westfriesischen Insel Rottumeroog vom Wasser eingeschlossen und benötigte schnelle Hilfe. Nach dem Start des SAR Hubschrauber von der Außenstelle auf Borkum konnte die Notfallposition bereits nach vier Minuten Flugzeit erreicht und die Person erfolgreich aufgefunden werden. Anschließend erfolgte die Übergabe des Mannes an das nahe der Notfallposition befindliche niederländische Rettungsboot „Jan en Titia Visser“. Der Einsatz hat erneut gezeigt, wie gut die militärisch-zivile Zusammenarbeit mit den Anrainerstaaten im Rettungswesen funktioniert.

Herausfordernder Krankentransport einer Person vom Klinikum Leer zum Universitätsklinikum Münster

Um ca. 03:30 Uhr lokaler Zeit des 20.08.2021 erreichte die SAR-Leitstelle ein Hilfeersuchen der Rettungsleitstelle Ostfriesland für einen Krankentransport einer Person vom Klinikum Leer zum Universitätsklinikum Münster. Aufgrund der ärztlichen Diagnose durfte die Person so wenig wie möglich bewegt werden. Auch kam ein längerer Straßentransport nicht in Betracht. Diese Rahmenbedingungen machten eine Landung des SAR Hubschraubers der Deutschen Marine direkt vor dem Klinikum Leer auf einer Straßenkreuzung unabdingbar. Nach Aufnahme des Patienten wurde dieser zum Universitätsklinikum Münster verbracht. Aufgrund des Verletzungsmusters konnte der SAR Hubschrauber mit einer Sondererlaubnis auf dem nur für 6t MTOW ausgelegten Bodenlandeplatz direkt am Klinikum Münster landen und den Patienten an das Krankenhauspersonal übergeben.

Suche nach zwei Personen einer gekenterten Segelyacht im Bereich Sahlenburg

Am Morgen des 27.09.2020 erreichte die SAR-Leitstelle Glücksburg ein Anruf der DGzRS mit der Meldung einer gekenterten Segelyacht im Bereich Sahlenburg. Die ca. sieben Meter lange Segelyacht mit zwei Personen an Bord war bereits am Abend des 26.09.2020 von der Insel Neuwerk bei einer Schlechtwetterlage in Richtung Festland aufgebrochen, dort aber nie angekommen. Aufgrund einer Positionsmeldung über eine gesichtete kieloben treibende Segelyacht wurde ein Sea King SAR Hubschrauber der Deutschen Marine alarmiert und konnte nach kurzer Zeit von Nordholz aus starten. Der Erstauftrag war ein Expanding Square Suchverfahren an der letzten bekannten Position (LKP = Last known position) durchzuführen. An dieser wurde die gekenterte Yacht sofort erkannt und es wurden Taucher zur weiteren Sichtung angefordert. Zur weiteren Suche der beiden vermissten Personen wurde die Küstenlinie abgeflogen, bevor in



Quelle: Ostfriesen Zeitung

Höhe Spieka Taucher aufgenommen wurden. Nach dem Abwischen an der Yacht wurde mit Hilfe des Creeping Line Suchverfahrens die Suche in zwei von der DGzRS vorgegebenen Suchgebieten fortgesetzt. Gegen ca. 13:30 Uhr lokaler Zeit wurde eine Person durch einen Seenotrettungskreuzer und die zweite Person durch DLRG-Taucher gefunden und geborgen werden.

Daraufhin wurde der Einsatz durch die DGzRS beendet. An der Suche waren ein weiterer ziviler Hubschrauber, sowie Einheiten der DGzRS und weitere Rettungskräfte beteiligt.

2021

Suche nach einer Segelyacht mit drei Personen im Bereich Baltrum

Am Abend des 26.08.2021 erreichte die SAR-Leitstelle Glücksburg ein Hilfeersuchen des MRCC in Bremen zur Unterstützung bei der Suche nach einer Segelyacht im Bereich der Nordseeinsel Baltrum. Es handelte sich um eine 8 Meter lange Yacht mit drei Personen an Bord auf dem Weg von Juist nach Langeoog. Aufgrund der vorliegenden Informationen sowie einer Handyortung wurde vom MRCC

ein Suchgebiet im Bereich Baltrum festgelegt. Vor Ort befanden sich schon diverse Einheiten der DGzRS und weitere Schiffe. Des Weiteren war bereits ein Hubschrauber vom Wiking Helikopter Service und ein ziviler Rettungshubschrauber vom ADAC im Suchgebiet, so dass der Hubschrauber der Deutschen Marine beim Eintreffen die Rolle des Aircraft Coordinators (ACO) übernahm. Wellenhöhen von bis zu vier Metern und die einsetzende Dunkelheit erschwerten die Suche. Kurz vor 22 Uhr konnte durch den SAR Hubschrauber der Marine eine im Wasser treibende Seglerin der mittlerweile gesunkenen Segelyacht und etwa eine halbe Stunde später ein weiterer Segler gefunden und aufgewünscht werden. Beide Personen wurden an Land an die zivilen Rettungskräfte übergeben. Die dritte gesuchte Person wurde von einer DGzRS Einheit leblos unter Wasser aufgefunden, konnte jedoch nicht geborgen werden. Daraufhin wurde die Suche beendet.

Suche mit mehreren See- und Luftfahrzeugen nach einer vermissten Person mit Kajak im Bereich Markgrafenheide bei Warnemünde

Am Abend des 25.10.2021 erhielt die SAR-Leitstelle See eine Alar-

mierung durch das Maritime Rescue Coordination Center (MRCC) in Bremen. Vermisst wurde eine 71-jährige Person, der mit seinem Kajak am Nachmittag im Bereich Markgrafenheide auf die Ostsee zum Angeln hinausgepaddelt und bis zum Abend nicht zurückgekehrt war. Das MRCC setzte im Seegebiet zwischen Warnemünde und Graal-Müritz fünf Seefahrzeuge für die groß angelegte Suche ein. Der Einsatz der Luftfahrzeuge wurde durch die SAR Leitstelle See koordiniert. Aufgrund der räumlichen Nähe im Rahmen eines Öl-Überwachungsfluges war eine D228 bereits nach ca. 15 Minuten im Suchgebiet. Kurze Zeit später kam ein Polizeihubschrauber der Wasserschutzpolizei hinzu. Auch der SAR Hubschrauber wurde alarmiert und führte nach Ankunft im Einsatzgebiet als erstes eine mehrmalige Suche entlang der Küstenlinie durch. Nach dem Auffinden des Kajaks durch ein Fischereischutzboot wurde ausgehend vom Fundort eine Creeping Line Search in Richtung Markgrafenheide durch den Hubschrauber der Deutschen Marine ausgeführt. Gegen zwei Uhr dreißig am 26.10.21 stellte der SAR- Hubschrauber vorerst die Suche ein. Am Vormittag wurde der Einsatz zur See und in der Luft weiter fortgeführt. Am Mittag wurde die Suche ergebnislos eingestellt.

AUS- UND WEITERBILDUNG

SAR-Bereich Land



2020

UMSCHULUNG DER 7./TRANSPORTHUBSCHRAUBERREGIMENT 30 AUF H145 LUH SAR ERFOLGREICH ABGESCHLOSSEN:

Zum Ende des Jahres 2020 war die 7./ TrspHubschrRgt 30, die SAR-Staffel für SAR Land, komplett auf dem LUH SAR ausgebildet. Im Zeitraum von September 2019 bis Dezember 2020 durchliefen 54 Luftfahrzeugführer*innen und 24 Luftrettungsmeister*innen die Ausbildung bei Airbus Helicopter Deutschland (AHD). Damit wurde eine wesentliche Voraussetzung für einen termingerechten Waffensystemwechsel von Bell UH-1D auf H145 LUH SAR erfüllt.

LEITSTELLE LAND

Einweisung/Ausbildung am Arbeitsplatz (AAP): Ein Flugberatungsfeldwechsel SAR hat 2021 erfolgreich die AAP abgeschlossen.



2021

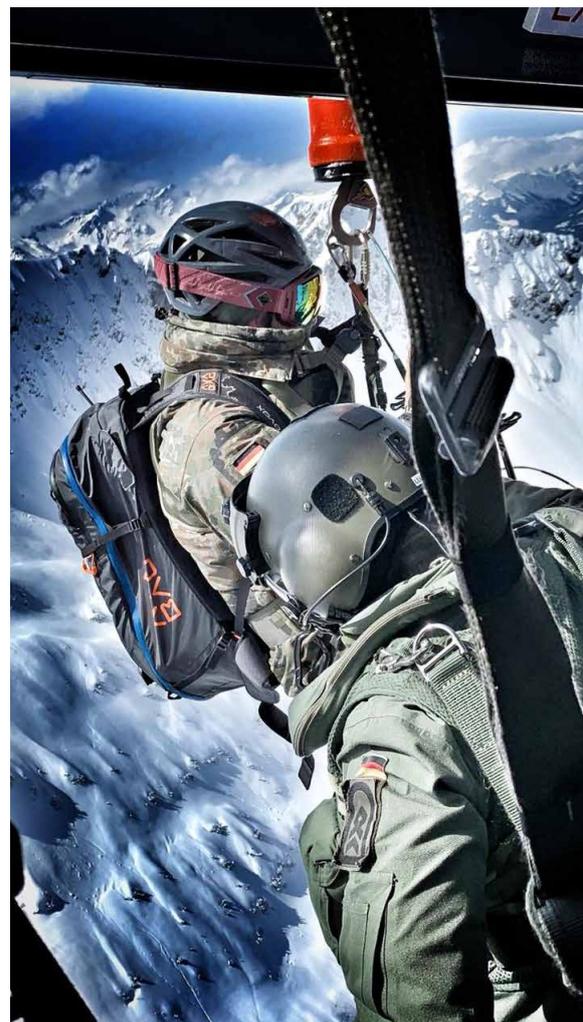
GEBIRGSFLUGAUSBILDUNG MIT LUH SAR

Mit der Einführung des LUH SAR konnte im Rahmen des Fähigkeitsaufwuchses SAR Land auch der Erwerb einer Gebirgsflugbefähigung für Luftrettungsmeisterinnen / Luftrettungsmeister (LRM) realisiert werden. Im Zeitraum vom 28.06. bis 09.07.2021 führte TrspHubschrRgt 30 die Gebirgsflugausbildung vom Standort Kaufbeuren heraus im deutschen Alpenraum durch. Dabei wurden mit einem LUH SAR für die 3 Trainingsteilnehmer LRM mit 3 Hubschrauberführern und 2 Luftrettungsmeistern ÜLB als Lehrpersonal 32:05 Ausbildungsflugstunden produziert.

Dem fliegerischen Anteil vorangegangen war ein Theorieblock, entsprechend der vorgegebenen Unterrichtsinhalte und -einheiten, durch LRM ÜLB der 7./30 sowie LRM KdoHubschr.

In der zweiten Ausbildungswoche unterstützte die Gebirgs- und Winterkampfschule aus Mittenwald mit einem Heeresbergführer, der im Umgang mit den Rettungsmitteln am Windenseil des LUH SAR bereits eingewiesen war und dem natürlich auch die besonderen Gegebenheiten des Gebirges vertraut sind. Diese Hochwertunterstützung machten das Winchen von Personen mit Bergemitteln in exponierten Lagen des Gebirges erst sicher und möglich.

Die Ausbildung im deutschen Alpenraum ist auch vor dem Hintergrund „Übe wie du kämpfst“ eine gute Wahl, da bereits während der Ausbildung den SAR-Einsatz begleitende Faktoren wie Unterstützungselemente im Raum (z.B. Betankungsmöglichkeiten, Kasernen, Bergwacht etc.) sowie Geländekenntnis (Landeplätze, Grenzverlauf, Schlechtwetterrouten) und die Hindernislage (Masten, Bergbahnen, Sprengseile etc.) kennengelernt werden.



AUS- UND WEITERBILDUNG

SAR-Bereich See 2020



Quelle: PIZ Marine

AUS- UND WEITERBILDUNG DES SAR-PERSONALS

Lehrgänge / internationale Konferenzen Leitstelle See

Aufgrund der COVID-19 Pandemie sind im Jahr 2020 alle geplanten Teilnahmen am USCG Lehrgang „Maritime Search and Rescue Planning“ in Yorktown / Virginia ausgefallen. Ebenfalls abgesagt wurden die internationalen Planungskonferenzen für die Übung „Dynamic Mercy 2021“.

Einweisung / Ausbildung am Arbeitsplatz

Die SAR-Leitstelle Glücksburg hat im Jahr 2020 einen Soldaten erfolgreich zum DASAR (Duty Assistant Flugberaterfeldwebel) SAR ausgebildet.

Nationale und internationale SAR-Übungen (SAREX)

Aufgrund der COVID-19 Pandemie sind im Jahr 2020 alle geplanten Übungen entfallen bzw. in das Jahr 2021 verschoben worden.

Öffentlichkeitsarbeit / Weiterbildung der Fliegenden SAR-Besatzungen

Am 21. Dezember 2020 wurde eine öffentlichkeitswirksame Landeplatzzerkundung des in Warnemünde stationiertem SAR Hubschraubers der Deutschen Marine am Klinikum Südstadt in Rostock durchgeführt. Zum ersten Mal landete dort ein Sea King am Hangar hinter dem Klinikum, da der eigentliche Landeplatz für diesen Hubschraubertyp zu klein ist. Im Rahmen des Besuchs wurde durch die Fliegende Besatzung eine Einweisung in den Hubschrauber für einige Ärzte des Klinikums durchgeführt. Diese sind Teil eines Seenotrettungsteams, welches vom Havariekommando in Cuxhaven in Notlagen eingesetzt werden kann.

AUS- UND WEITERBILDUNG

SAR-Bereich See 2021

AUS- UND WEITERBILDUNG

DES SAR-PERSONALS

Lehrgänge / internationale Konferenzen Leitstelle See

Drei Vertreter der SAR-Leitstelle Glücksburg wurden zur Planungskonferenz für die internationale Übung „Dynamic Mercy 2022“ nach Reykjavik (Island) entsandt.

Einweisung / Ausbildung am Arbeitsplatz

Die SAR-Leitstelle Glücksburg führte im Jahr 2021 fünf Ausbildungen am Arbeitsplatz (AAP) durch. Hierbei wurden drei neue SAR-Einsatzoffiziere und zwei Soldaten erfolgreich zum DASAR (Duty Assistant Flugberaterfeldwebel) SAR ausgebildet.

Erfahrungsaustausch

Im Jahr 2021 besuchten 1 DOSAR und 3 DASAR die SAR Außenstelle auf Borkum und nahmen für jeweils fünf Tage am Dienstbetrieb der dort stationierten SAR-Besatzung teil. Die Besuche dienten dem Erfahrungsaustausch mit den Fliegenden Besatzungen und sollen im Jahr 2022 fortgeführt werden.

Internationale SAR-Übungen (SAREX)

Aufgrund der COVID-19 Pandemie sind im Jahr 2021 alle geplanten internationalen Übungen entfallen bzw. in das Jahr 2022 verschoben worden.

Nationale SAR-Übungen (SAREX)

Am 17.09.21 nahm der in Warnemünde stationierte SAR-Hubschrauber der Deutschen Marine an einem SAREX der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) in der Neustädter Bucht teil.



Quelle: Rostock Heute/online

Besonderes Augenmerk bei dieser Übung lag auf der Einsatzleitung durch ein mobiles MRCC.

Öffentlichkeitsarbeit – Flying Display im Rahmen der Hanse-Sail in Rostock

Der SAR-Hubschrauber der Deutschen Marine führte im Rahmen der Hanse-Sail in Rostock vom 5. bis zum 8. August 2021 zweimal täglich ein Flying Display durch.

Auf dem Programm standen das Absetzen von Fallschirmspringern, Marinesoldaten führten Flachwassersprünge durch und wurden vom Hubschrauber der Deutschen Marine anschließend aufgewünscht und letztendlich auf einem Rettungskreuzer der DGzRS wieder abgewünscht. Die ständige SAR-Bereitschaft des Hubschraubers mit

dem Stationierungsort in Warnemünde blieb dabei unberührt.

Forschungs- und Entwicklungsvorhaben AMARIS

Mit einer Kick-Off-Veranstaltung wurde am 24.03.2021 das Projekt AMARIS (Aeronautische und maritime Innovationsumgebung für interorganisationale Simulationen) unter Beteiligung u. a. von drei Vertretern der SAR-Leitstelle Glücksburg gestartet. Ziel des AMARIS-Vorhabens ist es, die aktuell bestehenden Ausbildungs- und Trainingskapazitäten des SAR-Simulators bei der DGzRS in Bremen zu verbessern und dessen Profil mit dem Fokus auf eine Intensivierung des gemeinsamen Simulatortrainings für fliegende und seegehende SAR-Einheiten zu schärfen.

SAR – MEET KOKSIJDE 2021

die SAR-Community im Austausch



Vom 27.09.2021 bis 01.10.2021 fand das Galileo SAR MEET in Koksijde (Belgien) statt. Ziel der Veranstaltung war, dass sich internationale SAR-Besatzungen mit ihren Hubschraubern präsentieren und untereinander austauschen können. Es fand im Rahmen des SAR-MEET weiterhin ein SAR-Symposium statt, an dem sich alle beteiligten Besatzungen und Nationen mit ihrem Aufgabengebiet, den verfügbaren Mitteln und beeindruckenden Bildern ihrer Arbeit vorstellen konnten.

Nach mehrjähriger Abstinenz von diesem etablierten Event stellte das SAR Meet in Koksijde eine sehr gute Gelegenheit dar, sich mit anderen SAR-Einheiten auszutauschen und darüber hinaus neue Einsatzmuster auch im internationalen Rahmen zu präsentieren.

Nach mehrwöchiger Vorbereitung ging es für die Heeresdelegation des Transporthubschrauberregiments

30 endlich los: Der Hubschrauber startete am 27.09.21 in Richtung des Fliegerhorstes Büchel (ETSB), um dort nach einer Tankpause den IFR-Weiterflug nach Koksijde (EBFN) in der belgischen Provinz Westflandern anzutreten. Gegen 15.30 Uhr landete der LUH SAR mit dem taktischen Kennzeichen 77+07 bei denen Gastgeber.

Am Dienstag (28.09.21) ging es mit einem SAR-Symposium weiter. Um diesem Symposium einen angemessenen Rahmen zu verleihen, hatte man das Kongress-Zentrum der Stadt angemietet. Im Verlauf des Vormittags wurden Vorträge zu den unterschiedlichsten Themenbereichen gehalten. Einerseits gab es hochkarätige Referate von den Sponsoren des SAR-Meet. Dazu gehörten neben dem Namensgeber und Hauptsponsor des SAR-Meet GALILEO auch die Firmen Leonardo Helicopters, IAI (Israel Aerospace Industries), Orolia (Weltmarktführer

im Bereich PNT – Positioning, Navigation & Timing) sowie Telespazio (Luft- und Raumfahrtunternehmen). Durch die qualitativ sehr guten, wie kurzweiligen Vorträge wurde den Teilnehmern gezeigt, wie die Industrie dazu beitragen kann, die (militärischen) Kräfte bei der Durchführung des SAR-Dienstes zu unterstützen. Beispielsweise gab GALILEO einen Ausblick darauf, was zukünftig in Europa in Bezug auf SAR technisch möglich sein wird. So wurden u.a. die neuen Möglichkeiten bezüglich einer Zwei-Wege-Kommunikation zwischen SAR-Mittel und zu rettender Person aufgezeigt. Der Vertreter der IAI beispielsweise zeigte anhand von praktischen Beispielen aus der jahrelangen Erfahrung als payload-operator eines UAV, wie UAVs bei der Suche nach Lfz und Schiffen die SAR-Kräfte unterstützen können.

Jede Staffel der anderen Teilnehmernationen des SAR-Meet stellte



sich in einem ca. 10-minütigen Kurzvortrag und die Art und Weise wie und womit man SAR betreibt, vor. So wurden die Vorträge der Sponsoren immer wieder durch die insgesamt neun Kurzvorträge der Teilnehmerstaffeln aus Belgien, Griechenland, Zypern, Norwegen, Schweden, Niederlande, Finnland und Deutschland (7./30 und MFG 5) aufgelockert.

Der Mittwoch (29.09.21) stand ganz im Zeichen der Flying Challenge, des fliegerischen SAR-Wettbewerbs. Sie begann mit einem Navigationsflug, welcher etwa 1 Std Flugzeit in Anspruch nahm. Dabei wurden Aufgaben gestellt, wie z.B. das Identifizieren von kleinen Brücken und vielen kleinen Aufgaben für die gesamte Besatzung. Im Anschluss erfolgte eine Winch-Competition, bei dem ein aufgebauter Parcours abgeflogen werden musste. Dabei kam es auf Zeit und Geschicklichkeit an.

Leider war es nicht allen Teilnehmern möglich, mit dem eigenen Lfz anzureisen, so dass letztlich nur sieben Hubschrauber (2x BEL NH-90, DEU LUH SAR & MK-41 Sea-King, NOR AW 101, BEL AS365 sowie

CZE SOKOL) teilnehmen konnten. Alle starteten am Morgen gemeinsam mit dem fliegerischen Briefing und bekamen eine Einweisung in die „local-area“ aus Sicht ATC und Wetter. Danach bekam jedes Team max. 30 Minuten Vorbereitungszeit. Die gesamte Flugvorbereitung fand unter Aufsicht statt, so dass ein Schummeln ausgeschlossen wurde. Danach wurden den Aircrews die Unterlagen abgenommen und ihnen Zeit gegeben, das Besatzungsbriefing durchzuführen. Der Start jeder Crew erfolgte zu einem vorher genau festgelegten Zeitpunkt, danach galt es für ca. 45 Minuten eine festgelegte Flugstrecke unter Zuhilfenahme unterschiedlichster Karten (z.B. Karten mit Flugsicherungs-Aufdruck, Gewässerkarten, etc.) möglichst exakt abzufliegen und dabei verschiedene Aufgaben zu beantworten. Die Flugstrecke endete am Flugplatz Koksijde. Hier angekommen galt es u.a. eine Präzisionslandung durchzuführen sowie einen herausfordernden Parcours mit einem Gewicht am Windenseil zu absolvieren. Der Windenparcours war dabei in räumlicher Nähe des Hangars, in dem sich die zu diesem Zeitpunkt nicht fliegenden





Aircrews aufhielten, sodass die gesamte Winchcompetition unter den kritischen Augen der anderen Teilnehmer sowie der eigens für diese Veranstaltung eingeladenen Spotter stattfinden konnte. Das Highlight dieses Wettbewerbs war definitiv die beeindruckende Performance der Norweger mit ihrer „Merlin“, die bei dieser Gelegenheit den Beinamen „SAR-Queen“ erhielt. Den Gesamtsieg konnte sich am Ende die Besatzung des deutschen Sea King Hubschraubers sichern.

Der Abend des ereignisreichen Tages wurde mit einem Abendessen auf dem Flugplatz beendet. Ebenso wurde in diesem mehr als würdigen Rahmen die Preisverleihung für die unterschiedlichen Wettbewerbe durchgeführt sowie eine stattliche Anzahl an Gastgeschenken ausgetauscht. Darüber hinaus nutzten alle Teams die Gelegenheit, die guten Gespräche weiter auszubauen und beim Darreichen von landestypischen Spezialitäten zu vertiefen. Der Donnerstag (30.09.21) stand erneut ganz und gar im Zeichen des Austauschs mit den anderen Besatzungen. Am Flugplatz Koksij-

de wurde den anderen Teilnehmern im Rahmen eines static display die Gelegenheit gegeben, einen Einblick in die anderen Lfz zu bekommen. Am Freitag (01.10.21) ging es früh morgens nach dem Frühstück zurück nach Niederstetten. Zufrieden und mit vielen neuen Eindrücken im Gepäck beendeten wir am Nachmittag die ereignis- und erkenntnisreiche Woche.

FAZIT:

Das durch die 40. (BEL) Sqn organisierte und ausgerichtete GALILEO

SAR-Meet wurde von allen Teilnehmern als ein großer Erfolg gewertet. Die Organisation und der Support durch die Gastgeber waren in jeder Hinsicht herausragend und beispielgebend. Im Großen und Ganzen sorgen diese Events für einen internationalen Erfahrungsaustausch und sind somit sehr wertvoll für die SAR-Besatzungen.

*(Auszug aus Erfahrungsbericht
7./TrspHubschrRgt 30,
Autor: Major HARDER,
und Beitrag MFG 5)*







WIR WÜNSCHEN IHNEN: ALWAYS SAFE
FLIGHT AND MANY HAPPY LANDINGS!



RCC MÜNSTER



KDO HUBSCHR



RCC GLÜCKSBURG

IMPRESSUM

Herausgeber:
Kommando Hubschrauber
Dez SAR
Ulmenallee 13a
31675 Bückeburg

Kontakt:
Kommando Hubschrauber
Dez SAR
Ulmenallee 13a
31675 Bückeburg

E-Mail:
KdoHubschrGrdsDezSAR@
bundeswehr.org

Diese Publikation ist Teil der Informationsarbeit des Bundesministeriums der Verteidigung. Sie wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.

