

Ausbildungseinheit „Überleben auf See“ in Bremerhaven

Bewährtes und Veränderungen am neuen Standort

Tobias Schmidt



Aufwischen in den Hubschrauber

„Ditching – Ditching – Ditching!“ Während eines realen Fluges möchte dies wohl keine Luftfahrzeugbesatzung jemals über die Intercom ihres Hubschraubers oder Flugzeuges hören. Denn das bedeutet in der Regel, dass ihr Flug in wenigen Sekunden in der kalten, nassen und keine Fehler vergebenden See enden wird.

Dagegen hört man dies in der Wasserübungshalle der „Überleben auf See“ (ÜaS), auch als Sea Survival bekannt, an der Marineoperationsschule in Bremerhaven viele Male am Tag, mehrmals in der Woche. Dann gleitet der Unterwasserausstiegs- trainer langsam aber dennoch Respekt einflößend in das Wasser und dreht sich dabei auch noch auf den Kopf. Unter angenehmen Bedingungen bei 28° C Wasser-, 30° C Lufttemperatur und in kontrollierter Umgebung werden bei der ÜaS alle Luftfahrzeugbesatzungsangehörigen (LFB) der gesamten Bundeswehr in verschiedenen Lehrgängen im „Überleben auf See“ ausgebildet. Hinzu kommen über See fliegende LFB der Bundespolizei, der Schweizer Armee und des Österreichischen Bundesheeres sowie Spezialkräfte der Bundeswehr und der Bundespolizei.

Der Weg nach Bremerhaven

Die Anfänge der Sea Survival Ausbildung gehen zurück in das Jahr 1965. Nachdem Angehörige von Luftfahrzeugbesatzungen in Zusammenhang mit Flugunfällen durch die falsche Handhabung ihres Rettungsgeschäftes ums Leben kamen, begann man zunächst im Marinefliegergeschwader (MFG) 1 in Kropp/Jagel mit einer „Überlebensausbildung auf See“. Der praktische Anteil wurde im Schwimmbad von List/Sylt und dem Seegebiet östlich von Sylt durchgeführt.

Nach Fertigstellung einer Wasserübungshalle in Nordholz fanden im November 1969 die ersten Musterlehrgänge der Marine statt. Die Qualität der Ausbildung und die vorhandene Infrastruktur veranlassten 1970 die Luftwaffe und 1972 das Heer, sich der Ausbildung anzuschließen. Die Unterstellung der ÜaS wechselte 1993 von der Marinefliegerlehrgruppe 1 zum MFG 3 „Graf Zeppelin“ (MFG 3 GZ). Im Rahmen des Umzuges des MFG 5 von Kiel nach Nordholz wurde die ÜaS 2012 dem von nun an für die Ausbildung der Marineflieger zuständigen MFG 5 unterstellt. Inhaltlich blieben die Lehrgänge un-

verändert. Doch zu diesem Zeitpunkt war schon entschieden, dass die ÜaS letztendlich ebenfalls umziehen wird, nämlich an die Marineoperationsschule (MOS) nach Bremerhaven. Dort liefen bereits die Arbeiten für den Neubau einer großen, zweiteiligen Schwimmhalle an. Die noch ursprünglich aus den 60er Jahren stammende Halle in Nordholz war baufällig und hätte ersetzt werden müssen. Die Strukturreformen innerhalb der Bundeswehr inklusive Stationierungsentscheidungen sahen die ÜaS als reine Ausbildungseinrichtung in eine Schule eingebunden, womit die Stationierung in Bremerhaven auf der Hand lag.

Nach erfolgreicher, im Kosten- und Zeitrahmen verlaufener Fertigstellung der neuen Halle zog die ÜaS über den Jahreswechsel 2014/2015 um. Seitdem ist sie truppendienstlich und organisatorisch vollständig in die MOS eingegliedert. Fachlich ist die Abteilung A7 Ausbildung im Marinefliegerkommando für die ÜaS zuständig, was der engen Bindung zum ersten „Hauptkunden“, den Marinefliegern, zugutekommt.

Für die Durchführung der Lehrgänge verfügt die ÜaS über Soldaten und zivi-

les Personal in den Bereichen Ausbildung (Hörsaalleiter, Hörsaalgruppenleiter unterteilt nach LFZ-Mustern), Taucherdienst, Schwimmmeisterei (Fachangestellte im Bäderbetrieb sowie Meister), technische Bereitstellung des Rettungsgerätes als

gleichen Ausbildungsansatz mit geringfügiger Reduzierung der Intensität verinnerlicht. Dieser Lehrgang dauert 3 Tage und wird je nach Teilstreitkraft (TSK) in Intervallen zwischen 3 und 5 Jahren für jeden LFB durchgeführt.

Die Grund- und Wiederholerlehrgänge beinhalten jeweils das Open-Sea-Survival-Training (OSST), welches den Abschluss der Ausbildung darstellt.

Im OSST wird in einer kontinuierlichen, unterbrechungsfreien Übung unter Realbedingungen der komplette Ablauf der zuvor einzeln in Theorie und Hallenpraxis ausgebildeten Schritte von der Notwasserung bzw. dem Notausschuss über See über die Evakuierung des LFZ, den Eintritt ins Wasser sowie den Umgang mit der persönlichen Überlebensausrüstung bis hin zur Bergung durch einen Hubschrauber trainiert.

Als Plattform für den Transport der Ausbilder und Lehrgangsteilnehmer (LT) zum Übungsgebiet dienen derzeit vorrangig die Seeschlepper „Wangerooge“ und „Spiekerooog“, von der aus die LT ausgesetzt, überwacht und wieder an Bord genommen werden. Der Hubschrauber, der entweder vom MFG 5 oder von der Bundespolizei gestellt wird, wincht die LT aus ihren Not-Schlauchbooten bzw. -Inseln hoch und setzt sie dann wieder auf dem Seeschlepper ab.

Ziel des OSST ist es, dem Lehrgangsteilnehmer die notwendige Handlungssicherheit und das Selbstvertrauen zu geben, um in dieser niemals vorhersehbaren und immer unter persönlichem Stress ablaufenden Notsituation überleben zu können. Gleichzeitig wird wirkungsvoll demonstriert, dass die durch die Bundeswehr bereitgestellte Rettungs-ausrüstung unter Realbedingungen verlässlich funktioniert.



Die „Überleben auf See (ÜaS)-Halle (weißes Gebäude Bildmitte) in der Marineoperationsschule (MOS) in Bremerhaven (Fotos: MarkDo)

Einsatz- oder Übungs-Gerät (R+S¹) sowie Innendienst/Lehrgangsplanung. Die Gesamtstärke beträgt insgesamt 37 Soldaten und zivile Arbeitnehmer. Dazu gehören auch zwei Dienstposten, die durch die Luftwaffe besetzt werden, nämlich der Hörsaalleiter Jet sowie ein Fluggerätemechaniker-Unteroffizier.

► Im Refresherlehrgang wird ausschließlich für die Marineflieger in den Jahren zwischen den Wiederholerlehrgängen eine kurze Auffrischung und Überprüfung der Sicherheit in den Kenntnissen der Ausrüstung und Verfahren vorgenommen. Dieser Lehrgang dauert 1 Tag.

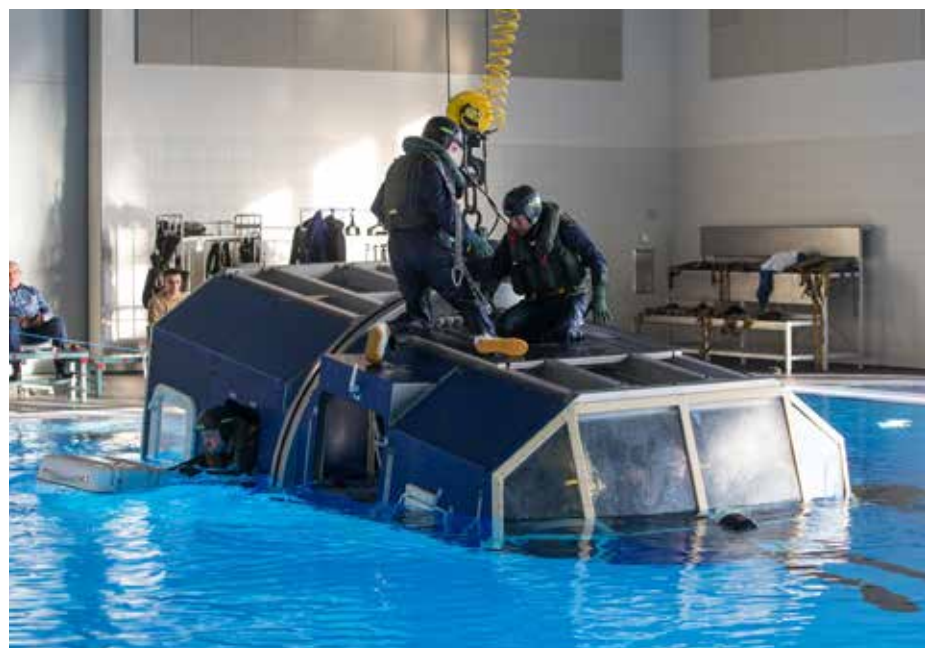
Die Ausbildung heute

In den Ausbildungsgängen der ÜaS werden in einem aufeinander abgestimmten System von Lehrgängen jahrzehntelange Erfahrungen vermittelt, die konstant an die neuen Erfordernisse durch die Einführung neuer Waffensysteme und moderner Rettungs-ausrüstung angepasst werden. Die unterschiedlichen Arten von Luftfahrzeug (LFZ)-Mustern werden grundsätzlich in drei verschiedenen Hörsälen abgebildet: Jet, Propellerflugzeuge (Prop) und Hubschrauber (Hub).

Des Weiteren unterscheiden sich die Lehrgänge in drei Intensitäten:

► Im für jeden LFB einmaligen Grundlehrgang werden die Kenntnisse über Umwelteinflüsse, Auswirkungen auf den menschlichen Körper, grundlegende Kenntnisse über die persönliche und LFZ-gebundene Überlebensausrüstung sowie die notwendigen Verfahren erstmalig ausgebildet. Dieser Lehrgang dauert 4 Tage.

► Im Wiederholerlehrgang werden diese Fertigkeiten erneut vertieft und im nahezu



Überlebensausbildung muss physisch und psychisch fordernd sein und mag mitunter einzelne LT vor große Herausforderungen stellen. Spaß daran steht nicht unbedingt im Vordergrund, kommt bei den meisten Lehrgangsteilnehmern im Laufe der Ausbildung dennoch auf. Denn bei der ÜaS wird alles dafür getan, Vertrauen in die dienstlich bereitgestellte Rettungs-ausrüstung zu erhalten und diese mit Leichtigkeit und ohne Nachzudenken im tatsächlichen Notfall verzugslos nutzen zu können.

Sollte ausnahmsweise keiner der Seeschlepper zur Verfügung stehen, hat die ÜaS nun an der MOS die Möglichkeit, mit dem schuleigenen V-Boot auf die Weser zu fahren. Dort werden in solchen Fällen die LT ebenfalls in eine Rettungsinsel ausgesetzt, von einem Hubschrauber hochgewünscht und anschließend auf einem Boot der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS), des Zolls oder der Landespolizei abgesetzt. Dies ist für die Bootsbesatzungen wiederum eine gute Gelegenheit, ihre eigenen Fähigkeiten beim Manövrieren in Kooperation mit einem Hubschrauber zu üben.

der Faktor wird hierzu das im schlimmsten Fall zu erwartende Verhalten nach Notwasserung – Kentern des Hubschraubers und relativ zügiger Untergang – sowie die Kabinengröße des Waffensystems Mk88A Sea Lynx, dem noch einige Jahre weiter eingesetzten Bordhubschrauber der Marine, angenommen. Sich hieraus alleine zu befreien, insbesondere bei Nacht, gilt als äußerst schwierig. Daher ist in der Flugbetriebsordnung der Marine verankert, dass mitfliegendes Personal bei Nachtflügen in der Sea Lynx über See über eine entsprechende, gültige Ausbildung bei ÜaS verfügen muss. Für alle anderen Flüge über See, also Tagflüge bzw. Flüge in ande-

ist das Einmann-Schlauchboot, das sowohl in Hubschraubern als auch in Kampffjets zum Einsatz kommt, in der Grundkonstruktion identisch. Lediglich Leinen, Anschlüsse an die übrige Rettungs-ausrüstung und Verpackung unterscheiden sich. Trotzdem gibt es bei der ÜaS einen woanders kaum in ähnlichem Umfang vorkommenden Materialmix von Übungsgerät, das hier zudem besonderen Belastungen im täglichen Ausbildungsbetrieb ausgesetzt ist.

Einmalig in der Bundeswehr ist das Hauptausbildungsgerät der ÜaS, der Modular Egress Training Simulator (METS). Dieser modulare Unterwasserausstiegstrainer kann an verschiedenste Cockpit- und Kabinenkonfigurationen sowie nahezu alle Notausstiege der fliegenden Waffensysteme angepasst werden und ermöglicht realitätsnahes aber gleichzeitiges sicheres und kostengünstiges Trainieren. Bis zu 8 Lehrgansteilnehmer (LT) können je nach Ausbildungsstand und Lehrgangstyp gleichzeitig in die Tiefe fahren. Bei ihrer erstmaligen Ausbildung werden sie hierbei durch einen Ausbilder pro LT betreut und abgesichert, bei späteren Wiederholer- oder Refresherlehrgängen kann die Zahl der Ausbilder reduziert werden. Immer im Wasser sind die Sicherungstaucher, die außerhalb des METS unter Wasser dessen Tauchfahrten beobachten und die Lehrgangsteilnehmer absichern.

Neben den Fahrten im METS warten noch eine ganze Reihe weiterer Herausforderungen auf die Lehrgangsteilnehmer. Der Wassersprung von einer 5 m hohen Plattform, auf die man zuvor von einer Übungswinde gleich der an einem Hubschrauber hochgewünscht wurde, das Verhalten am und das Notlösen von einem den LT durch das Wasser ziehenden Fallschirmschlepptrainer, das Aufrichten von – natürlich absichtlich – falsch herum im Wasser aufgeblasenen Rettungsinseln sowie verschiedenste weitere Übungen an den persönlichen Rettungsmitteln gehören zum täglichen Betrieb in der Wasserübungshalle.

Für die LFB der Hubschrauber der Marine wird darüber hinaus der Umgang mit einem Kurzzeitnotatemgerät² geübt, das in der eigenen Rettungsweste steckt und im Falle des Untertauchens unter Wasser für ca. 2 Minuten Atemluft bereithält.

Internationale Zusammenarbeit

Mit der Schweiz und Österreich entsenden zwei Nationen LT nach Bremerhaven, von denen man sicherlich zunächst nicht annehmen möchte, dass sie Personal überhaupt für Flüge über See qualifizieren. Doch auch dort wird diese unter Umständen lebensrettende Ausbildung für die LFB einge-



Ausstieg unter Wasser aus dem über Kopf stehendem Modular Egress Training Simulator (METS)

Dennoch bleibt diese Art der Durchführung des OSST eine zweitrangige Alternativlösung, da sowohl die Strömung der Weser hinderlich sein kann als auch Teile der Ausbildung, wie z.B. das Fallschirmsimulierende Schleppen hinter dem Boot entfallen müssen.

In einem zusätzlichen, sich von den Lehrgängen für fliegendes Personal inhaltlich etwas unterscheidenden Lehrgang wird mitfliegendes Personal ausgebildet. Hierbei handelt es sich um Boardingteams, Spezialkräfte der Marine und des KSK, der GSG 9 sowie weiteres Personal, z.B. Rettungsschwimmer, Bordsanitätskräfte oder andere Passagiere mit entsprechendem dienstlichem Auftrag. Der Bedarf für die Teilnahme an diesem Lehrgang ist hoch. Als ausschlaggeben-

ren Waffensystemen der Marine, ist bei der Notwendigkeit der Ausbildung bei der ÜaS aufgrund der Lehrgangsdichte ein strenger Maßstab erforderlich.

Die Ausbildungsmittel

Grundsätzlich muss jeder LFB an der Ausrüstung ausgebildet werden, die er oder sie im normalen Flugbetrieb nutzt. Dementsprechend kommen nahezu alle Rettungsmittel, die in den fliegenden Systemen der Bundeswehr verwendet werden, bei der ÜaS zum Einsatz. Bereits in der Beschaffung wird jedoch das Ziel verfolgt, diese Rettungssysteme, soweit es geht, querschnittlich oder zumindest in ähnlichen Varianten in der Bundeswehr einzuführen. Beispielsweise



„Ditching“ in real kaltes Salzwasser versaut ganz sicher jedem den Rest des Tages. Da möchte man wissen, wie man es überleben wird. Dies ist der täglich gelebte Auftrag der ÜaS.

plant, da sie eben doch z.B. bei Verlegungen über längere Strecken oder internationalen Übungen über offene See fliegen. Das Österreichische Bundesheer verlagert diesen Ausbildungsanteil komplett an die ÜaS und entsendet 70-80 LT jährlich.

Im Falle der Schweiz handelt es sich um eine enge Kooperation mit einer dortigen Einrichtung, die eine eigene „Überleben See-Ausbildung“ durchführt, diese allerdings durch Ausbildungsmittel wie den Modular Egress Training Simulator sowie Rahmenbedingungen ergänzt, die speziell beim Open-Sea-Survival-Training der ÜaS vorgefunden werden, nämlich kaltes Salzwasser, Seegang und meist stärkere Winde. Hierfür werden 40-50 LT jährlich zur MOS entsendet. Der Erfahrungsaustausch wird durch Besuche der ÜaS zu Ausbildungswochen in Payerne/Schweiz komplettiert.

Darüber hinaus findet ein jährlicher Austausch mit der französischen „Sea Survival“ Ausbildungseinrichtung CESSAN in Brest statt, bei dem durch gegenseitige Teilnahme an einem Lehrgang Kontakte gehalten und Erfahrungen geteilt werden.

Die Erkenntnis aus diesen langjährigen und aktiven Kooperationen ist, dass Überlebensausbildung international kaum Unterschiede vorweist. Die Einflüsse auf den Menschen sowie das notwendige Verhalten nach Notwasserungen ist überall gleich. Die anzuwendenden Verfahren sind sehr ähnlich. Reale Abstürze sind glückli-

cherweise so selten, dass Partnernationen zwingend die daraus gewonnenen Erfahrungen allen Ausbildern zur Verfügung stellen müssen, um bestmöglich die LFB gleich welcher Herkunft vorbereiten zu können.

Herausforderungen und Entwicklungen für die Zukunft

Als Ausbildungseinheit passt sich die ÜaS permanent neuen Erfordernissen an, die aus der Weiterentwicklung operativer Verfahren sowie der Einführung neuer Waffensysteme oder verwendeter Rettungsausrüstungen entstehen.

Als Beispiel für Entwicklungen der Zukunft sollen hier zwei Vorhaben genannt werden, die die ÜaS aktuell und in den nächsten Jahren betreffen werden und gleichzeitig den streitkräftegemeinsamen Charakter dieser Ausbildungseinheit unterstreichen:

► Derzeit ist im Rahmen der Beschaffung des NH90 NTH Sea Lion der Kauf eines zweiten METS geplant. Mit der Berücksichtigung von Forderungen aus dem Betrieb des NH90 TTH des Heeres werden Synergieeffekte für die gesamte NH90 Flotte der Bundeswehr genutzt. Mit neuen Konfigurationsmöglichkeiten und weiterer Zusatzausrüstung lässt sich das äußerst erfolgreich, querschnittlich genutzte Ausbildungsmittel nochmals aufwerten. Dies wird zum einen dem eigentlichen Ziel der

Ausbildung für den NH90 zu Gute kommen. Zum anderen werden auch Prop und Jet LFB profitieren, da „deren“ METS dann noch spezifischer für ihre Ausbildung konfiguriert werden kann, ohne die Zeit zwischen unterschiedlichen Lehrgängen hierfür zu knapp werden zu lassen.

► Bislang wird nur bei den Hubschrauber LFB der Marine das Kurzzeitnotatemgerät verwendet. Heer und Luftwaffe haben signalisiert, dass die Ausbildung daran auf mindestens einen Teil ihrer Hubschrauber LFB ausgedehnt werden soll. Im Rahmen der Beschaffung des Nachfolgemodells, das spätestens in 2018 zulaufen soll, wird die ÜaS also nicht nur alle Hubschrauberflieger der Marine einmalig umschulen, sondern auch eine ganze Reihe von LFB von Heer und Luftwaffe neu und anschließend in wiederkehrenden Zyklen daran ausbilden. Damit wird sich die Zahl der Lehrgangsteilnehmer deutlich erhöhen. Die persönliche Herausforderung für den Auszubildenden im Wasser liegt dann gerade beim ersten Mal darin, sich kopfüber unter Wasser ein Atemgerät in den Mund zu stecken und darauf zu vertrauen, dass beim Anatmen auch tatsächlich Luft in den Mund strömt und nicht Wasser. ■

Anmerkungen

- 1 Rettung + Sicherheit (Luftfahrzeug-technischer Bereich)
- 2 Derzeit „STASS“ (Short Term Air Supply System), zukünftig „SEA MK 2“