Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 185 (2019)

Heft: 3

Artikel: "Ditching Ditchung Ditchung" : Open Sea Survival

Autor: Trottmann, Christian

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-841969

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 04.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

«Ditching Ditching Ditching» – Open Sea Survival

Alle sechs Jahre absolvieren Militärhelikopterpiloten der Schweizer Luftwaffe das berühmt berüchtigte Open Sea Survival Training in der Nordsee. Bevor man jedoch im offenen Meer ausgesetzt wird, müssen diverse Extremsituationen unter Wasser trainiert werden. Die dreiteilige Reportage zeigt hautnah, wie Piloten sich auf das Worstcase-Szenario «Helikopterabsturz über Wasser» vorbereiten.

Christian Trottmann

Die beiden letzten Höhepunkte der zwei Trainingstage am Open Sea Survival in Norddeutschland warten auf uns sechs Teilnehmer der Schweizer Luftwaffe. Der Helikopter stürzt ab und dreht sich auf den Rücken – dann heisst es Ruhe bewahren. Noch spielt sich dies alles im geschützten Hallenbad der Marineoperationsschule Bremerhaven ab. Doch am nächsten Morgen geht's in die Nordsee.

Der modular gestaltbare Simulator METS (Modular Egress Training Simulator) lässt sich fast originalgetreu einem mittleren Transporthelikopter NH90, Sikorsky Sea King oder auch einem Flächenflugzeug nachbilden. Möglichst realistische Platzverhältnisse in der Kabine und im Cockpit oder auch Türgriffe und andere Installationen sind bei einer solchen simulierten Unterwasserbefreiung von grosser Bedeutung. Trainiert werden hier in Bremerhaven jährlich rund 2000 Angehörige von in- und ausländischen Streitkräften.

Helikopter unter Wasser

Zwölf Mal taucht die riesige Kabine an diesem Dienstagnachmittag ins Wasser, dreht sich um die Längsachse nach links oder nach rechts. Jedes einzelne Besatzungsmitglied wird in der Kabine von jeweils einem Sicherheitstaucher betreut. Auch die beiden Schweizer Instruktoren des Open Sea Survival Trainings, Oberstleutnant Markus «Zurigo» Zürcher und der Chef Tauchen der Armee, Stabsadjutant Claudio Demarmels postieren sich in voller Tauchermontur im Simulator. Ausserhalb der Kabine überwachen weitere Taucher der Bundeswehr die Situation unter Wasser. Sie bilden die Schnittstelle von der Kabine zum Simulator-Operateur am Beckenrand. Im äussersten Notfall – auf Befehl der Taucher im Wasser – würde dieser den METS sofort aus dem Wasser heben. Das Verhalten und sämtliche Prozeduren entsprechen exakt den vorgängig trainierten Manipulationen im käfigartigen SWET (Shallow Water Egress Trainer) – ausser, dass sich hier gleichzeitig mehrere Personen aus dem schwimmenden Wrack befreien wollen. An Bord sind Loadmaster-Instruktor Stabsadjutant Bertrand Cina und die beiden Piloten, Fabian Egli und Martin Gerber. Auch ich habe meinen Sitz eingenommen und warte mit erhöhtem Puls, angeschnallt auf das Kommando zum Wassern.

Letzte Vorbereitungen: die Teilnehmer machen sich bereit für den Sprung in die Nordsee. Bild: Autor

«Divers are ready» – «Operator is ready», auf dieses Kommando wird der METS rund zwei Meter aus dem Wasser gezogen. Sekunden später heisst es «Ditching Ditching Ditching» und die Kabine taucht ab. Dank des vorgängigen intensiven Trainings jedes einzelnen überlebenswichtigen Handgriffs, verläuft die Selbstrettung unserer ganzen Besatzung mehr oder weniger problemlos. Jeweils im letzten Durchgang wird das Licht im Schwimmbad gelöscht – simuliert wird damit ein Absturz in der Nacht.

Hat man sich erst einmal aus der Kopf-über-Position befreien können, geht es darum, die Helikopterkabine so rasch als möglich zu verlassen. Im weiteren Trainingsverlauf wird der korrekte Umgang mit Rettungsweste und Einmannrettungsboot (Dinghi) bzw. der Rettungsinsel für mehrere Personen erlernt. Ist dieser Teil im Hallenbad geschafft, wird jeder Teilnehmer mittels Körpergurt und Seilwinde am Fünfmeter-Sprungturm in die Höhe gezogen. Diese Übung simuliert die echte Rettung per Helikopter. Mit jenen letzten praktischen Trainingseinheiten im geschützten Schwimmbecken sind alle Teilnehmenden auf den morgigen Tag bestens vorbereitet – die Rettungsoperation auf offener See.

«Spielwiese» in der Nordsee

Kurz vor neun Uhr morgens läuft der Bergungsschlepper «Wangerooge» bei Cuxhaven aus. Der Hafen bietet Anbindungen zur nahegelegenen Gezeiteninsel Neuwerk und der kleinen Inselgruppe Helgoland. Auf die Teilnehmer des Open Sea Survival Trainings unter der Leitung von Zürcher und Demarmels wartet der letzte grosse Höhepunkt.

Mit rund zwölf Knoten nimmt das stattliche Schiff Kurs auf Neuwerk Reede – von den deutschen Instruktoren im Theorieteil zuvor auch «Spielwiese» genannt. Ausserhalb dieses Sektors kann es

Gerettet und geschafft: der Helikopter der Bundeswehr setzt mich auf der Wangerooge ab. Bild: Betrand Cina

rasch gefährlich werden. Direkt daneben befindet sich das Fahrwasser der Elbe.

Es herrschen gute Wetterbedingungen mit einer erträglichen Wassertemperatur von rund 14 Grad Celsius. Wir zwängen uns in die gelben Trockenanzüge, ziehen Kopfhaube und Handschuhe an, montieren die Überlebensweste und fassen den Helm aus. Ruhe vor dem Sturm. Und dann das Kommando. «Du und Bertrand – ihr seid die ersten. Hier ist der weisse Koffer mit der Rettungsinsel drin. Ihr schwingt den Koffer, zählt von drei runter und werft ihn dann ins Meer», leitet uns ein deutscher Marineoffizier an. Währenddessen hält das Schiff noch immer Kurs auf die offene See.

Kein Zurück

«3, 2, 1», der Koffer fliegt ins Wasser, unmittelbar darauf aktivieren wir unsere Rettungswesten. Aus rund vier Metern springe ich als erster vom fahrenden Schlepper in die trübe kalte Nordsee. Sekunden später, landet auch Cina im Wasser. Jetzt muss alles schnell gehen. Auf dem Rücken versuche ich möglichst rasch meinen Kameraden zu erreichen, ergreife die 20 Meter lange Leine, welche am Rettungsinselkoffer befestigt ist. Zusammen ziehen wir uns bis zum Koffer, wo Loadmaster Cina diesen fast schon routiniert kraftvoll mit den Füssen aufdrückt. Blitzschnell bläst sich die Zehn-Mann-Rettungsinsel auf. Vorsichtig steigen wir über die Knieleiter in die überdachte zeltartige Insel.

Auch die vier Helikopterpiloten der Schweizer Luftwaffe treiben inzwischen irgendwo in der Nordsee – sie allerdings alleine auf ihren Dinghis. Diese verfügen ebenfalls über einen Treibanker, der das Rettungsboot des verunglückten Piloten im Ernstfall im Wind und in der Wasserströmung stabilisiert. Hier im Training patrouilliert Instruktor Demarmels mit einem Schnellboot und stellt sicher, dass nicht plötzlich eine dieser Einmannrettungsinseln auf die Elbe treibt. Ein tonnenschweres Frachtschiff könnte in nützlicher Zeit weder ausweichen, geschweige denn anhalten.

Im gleichen Boot: Mit Stabsadjutant Bertrand Cina warte ich auf Rettung aus der Luft. Bild: Autor

Am Seil über der Nordsee

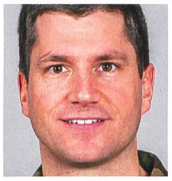
Beinahe schon komfortable Platzverhältnisse haben Cina und ich auf unserer Rettungsinsel. Episoden aus seinem letzten Open Sea Survival Training zeigen, dass es auch anders gehen kann. Damals, vor sechs Jahren, war die Insel voll, das Wetter schlecht mit hohen Wellen. Bereits nach kurzer Zeit wurde es den ersten Teilnehmern übel. In einem Ernstfall wäre dies möglichst zu vermeiden, denn beim Erbrechen verlieren wir Flüssigkeit und Nahrung.

Per Notsender bzw. Satellit wird die Alarmierung ausgelöst, und die entsprechende Einsatzzentrale schickt anschliessend die Rettungskräfte – im hiesigen Training ist es ein Lynx-Transporthubschrauber der Deutschen Bundeswehr. Nach etwa 45 Minuten beobachten wir, wie in der Ferne der erste Pilot per Seilwinde aus dem Meer bzw. seinem Dinghi gefischt wird. Als letztes sind wir dran. Da sich der Helikopter in der Luft und somit auch der Körpergurt am Windenseil statisch auf Hochspannung auflädt, muss dieser zwingend durch Wasserkontakt geerdet werden. Wir sitzen auf dem mit Pressluft gefüllten Dachbügel der Rettungsinsel, stabilisieren diese mit gespreizten Beinen und beugen damit einem ungewollten Umkippen vor.

Der Abwind des Helikopterrotors ist enorm. Ich montiere den Rettungsgurt fachgemäss – wie zuvor instruiert. Mit international verbindlicher Zeichengebung gemäss NATO-Standards gebe ich dem Windenoperateur per Daumen das Kommando zum Hochziehen. Nachdem mein Kamerad ebenfalls oben angekommen ist, bringt uns der Helikopter mit offener Tür zurück zum Ausgangspunkt, wo das Abenteuer in der Nordsee am frühen Morgen begonnen hatte. Am Seil werden wir auf dem Bergungsschlepper «Wangerooge» sicher abgesetzt.

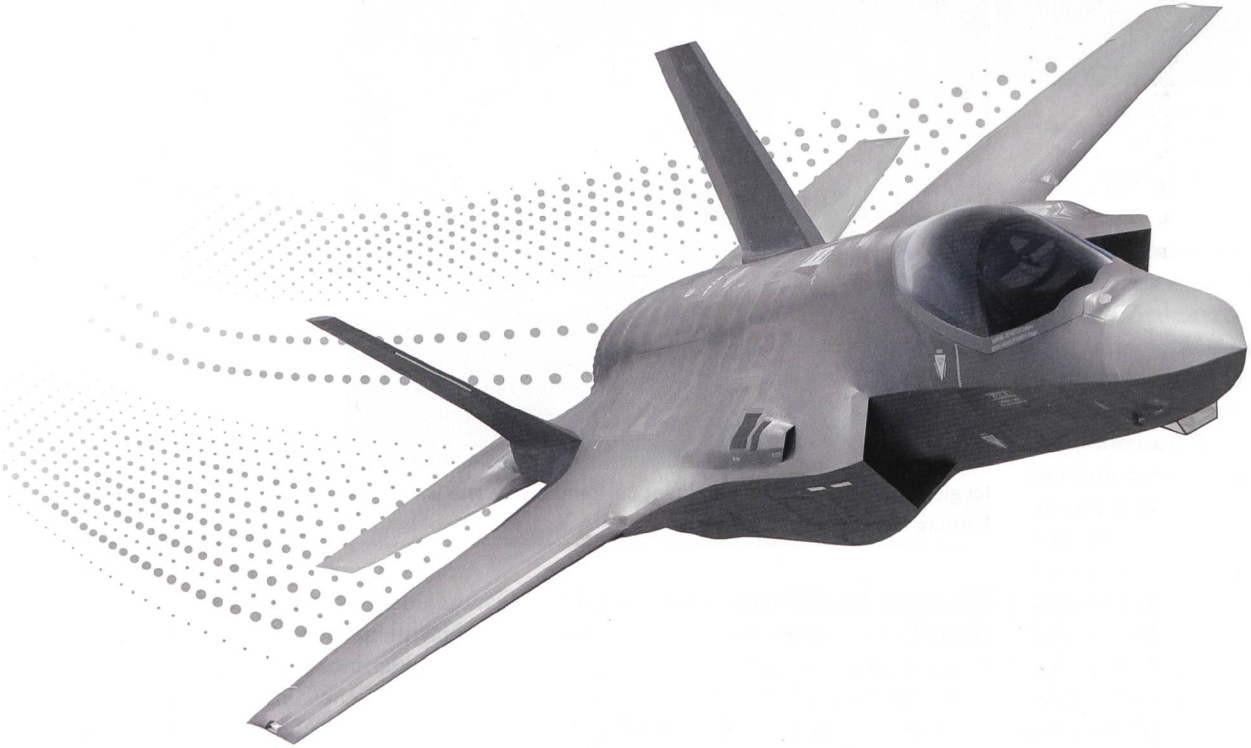
Mehrwert durch Training

Stolz und überglücklich lehne ich mich an die Reling mit Blick aufs offene Meer. Sämtliche mentalen Herausforderungen des so wertvollen Open Sea Survival Trainings für die Schweizer Luftwaffe habe ich zusammen mit den restlichen Teilnehmern erfolgreich gemeistert. Ich tauche ab – nun jedoch nicht kopfüber ins Wasser, sondern lediglich in Gedanken – und lasse die vielen Höhepunkte der vergangenen Tage noch einmal Revue passieren. ■



Oberstlt
Christian Trottmann
C Komm Stab Op Zen
8309 Nürensdorf

Zukunftsweisende Technologie zum Schutz der nächsten Generationen.



Mit der F-35 wird nationale Sicherheit neu definiert. Der Tarnkappen-Kampfjet wird bei Sicherungseinsätzen und Abfangflügen praktisch nicht vom Radar erfasst; die F-35 ist das weltweit modernste Kampfflugzeug, erreicht Überschallgeschwindigkeit, bietet eine grosse Reichweite und ist mit hochmodernen Sensoren ausgestattet — damit nationale Sicherheit und Souveränität auch in den kommenden Jahrzehnten gesichert sind.
Erfahren Sie mehr unter www.lockheedmartin.com/yourmission.

Lockheed Martin. Ihre Mission ist unsere.™

F-35 LIGHTNING II

NORTHROP GRUMMAN | BAE SYSTEMS | PRATT & WHITNEY

LOCKHEED MARTIN

© 2019 Lockheed Martin Corporation