

These Test Report is translated in english
and is part of the

„Research report on main recovery-related problem areas in the rescue of
persons in distress at sea and recovery-related requirements to be met by life-
saving appliances“

Page 56

SAR Szenario - LT CORTESIA über die Schulter geschaut.....

Für die Fahrt der LT CORTESIA ab 23.01.2009 von Hamburg nach Singapore war eine Schlechtwettererprobung mit einem neuen „Recovery System“, dem „RLS RESCUE- STAR“, in der Biscaya geplant worden.

An Bord waren der Konstrukteur des RESCUE-STAR, Prof. M. Schwindt, der Filmemacher Herr Chr. Boerner und Kapitän P. Lange von der See-Berufsgenossenschaft, durch die das Projekt organisiert und finanziert wird.

Für die tatkräftige und ideelle Unterstützung soll der Reederei NSB, Herrn E. Möller, und dem Kapitän der LT CORTESIA, Herrn J. Laudahn, sowie seiner Besatzung gedankt werden. Mit den Live-Erprobungen und dem Film soll das Projekt „Recovery System“ auf internationaler Ebene bei der IMO weiter vorangetrieben und für alle Beteiligten nachvollziehbar gemacht werden.

Nach dem Europatrip mit den Lade- und Löschhäfen Rotterdam und Thamesport wurden am 28.01.2009 die Dreharbeiten mit neun Kameras in der Biscaya durchgeführt.

Ein Dummy wurde über Bord gegeben und dieser sollte dann mit Hilfe des RESCUE-STAR an Deck geholt werden.

Der Einsatz eines Bereitschaftsbootes war bei diesen Wetterbedingungen nicht möglich.

Nach dem erfolgten Stop-Manöver wurde der RESCUE-STAR mit dem Suez Kran ins Wasser gelassen und wie vorgesehen unter die Wasseroberfläche und die Wellen abgesenkt.

Der Dummy wurde mit einer Sicherungsleine zur orange farbigen Rettungsscheibe herangezogen und befand sich genau über dem im Wasser befindlichen und nicht sichtbaren RESCUE-STAR. Der Bootsmann hievte dann auf Kommando den RESCUE-STAR, wodurch der Dummy mittig und gesichert im Netz zu liegen kam.

Die Rettungsaktion dauerte nach dem wichtigen Aufstoppen des Schiffes nicht länger als drei Minuten.

Zur Leinenverbindung kann alternativ auch ein pneumatisches Leinenwurfgerät verwendet werden, wenn die Personen im Wasser nicht mehr aus eigener Kraft an die Rettungsscheibe gelangen können.

Ein zeigbares Ergebnis, besonders bei Wind der Stärke 6 bis 7 und Wellenhöhen von 4 Metern bei einem rollenden Schiff von 20° Grad zu jeder Seite.

Wichtig für das Gelingen sind drei Faktoren:

1. Ein geeignetes und stabiles Gerät zur Aufnahme von Personen im Wasser muss vorhanden sein. Der RLS RESCUE-STAR erfüllt nach bisherigen Erkenntnissen diese Bedingung in nahezu idealer Weise, weil die im Wasser befindlichen Personen liegend und ohne erneute Lageveränderung in schonender Weise medizinisch fachgerecht aufgenommen werden können (vergleiche ungünstige Übernahme in ein Bereitschaftsboot).

2. Das Schiff soll keine Fahrt durch das Wasser machen, während sich der RESCUE-STAR im Wasser befindet.
3. Die Besatzung ist mit dem Gerät und der Wirkweise vertraut zu machen. Für den operativen Betrieb werden nicht mehr Besatzungsmitglieder als für ein Bereitschaftsboot benötigt.

Auch auf großen Containerschiffen mit Bordwänden von 17 – 20 Metern Höhe kann bei ungünstigen, rauen Wetterbedingungen eine entsprechende Rettungsaktion durchgeführt werden, wie die Einsatzdemonstration auf der LT CORTESIA gezeigt hat.

Ab 2012 muss mit einer Ausrüstungspflicht für „Recovery Systeme“ durch die IMO gerechnet werden.

Vorteile:

- Keine Eigengefährdung der Besatzung, da kein Boot ausgesetzt werden muss
- Weitestgehende Wellenunabhängigkeit des RESCUE-STAR
- Eine zwangsweise Lee-Position des Schiffes ist nicht notwendig, es kann jede beliebige und die am besten geeignete Position eingenommen werden. Wichtig bei großen Containerschiffen, die auch besonders auf die Ladung Rücksicht nehmen müssen. Das Schiff kann auch auf die Rettungsstelle zudriften, damit die Personen im Wasser möglichst im Mittschiffsbereich zu liegen kommen. Durch die an der Rettungsscheibe befestigte Sicherungsleine können die Personen dann aus dem Mittschiffssektor zum RESCUE-STAR gezogen werden.

Nachteile:

- Neuer Ausrüstungsgegenstand, bei Nachrüstungen ist eine geeignete Position an Bord zu finden, die eine entsprechende Aussetz- und Einholmöglichkeit bietet. Abhängig vom Schiffstyp und -design ist dieser Umstand zu berücksichtigen. Weiterhin muss sich mit dem neuen System vertraut gemacht werden.

Diese neue Rettungstechnik ist ein echter Ausblick für die zukünftige Rettung Schiffbrüchiger.

Das schwächste Glied in der gesamten Rettungskette war bisher die Rettung und Anbordnahme von Personen aus dem Wasser. Mit neuer Technologie kann diese Sicherheitslücke geschlossen werden.

Ein weiterer Meilenstein für die zivile Handelsschifffahrt.

Verfasst: an Bord am 02.02.2009 von Peer Lange