

SAR & 40 Jahre organisierte Luftrettung in Deutschland

Einleitung

"Unfall auf der A8, zwei Schwerverletzte." Schon wenige Minuten nach dieser Meldung landet ein Rettungshubschrauber, und der Notarzt nimmt sich der beiden an. Nach kurzer Erstversorgung werden sie in ein Krankenhaus geflogen, wo sie bald wieder genesen...

Was für uns heute selbstverständlich ist, hat vor 40 Jahren in München begonnen. Am **1. November 1970** nahm am Krankenhaus München-Harlaching der erste ständige zivile Rettungshubschrauber "Christoph", später „Christoph 1“ genannt, seinen Dienst auf. Ihm sollten bald viele weitere folgen.

Dies war aber nur der vorläufige Höhepunkt einer Entwicklung, die noch einmal 100 Jahre vorher ihren Anfang nahm mit dem ersten Lufttransport eines Verletzten in einem Ballon. In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurde die Entwicklung primär von den Militärs geprägt. Von den Schlachtfeldern der Kriege sollten die Verwundeten möglichst schnell in die Lazarette geschafft werden, um ihre Überlebenschancen zu erhöhen. Dabei spielte beileibe nicht nur die Menschlichkeit eine Rolle, sondern auch der Wunsch, sie bald wieder an der Front einsetzen zu können. Mit der fortschreitenden technischen Entwicklung der Luftfahrt konnte die Aufgabe auch auf die Suche nach und Rückführung von Vermissten ausgedehnt werden, anfangs über See, später auch im Hinterland des Kriegsgegners. Die bei alledem gemachten Erfahrungen konnten auf den zivilen Bereich übertragen und dort die heutigen Rettungsnetze aufgebaut werden.

Dementsprechend kann man in der Rettungsfliegerei mehrere Sparten unterscheiden. Im zivilen Bereich geht es in erster Linie darum, einen Notarzt schnell zum Patienten und diesen dann in ein Krankenhaus zu bringen. Militärisch entspricht dem in etwa das Ausfliegen von Verwundeten aus dem Frontbereich und der Weitertransport in ein Lazarett (Medical Evacuation - MEDEVAC). Etwas weiter gefasst ist der Begriff des Such- und Rettungsdienstes (SAR - Search and Rescue), der nicht nur die Versorgung und den Transport von in Not Geratenen beinhaltet (Rescue), sondern bei Bedarf auch noch vorweg deren Auffinden (Search), z.B. nach Unglücken in den Bergen oder auf See als Seenotrettung. Findet dies im militärischen Bereich unter anzunehmendem oder tatsächlichem Widerstand des Gegners statt, z.B. bei der Suche nach abgeschossenen Piloten hinter den feindlichen Linien, so spricht man von Combat SAR (CSAR).

Daneben hat sich ein weiterer Zweig der Luftfahrt etabliert, in dem Menschen in Not aus der Luft geholfen wird - die Brandbekämpfung aus der Luft als "fliegende Feuerwehr". In Deutschland wurde diese Entwicklung angestoßen durch die ausgedehnten Waldbrände in Niedersachsen vor 35 Jahren.

SAR & 40 Jahre organisierte Luftrettung in Deutschland

Die Anfänge der Luftrettung

Französische Ballonfahrer transportierten mit Heißluftballons im deutsch-französischen Krieg **1870/71** 160 Verwundete aus dem belagerten Paris.

Vor dem **1. Weltkrieg** wurde auch das Flugzeug als schnelles Transportmittel für Verletzte vorgeschlagen. Capt. Gosman und Lt. Rhoades haben in Fort Barrancas (Florida/USA) schon **1910** auf eigene Kosten ein Sanitätsflugzeug aufgebaut, welches beim ersten Flug in einem Baum hängen blieb. In Frankreich schlug Oberstabsarzt d. R. Dr. Eybert den Umbau von Kampfflugzeugen zu Verwundetentransportern vor und führte **1912** bei einem Manöver Erkundungsflüge nach Verwundeten durch, aber noch keinen Lufttransport. **1913** baute S. F. Cody in England einen Doppeldecker zum Sanitätsflugzeug um.

Im **August 1911** rettete der Pilot Hugh Robinson mit einem **Curtiss Wasserflugzeug** einen verunglückten Piloten aus dem Michigan See/USA. Es war die erste Seenotrettung per Flugzeug (ASR - Air Sea Rescue).

Im **1. Weltkrieg** sollen während des Palästinafeldzuges Verwundete von Doppeldeckern **AEG C IV** der Fliegerabteilung 304b, die im **August 1917** von Schleißheim nach Palästina verlegte, transportiert worden sein.

Das RFC flog **1917** in der Türkei einen Verwundeten in 45 min von der Front ins Hospital. Der Transport auf dem Landweg hätte drei Tage gedauert.

Das U.S. Army Air Corps testete im **1. Weltkrieg** eine **Curtiss JN-4 Jenny** als „flying ambulance“. **1920** wurde die **Airco DH-4Amb** als Sanitätsflugzeug für zwei Verwundete und einen Begleiter auf dem McCook Field/USA umgebaut.

Der französische Militärarzt Dr. Eugene Chassaing ließ einmotorige Doppeldecker **Dorand AR** ab **1916** für den Sanitätsdienst umbauen. Ein erster Einsatz von zwei **Dorand** erfolgte in Flandern im **April 1918**. Mit fünf **Dorand** wurde in Casablanca ab **November 1918** ein Sanitätsflugdienst für die französischen Kolonialstreitkräfte eingerichtet. Bis **1930** wurde dieser Flugdienst ausgebaut und ca. 8000 Verwundete transportiert.

Ab **1919** wurden in Deutschland die **Junkers F 13** und die **Dornier Do III Kommet** als Sanitätsflugzeuge angeboten. Es folgten später die **Junkers G 23** und **Ju 52**. Die Maschinen wurden von verschiedenen Ländern weltweit eingesetzt. In Australien wurde **1928** der Royal Flying Doctor Service mit **de Havilland D.H.50** als erster offizieller ziviler Flugrettungsdienst gegründet.

Die IG Farben BAYER stationierte im **November 1937** die **Ju 52 D-AOHU** auf dem Kölner Flugplatz Butzweilerhof zur Beförderung von Medikamenten innerhalb Europas. Die Maschine war das erste Firmenflugzeug der Welt und wurde auch für Geschäftsreisen genutzt. Am **1. September 1939** wurde die Ju von der Luftwaffe beschlagnahmt und, in Weiß mit roten Kreuzen umlackiert, zum Verwundetentransport benutzt.

SAR & 40 Jahre organisierte Luftrettung in Deutschland

2. Weltkrieg

Sanitätsfliegerei

Die deutsche Luftwaffe hatte ab **1935** einen eigenen Sanitätsdienst, aus dem am **1. April 1937** die „Inspektion des Sanitätswesens“ entstand. Es wurden Sanitätsflugbereitschaften aufgestellt, die mit **Junkers Ju 52** und **Fieseler Fi 156 Storch** ausgerüstet waren. Außerdem gehörte ein Krankenkraftwagenzug mit bis zu 12 Fahrzeugen dazu. Während des Polenfeldzuges waren zwei Sanitätsflugbereitschaften aktiv. Es wurden vermutlich bis zu 11 Sanitätsflugbereitschaften aufgestellt, einen genauen Nachweis gibt es nicht.

Die Störche konnten zwei Verwundete liegend transportieren. Sie flogen die Verwundeten von der Front zum Feldflugplatz. Hier erfolgte eine Erstversorgung in der Verwundetenumschlagstelle, die bis zu 50 Betten hatte. Je nach Grad der Verwundung wurde dann über die Art des Weitertransports entschieden. Schwerstverwundete wurden mit Sanitäts-Ju 52 ausgeflogen. Diese Maschinen konnten bis zu 12 Patienten auf Tragen plus Begleitpersonal transportieren. Leichter Verwundete wurden von normalen Transportmaschinen auf dem Rückflug mitgenommen. Gut 80% der 2,5 Millionen Verwundeten wurden so ausgeflogen.

Es wurden auch Hubschrauber für den Rettungseinsatz getestet. Am **6. März 1945** wurde der Pilot einer Fw 190 vom 1./N.A.G. 4 nach einer Bruchlandung bei Danzig-Praust – Gischkau von einer **Focke Achgelis Fa 223** mit dem Piloten Lt. Hans-Helmut Gerstenhauer gefunden, geborgen und ins Lazarett gebracht.

In den USA wurden zunächst verschiedene Flugzeugtypen für den Krankentransport eingesetzt. Im **Mai 1942** wurde vom Army Medical Service die erste Sanitätsflugeinheit, die 38th Medical Air Ambulance Squadron, in Fort Benning, Georgia, in Dienst gestellt und Personal für den Verwundetentransport (CASualty EVACuation - CASEVAC) ausgebildet. Eingesetzt wurden Transportmaschinen vom Typ **Douglas C-47 Skytrain** und **Douglas C-54 Skymaster**. Von **1942** bis **1945** wurden über 1,1 Millionen Verwundete auf dem Luftweg transportiert. Die USAAF setzte im 2. Weltkrieg auch Hubschrauber ein und am **23. April 1944** rettete Lt. Carter Harman mit einer **Sikorsky R-4** vier Verwundete aus dem Dschungel von Burma.

Die Sowjetunion hatte zu Kriegsbeginn ca. 350 Sanitätsflugzeuge im Einsatz. Der einmotorige Doppeldecker **Polikarpow Po-2S** konnte einen Verwundeten auf einer Trage transportieren, die **Po-2S-3** konnte sogar zwei Verwundete auf geschützten Liegen auf den unteren Tragflächen mitnehmen. Ab **1942** kam der zweimotorige Hochdecker **Schtscherbakow Schtsche-2**, ausgerüstet mit elf Tragen, zum Einsatz.

SAR & 40 Jahre organisierte Luftrettung in Deutschland

Seenotrettung

In Deutschland wurde von Karl Born im **Juni 1939** in Bad Zwischenahn das Seenotflugkommando I der Luftwaffe aufgebaut. Diese Einheit war weltweit die erste ihrer Art. Es wurden sechs **He 59** für diese Aufgabe bei „Walter Bachmann Flugzeugbau“ umgebaut, d.h. entwaffnet und stattdessen mit Tragen und Schlauchbooten ausgerüstet. Am **30. Juni 1939** fand der erste Flug mit der **He 59C-2 WL-APIE** statt, zwei Wochen später folgte die **WL-AHAN**. Die Seenotflieger verlegten am **14. August 1939** nach Norderney. Nach Beschuss durch eigene Flak kurz nach Kriegsbeginn wurden die **He 59** ganz in Weiß mit roten Kreuzen lackiert. Trotzdem wurden die Maschinen von englischen Flugzeugen während Rettungseinsätzen beschossen. Es stellte sich heraus, dass die Seenotflieger nicht bei der Genfer Schutzmacht registriert waren, die Lackierung allein schützte nicht. Die Seenotflugzeuge wurden deshalb wieder getarnt und bewaffnet. Die **He 59** genühten nicht den Anforderungen. So wurden **Dornier Do 18** eingeführt, später kamen französische Flugboote **Breguet Bizerte** hinzu. Mit der **Dornier Do 24**, von der 243 Stück gebaut wurden, bekamen die Seenotflieger ab **Juli 1940** ein leistungsfähiges Flugboot. Der Seenotdienst verfügte auch über Flugbetriebsboote, denn er musste zeitweilig bis zu 18000 km Küstenlinie abdecken. Zum Kriegsende wurden auch **Messerschmitt Me 410** zum Schutz der Rettungsflugboote eingeführt. Die deutschen Seenotflieger retteten 12000 Menschenleben, davon 5000 Gegner. Bei Kriegsende wurden 146000 Flüchtlinge über die Ostsee transportiert.

Beim britischen Coastal Command wurden ab **1936** Schnellboote zur Rettung von Fliegern in Seenot eingesetzt. Ab **1938** kamen Landflugzeuge hinzu, die Schlauchboote abwerfen konnten. Die RAF lieh sich nach Beginn der Luftschlacht um England **Westland Lysander**, die nach abgestürzten Fliegern im Ärmelkanal suchten. Am **14. Januar 1941** wurde dann der Air Sea Rescue (ASR) Service gegründet, und ab **Juli 1941** wurden die ersten drei Flugboote **Supermarine Walrus** eingesetzt. Aus Seenot gerettete britische Piloten haben den „Goldfish Club“ gegründet, der bei Kriegsende 9000 Mitglieder hatte und bis heute besteht.

Die USAAF sammelte erste ASR-Erfahrung im Mittelmeer mit **Consolidated PBY Catalina (OA-10)** Flugbooten. Mit Personal aus diesem Einsatz wurde **1943** die Army Air Force Emergency Rescue School auf dem Kessler Field in Mississippi gegründet. Die 1st Emergency Rescue Squadron (ERS) wurde im **Oktober 1943** in Boca Raton/Florida in Dienst gestellt und verlegte im **Februar 1944** nach Casablanca, ausgerüstet mit **OA-10 Catalina**, **Stinson L-5B Sentinel** und **North American B-25G Mitchell**. Die 2nd ERS operierte ab **Juli 1944** im Pazifik von der Insel Biak, weitere ERS folgten.

SAR & 40 Jahre organisierte Luftrettung in Deutschland

Militärisches Such- und Rettungswesen (SAR)

Die Einführung der ersten Hubschrauber gegen Ende des 2. Weltkriegs revolutionierte die Luftrettung. Zum Ausfliegen von Verwundeten aus dem Frontbereich und an den Feldhospitälern genügte nun ein kleines Stück freier Fläche, auf dem der Hubschrauber landen konnte. Und auch erst mit dem Hubschrauber war es effektiv möglich, abgeschossene Piloten hinter den feindlichen Linien zu bergen. Im Koreakrieg kamen daher neben **Stinson L-5** mehr und mehr **Bell 47 (H-13)** zum Einsatz, die in seitlichen Behältern zwei Verwundete auf Tragen transportieren konnten. Die US-Marine setzte die **Sikorsky HO3S-1** ein, die mittels Seilwinde abgeschossene Piloten unmittelbar aus dem Wasser aufnehmen konnte.

In Vietnam kamen wiederum deutlich leistungsgesteigerte Hubschrauber zum Einsatz. Zum Ausfliegen von Verwundeten diente die **Bell UH-1B** (später **UH-1D**). Eine größere Anzahl Verwundeter konnte in speziellen Sanitätscontainern unter **Sikorsky CH-54 Tarhe** transportiert werden. Die Seenotrettung wurde von Flugbooten **Grumman HU-16 Albatross** (bis 1967) und Hubschraubern **Kaman UH-2 Seasprite** und **Sikorsky HH-3A Sea King** übernommen. **Kaman HH-43 Husky** und später **Sikorsky HH-3E** wurden von der US Air Force eingesetzt, um abgeschossene Piloten hinter den feindlichen Linien zu bergen. Ab 1967 wurde hierfür der nochmals leistungsfähigere **Sikorsky HH-53C** eingeführt. Speziell ausgerüstete **Lockheed HC-130 Hercules** übernahmen die Koordinierung von Rettungseinsätzen sowie die Luftbetankung der Hubschrauber.

Mit der Einführung der erfolgreichen **Sikorsky H-60** Hubschrauberfamilie **Anfang der 80er Jahre** wurden auch spezielle Versionen für die Seenotrettung und CSAR-Einsätze entwickelt, die heute noch im Dienst stehen.

Die US Coast Guard setzte für die Seenotrettung ab 1961 den **Sikorsky HU2S-1** (ab 1962 **HH-52**) **Seaguard** sowie **Sikorsky HH-3F Pelican** (ab 1965) ein. Erstere wurden 1979 vom **Aérospatiale HH-65 Dolphin** abgelöst, letztere 1990 durch den **HH-60J Jayhawk**. Daneben kamen bis in die 70er Jahre auch Flugboote **Grumman HU-16 Albatross** zum Einsatz.

Seit 2007 verwendet die US Army den Mehrzweckhubschrauber **Eurocopter UH-72A Lakota**, eine Variante des **EC-145**, u.a. als Rettungshubschrauber.

Mit dem Beitritt zur ICAO 1956 verpflichtete sich die Bundesrepublik, einen Such- und Rettungsdienst auf ihrem Territorium aufzubauen. Bei Gründung der Bundeswehr 1955 wurden daher auch in Deutschland wieder eigene luftgestützte militärische Such- und Rettungseinheiten aufgestellt.

SAR & 40 Jahre organisierte Luftrettung in Deutschland

Für die Marine wurde im **Januar 1958** in Kiel-Holtenau eine „Seenotstaffel“ aufgebaut, woraus am **1. Oktober 1963** das MFG 5 entstand. Ab **Juni 1958** wurden vier **Bristol Sycamore** für SAR-Einsätze genutzt. Ab **1963** wurden sie durch **Sikorsky H-34G** ersetzt, die dann ihrerseits ab **April 1975** durch **Westland Sea King Mk.41** abgelöst wurden. Von **Juni 1959** bis **September 1971** standen zudem **Grumman HU-16 Albatross** Flugboote für die Seenotrettung im Einsatz.

Die Luftwaffe stellte im **April 1959** in Faßberg die 1. Luftrettungsstaffel in Dienst. Aus ihr wurde später die 3. Luftrettungs- und Verbindungsstaffel, die im **Januar 1964** nach Ahlhorn verlegte. Die 2. LRettVerbStff wurde im **Herbst 1959** ebenfalls in Faßberg aufgestellt und im August 1960 nach Lechfeld verlegt. In Fürstfeldbruck entstand im **Januar 1960** die 1. LRettVerbStff. Aus ihr wurde **1965** die 1 Hubschrauber-Lehr-, Versuchs- und Transportstaffel, während die anderen beiden Staffeln in 2. bzw. 3. Hubschrauber-Rettungsstaffel umbenannt wurden. Die 1. und 2. Hubschrauberstaffel wurden im **Oktober 1966** zum HTG 64 zusammengefasst, in dem **1968** auch die 3. HubschrRettStff aufging. **1993** wurde das HTG 64 aufgelöst und die verbliebenen Hubschrauber den LTG 62 und 63 übergeben. Erstausrüstung der Luftrettungsstaffeln waren **Bristol Sycamore**, ab **1965** ergänzt durch **Sikorsky H-34G**. Beide Muster wurden ab **Mai 1969** durch **Bell UH-1D** ersetzt. Von **Oktober 1960** bis **1964** nutzte die 1. LRettVerbStff zudem vier **Vertol H-21**, von **1965** bis **1968** auch zwei **Sikorsky S-64 Skycrane**. Bei den LTG können außerdem **Transall C-160** in der MEDEVAC-Rolle zum Einsatz kommen.

Die Heeresflieger unterhalten keine eigenen Such- und Rettungseinheiten, beteiligen sich aber mit ihren regulären Staffeln immer wieder an Hilfeinsätzen. Bei der Sturmflutkatastrophe in Hamburg im **Februar 1962** waren H-21, H-34 und Alouette II im Einsatz, um Hunderte Menschen vor dem Ertrinken zu retten und zehntausende Eingeschlossene aus der Luft zu versorgen. Ähnliche Einsätze erfolgten auch während der Schneekatastrophe in Norddeutschland im **Winter 1978/79**. Bei den Hochwassereinsätzen **1997** an der Oder und **2002** an der Elbe waren die Heeresflieger ebenfalls zur Stelle. International halfen sie z.B. nach einem Erdbeben in Norditalien **1976**, ebenso wie nach einer Lawinenkatastrophe **1999** im österreichischen Galtür.

Ab **2010** soll ein Rüstsatz bereit stehen, um die **Sikorsky CH-53GS** der Heeresflieger auch in der CSAR-Rolle einsetzen zu können.

Die DDR trat erst **1990**, nach dem Mauerfall, der ICAO bei und begann noch kurz vor der Wiedervereinigung damit, einen dedizierten SAR-Dienst einzurichten. Dazu wurden **Mil Mi-8** und **Mil Mi-14** des Marinehubschraubergeschwaders 18 für SAR-Aufgaben umgerüstet.

SAR & 40 Jahre organisierte Luftrettung in Deutschland

Frühe Versuche zur Luftrettung in Deutschland

Einer der ersten und eifrigsten Befürworter eines zivilen Luftrettungsnetzes in Deutschland war Erich Hampe. Im Zweiten Weltkrieg war er General der Technischen Truppen und damit auch zuständig für Luftschutz und Zivilschutz. Aus diesen Erfahrungen heraus erkannte er die Vorteile, die das neue Transportmittel Hubschrauber für die Versorgung von Verletzten oder Erkrankten bieten konnte, auch unabhängig von Straßen und deren Zustand. **1959** gründete er die Deutsche Gesellschaft für Hubschrauberverwendung und Luftrettungsdienst (DGHV), um für seine Ideen zu werben und die Entwicklung voran zu treiben.

In den 60er Jahren fanden, vielfach in Privatinitiative von Ärzten und Krankenhäusern, erste Versuche mit Hubschraubern als Transportgerät für Notärzte und/oder Patienten statt. Während der Hannover-Messe **1962** und **1964** wurden dort von Privatleuten **Alouette II** stationiert, die aber nur selten zum Einsatz kamen.

An Ostern und Pfingsten **1967** ließ sich der Arzt Dr. Feder aus Obermörlen von der hessischen Polizei in einer **Alouette II** zu Verkehrsunfällen fliegen. Später benutzte er bei 52 Einsätzen einen gemieteten **Brantly B-2**. Der von ihm für sinnvoll erachtete Transport der Verletzten ins Krankenhaus war mit diesen Hubschraubern aber nicht möglich.

Aufbauend auf seinen Erfahrungen startete die Berufsfeuerwehr Frankfurt/Main ebenfalls Ostern und Pfingsten **1968** einen weiteren Versuch, diesmal in Zusammenarbeit mit der Bundeswehr, die einen **Vertol H-21** der Heeresflieger aus Mendig zur Verfügung stellte. Dieser wurde an der Berufsgenossenschaftlichen Unfallklinik stationiert. Hier sollte später auch der zweite ständige zivile Rettungshubschrauber "Christoph 2" seine Heimat erhalten.

In Mainz führte ebenfalls **1968** die Uniklinik einen sechswöchigen Versuch mit einer **Alouette III** durch, die insgesamt 60 Einsätze flog.

Im selben Jahr flog eine **Bell 47J** der Schweizerischen Rettungsflugwacht einen Monat lang von Nürnberg aus für das Bayerische Rote Kreuz.

In München erprobte der ADAC den möglichen Einsatz von Rettungshubschraubern mit einem gecharterten **Bell Jet Ranger** unter dem Funkrufnamen "Kolibri" im **Sommer 1968** und nochmals im **Winter 1968/69**. In sieben Wochen wurden 52 Einsätze geflogen. Zusammen mit MBB wurde für den **Herbst 1970** ein Versuch mit der neuen **Bo 105** geplant. Aus diesem Versuch wurde die feste Einrichtung des "Christoph 1" ab **1. November 1970** am Krankenhaus München-Harlaching.

SAR & 40 Jahre organisierte Luftrettung in Deutschland

Organisierte Luftrettung in Deutschland

Nach Indienststellung von "Christoph 1" 1970 wurde das Luftrettungsnetz in Deutschland stetig ausgebaut. Am **15. August 1972** folgte "Christoph 2" in Frankfurt/Main. Inzwischen sind an über 75 Stationen deutschlandweit Rettungshubschrauber in Bereitschaft. Der überwiegende Anteil dieser Stationen wird von den zwei großen Dienstleistern **ADAC Luftrettung** und **DRF Luftrettung** betrieben, die bis 2008 noch als **Deutsche Rettungsflugwacht (DRF)** firmierte und am **6. September 1972** gegründet worden war. Weitere Hubschrauber werden im Auftrag des Bundesministeriums des Inneren durch die **Bundespolizei** (bis 2005 **Bundesgrenzschutz**) und das **Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (BBK)** gestellt. Auch die **Bundeswehr** beteiligt sich noch mit ihren SAR-Hubschraubern, hat ihren Anteil allerdings seit den 90er Jahren zurückgefahren und anderen Betreibern überlassen. Daneben gibt es einige kleine Anbieter, die lokal eingeschränkt agieren. Bis zur Wiedervereinigung war der Himmel über Berlin alliiertem Fluggerät vorbehalten. Der dortige Christoph 31 wurde daher im Auftrag des ADAC von der amerikanischen **Omniflight Airways** betrieben.

Neben den klassischen Rettungshubschraubern gibt es noch die Intensivtransporthubschrauber, deren Aufgabe es ist, Patienten zwischen Krankenhäusern zu überführen. Dazu sind sie meist an Fach- oder Unikliniken stationiert.

Einige grenznahe Rettungszentren werden heute in internationaler Zusammenarbeit unter dem Rufnamen "Christoph Europa" betrieben, z.B. in Würselen bei Aachen oder auch in Suben/Österreich.

Anfangs war die **MBB Bo 105C** das bevorzugte Gerät in der zivilen Luftrettung, ab **1984** ergänzt durch die größere **MBB/Kawasaki BK 117**. Bei der DRF kamen zwischenzeitlich auch **Alouette III** und **Bell 206** zum Einsatz. Nachdem die originale Bo 105C zwischenzeitlich bereits durch die gestreckte **Bo 105CBS** abgelöst worden war, hat mittlerweile auch diese ihrem Nachfolger **Eurocopter EC 135** Platz gemacht. Christoph 46 in Zwickau war bis Juni 2009 die letzte Station mit Bo 105. Inzwischen sind die ersten **Eurocopter EC 145** zugelaufen, die einmal die BK 117 ersetzen sollen. Außerdem sind noch **Bell 222**, **Bell 412** und **MD 900 Explorer** im Einsatz, sowie vereinzelte **Aérospatiale AS 350/365** und **Agusta A 109**.

Bundespolizei und Katastrophenschutz betreiben heute zwölf der Rettungshubschrauber-Standorte. Sie haben inzwischen gleichfalls ihre ursprünglichen Bo 105C und CBS durch EC 135 ersetzt. Daneben kamen noch **Bell 212** zum Einsatz, die mittlerweile ebenfalls der EC 135 Platz gemacht haben.

SAR & 40 Jahre organisierte Luftrettung in Deutschland

Die Bundeswehr war nach ihrer Gründung zunächst in der reinen SAR-Rolle sowie im Rahmen der Nothilfe tätig, wenn Kräfte verfügbar waren. Dabei kamen **Bristol Sycamore**, **Sikorsky H-34**, **Vertol H-21** und **Westland Sea King** von Außenstellen auf diversen Standorten aus zum Einsatz.

Luftrettung als Ergänzung zu den bodengebundenen Rettungsdiensten wurde erst **1970/71** aufgenommen, als mit Notärzten besetzte Hubschrauber **Bell UH-1D** an Krankenhäusern stationiert wurden. Dieses Netz wurde parallel zum zivilen Luftrettungsnetz stetig ausgebaut.

Am **6. Dezember 1983** wurde auf Anregung des Wittlicher Notarztes Dr. Walter Neussel eine Kooperation zwischen der Bundeswehr und dem Land Rheinland-Pfalz vereinbart, nach der das Heeresfliegerregiment 35 einen **Sikorsky CH-53G** als Großraum-Rettungshubschrauber bereitstellte. Dieser sollte bei Unglücken mit einer großen Anzahl von Verletzten zum Einsatz kommen. Die zivile Seite stellte die medizinische Ausrüstung, die, in Kisten verpackt, am Standort Mendig gelagert und bei Bedarf in einen verfügbaren Hubschrauber verladen wurde. Nach guten Erfahrungen, u.a. bei einem Tankklasterunglück in Herborn 1987 oder der Flugschaukatastrophe in Ramstein 1988, folgten ab **1989** die anderen Transporthubschrauberregimenter diesem Beispiel.

Nach dem Mauerfall **1989** hatte die DDR damit begonnen, einen SAR- sowie einen Luftrettungsdienst aufzubauen. Eine Staffel des Hubschrauberausbildungsgeschwaders 35 wurde zur Luftrettungsstaffel, ihre **Mil Mi-2** wurden kurzfristig mit der notwendigen Ausrüstung für den Dienst in der Schnellen Medizinischen Hilfe (SMH) ausgestattet. Von April bis Oktober wurden von neun Hubschraubern etwa 940 Einsätze absolviert. Ab dem **4. Oktober 1990** wurde dieser Dienst durch die Bundeswehr weitergeführt, die Mi-2 der neuen Lufttransportgruppe Briest der Luftwaffe unterstellt. Bis **1992** wurden die Rettungszentren in den neuen Ländern schrittweise an ADAC, Deutsche Rettungsflugwacht und Bundesgrenzschutz übergeben.

Ab **1998** zog sich die Bundeswehr wieder aus der Luftrettung zurück und konzentrierte sich nun wieder auf die ursprüngliche SAR-Aufgabe. Die Rettungszentren wurden von zivilen Betreibern übernommen. Lediglich im Rahmen des "Koblenzer Modells" kommt an den Bundeswehr-Krankenhäusern Koblenz, Ulm und Hamburg ein zivil betriebener Hubschrauber mit medizinischem Personal der Bundeswehr zum Einsatz.

Mit dem geplanten Ersatz der UH-1D und des Westland Sea King durch den **NH-90** soll dieser auch in der SAR-Rolle zum Einsatz kommen.

SAR & 40 Jahre organisierte Luftrettung in Deutschland

Brandbekämpfung aus der Luft

Seit den **1920er Jahren** werden Luftfahrzeuge zur Brandbekämpfung eingesetzt. Zu den vielfältigen Aufgaben, die Flugzeuge, Unmanned Aerial Vehicle (UAV - Drohne), Hubschrauber und Luftschiffe erfüllen, gehören:

- Überwachung brandgefährdeter Gebiete aus der Luft.
- Koordination bodengebundener Löscharbeiten aus der Luft.
- Einfliegen von Feuerwehrleuten, Ausrüstung und Nachschubmaterial oder Absetzen mit dem Fallschirm (Smokejumper).
- Bekämpfung von vornehmlich Wald- und Flächenbränden durch den Abwurf von Löschmitteln und Brandverzögerern.

Bei letzterer Aufgabe finden Helikopter mit fest installierten Tanks oder Außenlast-Löschbehältern und Flugzeuge Verwendung, von einmotorigen Air Tankern wie der **Air Tractor AT-802** (3100 Liter Fassungsvermögen) über mittlere und schwere Air Tanker (4000 - 42000 Liter) wie **Douglas A-26**, **Grumman S-2**, **Canadair CL-215/CL-415**, **Douglas DC-4**, **Lockheed P-3A**, **Berijew Be-200** oder **Martin JRM-3** bis zum Evergreen Supertanker, einer **Boeing 747-132** mit 77000 Litern Fassungsvermögen.

1919: Erste regelmäßige Waldbrandüberwachungsflüge durch **Curtiss JN-4** und **de Havilland DH-4** des U.S. Army Air Corps in Kalifornien.

19. Juni 1936: Erste Einsatzsprünge russischer Smokejumper im Verwaltungsbezirk Gorki aus **Polikarpow U-2**.

12. Juli 1940: Erste Einsatzsprünge amerikanischer Smokejumper bei einem Feuer im Nez Perce National Forest, Idaho.

1954/55: Erprobung und erste Einsätze von Löschflugzeugen (**TBM Avenger** und **Stearman PT-17**) bei Flächenbränden in Kalifornien.

August 1975: Erster Großeinsatz von Luftfahrzeugen zur Brandbekämpfung in Deutschland bei der Brandkatastrophe in Niedersachsen.

MBB entwickelte ab **1979** einen 12000 Liter-Löschrüstsatz für die **Transall**, das Projekt wurde aber trotz des erfolgreichen Einsatzes von zwei Maschinen des LTG 62 im Sommer **1983** in Niedersachsen und Italien wieder eingestellt. Für die Brandbekämpfung finden in Deutschland heute vor allem Hubschrauber der Bundeswehr (**UH-1D**, **CH-53G**), der Bundespolizei (**EC 135**, **Super Puma**), der Länderpolizeien (**EC 135**) und verschiedener Unternehmen mit Außenlast-Löschbehältern Verwendung. Flüge zur Waldbrandüberwachung führt in Bayern die **1968** gegründete Luftrettungsstaffel Bayern e.V. durch, die auf fast 160 Luftfahrzeuge zurückgreifen kann.

SAR & 40 Jahre organisierte Luftrettung in Deutschland

Die Schleißheimer Heeresflieger - Pioniere der Luftrettung



Bell UH-1D des Heeresfliegerbataillons 8 bei einem Rettungseinsatz, 1970.

Wie andere Heeresfliegereinheiten trat auch die Schleißheimer Heeresfliegerstaffel 8 des öfteren durch Hilfeinsätze in Erscheinung. Als dedizierte Gebirgsheeresfliegerereinheit war sie in den 50er und 60er Jahren an vielen Rettungseinsätzen in den Bergen beteiligt, so z.B. 1960 am Wendelstein, 1961 im Karwendelgebirge sowie 1965 und 1968 nach Lawinenunglücken an der Zugspitze bzw. am Watzmann. Außerdem wurden immer wieder erkrankte oder verletzte Soldaten aus den Kasernen zu geeigneten Krankenhäusern geflogen. Bis 1969 wurden bei 237 Rettungseinsätzen etwa 250 Menschenleben gerettet - Soldaten wie Zivilisten. Aus den Rettungseinsätzen im Gebirge resultierten dabei sehr gute Kontakte zur Bergwacht.

Nach dem Abzug der Amerikaner aus Schleißheim wurde die Heeresfliegerstaffel 8 am **1. März 1969** umgegliedert zum Heeresfliegerbataillon 8 mit zwei Staffeln - einer mit Alouette II und einer mit neu zugeführten UH-1D.

SAR & 40 Jahre organisierte Luftrettung in Deutschland

Der neue Hubschrauber wurde als besonders geeignet angesehen für Rettungseinsätze nicht nur in den Bergen. Zusammen mit der Bergwacht wurden daher im Jahr 1970 Rettungsflüge zur "Straßenrettung" organisiert. Eine UH-1D samt fliegerischer Besatzung der Heeresflieger sowie ein von der Bergwacht gestellter Notarzt wurden in Schleißheim in Bereitschaft gehalten und bei Alarm zum Einsatz gebracht. Dies geschah zunächst versuchsweise über die Pfingstfeiertage und wurde am Fronleichnamswochenende wiederholt. Aufgrund des großen Erfolgs wurden diese Flüge dann auf regelmäßiger Basis an jedem Wochenende fortgesetzt. Auf diese Weise wurde auch eine Tradition der Amerikaner fortgeführt. Diese hatten in Schleißheim eine Bell UH-1B für SAR- und Notfall-einsätze bereit gehalten, die auf den Namen "Percy the Mercy Bird" getauft war.

Die Bergwacht hatte Dr. Hans Burghart, einen der damals noch wenigen Notfallmediziner nach heutigen Maßstäben, für die Einsätze gewinnen können. Dr. Burghart wird inzwischen vielfach als Begründer der Luftrettung angesehen und wurde 2001 mit dem Bayerischen Verdienstorden ausgezeichnet.

Im Sommer wollte sich auch das Klinikum rechts der Isar an der ärztlichen Besetzung beteiligen. Nachdem aber am 7. Juli eine UH-1D des Bataillons bei einer deutsch-französischen Übung in den Bergen abgestürzt war, zog man diese Zusage zurück aus Angst um die eigenen Ärzte. Stattdessen sprang das Städtische Krankenhaus München-Harlaching ein und stellte bis zum Beginn des Oktoberfestes die Ärzte.

Im Rahmen einer weiteren Heeresstrukturreform wurde das Heeresfliegerbataillon 8 am **1. März 1971** wieder zurückgestuft zur Staffel. Die UH-1D wurden an das neu aufgestellte Heeresfliegerregiment 20 in Roth abgegeben. Im Vorgriff auf diese Entwicklung, und weil mittlerweile mit "Christoph 1" in Harlaching ein ziviler Rettungshubschrauber ständig in Bereitschaft stand, wurden die Rettungsflüge der Schleißheimer Heeresflieger im **Herbst 1970** eingestellt. Insgesamt wurden in dieser Zeit, von Pfingsten bis Herbst 1970, etwa 140 Einsätze geflogen.

Damit endete das Engagement der Schleißheimer in der Rettungsfliegerei aber noch nicht. Bis zur Fertigstellung eines eigenen Hangars in Harlaching **1977** übernachtete "Christoph 1" des öfteren in Schleißheim. Insbesondere nach der Einführung der Bo 105 bei der Grenzschutz-Fliegerstaffel Süd waren hier auch exzellente Wartungsmöglichkeiten für den typgleichen Rettungshubschrauber gegeben.