

## Unter "dramatischen" Schwerwetter Bedingungen:

# Rettungseinsatz des RESCUE STAR®

Das Frachtschiff VANDON ACE ist am 23. Februar 2022 im Sturm und bei meterhohen Wellen in schwere Seenot geraten, gekentert und gesunken. Die Mannschaft konnte noch einen Notruf absetzen der von dem vietnamesischen Maritime Search and Rescue Coordination Center (Vietnam MRCC) um 15:30 Uhr empfangen wurde. Um 16:00 Uhr teilte die Mannschaft mit, dass sie das sinkende Schiff verlassen muss. Danach gab es keinen weiteren Kontakt mehr.

Sofort nach Eingang dieser Seenotmeldung informiert die Leitstelle MRCC alle in dem betreffenden Seegebiet im Südchinesischen Meer befindlichen Schiffe und bittet um Mithilfe bei der Suche und Rettung der vermissten 19 Seeleute der VANDON ACE.

Das Containerschiff MSC RAPALLO der deutschen Reederei CP Offen, Hamburg, befindet sich am 23. Februar 2022 auf der Fahrt von China nach Malaysia als es kurz nach 16:00 Uhr über Funk von der Vietnamesischen Seenotleitstelle gebeten wird sich an der Suche und Rettung von Schiffbrüchigen der gesunkenen VANDON ACE zu beteiligen. Gegen 19:50 Uhr erreicht die MSC RAPALLO als erstes Schiff die angegebene Unfallposition 08°53′ N und 109°24′ E und nimmt die Suche nach Überlebenden auf.

Gegen 23:00 Uhr, werden von der MSC RAPALLO vier mit Rettungswesten im schweren Seegang treibende Crew Mitglieder der gesunkenen VANDON ACE entdeckt und gerettet.



MSC RAPALLO Reederei CP Offen, Hamburg

Erstmals wurde hier bei einem, - von der Reederei als "dramatisch" beschriebenen, - Rettungseinsatz des Containerschiffes MSC RAPALLO der deutschen CPO Containerschiffreederei, Hamburg, eine stark erschöpfte, vom Tode bedrohte, hilflos im Wasser treibende Person unter extremen Schwerwetterbedingungen nachts bei Dunkelheit kreislaufschonend in liegender Rettungsposition mit dem *RESCUE STAR*® gerettet.

Das *Deck Log Book* der MSC RAPALLO weist um 02:00 Uhr nachts am 24. Februar eine Wellenhöhe von 5 Metern aus und die Windstärke NE 10 Beaufort.

Sep	-	Separate Separate		Section .				See.	Sed	Growd each	Generation		10	0.0	Deerst phones	rigina auje	Mageria company baseling	Ling Hamilton	Eletoron model pro-
	(mb	×.	=	-	00	Seeks	ton	-			-00	h-ty.	Signal	Sp. lin	-		3		
Cice	103	25	20		Q5	1/6	10	9	106/tm		Chus	ar_be	23	col	nainth	ave	e mad	e. Car	ar.
oten	1015	16	12		95	34	10.4	9/3	we /s-		Cons	St. C	u.j	ped	vacas	93	es Mes	ax En	la.

Hierzu heißt es im Kapitänsbericht der MSC RAPALLO vom 23.02.2022:



Originalfotos der MSC Rapallo vom RESCUE STAR® Einsatz am 23. 02. 2022

In der Geschichte der Seeschifffahrt ist es ein Novum, dass ein stark erschöpfter, durch Kreislaufzusammenbruch (Bergungstod) gefährdeter Schiffbrüchiger unter derart widrigen Schwerwetterbedingungen kreislaufschonend in horizontaler Lage von einem hochbordigen und im starken Seegang rollenden Containerschiff unbeschadet, schnell und sicher aus der tosenden See an Bord genommen werden konnte.

Auf dem Foto rechts, das während des Rettungsmanövers der MSC RAPALLO von einem Besatzungsmitglied gemacht wurde, ist erkennbar wie der *RESCUE STAR* zu zwei im Wasser treibenden Personen herabgelassen wird, die beide mit Rettungswesten über Wasser gehalten werden und auf ihre Rettung hoffen.

"23:30 – recovered third person by the use of Rescue Star attached to ship's crane. Rescue Star is part of ship's emergency equipment designed for rescue of people from water. Rescue star proved to be effective in picking up persons from water even in difficult weather conditions. In this particular case, recovery was possible only by using rescue star, as person was located near aft of the vessel, where no other means of delivery on board. Rescued person was weak and exhausted, not moving and half-conscious, later on board recovered quickly."



Das folgende Foto zeigt den geschwächten aber geretteten Schiffbrüchigen auf einer Trage nachdem er aus dem *RESCUE STAR* an Deck genommen wurde und einer ärztlichen Erstversorgung zugeführt wird.

Wegen der extrem schlechten Wetterbedingungen soll der Kapitän der MSC RAPALLO zunächst Sorge gehabt haben den *RESCUE STAR* auszubringen da ihm bisher keine Erfahrungen bei derart harten und schwierigen Wetterverhältnissen vorlagen.

Herr Kapitän Mühr, -zuständig für die Schiffssicherheit der Reederei CP Offen -, konnte ihn aber am Satellitentelefon davon überzeugen hier einen Versuch zu wagen. Die Erprobungen hatten in der Entwicklungsphase des *RESCUE STAR* u.a. bei bis zu 4 m hohen Wellen und geringeren Windstärken auf dem Nordatlantik stattgefunden.

Die Empfehlung seitens der Reederei und die finale Entscheidung der Schiffsleitung den *RESCUE STAR* als einzige Chance für den stark geschwächten Schiffbrüchigen einzusetzen hat sich als voll gerechtfertigt und problemlos gezeigt, so dass sich der Kapitän der MSC RAPALLO, - wie mir seitens der Reederei berichtet wurde -, sehr positiv hierzu geäußert hat.



Daher sei hier auch an eine in der zurückliegenden Entwicklungszeit des *RESCUE STAR*® getroffene Aussage der Dienststelle Schiffssicherheit, BG Verkehr, Hamburg, erinnert:

"The RLS Rescue Star can be used regardless of wave height and lee or windward side: that is true, you can use it in waves up to 6 or 10 meters, because the Rescue Star is all the time below the wave.

All other systems are moving with the crane wire up and down that is the big difference of the rescue star. So all other systems are moving not independently of the wave heights. That is the point...." Kapitän Peer Lange.

Und auch Herr Kapitän Mühr, Reederei CP Offen, hatte bereits 2014 Vertrauen in diese neue Zweikomponenten-Seenotrettungstechnik und teilte den Kapitänen der von ihm betreuten Flotte der CPO Containerschiffreederei, Hamburg, zur Einführung des *RESCUE STAR*® mit:

"The only product that convinced us so far was the so called "Rescue Star". Simple to say a heavy duty upside down mesh umbrella which is capable to carry up to four persons at the same time out of the water…" Kapitän Ortwin Mühr

Entscheidend ist hierbei auch, dass bei dieser Zweikomponenten-Rettungstechnik die schiffseigene Crew nicht gefährdet wird. Ein wichtiger Punkt auf den auch die IMO (Weltschifffahrtsorganisation) in den SOLAS Regulation III / 17-1 großes Gewicht legt:

"§ 1 ....The plans and procedures shall identify the equipment intended to be used for recovery purposes and measures to be taken to minimize the risk to shipboard personal involved in recovery operations....."

Kapitän Mühr äußerte sich zu dem Verlauf der Rettung:

"...für mich ist diese erfolgreiche Rettung bei widrigsten Seegangsbedingungen ein großer Erfolg, weil er in klarer Weise signalisiert wie verlässlich das System ist."

## Und etwas später:

"Ich bin sehr stolz, dass der Rescue Star hier trotz 5 m Welle und leichten rollen unseres Schiffes erfolgreich zum Einsatz gebracht werden konnte. Die ersten telefonischen Berichte des Kapitäns waren sehr positiv in diesem Zusammenhang."

#### Und schließlich:

"eigentlich schade, dass der gerettete Seemann nie erfahren wird wie viel Herzblut und Ausdauer nötig war um sein Leben zu retten.

Und nach dieser schwierigen Bergung kann man sicher sein, dass alle Hausaufgaben während der Entwicklung gemacht wurden.

Mit dem, - soweit mir bekannt geworden ist, - problemlosen Einsatz des *RESCUE STAR*® unter diesen bisher für erschöpfte und kreislaufgefährdete Schiffbrüchige fast aussichtslosen Bedingungen konnte ein neuer Maßstab für Überlebens-Chancen auf See gewonnen werden.

Hildesheim, den 03. Mai 2022

Prof. Dipl. Päd. a.D. Michael Schwindt Forschungs- und Konstruktionsbüro Prof. M. Schwindt RLS-Rettungstechnologie GmbH

### Anmerkung:

Die Entwicklung des RLS Rescue Star® ist aus dem langjährigen Forschungsprojekt "Rescue Lifting System" (RLS) zur Vermeidung des sog. "Bergungstodes" an der HAWK H/H/G in Hildesheim; Fakultät Soziale Arbeit und Gesundheit, in den Jahren 1989 bis 2003 unmittelbar im Anschluss an die Pensionierung auf Ersuchen der Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr, Hamburg, hervorgegangen.



www.rls-rettungstechnologie.de