

Flyvevåbnets redningstjeneste før 1945

Billederne viser fly, der blev anvendt under isvintre før d. 9. april 1940.



Hærens Flyvetropper og Marinens Flyvetjeneste stod ved kapitulationen med hensyn til materiel på bar bund. Årsagerne hertil var, at vor regering igennem flere år af hensyn til vort naboskab med Hitler-Tyskland holdt vort forsvar på det laveste mulige blus.



Flyvevåbnets udstyr var forældet – for at sige det mildt uanvendeligt i en krig. Det, der ikke blev ødelagt under besættelsen var kun værdigt til skrot efter befrielsen.

Dog havde man et fåtal uddannede piloter.

Flyvevåbnets redningstjeneste efter 1945

Genopbygningsfasen: Aldrig mere en 9. april

Det var nærliggende at overtage det tyske Luftwaffes efterladenskaber, men det blev forhindret af englænderne, som beordrede Luftwaffes materiel ødelagt.

Man var derfor henvist til at købe af de mere end rigelige engelske overskudslagre til priser, som de dikterede, for hvad man i daglig tale ville karakterisere som skrot – for Danmark måske et overflødhorn.

Denne noget hårdhændede behandling af danske interesser kan have sin baggrund i Danmarks lidet glørværdige indsats under Anden Verdenskrig.

Air Marshal Sir Saunders og Kaj Birksted, som begge havde udmærket sig ved deres indsats under Royal Air Force, fik på baggrund af deres erfaringer fra den just overståede krig mulighed for afgørende at sætte deres fingeraftryk på udviklingen.

Nato

Da vi bliver medlem af NATO ændres billedet på flere områder.

Materiel indkøbes ved hjælp af økonomisk støtte fra USA.

Uddannelsesfaciliteter – viden og erfaringer stilles til rådighed af de allierede.

Lovgivningen

Forsvarslove ændres; forsvarsforlig indgås gang på gang i takt med den udenrigspolitiske udvikling, men også påvirket af den tekniske udvikling, hvor vi her meget kortfattet koncentrerer os om søredningstjenesten.

Forsvarsloven i 1950 betød oprettelse af det tredje værn – Flyvevåbnet – dermed blev Hærens Flyvertropper og Marinens Flyvetjeneste samlet. Senere Forsvarslove ændrede på det, således at vi i dag har Flyvertaktisk Kommando som i snævert samarbejde med Søværnets Operative Kommando (SOK) løser civile opgaver.

Søværnets Operative Kommando, forkortet SOK, blev oprettet i 1961, og er placeret i Århus. Kommandoen er den danske flådes operative hovedkvarter.

Hovedkvarteret har ca. 300 medarbejdere, hvoraf ca. halvdelen er beskæftiget i døgnbemandede vagtfunktioner i operativcenteret.

Søværnets Operative Kommando har en række myndighedsopgaver i og omkring de danske farvande, bl.a. farvandsovervågning, eftersøgnings- og redningstjeneste, isrydning, overvågning af havmiljø og bekæmpelse af forurening. Løsningen af opgaverne sker i samarbejde med politiet, kommunerne, Søfartsstyrelsen, Farvandsvæsnet, Beredskabsstyrelsen, Danmarks Meteorologiske Institut og SKAT.

Derudover deltager kommandoen i internationale opgaver, der gennemføres i samarbejde med Danmarks allierede i NATO. Det kan være alt fra humanitære opgaver til deciderede kamphandlinger.

Opgaverne løses af de to eskadrer, der er tilknyttet Søværnets Operative Kommando, nemlig Søværnets Helikoptertjeneste og Søværnets Frømandskorps. Derudover samarbejder SOK med Flyvevåbnet og Marinehjemmeværnet.

Alle årets dage dækker tre redningshelikoptere stort set hele Danmark fra flyvestationerne i henholdsvis Aalborg, Skrydstrup og Roskilde med en meget kort aktionstid – Bornholm dog kun, når vejret viser tænder.

Årligt flyves der omkring 500 missioner, der har karakter af alt lige fra ambulanceflyvning til søredning og indsats ved olieforurening.

Eskadrille 722 oprettes i 1951

Mest anvendte fly var flyvebåden Catalina, som udmærkede sig ved, at den var langtrækkende og kunne lande på vandet.

Opgaven gik på at finde frem til de nødstedte for derefter at tilkalde hjælp fra skibe.

Det kunne tage lang tid for skibe at nå frem – ofte for lang tid –, hvorfor behovet for at yde hurtigere hjælp blev udslagsgivende for anskaffelse af helikoptere.

I 1957 får Danmark sine første helikoptere af typen Sikorsky S - 55, som imidlertid kun kunne medføre brændstof til tre timers flyvning.

Dette problem blev i første omgang løst ved udlægning af brændstofdepoter langs Den jyske Vestkyst, og ved at selve eftersøgningen blev udført af forskellige flytyper, som derefter kunne opgive en nøjagtig position.

Pembroke flyet blev anvendt i en periode, men udskiftet, da det ved havarier på åbent hav ikke levnedes besætningen rimelige chancer for overlevelse. Dette blev understreget ved et totalhaveri på Vesterhavet i 1958, hvor hele besætningen omkom.

Helikopteren blev effektivitetens gennembrud



S - 55 blev i 1964 afløst af 8 Sikorsky helikoptere af typen S -61, der er udstyret med to jetmotorer, hvilket er en forøgelse af sikkerhed og hastighed til 225 km/t..

Flyvetiden er nu 6 timer. Dermed er aktionsradius også forøget.

Olieplatformenes landingspladser har øget muligheden for at få brændstof, men også for nødlanding, hvis helikopteren er truet af havari.

S - 61 regnes for den bedst egnede til redningsoperationer.

Helikopterens fortrin

1. Kræver beskeden plads ved start og landing. Flyet kan lande og starte fra vandet, såfremt bølgegangen er under en meter.

2. Manøvreevne og udstyr

Belyses bedst ved enkelte karakteristiske redningsoperationer.

Ved den skotske kyst

afskrift:

I et Herrens vejr, med vindstød på op til 110 km. i timen havde et skib 180 km. fra den skotske kyst fået slået hul i skibssiden. Det var i alvorlige vanskeligheder. Den skotske søredningstjeneste havde udsendt almindelige fly, men da man var ude af stand til at hjælpe, blev SOK bedt om assistance.

De første meldinger gik på, at der var tale om en passagerfærge, derfor besluttede man at sende to helikoptere henholdsvis fra Ålborg og Skrydstrup. Sidstnævnte fløj til en boreplatform for at tanke op og være stand by. Via radioen fik vi på vor vej til det nødstedte skib melding om, at der var tale om en større fiskekutter med 7 mand om bord.

Fremme ved den nødstedte, så vi kutteren blive kastet rundt i de højeste bølger, der er målt i Nordsøen i dette århundrede.

Vi hang ca. 15 meter over skibet og kunne se folk tumle rundt på dækket, men vi kunne ikke få radiokontakt med dem, da deres radio var brudt ned. Vi overvejede, at fire én af vore radioer ned til dem, men pludselig meldte teknikeren, at der strømmede olie ud af gearkassen.

Det betød, at den meget snart ville brænde sammen, med stop af rotoren og dermed vort forlis. Straks udsendte vi nødsignalet: MAY – DAY! MAY – DAY!

og satte kursen mod den skotske kyst for at nødlande. Det var grimt at skulle forlade de 7 fiskere, netop som vi havde tændt et håb om redning.

Men vi havde intet andet valg.

Helikopterens redningsflåde blev gjort klar, for måske nåede vi ikke land. Telegrafisten regnede nu ud, at distancen til olieplatformen Sea Quest var kortere, og han fik radiokontakt.

Her var man bekymret. Olieplatformen var nemlig flydende på havoverfladen som et skib – men fastgjort til havbunden med ankre. Man frygtede, at ankrene skulle bryde, hvilket ville betyde, at platformen ville drive for uvejret og sandsynligvis kæntre.

Fremme ved olieplatformen kunne piloten konstatere, at den hævede og sænkede sig ikke mindre end 12 meter i takt med bølgerne.

Det var just ikke en pilots ønskelandingsplads.

Det ville være for farligt at sætte helikopteren på pladsen, som vi plejede ved almindelig landinger.

Jeg valgte at hænge ud for platformens landingsplads, for at finde frem til dens rytme – op og ned – som den bevægede sig i. Da jeg havde fundet rytmen, fløj jeg langsomt sidelæns ind og satte helikopteren.

Det blev en blød landing, og det var noget befriende for os at kunne løsne sikkerhedsselerne. Da vi senere inspicerede gearkassen kunne vi konstatere, at det kun havde drejet sig om få minutter før den var brændt sammen, og vi var styrtet ned.

Heldigvis klarede alle 7 fiskere sig også.
Helikopteren fra Skrydstrup var startet fra olieplatformen og havde reddet alle 7.



Billedet viser en flydende olieplatform, som har revet sig løs fra sine fortøjninger og er i fare for at kæntre.

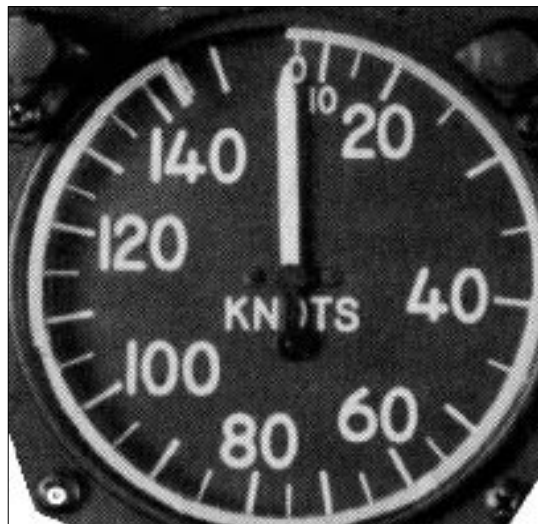
Den kunne ikke bruges som landingsplads

Bemærk, at landingspladsen har form som en skydeskive med en plet i centrum.

Denne plet afbildes i instrumentet ISLs centrum.

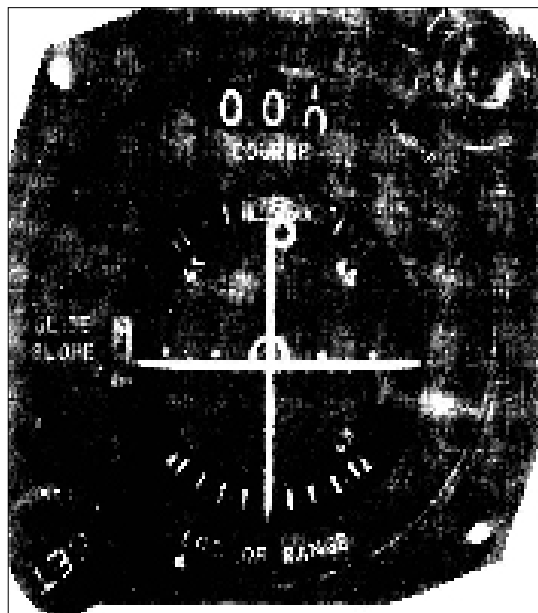
Uden instrumenter var det gået galt

Fartmåler. Hastigheden angives i knob.



Flyvevåbnets Historiske Samling

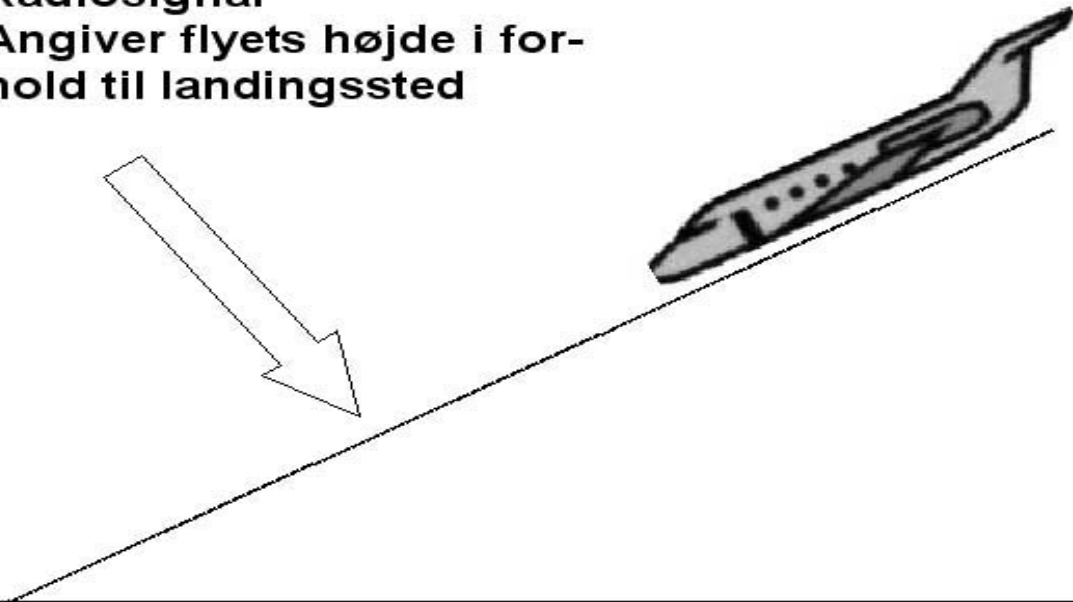
Det kræver stor teknisk indsigt at forklare landingssystemets funktion, så derfor griber jeg i min nødt til det gammelkendte system fra luft-havne. Radiosignalet angiver om flyet er på ret kurs og ligger i den rigtige indgangsvinkel til landingsstedet. Cirklen viser helikopterens placering i forhold til landingspladsens centrum.



Flyvevåbnets Historiske Samling

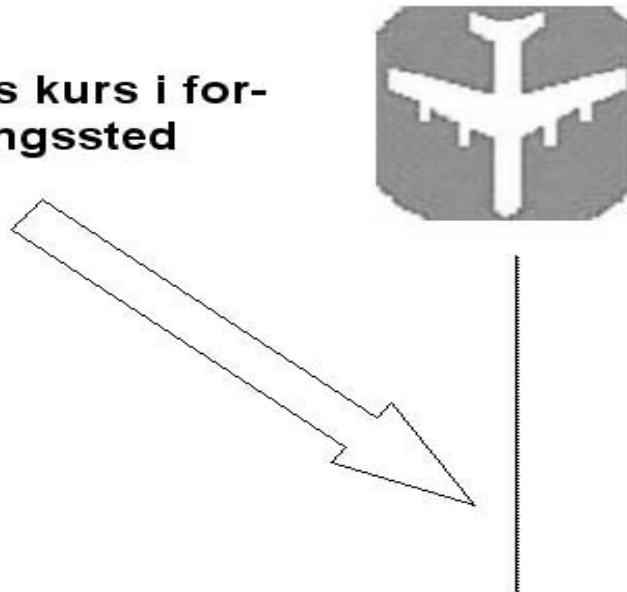
Landingssystem: (ILS)

Radiosignal
Angiver flyets højde i forhold til landingssted



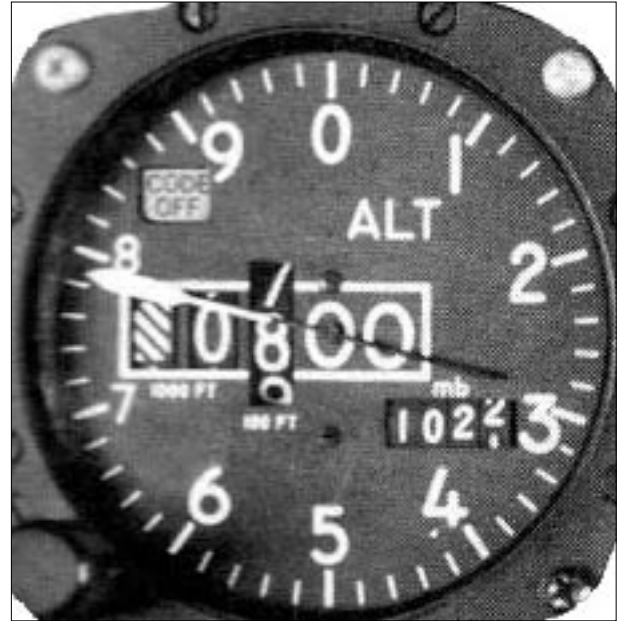
Landingsbane

Radiosignal
Angiver flyets kurs i forhold til landingssted



Landingsbane

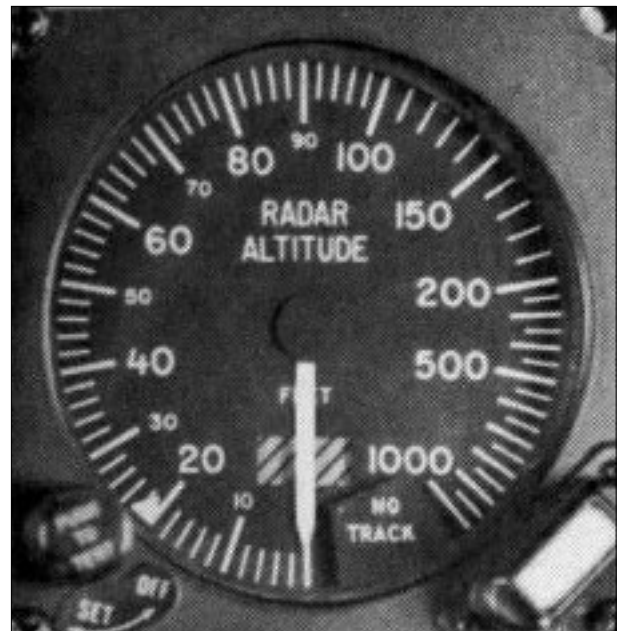
Højdemålere



Højdemåleren øverst angiver højden med en vis unøjagtighed, da det som et barometer har måling af lufttrykket som udgangspunkt.

Højdemåleren nederst måler højden med en sikkerhed indenfor ca. en meter.

Funktionen er ukendt for mig.





Catalina

Færges forlis i Skagerak

Den 7. september 1966 afgik færgen – «Skagerak» fra Kristianssand i Norge i meget hårdt vejr mod Hirtshals i Danmark. Færgen blev ramt af en forkert sø, der slog agterporten ind.

Da færgen tog vand ind, besluttede kaptajnen at sende nødsignalet MAY – DAY! Helikopteren fra Ålborg var fremme en halv time senere og tilkaldte yderligere assistance. Godt en time senere var en Catalina og fem S – 61 i gang med redningen. Redningsarbejdet var særdeles vanskeligt – bølgerne var omkring 10 meter høje, alligevel lykkedes det at samle 69 personer op.

Pladsforholdene i disse helikoptere er begrænset af redningsudstyr, men alligevel kan de medtage op til 20 personer, hvis man klemmer sig sammen.

Fra flyene bistod man tililende skibe med at lokalisere og bjærge personer, der i redningsveste drev rundt på det oprørte hav, mange langt væk fra den synkende færg.



Satelitnavigation

Kendes af de fleste fra GPS'en, som er til stor hjælp for bilister og i en noget anden udformning indenfor sejlads, hvad enten man sejler for brød eller af lyst.

Imponeret bliver jeg hver gang GPS'en meddeler med få meters nøjagtighed, når man holder ud for husnummeret –

«du er nu fremme ved destinationen».

Militærets udstyr skal have en præcision indenfor en halv meter. Uden al tvivl har netop satellitnavigationen haft sin andel i, at så mange redningsaktioner er gennemført med held. Dokumentation finder du på side 33 med Venningbos nødlanding på isen.

Et suk fra helikopterbesætning

Eftersøgning af mennesker i havsnød, ofte drivende rundt i redningsveste ville være betydeligt lettere, hvis vesten havde lampe med blinklys og radiosender.

Så vidt jeg ved, har man indenfor skibs- og luftfart radiosendere som pr. automatik sender signal ved kontakt med vandet. Helikopterens radar vil derfor uden særlige problemer lede frem til den nødstedte.

Dansk sejlunion har med stort held i mange år arbejdet for større sikkerhed til søs. Når mængden af forulykkede på havet tages i betragtning, har lystsejleres andel i ulykker været forvindende lille.

Selv har jeg sejlet for lyst i mange år i Danmark og udenlands. På båden havde jeg redningsveste med fløjte og glimlampe – derudover to redningskranse med glimlampe og drivpose samt en vager, på over 2 meter. Drivposen modvirkede afdrift fra ulykkesstedet.

Opfat ikke dette som et forsøg på at rose mig selv, men som et godt råd, da man, selv om man sejler for lyst, kan fremskaffe og installere grejet for ganske få håndører.

Brand om bord

To redningshelikoptere blev sendt ud til et brændende hollandsk fragtskib ca. 50 sømil vest for Hvide Sande. Kort tid efter at redningshelikopterne var fremme, måtte redderne opgive at hejse besætningen op fra fragtskibet pga. det ekstremt hårde vejr, som betød 8-10 meter høje bølger – samt den voldsomme brand på skibet.

Besætningen gik herefter i en lukket redningsbåd og forlod det brændende skib.

Helikopterne støttede med lys – observerede – og var klar, hvis noget skulle gå galt. Begge redningshelikoptere forblev i området indtil redningsskibet ESVAGT fra Esbjerg var fremme og reddede alle i god behold.

Eksempler på ambulanceflyvninger

10. juni

En patient bliver af helikopter fra Skrydstrup overført fra Samsø til Skejby Helipad, hvor Falck overtager den videre transport til Århus Kommunehospital.

12. juni

En patient bliver overført fra Lyø til Åbenrå Sygehus af helikopter fra Skrydstrup.

14. juni

En sengeliggende patient bliver overført i seng fra Rønne til Fælledparken af helikopter fra Roskilde, hvorfra Falck overtager videre transport til Rigshospitalet.

16. juni

En dreng på 2 år er blevet skoldet af varm the og overføres fra Anholt til Fælledparken af helikopter fra Aalborg.

SAR-lægen ledsagede derefter patienten til Rigshospitalet.

17. juni

Patient bliver overført fra Anholt til Randers Sygehus via Randers Flyveplads af helikopter fra Roskilde.

Demonstration af redningsaktion for publikum

Disse fandt ofte sted i samarbejde med lokale sejlklubber.

Formålet skal have været:

Primært at orientere og vejlede om de hjælpemidler helikopterbesætningerne havde og sekundært at skabe en Goodwill i befolkningen.

Dette sidste finder jeg ret overflødig, da de mange vellykkede redningsaktioner overbeviste selv de største tvivlere om nytteværdien.

En tilståelse:

Som gammel indædt anti-militarist – militærnægter og pacifist begik jeg for nogle år siden en fejl, som jeg siden har fortrudt.

To procent af vor skat går til militære formål, måske er denne procent-sats steget med Danmarks deltagelse i «fredsbevarende» krige. Med min indbetaling af skat støttede jeg ufrivilligt militære formål med de to procents – «Krigsskat».

Derfor bad jeg vore myndigheder om at overføre de to procent til humanitære formål, hvilket ville have til følge, at Krigsskat ændredes til Fredsskat.

Som forventet fik jeg afslag på min ansøgning. Skulle jeg ansøge igen, ville jeg anmode om, at Fredsskatten blev overført til vor redningstjeneste – og hvorfor så det?

Et er et søkort at læse – et andet et skib at føre

Når resultattavlen er blevet så imponerende, skal nævnes nogle få faktorer:

1. Ved anskaffelse og vedligeholdelse af materiel har man givet mandskabet i marken optimale betingelser.

Fra flere sider har man gentagne gange rettet kritik mod forsvarets indkøb af militært isenkram, sidst ved indkøb for tre milliarder kroner til helikoptere.

Når jeg så helhjertet roser forsvaret for at give mandskabet optimale betingelser, må jeg derfor begrænse min ros til at gælde anskaffelsen af Sikorsky helikopteren, som i praksis har vist sin effektivitet.

Den standende kritik blander jeg mig således uden om og afholder mig dermed for at udrede årsagerne til, at det er gået galt med forsvarets indkøb.

2. Samarbejdets kunst mellem forskellige instanser – organisationer har været velkvalificeret.

3. Uddannelse og træning har været i top. Uanset hvor godt materiellet er – vil det dog til syvende og sidst være mandskabets evner, der betinger et godt resultat.

4. Mandskabets engagement – mod – offervilje har gang på gang afsløret en sjælden og misundelsesværdig form for etik og moral.

Forsvarets ulykkesfugl er købt for dyrt

I en usædvanlig kritisk gennemgang af forsvarrets køb af de 14 EH 101-helikoptere uddeler Folketingets statsrevisorer en stor næse til forsvarsminister Søren Gade (V) og hans materiel indkøber. Det var alt andet end klogt, at man offentliggjorde, både hvem man ville købe helikopterne af, og hvad man ville betale, før de egentlige forhandlinger med den britisk-italienske leverandør AgustaWestland gik i gang. Det gav sælgere alle kort på hånden, mener statsrevisorerne.

Statsrevisorerne kalder det også en alvorlig fejl, at ministeriet ikke brugte eksterne konsulenter, da kontrakten om de tre milliarder kroner dyre helikoptere skulle underskrives. Det betød igen en fordel for sælger i forhandlingssituationen, og statsrevisorerne mener, at ministeriet som minimum skulle have brugt Statens advokat, Kammeradvokaten, som rådgiver.

Klip fra Politiken d. 18. september 2009



19. juni

En patient bliver overført fra Rønne til Rigshospitalet af helikopter fra Roskilde.

Landingsplatform er nu indrettet på Rigshospitalets tag. For redningstjenesten gælder:

Hurtig hjælp er dobbelt hjælp.