

TEMA: Søværnets Helikoptertjeneste

# Dramatisk redningsaktion i Nordatlanten

*24 timer i døgnet året rundt er der ansatte i Forsvaret, der er villige til at sætte liv og lemmer på spil for at hjælpe mennesker i nød.*

*Af Jan Schelbeck, Forsvarets Mediecenter. Foto: Marianne Hansen, Forsvarets Oplysnings- og Velfærdstjeneste.*

De passer blot deres arbejde. Og de får deres gode løn som tak for indsatsen. Det er ofte den holdning, man bliver mødt med, når man taler med flyvevåbnets redningspersonel, søfolkene på flådens skibe, eller de frivillige danske soldater i Irak, Kosovo eller Afghanistan. Men der er god grund til at have respekt for den indsats, de leverer. Ikke mindst når de tilsidesætter deres egen sikkerhed for at redde andre. Det gjorde helikopterbesætningen på søværnets Lynx helikopter S-134 den 7. februar i år under barske forhold i Nordatlanten.

Første redningsaktion om natten

Normalt deltager de danske Lynx helikoptere ikke i redningsaktioner til havs om natten i dårligt vejr. Det er simpelthen for farligt. De danske Lynx er ikke udrustet med et autohoversystem, der kan hjælpe piloten til at holde helikopteren på ret kurs og højde under ekstreme forhold. Alligevel valgte kaptajnøjntant Erik Schou Magnussen og hans besætning at gå i luften for at komme det forliste islandske fragtskib JOKULFELL til undsætning. Selv om mørket og det dårlige vejr gjorde det næsten umuligt at styre helikopteren.

Den 7. februar om aftenen modtager inspektionsskibet VÆDDEREN et mayday fra det nødstedte skib via Torshavn Radio. Og chefen på VÆDDEREN sætter straks kursen mod JOKULFELLS sidst kendte position ca. 60 sømil nordøst for Færøerne. Tre kvarter efter får VÆDDEREN endnu et signal fra Torshavn Radio.

- Kaptajnen på VÆDDEREN tilkalder mig, for vi har modtaget et signal fra en nødpositioneringssender (EPIRB). Vi beslutter os straks for at flyve på den. For sandsynligheden for, at noget er alvorlig galt derude, er stor, siger pilot Erik Schou Magnussen.

Og besætningen på S-134 tøver ikke et sekund, selv om vejret er meget dårligt. Helikopteren har brændstof i tankene til at flyve til Færøerne og lande, hvis vejret forhindrer dem i at lande sikkert på Vædderen igen.

- Vi bliver hentet af piloten. Og derfra spekulerer jeg ikke mere over det. Det er et job, der skal udføres.

Vi tænker ikke på faren, og vi overvejer ikke, om vi skal sige fra, forklarer andentekniker og hoistoperatør Michael Kolling Andersen. Det spørgsmål bliver ikke stillet.

- Det heldige er, at vi går ud i et lille ophold i det dårlige vejr. Jeg tror, det er skæbnen, siger redder Jan Kragl. Det klarer lidt op, så vi kan tage af sted. Vinden har lagt sig lidt, men der er stadig 4-6 meter høje bølger.

Totalforlis

Vejret bliver til gengæld hurtigt dårligere, og efter 21 minutters flyvning er helikopteren ude ved JOKULFELLs sidste registrerede position. Men i stedet for et nødstedt fragtskib, bliver de mødt af et uhyggeligt syn. JOKULFELL er sunket. Det eneste, som helikopterbesætningen kan se, er lys fra et par redningsflåder, der flyder rundt mellem vraggods. Men flåderne er tomme.

- Vi undersøger området og finder flere flåder. Pludselig ser vi en mand i vandet. Han ligger med hovedet nedad - han er død. Men et øjeblik efter finder vi fire personer, der ligger og klamrer sig til en redningskrans, siger Jan Kragl.

Erik Schou Magnussen kalder så Jan Kragl over radio-en. For det er nu, beslutningen skal tages. Er forholdene til, at redderen skal hoppe i vandet for at bjærge de fire søfolk?

- Jeg spørger ham, om han har det ok med det. Jeg siger til ham, at jeg nok skal holde helikopteren, fortæller fartøjschefen. Det er trods alt ham, der skal ud i de frådende elementer. Han går så ned, og den første mand er meget vanskelig at få op. For vi har aldrig prøvet det før om natten.

Det er den første skarpe redningsaktion for Jan Kragl. Han bliver kastet rundt i bølgerne, men han kæmper sig hen til de fire søfolk i det frådende hav. Over ham kæmper piloten en hård kamp for at holde helikopteren på ret kurs. Han har ingen pejlemærker, derfor er han fuldstændig afhængig af andenteknikeren Michael Kolling Andersen, der betjener hoisten.

- Jeg flyver faktisk helikopteren - hvis man kan sige det sådan. Jeg er nødt til at fortælle piloten, hvor han skal flyve hen, fortæller Michael Kolling Andersen. Jeg råber nærmest directioner til ham. Samtidig holder jeg øje med Jan og søfolkene i vandet.

Redder i nød

Godt hjulpet af førstetekniker Kenneth Klausen, der sidder ved siden af ham i cockpittet og ved hjælp af Michael Kolling Andersens directioner, holder Erik Schou Magnussen helikopteren over de fire søfolk. Men de tre mand i helikopteren er ikke klar over det drama, der udspiller sig under dem.

- Det er rigtig ubehageligt at ligge i det oprørte hav og så pludselig blive slynget 5-6 meter op i luften af vandmasserne. Men jeg koncentrerer mig bare om dem, der ligger i vandet, siger Jan Kragl.

Han får fat i den første mand og lægger selen på ham. Han giver tegn til, at de skal hives op. Men så går det galt.

- Jeg lægger ikke mærke til, at de har hængt sig på det samme reb med karabinhager. Jeg bliver pludselig trukket 4-5 meter ned under vandet. Jeg er ved at trække min dykkerkniv for at skære rebet over, men så finder jeg karabinhagen og kommer fri, fortæller Jan Kragl.

Han er nær druknet sammen med sømændene. Men han kommer hurtigt til hægterne og får den første mand op i helikopteren. Den første hoist-operation har taget ca. 10 minutter, og efter forholdene går det let med at få de sidste tre mand op af det iskolde vand.

Helikopterens lille kabine er nu fyldt godt op med fire ekstra mand i redningsdragter. Men de pakker sig godt sammen, for der er stadig kammerater i vandet. Erik Schou Magnussen er allerede godt i gang med at finkæmme området for flere overlevende. Mellem vraggods og blinkende redningsflåder finder de endnu en person i vandet. Han er iskold og meget svag, da redderen får fat i ham, for hans redningsdragt er ikke lukket ordentligt. Det er en kamp for Jan Kragl at få ham op. Sømanden er ekstremt afkræftet. Og da han endelig kommer op i helikopteren, vurderer besætningen, at han kun havde overlevet en halv time mere i det iskolde og oprørte hav.

Grin og Gråd

Efter endnu en tur hen over vraggodset, beslutter Erik Schou Magnussen at sætte kurs mod VÆDDEREN. En redningshelikopter er på vej fra Færøerne og vil være i området inden for 10 minutter. Det er risikabelt at have to helikoptere i området på samme tid i mørke og i dårligt vejr. Der er også brændstof i tankene til at nå Færøerne, hvis det bliver umuligt at lande sikkert på VÆDDERENs urolige dæk. Men den erfarne pilot sætter S-134 sikkert ned på dækket af inspektionsskibet. Og da alle mand var sikkert under dæk, satte helikopterbesætningen sig ind på helikopterkontoret for at snak-ke redningsaktionen igennem.

- Jeg tænkte faktisk på at ringe til chefen for at høre, om vi måtte åbne en øl. Men det kom jeg bort fra. For vi skulle alle sammen af med, hvad vi havde oplevet på turen, siger Erik Schou Magnussen. Der var grin og gråd. Følelserne var lidt uden på tøjet, da vi havde pustet af. Man kunne godt mærke, at adrenalinen havde pumpet i halvanden time. Det skulle lige ud af systemet.

Medalje for indsats

Den 6. juni i år fik kaptajnløjtnant Erik Schou Magnussen, oversergent Kenneth Klausen, sergent Michael Kolling Andersen og marineoverkonstabel Jan Kragl medaljen for Udmærket Lufttjeneste. Det er de stolte af. Men medaljen har ikke den store betydning.

- Det er mere de fem personer. Deres ansigtsudtryk da vi fik dem op, og da vi landede på skibet igen - det er det hele værd, siger Michael Kolling Andersen.

- Det er altid rart at få et skulderklap, fortæller Erik Schou Magnussen. Det er ikke altid, man får det. Jeg er først og fremmest lykkelig for, at vi kunne redde de fem søfolk. Det kan man ikke tage fra os. Havde vi ikke været der, havde de sikkert ikke overlevet. Det vil jeg altid have med mig. Det betyder mest.

## Redning om natten

Søværnet går nu i gang med at uddanne helikopterbesætninger til at operere om natten i dårligt vejr. Det sker bl.a. på baggrund af redningsaktionen den 7. februar. Normalt er det flyvevåbnets redningseskadrille 722, der udfører redningsaktioner om natten, men det er i danske farvande. I Nordatlanten er inspektionsskibenes folk alene med problemet.

Tidslinie for redningsindsats den 7. februar 2005  
Oplysninger: Færøernes Kommando.

19:53 - Torshavn Radio modtager et nødopkald fra det islandske fragtskib Jokulfell. Skibet har en besætning på 11 mand.

20:30 - Vædderen får et MAYDAY RELAY fra Torshavn Radio og sætter straks kursen mod Jokulfells position. Inspektionsskibet er 62 sømil (114 km) fra fragtskibet.

21:18 - Vædderen modtager signal fra en nødpositioneringssender (EPIRP). Helikopteren gøres klar til redningsindsats.

22:04 - Lynx S-134 letter fra inspektionsskibet.

22:25 - Helikopteren ankommer til fragtskibet, og man konstaterer, at skibet er forlist. Besætningen ser lidt lys fra et par redningsflåder.

22:44 - Første overlevende bliver fundet.

23:04 - De 5 søfolk er ombord på helikopteren. En helikopter fra den færøske redningstjeneste afløser S-134.

23:22 - Erik Schou Magnussen lander S-134 på Vædderen.

00:06 - Vædderen får rollen som On Scene koordinator. Skibet koordinerer redningsindsatsen.