



HAVKAJAKROERNE

38 | OKTOBER 2011

INFO

Havkajak



NIHIL INTENTATUM

NIHIL INTENTATUM

Nihil Intentatum, på dansk, Intet Uforsøgt, står der under Eskadrille 722's våbenskjold. Det tankevækkende motto kunne også gælde for alle de andre Search And Rescue-enheder, i daglig tale kaldet SAR, som indgår i det danske søredningsberedskab.

Jeg besøger nogle af enhederne i denne artikel og fortæller om deres arbejde med søredning. Det drejer sig om Flyvevåbenets redningshelikoptere, Rigspolitiets alarmcentral, Søværnets Operative Kommando (SOK), Marinehjemmeværnet og Farvandsvæsenets kystredningstjeneste.

Tekst og foto: Lars Hector



Ready for takeoff

Klokken er 9:15. "Vi løfter", sådan lyder det i hovedtelefonen, da fartøjschef, major Ole Andersen, giver gas til den godt 10 tons tunge og 23 m. lange EH101 Augusta Westland Merlin helikopter, som skal flyve mig fra Flyvestation Karup til Tisvildeleje

for at demonstrere hvad Flyvevåbenets SAR-enhed kan udrette, når det gælder en redningsaktion til søs.

Search And Rescue, er en dækkende betegnelse for, hvad det drejer sig om: At eftersøge og redde menneskeliv, hvis overhovedet muligt. Og så hurtigt som muligt.

Anledningen er et to dages offentligt arrangement, som Forsvarets Mediecenter og Nordsjællandske Kystlivredningstjeneste står for med temaet: "Søredning og Badesikkerhed."

Det giver et lille ryk i sikkerhedsbæltet, da maskinen med næsen nedad

svinger i en bue med hældning på 30 – 40 grader til styrbord, inden kursen sættes stik øst mod Sjælland. Hastigheden er omkring de 200 km. i timen, højden 1000 fod (ca. 350 m.). Situationen er jo ikke "skarp" i dag, som besætningen siger, så EH101 har kun to motorer i sving for at spare på brændstoffet. Er de tre turbiner med godt 7000 hk tilsammen i gang, kan marchhastigheden øges til omkring 275 km. i timen. Boostes motorerne yderligere, kan den store helekopter komme op på 300 km. Er der medvind, lidt mere.

SAR-operationer har første prioritet

Kontroltårnet i Tirstrup kontaktes, da vi flyver ind i lufthavnens flyvezone. EH 101 melder blandt andet om kurs, flyvehøjde og hastighed, en procedure som alle luftfartøjer i dansk luftrum har pligt til at melde, både for egen og andre flys sikkerhed. I tilfælde af en redningsmission har SAR-helikopterens rute dog altid første prioritet, så andre fly ikke kommer på kollisionskurs.

I en skarp situation vil helikopteren altid være i kontakt med JRCC, som foruden meldinger om strøm og vindforhold i redningsområdet også holder piloterne orienteret om andre redningsenheders positioner.

Hver mand sit job

Foruden fartøjschefen, der har det overordnede ansvar for flyvningen, udgør besætningen i dag: 2. pilot Jacob Waade, der assisterer fartøjschefen og er næstkommanderende, systemoperatør Thomas Jensen, der er ansvarlig for kommunikation med politiets alarmcentral og JRCC samt andre redningsenheder. Systemoperatøren er også navigationsansvarlig og FLIR-operatør (Forward Looking

Infrared), et udstyr, der kan opfange selv en svag varmeudstråling fra et menneske. Er tillige backup-redder.

Maskinist Flemming P. Jensen, er hoist-opratør (står for ned-

og opfiring af redder og forulykkede, red.) men har også ansvaret for klarmelding af helikopteren samt udfører eventuelle småreparationer ombord. Det femte besætningsmedlem er redder og SAR-lægeassistent Torben Feldt.

(sikkerhedsstrop) stikker han hovedet ud over kanten for at hjælpe piloten med at placere helikopteren i den bedste position over den nødstedte. "Lidt frem, fire meter, tre, to, en, stop," speaker han til piloten.

Et øjeblik efter står vi stille i luften, kun 20 meter over havet og Ida Ferlov, der ligger dernede i sin røde redningsvest. "Blasten" (luftstrømmen) fra helikopteren presser de hvide bølgetoppe ned til en stor, flad cirkel.



"Systemoperatør Thomas Jensen ved kontrolpulten med blandt andet vejrradar, flyveplan, kamera og FLIR"

Er aktionen skarp, er der også en læge med i besætningen.

Med på EH101 i dag er også Ida Ferlov, der til daglig er flyingeniør i Forsvarets Materieltjeneste.

Ida har tilbudt at være "figurant" og altså den person, som skal reddes.

Op til sikkerheden

Hoistoperatør Flemming Jensen åbner den store "cargodør" i maskinens højre side, og fastgjort til sit "gunnerbelt"

Redderen Torben har allerede trukket i sin overlevelseshænder og med svømmefødderne på som det sidste udstyr, svinger han sig ud fra maskinen. Få sekunder efter er han i nede og med et par svømmetag henne ved Ida, som nu får et "sling" (bælte) om livet, eller rettere under armene. Så gives der tegn til hoistoperatør Flemming, og kort efter bliver redder og "forulykkede" halet ind til sikkerheden på helikopterens gulv.

SOK ER KRUMTAPPEN

"Jeg vil sige, at vi har en vis respekt for jer havkajakroere. Vi kender jo lidt til jeres tilgang til tingene, og sådan overordnet set, synes vi, at I er meget fornuftige mennesker." Med denne venligt stemte udmelding fra en mand som kender ikke så lidt endda til det hav, som er vores foretrukne tumleplads, byder beredskabschef ved Søværnets Operative Kommando, kommandørkaptajn Gustav Lang mig velkommen til SOK's operationscenter i Havreballekoven ved Århus.



S.O.K. operationsrummet

Tekst og foto: Lars Hector

Fra Thyrafeltet til Christiansø
Redningsaktioner ledes fra JRCC (Joint Rescue Coordination Center), som er betegnelsen for den enhed ved SOK, der er ansvarlig for alle redningsaktioner i det danske søterritorium. Fra de danske boreplatforme 250 sømil ude i Nordsøen til øst for Christiansø. Redningsaktioner i havne, på søer og åer varetages derimod af politiet.

Ved et tryk på en knap

I det døgnbemandede operationscenter sidder der altid et par vagthavende officerer, fortæller Gustav Lang, en fra flyvevåbenet og en fra søværnet, begge meget erfarne og rutinerede.

"Når der kommer et opkald, vurderer de så i fællesskab, hvad der skal til for at redde liv i den pågældende situation. Ved en skibssulykke eksempelvis prøver vi at hale det ud af skibet, vi har brug for: Hvor er det henne, hvor mange er der ombord, hvad er der sket: Skal vi have en større mission i gang med både redningshelikopter, Marinehjemmeværnet, Farvandsvæsenet og så videre, og har vi nogle "civile" skibe i nærheden, en færge eller et handelsskib for eksempel, vi også kan anmode om assistance?"

Alarmeringer til SOK kan komme fra flere steder. Det kan være fra en af Rigspolitiets alarmcentraler eller fra Lyngby Radio, som begge har døgnvagt.

"Går et nødopkald ind til Lyngby Radio eller Alarmcentralen, så kontakter de os øjeblikkeligt. Det hele sker meget hurtigt, og blot ved et tryk på en knap har vi forbindelse til dem. Vi vurderer så hvilke ressourcer,

der er bedst egnede til at løse den pågældende opgave. Bliver der for eksempel alarmeret om en ulykke i farvandet mellem Sletterhage og Hjelm, kan det være Falck i Ebeltoft eller Farvandsvæsenets redningsskib fra Grenå, vi skal have i aktion. Kort sagt, hvad kan hurtigst nå frem til den pågældende for at redde liv?" siger Gustav Lang.

Skibene trækker spor

På skærme i operationsrummet kan SOK følge med i den øjeblikkelige skibstrafik i dansk farvand. I hvert fald når det drejer sig om større skibe på over 300 bruttotons. En mængde små figurer i forskellige former og farver bevæger sig over skærmen, og ved et tryk med musen på en af figurerne kommer en mængde data frem: Skibets navn, position, fart og kurs, hvor det kommer fra, og hvor det er på vej hen, dybgang, hvor stor er besætningen, hvad er lasten, og et foto af skibet kan også kaldes frem på et øjeblik. Det hele er muliggjort ved hjælp af en række kystradarer opstillet på centrale steder langs vore kyster og fra AIS (Automatic Identification System, red.), som fungerer via et sam-

spil mellem satellitter og landbaserede basestationer. 300 bruttotons er netop den grænse, hvor det er obligatorisk at have AIS installeret.

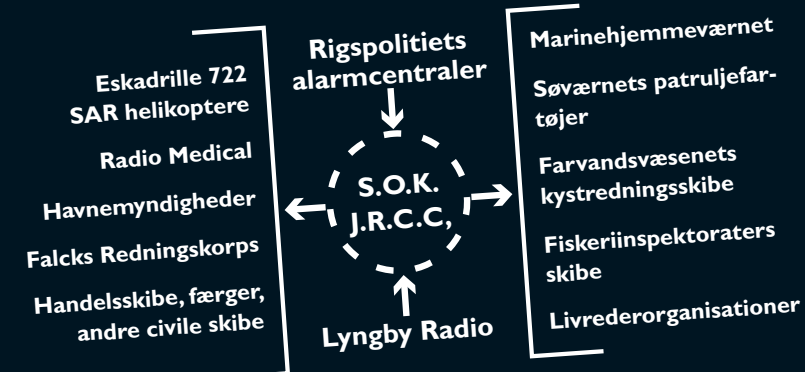
"Med indførelsen af AIS har det givet os meget større muligheder end tidligere for at danne os et overblik med hensyn til hvilke fartøjer, som er i nærheden af en nødstedt, og som vi så kan anmode om at hjælpe os i en søredning," fortæller Gustav Lang.

Reddet af havkajakroer

"I år har vi indtil dato (1.7.2011) haft 12 sager, hvor en kajak har været involveret," siger kaptajnløjtnant Nils Strandbygaard, JRCC og SOK's repræsentant i Søsportens Sikkerhedsråd. "Ikke nødvendigvis en ulykke, men en sag, hvor vi enten har fået en melding om en drivende kajak, eller hvor en kajakroer har alarmeret for eksempel alarmcentralen."

I statistikken skelner SOK ikke mellem de forskellige kajaktyper, fortæller Nils Strandbygaard, som dog husker en episode fra sidste sommer i Isefjorden, hvor det netop var en havkajakroer, der fik to børn hjulpet i land efter, at de var drevet ud på en luftmadras. □

Mulige aktører i en søredning



ALARM

Marinehjemmeværnet har 30 fartøjer liggende rundt omkring i de danske havne. Besætningerne er alle frivillige og ulønnede og kan med kort varsel kaldes sammen, hvis der er bud efter dem, for eksempel til en søredning

Tekst og foto: Lars Hector

Alle mand på dæk

Den 12 mands store besætning på Marinehjemmeværnets fartøj MVH 908 Brigaden, fra flotille 124 i Århus, samles på agterdækket, hvor fartøjsføreren, løjtnant Briann Enevoldsen holder briefing om øvelsesoplægget, som denne tirsdag aften går ud på en redningsaktion i farvandet ud for Moesgård strand syd for Århus. Der er indløbet en alarm om to havkajakroere, en kvinde og en mand, der er kommet i vanskeligheder godt to sømil ude i Århus Bugten.

En person på stranden har i sin kikkert set de to kajakroere og observeret, at den ene lå i vandet, og at de så ud til at være i vanskeligheder.

Nogle er specialister, andre skal først lære det

Briann Enevoldsen uddelegerer de forskellige opgaver, som besætningen skal udføre under redningsaktionen. To mand skal holde skærpet udkig fra den åbne bro over styrehuset. En til bagbords side, en til styrbord. Heroppe fra, fem meter over vandlinjen, er der et godt udsyn horisonten rundt, ligesom marinefartøjet også kan styres herfra.

Et besætningsmedlem bliver udnævnt til radiooperatør. På denne sejlads er det Henrik Simonsen, der har tjansen. "Jeg er i lære i det her job," fortæller han med et smil. På mange af sejladserne er der ofte nye folk med, som skal læres op til de forskellige opgaver, der er ombord i fartøjet.

Henrik Simonsen skal blandt andet holde styr på kommunikationen med eventuelle andre redningsenheder samt føre logbog over de begivenheder, der i øvrigt sker ombord på MVH 908. Premierløjtnant Steen Trolle, der også er fartøjsfører, dog ikke på denne sejlads, skal fodre skibets SAR-program med relevante data. SAR-programmet er et computerprogram, der kan vise hvilket havområde, der skal søges i, fortæller Steen Trolle. "Det kan vi gøre på forskellige måder, men i det her tilfælde, hvor vi har fået en fast observation indenfor rimelig kort tid, så tager vi udgangspunkt i den position, hvor de to roere er blevet observeret. Vi lægger klokkeslæt og skibets fart ind i programmet, og hvad det er for et fartøj, vi søger efter. Der er jo tale om små kajakker, der ikke rager meget op over vandet. Strøm, vindhastighed, sigtbarhed lægges ind, og usikkerheden på den observation, vi har fået," siger han og fortsætter: "Det er ikke sikkert, at de ligger to sømil ude, det kan både være mere eller mindre, det bygger jo på et skøn fra anmelderen."

Søgeområde og søgemønster

Når alle data er sat ind, giver programmet et søgeområde og et søgemønster, som det under de givne forhold er mest hensigtsmæssigt at sejle efter for med størst sandsynlighed at finde frem til de to kajakroere.

"I aktionen i dag viser beregningen, at vi har en sandsynlighed for at finde dem på 100%," siger Steen Trolle, "men viser programmet for eksempel kun 80%, så vil vi rekvirere flere enheder fra SOK til at hjælpe os. Det kan være andre fartøjer eller en SAR-helikopter, som de vælger at sætte ind i redningsaktionen. SOK bliver også altid orienteret løbende om status på en eftersøgning."

Også den øvrige besætning har alle en opgave, for eksempel som dæksgaster til at betjene kranen, som fartøjets store gummibåd kan søsættes med.

Hvert fartøj har tre besætninger

Maskinmanden Kim Veng har startet de to Scania-motorer på hver 500 hk, og vi har allerede rundet havnens yderste molehoved og sat stævnen på sydgående kurs. Farten er max på omkring de 13 knob. Den kraftige blæst mærkes i ansigtet, og der er hvide skumtoppe overalt.

Ikke de bedste betingelser for at få øje på to små prikker derude et eller andet sted i horisonten.

Brigaden har i alt tre besætninger på hver 12 mand (m/k), som møder hver 14. dag, ligesom der er otte weekend-sejladsere om året pr. besætning. Beredskabstiden til en SAR-aktion er 1 time, men er ofte under, fortæller Steen Trolle. Kommer ikke alle frem til tiden, det kan hænde, da flere har et godt stykke vej at køre, så kan aktionen alligevel gennemføres med kun otte mand, tilføjer han.

Opgaverne er mange

Det er ikke kun SAR-opgaver, Marinehjemmeværnets fartøjer udfører, selv om disse udgør en stor del af beredskabet. I 2010 var der således 48 SAR-aktioner, hvor et Marinehjemmeværnsfartøj deltog. Farvandsovervågning af skibstrafikken og miljøberedskab hører sammen med assistance til politi, Skat og brandvæsen også med til arbejdet. Sker der for eksempel en olieforurening på havet, har flere af fartøjerne flydespærringer med til at inddæmme forureningen, indtil den kan suges op af et af Søværnets miljøskibe.

Mission Accomplished

"Der er de," råber bagbords udkig. Vel omkring 6 – 800 m. fra MVH 908 kan man lige akkurat skimte to små, mørke kajakker. Fartøjsfører Briann Enevoldsen varskoer den øvrige besætning om, at kajakkerne nu er observeret. Kursen ændres, og farten tages af fartøjet, der nogle minutter efter vipper parallelt med de to roere.

Øvelsen er afsluttet, og de to havkajakroere er ikke mere medtagne, end at de selv kan kravle op af den nedfiredede lejder på skibssiden. "I en skarp situation havde vi sandsynligvis valgt at samle dem op i gummibåden," fortæller Briann Enevoldsen.

Men denne gang blev der hverken brug for førstehjælp eller et hoist til redningshelikopteren.

Det var jo kun en øvelse.

□

Øvelsen er afsluttet og roeren hjælpes ombord

DEN MENNESKELIGE FAKTOR

Mange har sikkert set billeder fra svundne dage af redningsmænd i oilskinstøj og sydvest og med store korkbælter om livet skubbe en robåd gennem en frådende Vesterhavsbrænding for at komme et strandet skib til undsætning, inden det forsvandt i bølgerne med mand og mus. Som regel gik disse redningsaktioner godt, besætningen blev reddet, men af og til omkom også redningsmændene i forsøget på at nå ud til havaristen, og de nødstedte var overladt til deres egen skæbne med den visse død til følge.

Tekst og foto: Lars Hector

I al slags vejr

Det var dengang. I dag råder Farvandsvæsenet, som kystredningstjenesten hører under, selvfølgelig over et anderledes moderne udstyr. Det gælder såvel for materiel som for de 21 redningsstationer, vi har langs de ydre kyster i Danmark. Men det kan stadig være en barsk og krævende tjans, når alarmerne lyder en kold og mørk vintermorgen, og redningsmændene skal ud i grimt vejr for at hjælpe mennesker i nød. Her er det ikke nok med det avancerede udstyr alene, i sidste ende afgøres udfaldet af redningsfolkernes evne til at bevare overblikket og handle professionelt, for fejl kan koste menneskeliv.

Øvelse gør mester

"Derfor øver vi os også jævnligt under så realistiske forhold som muligt, så vi er forberedt, hvis vi skal ud at hjælpe folk," fortæller stationsleder på Grenå Redningsstation Kaj Melin. Og "hjælp" kan betyde alt fra en søredning til bugsering af en grundstødt lystsejler, pumpeassistance til en fiskekutter eller brændstof til fritidsfiskeren, der driver

for vind og vejr, tilføjer Kaj Melin.

Stationen har 10 fast tilknyttede redningsmænd, som alle er frivillige og bor i lokalområdet, og som med kort varsel kan tilkaldes, hvis SOK beder om assistance til en redningsaktion.

"Det er som et frivilligt brandkorps, vi må slippe, hvad vi har i hænderne, og så se at komme ned på stationen," siger Jens Warmdahl, som selv har været frivillig redningsmand i 10 år.

Kommer alarmeringen i nattetimerne, hvor stationen er ubemandet, stilles opkaldet automatisk videre til to af de fastansatte, som stationen har fire af, og som parvis har døgnvagt i et 14-dages rul.

Herefter tilkaldes det antal redningsmænd, der skal bruges til aktionen. Og det hele går hurtigt, stationens reaktionstid, det vil sige tiden fra en alarm modtages og til første enhed afgår, ligger på 13 -15 minutter. Både dag og nat.

Anne og FRB 01

Grenå redningsstation råder over to redningsfartøjer, den store, lukkede Anna E. Rørbye med plads til 50 personer foruden den fire mands besætning og den åbne FRB 01, der

betjenes af to mand og med plads til 13 personer. Den anonyme betegnelse "FRB" dækker over Fast Rescue Boat, med en topfart på 40 knob, mens storesøsteren må nøjes med de seksten.

Anna Rørbye medbringer desuden diverse førstehjælpsudstyr og kan i tilfælde af alvorlige kvæstelser hos en forulykket person også give smertestillende injektioner, dog først efter lægeligt samråd med for eksempel "Radio Medical" i Esbjerg.

"Det er en stor fordel, at vi har de to fartøjstyper. Har vi en aktion tæt på land og med lille vanddybde, så bruger vi den åbne båd, fordi den kun stikker 60 centimeter, men af og til har vi også begge fartøjer i søen, hvor vi sejler ved siden af hinanden og på den måde kan eftersøge et større område," forklarer Kaj Melin.

Så blev det alvor

Kl. 22.23 søndag aften d. 28. august alarmerer lodsens på den godt 42.000 bruttoregisterton og 228 meter lange produkttanker Kihada fra Marshalløerne, at et besætningsmedlem er faldet overbord i farvandet ud for Djurslands østkyst. Ulykken indtraf, da lodsens på tankeren skulle hjælpes fra

borde klar til at stige over i lods båden fra Grenå, der var på vej til Kihada.

”Vi var ude at hente en lystbåd, som havde fået motorstop lidt nord for Grenå, da vi på tilbagevejen fik alarmeringen fra SOK med anmodning

maskinskade og først vil være klar i løbet af den kommende uge.

On Scene Coordinator

Lods båden fra Danpilot i Grenå er den første, der når frem til tankeren, og

Patruljefartøjet ”Najaden” udpeges af SOK til ”On Scene Coordinator”, det vil sige, at marinefartøjet skal koordinere den samlede redningsindsats imellem de enheder, som deltager i eftersøgningsaktionen.



Redningsmand Bo Nielsen klar til entringsøvelse

om at gå til positionen for ulykken. Vi melder tilbage, at vi har en bjergningsaktion i gang, som vi forventer tager endnu en lille times tid, og at vi herefter afgår til positionen,” fortæller Kaj Melin

Desværre har stationen denne dag kun den mindre og åbne redningsbåd FRB 01 til rådighed, da Rørbye har

kort efter er også flere af søværnets fartøjer fremme. Det er ”Najaden”, ”Nymfen” og ”Saltholm” samt de to miljøskibe ”Gunnar Thorson” og ”Gunnar Seidenfaden”. Fra Anholt redningsstation deltager den lukkede motorredningsbåd MBR 34, og flyvevåbenet er på vej med to redningshelikoptere fra eskadrille 722.

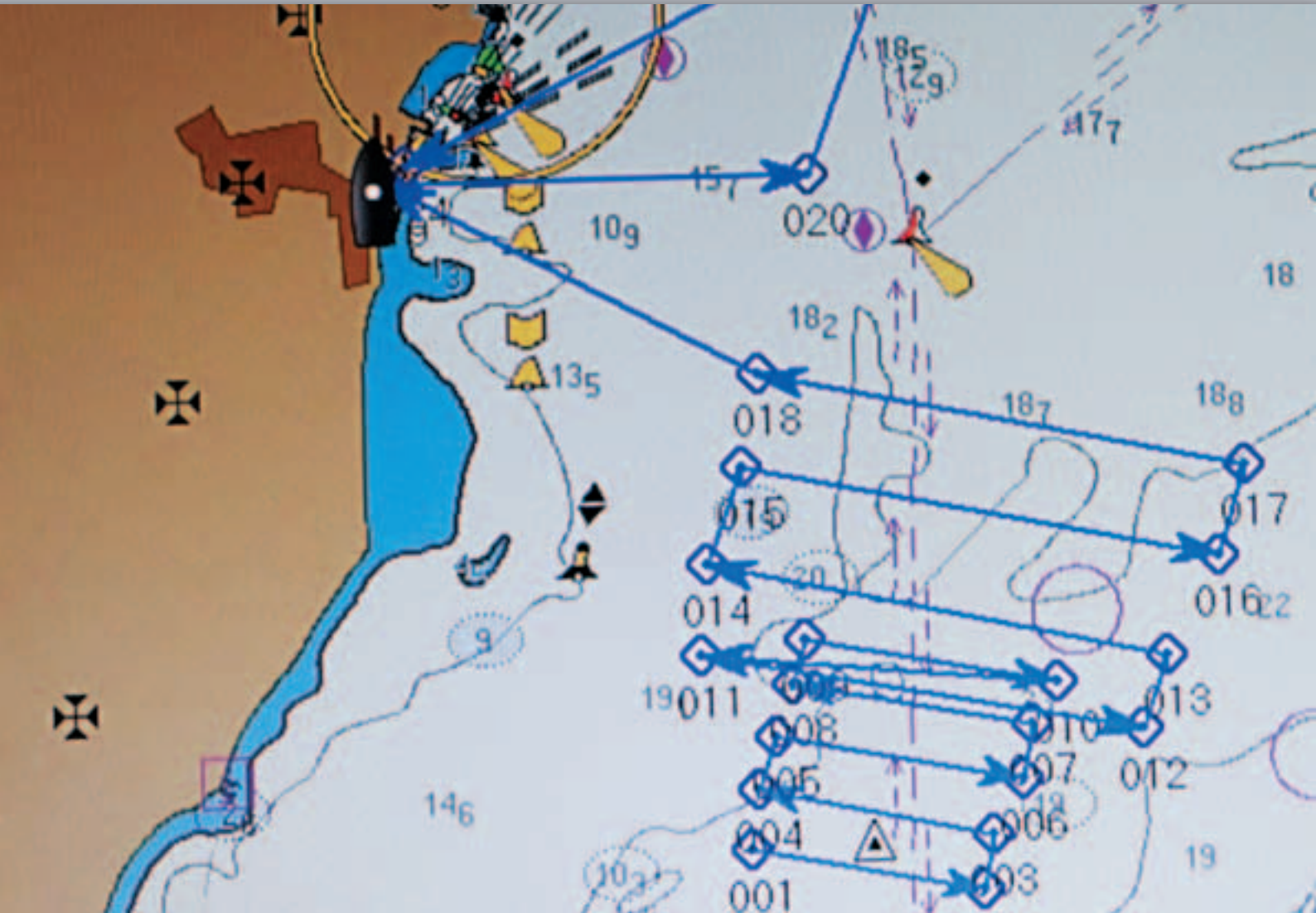
Klokken 23.30 er redningsmand Brian Noer og stationsleder Kaj Melin på vej mod positionen 56° 14,5' N, 11° 0,5' Ø, ca. 11 sømil SSØ for Grenå havn, som SOK har opgivet som stedet, hvor sømanden faldt over bord. Positionerne for søgeområdet, som er tildelt af ”Najaden” er allerede indtastet på redningsbådens søkortplotter.

Vejret er usigtbart med kraftige regnbyger, vindstyrken omkring de 11 sekundmeter fra VSV med stød af 15 og med bølger på 4-5 meters højde. Klokken 0.15 er Kaj Melin og Brian Noer fremme. ”Ikke så hur-

Eftersøgningen sættes i system I området har de andre skibe også fået tildelt søgefelter, og fartøjerne bevæger sig nu i NØ retning i et fastlagt søgemønster. Mønsteret bestemmes ud fra en beregning af, hvilken vej en

vender tilbage, når det er overstået,” fortæller Brian Noer.

06.28 er de to redningsmænd for anden gang på vej ud fra Grenå. Vejret viser sig stadig fra sin grimme side, vindstyrke og bølgehøjde er



Eksempel på et søgemønster

tigt, som vi kunne ønske det, men selv om vi kan skyde omkring 40 knob på fladt vand, så kan vi slet ikke komme i nærheden af det, i sådan et vejr. Giver vi for meget gas, slår vi simpelthen koldbølger på de store bølger,” forklarer Kaj Melin.

drivende person vil tage på grund af den stedlige bølgeretning samt strøm- og vindforholdene i området.

”Klokken 04 mandag morgen er vi ved at løbe tør for brændstof, og batterierne i vores to håndprojektører er flade, så vi melder On Scene, at vi må gå i havn for at bunkre (få brændstof på, red.) og skifte projektører, og at vi

som tidligere på natten. ”Najaden” kontaktes på VHF'en og FRB 01 får opgivet positionerne på et nyt søgeområde.

Sidste forsøg

Mandag formiddag samler ”Najaden” de deltagende fartøjer på positionen, hvor ulykken indtraf, og med omkring

100 meters afstand imellem sig bevæger de syv fartøjer sig nu atter mod NØ i endnu et forsøg på at finde sømanden.

Klokken 12.30 beslutter "Najaden" som On Scene Coordinator at indstille eftersøgningen, da det ikke længere anses for muligt at finde personen i live.

På det tidspunkt har Kaj Melin og Brian Noer været med i 17 timer i den åbne FRB 01.

"Men heldigvis kunne vi på hjemfarten lægge os i læ bag et af marinefartøjerne, så vi slap for de værste søer. Og

marinen var så venlig at fire noget kaffe ned til os. Det var lige hvad vi trængte til, for vi var ærlig talt ved at være godt mørbankede," fortæller Brian Noer.

Beskeden hyre

Vi andre må håbe, at der fortsat bliver ved med at være frivillige redningsmænd, for det skal være lysten til at hjælpe andre, som det der tæller frem for lønnen på de 1400,- kroner om måneden. Men så skal du til gengæld også være parat til at springe i tøjet

på alle tidspunkter af døgnet, sommer og vinter - og hele året.

Nye tider

Apropos redningsmænd, så er der måske nye tider på vej i Redningsvæsenet. I marts i år fik Nørre Vorupør redningsstation den første kvindelige redningsmand i Kystredningstjenestens over hundredårige historie.

Undskyld – den første redningskvinde.



Eskadrille 722

Besætningen består af 6 mand, i et vagtskifte på 72 timer.

Den vagthavende besætning skal i dagtimerne være i luften inden for 15 minutter; om natten inden for 30. Eskadrille 722 har altid en redningshelikopter stående standby i Aalborg, Skrydstrup og i Roskilde, og under visse særlige vejrforhold, også en i Rønne på Bornholm.

Ud over søredningsopgaver varetager Eskadrille 722 også patienttransport fx fra ø-samfund ligesom man har udstyr til at opsamle prøver i forbindelse med en havforurening.

I forhold til den tidligere SAR-helikopter S-61 (Sikorsky) kan EH101 også flyve under vanskelige meteorologiske forhold som fx overisningsfare, da rotorbladene kan opvarmes. På den måde er det muligt at foretage 8 -10 ekstra operationer hvert år.

Helikopteren er også udstyret med autopilot, så piloterne får mere tid til at kigge ud af vinduerne under en eftersøgning samt en mængde andet avanceret udstyr, blandt andet vejrradar. Hertil kommer et avanceret udstyr til behandling og overvågning af patienter.

SOK

I Frederikshavn findes et reservecenter for SOK i Århus, der kan udføre de samme opgaver som SOK, hvis der af en eller anden grund skulle ske for eksempel et nedbrud i hovedcenteret i Århus.

JRCC

"Joint Rescue Coordination Centre" er ansvarlig for koordineringen af al Search and Rescue (SAR) operationer i forbindelse med luftfarts- eller maritime nødsituationer i Danmark.

JRCC er en enhed ved SOK i Århus.

Radio Medical

"Radio Medical" er et døgnbemandet tele-maritim-medicinsk serviceorgan.

Funktionen varetages af et speciallægeteam på Sydvestjysk Sygehus i Esbjerg, som kan kontaktes af søfarende ombord på danske skibe fra handels-og fiskerflåden samt på færger, uanset hvor på verdenshavene de måtte befinde sig.

"Radio Medical" er døgnbemandet.

Farvandsvæsenet

Farvandsvæsenet deltager i ca. 400 redningsaktioner med en gennemsnitlig reaktionstid på under 15 minutter.