

BAKGRUND TILL KUSTBEVAKNINGENS FÖRTJÄNSTMEDALJ 2013

Händelse	Kommentar
Sjöräddning under patrull med KBV 303 den 20 mars 2012. Christofer Engberg Christina Cardell	Den 20 mars 2012 kommer ett larm om att en besättningsman blivit akut sjuk ombord på ett fiskefartyg väster om Vinga. Det finns ett behov av omedelbar assistans. Det råder bistra väderförhållanden med frisk vind och grov sjö. Mannen blir sämre och får hjärt- och lungräddning ombord. När KBV 303 kommer till platsen finns redan en helikopter på plats. Helikopterns ytbärgare sätts ombord på fiskefartyget och påbörjar hjärt- och lungräddning, men behöver snart hjälp av ytterligare en person. KBV 303 lyckas borda i det hårda vädret och Christofer Engberg kan avlösa ytbärgaren och fortsätta ge hjärt- och lungräddning. För att få upp personen från skansen genom en smal lejare måste ytterligare en person assistera. Efter ännu en riskabel bordning kommer Christina Cardell ombord. Hon assisterar vid hjärt- och lungräddningen och med att få upp mannen från fartygets däck till helikoptern. Det lyckas och därefter transporteras mannen vidare med helikopter. Cardell och Engberg utförde hjärt- och lungräddning under 30 min.
Sjöräddning under svåra förhållanden med KBV 020 den 3 okt 1996. Ingemar Ohlin Roger Dufva Bengt-Olof Olsson Christer Larsson	Det kommer ett larm om en saknad pråm för timmertransport med en person ombord i nordöstra delen av Vänern på kvällen den 3 oktober. Det råder vindstyrka på 17-20 m/s, regn och mörker. Mindre enheter och helikopter deltar inledningsvis i sökandet, men till slut är det bara KBV 020 och Sjöräddningssällskapets fartyg SG Nilsson kvar utomskärs i det allt sämre vädret. Vid 23-tiden blir man dirigerad till Vingens hamn söder om Åmål, av ledningscentralen i Göteborg. Efter en tids sökande upptäcks ett ljussken. KBV 020 ankrar upp och Ingemar Ohlin och Christer Larsson sätts iland på Gåsön iförda överlevnadsdräkter. Efter ett tag lokaliseras pråmen och en arbetsbåt sjösätts, från KBV 020, som trots svår sjöhävning och kolsvart mörker tar sig fram till pråmen. Men tyvärr går det inte att komma ombord på pråmen, varför man återvänder mot Vingens hamn. Besättningen meddelar ledningscentralen att det behövs en helikopter och KBV 020 dirigerar helikoptern till den nödställde som sedan bärgas.

Sjöräddning Söderhamn med KBV 309 den 28 sep 2010. Roger Stark Björn Lundmark David Lindh Jonas Sirberg Björn Magnusson	Tisdagen den 28 september 2010 grundstöter en 45-fots före detta fiskebåt vid Rönnskär, sydost Söderhamn. Båtföraren, ensam ombord, larmar ledningscentralen via sin mobiltelefon. Båten står hårt på grund och slår mot stenarna. Larmaren kan inte redogöra för sin position och upplevs som mycket svårkommunicerad. Räddningsledaren uppfattar situationen som allvarlig och larmar därför både ytenheter och helikopter till en trolig olycksplats. KBV 309 upptäcker fiskebåten efter 20 minuters spaning. Vädret på plats är frisk vind med kraftig sjö. KBV 309 har ingen möjlighet att för egen del närma sig fiskebåten på grund av djupförhållandena. Fiskebåten börjar nu brytas sönder av sjöarna. KBV 309 beslutar därför att sjösätta sin räddningsbåt, en Rescuerunner. Det är en liten enhet som kan operera både i öppen sjö men också på mycket grunt vatten. Jonas Sirberg kör iväg mot den nödställde samtidigt som KBV 309 väntar cirka 500 meter därifrån. Han är tvungen att ta det försiktigt. Vågorna är höga, cirka tre meter, men i vågdalarna är det bara några decimeter till botten. Fiskebåten bryts nu sönder alltmer. Alternativet att invänta helikopterräddning bedöms nu som allt mindre realistiskt. Jonas gör flera försök att komma intill fiskebåten innan han till slut lyckas få ombord den nödställde och kan föra honom i säkerhet ombord på KBV 309. Fiskebåten bryts senare sönder till vrak utan möjlighet att bärgas. Insatsen har tidigare belönats av stiftelsen Sveriges sjömanshus och Sirberg blev belönad som "Årets sjöräddare 2010".
Sjöräddning Harstena med KBV 287 den 3 dec 2011 när en segelbåt med tre personer och en hund gått på grund i hårt väder och alla hamnat i vattnet. KBV 287 Annika Irving Rikard Widlund Martin Hollingworth Martina Söderberg SSRS i Arkösund Jim Karlsson Göran Johansson Sven Söderholm Robert Söderholm Sebastian Wigmo Jan Wigmo	Vid 21-tiden på kvällen den 3 dec 2011 går ett sjöräddningslarm om att en segelbåt med tre personer och en hund ombord har gått på grund utanför Harstena. Det har blåst sydliga vindar upp till stormstyrka hela dagen och det går mycket grov sjö på havet. KBV 287, Rescue Östgöta och Rescue Erik Collin från Sjöräddningsällskapet i Arkösund samt Sjöfartsverkets sjöräddningshelikopter Lifeguard 907 går mot den angivna positionen. Lifeguard 907 är först framme, men ingen haverist kan upptäckas. Ett eftersök påbörjas och helikoptern går mot ett litet ljus som visar sig vara resterna av den förlista båten och en livflotte. När de andra sjöräddningsenheterna kommer fram till haveristen har helikoptern påbörjat vinschning av en person, och avgår omedelbart mot Skavsta med den nödställde. Rescue Östgöta gör flera försök att plocka upp en person som hänger sig fast vid livflotten. De lyckas inte komma tillräckligt nära så de kommer upp mot låringen på KBV 287 för att Rikard Widlund kan hoppa över från KBV 287 till Rescue Östgöta. Rikard går sedan i vattnet och lyckas få en frälsarkrans runt personen så de båda kan dras in till Rescue Östgöta för att sedan tas ombord. KBV 287 och Rescue Erik Collin fortsätter sökandet efter den tredje personen runt haveristen. Personen och hunden upptäcks till slut av helikoptern som återkommit till platsen efter att ha lämnat av sin patient. Personen vinschas upp, men dessvärre går det inte att rädda livet på personen.

Miljöräddning Ölands norra udde. KBV 285 den 15 feb 2012. Lars Åman Åke Åman Jimmy Hellman Magnus Rågmark	Den 15 februari 2012 lyckas besättningen på KBV 285, i dåligt väder, med ett lassokast koppla en tross på det övergivna fartyget M/V Phantom. Fartyget har svår slagsida och man lyckas därmed förhindra att hon driver på grund. Den bogsertamp som används är ganska klen och därför kan inte så mycket kraft användas under bogseringen. Haveristen klarar Öland med cirka en halv nautisk mil när det är som närmast. Detta innebär att de naturkänsliga områdena på nordvästra Öland räddades från en grundstötning och de miljöfaror detta kunde ha medfört. Tack vare den inledande insatsen av besättningen på KBV 285 kunde fartyget räddas och senare bogseras till Oskarshamn av KBV 003.
Nödbogsering, Tjärven med KBV 311 den 11 oktober 2000. Anders Melander André af Forselles Klas Johansson Carl Schroeder	Sent på kvällen den 11 oktober 2000 avseglar KBV 311 från Gräddö hamn för att assistera ett torrlastfartyg som fått slagsida och vatteninträngning i maskinrum med maskinproblem som följd. Vinden är hård. Efter klockan 22.00 lyckas en lots ta sig ombord. Fartyget har då åtta graders slagsida. Lotsen meddelar KBV 311 att läget är stabilt, men befälhavaren vet inte hur länge maskinerna kommer att fungera. KBV 311 följer fartyget in mot Kapellskär och klockan halv elva meddelar lotsen att fartyget inte längre har någon framdrivning och börjar driva. Det närmar sig Västerskärets grund och KBV 311 avser assistera fartyget. När det bara är cirka 70 meter från bränningarna börjar KBV 311 puffa torrlastfartyget ut i farleden. En ny assistans görs tre kvart senare. Strax därefter får fartyget total blackout och KBV 311 markerar var grunden ligger i området i syfte att man ska kunna ankra upp fartyget på ett säkert sätt. KBV 045 har kommit till platsen och påbörjar länsning av fartyget. Strax före klockan sex på morgonen bogseras fartyget in till Kapellskär med hjälp av bogserbåt och KBV 045. Insatsen förhindrade att fartyget gick på grund.

Estoniakatastrofen den 28 september 1994. Två flygbesättningar från Kustbevakningen deltog i räddningsarbetet. Leif Fredriksson Fredrik Hedström Annette Stedt Patrick Dahlberg Anders Jansson Leif Welming, Ronnie Willman Hans Nilsson	Den 28 sep 1994 sänds ett mayday ut klockan 01.24 från Estonia. Vid tillfället råder mycket svåra väderförhållanden med kulingvindar och hög sjö. Ett av Kustbevakningens flygplan (SE-KVG) med besättning står i Åbo den natten efter att ha deltagit i en miljöövning. De får larm på natten via ledningscentralen i Stockholm och flyger ut i området för att delta i sökandet efter nödställda och samverka med helikoptrar från Finland, Estland, Sverige, Danmark och Tyskland. Besättningen lyckas lokalisera flera räddningsflottor som de dirigerar helikoptrar till för bärgning av överlevande. Samtidigt gäller det att själv hålla avstånd till alla de helikoptrar som finns i området på olika kurser och höjder. Besättningen på KBV:s andra flygplan står på Sturup och får klockan 04.00 order om att ta sig till området för att avlösa i sökandet. Det finns mycket lite information denna tidiga morgon och besättningen vet inte vad som väntar, bara att en färja har sjunkit och att det talas om katastrof och kaos. Väl ute i området får besättningen uppdraget att positionera människokroppar som ligger och flyter i området, både med och utan flytvästar. Positionerna lämnas vidare till den Siljafärja som har ledningsansvaret. 852 människor omkom och 137 kunde räddas vid Estoniakatastrofen. Hela räddningsarbetet verkade något oorganiserat med tät helikoptertrafik på olika höjder, men alla räddningsenheter gjorde en heroisk insats denna natt och morgon. Efter den händelsen utvecklade Sverige ett nytt koncept för att koordinera helikoptertrafiken vid denna typ av olyckor och idag har Kustbevakningsflygets besättningar Air Co-Ordinator utbildning. Detta koncept har numera accepterats av samtliga länder runt Östersjön som utbildar sina flygande besättningar på detta.
--	--