



☆☆ Nu är det alltså definitivt. Längre har man sagt: F8 — det har man ju hållit på att lägga ner i tio års tid utan att lyckas. Denna något optimistiska syn på F8:s framtid har hängt kvar länge, t o m långt efter det riksdagsbeslutet var ett faktum. Inte minst F8:s egen personal av skilda kategorier har hängivit sig åt önsketänkande i form av en det-ordnar-sig-alltid-mentalitet, som visserligen haft det goda med sig att trivseln och arbetsglädjen hållit i sig långt längre än man haft anledning tro, men som också medfört att många inte i tid sett om sitt hus. Men nu är vi trots allt där. ☆☆☆

F8 blir flyg- historia

I ett slag — 1 juli 1973 — förlorade F8 mer än hälften av sin personal. De enda förband som nu ingår i F8 är robotskoldivisionen, helikoptergruppen och ett reducerat baskompani. Sedan den sist inryckande vplomgången fullgjort sin förstaskedesutbildning kan specialkompaniet fö knappast längre anses vara ett förband. Vid robotskoldivisionen sker ännu utbildning; allteftersom den trappas ned blir arbetet med materielen övervägande.

Helikoptergruppen fortsätter sin verksamhet med oförändrad intensitet; flygräddningstjänst, utbildning och specialtransporter står på programmet. Men ännu (januari 1974) vet man inte vart man ska ta vägen den 1 juli! Jag går inte här närmare in på de olika turer som förevarit — det får andra göra. Jag bara konstaterar att, som vanligt, kommer personalen i kläm.

När det gäller F8 är det alltså inte möjligt att instämma i de yttranden om ljusa framtidsutsikter etc som brukar prägla förbandschefernas inledningar i Flygvapen-Nytt:s sk temanummer — om man för vår del skall söka ljuspunkter får man se bakåt i tiden...

F8:s historia är kort men ändå så fylld av flyg-, stril-, bas- och robohistoria, förutom av händelser av andra slag, att här inte är platsen att gå närmare in på den saken.

När riksdagsbeslutet om nedläggningen hade fattats beslöt personalen, genom företagsnämnden, att försöka hugfästa minnet av denna period i flygvapnets historia genom en minnesskrift över Kungl Svea Flygflottilj. Härför satsade man en massa fritid och alla sina sk trivselmedel (!). Resultatet blev en bok som innehåller en del historia, liksom artiklar av annat slag, och där nästan hälften av sidorna är bilder. Många fotografier från olika tider är unika.

För den som är intresserad av F8:s korta men glansfulla förflutna finns boken (i begränsat antal) att köpa via postgiro nr 12 70 05-7. Pris 32:50 + porto.

Vad som nu skall hända med den del av området som flygvapnet lämnar är för n okänt, i varje fall för mig. Som krigsbas lever fältet vidare, och med jämna mellanrum kommer 35-ornas då att överrösta bullret från E 4 och E 18.

Annars finns det väl inte mycket som ger ett ödsligare och tystare intryck än ett övergivet flygfält! ■

Carl-Ulrik Lundgren

Robot- divisionernas saga snart all . . .

☆☆ Två luftvärnsrobotdivisioner fredsgrupperades från den 1 juli 1963 på F8. Detta skedde i enlighet med de försvarsbeslut i början på 1960-talet som bl a innebar anskaffning av luftvärnsrobotsystem 68 (Bloodhound II), av brittisk tillverkning. Men nu är sagan snart all . . . Robotdivisionerna upphör praktiskt taget samtidigt med att vapensystemet nått full operativ styrka och användbarhet. ☆☆☆

Luftvärnsrobotorganisationen bestod av en i kårstaben ingående luftvärnsrobotavdelning med chef (CR) samt två luftvärnsrobotdivisioner, en robotskoldivision och en övningsdivision. Skoldivisionen ålades ansvaret för såväl operativ som teknisk grundutbildning av fast anställd och vpl personal på systemet. Grundutbildningen av fast anställd teknisk personal på systemets radarenhet ålades traditionsenligt Flygvapnets Radarskola, FRAS på F2.

För bättre systemutbildning överfördes dock även detta utbildningsansvar på F8 robotskoldivision från år 1971. Efter genomgången grundutbildning skedde vidareutbildningen av vid F8

placerad personal vid övningsdivisionen.

Materielleveranserna började hösten 1964. Eftersom tillverkningen av enheterna i systemet var spridd över stora delar av Storbritannien, och leveranserna skedde direkt från fabrik, måste enheterna före överlämning till flygvapnet kontrolleras dels var för sig och framför allt sammankopplade till ett system.

Denna verksamhet bedrevs vid F8 av ett team sammansatt av personal från flygmaterieförvaltningen, tillverkaren, stril och F8. På detta sätt genomgicks och kontrollerades alla robotgrupper vid F8 under perioden hösten 1964 – hösten 1966 innan materiel levererades till robotdivisionerna på F8, F10, F12, F13 och F17.

Under motsvarande period präglades verksamheten vid F8 robotdivisioner av en intensiv aktivitet. Grundutbildning av personal för de nya robotgrupperna måste ske i takt med materielleveranserna. Praktisk erfarenhet i materielens handhavande och utnyttjande måste vinnas, modifieringar registreras och utvärderas och intim kontakt med "utprovningssgruppen" upprätthållas.

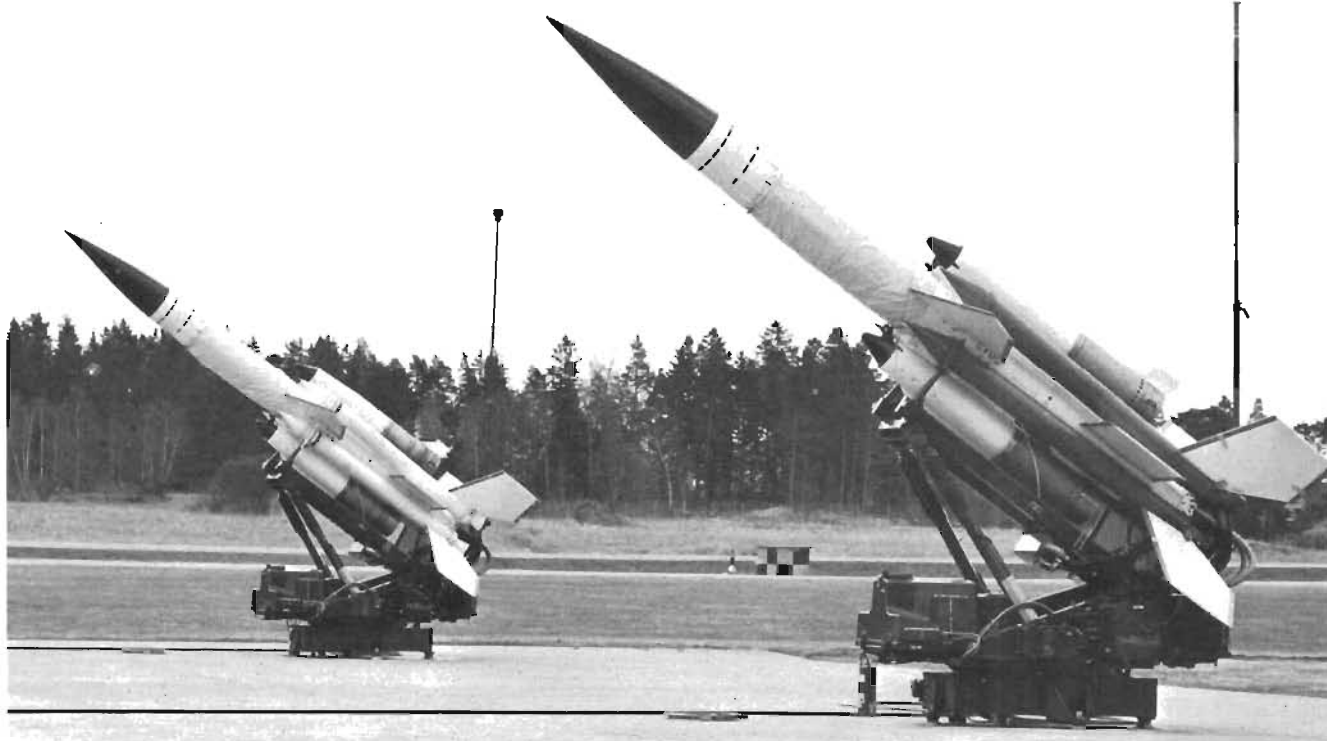
Kunskaper och erfarenheter måste parallellt med den övriga verksamheten inarbetas i kursunderlag och instruktioner. Eftersom ändringarna i många fall var omfattande, delvis av utomordentlig betydelse för materielens handhavande, krävdes dessutom kompletteringskurser för tidigare utbildad personal.

Chefen för flygvapnet fördelade dessutom relativt snart uppgifter rörande taktik och taktisk-teknisk utprovning av systemet på de olika förbanden. Ett arbete som fortfarande pågår, bl a beroende på dels den fortlöpande modifieringen av såväl robot 68 som stril.

När nu F8 står inför sin nedläggning, och även F8:s luftvärnsrobotdivisioner som en följd av medelsbegränsningen på försvarsanslagen tvingas utgå ur organisationen, vill jag passa tillfället rikta ett varmt tack till personalen vid robotdivisionerna för deras insats på vapensystemet. Uppgifterna har lösts på ett föredömligt sätt.

Att man sedan – praktiskt taget samtidigt som vapensystemet nått full operativ styrka och användbarhet – reducerar det med två tredjedelar är endast att beklaga. ■

P. A. Perming





● J 9-eran Innebar tekniskt och operativt en kolossal kvalitetshöjning för F8.



● RB 68 — F8-silhuett som försvinner.



● CF8, överste Georg Gärdin, mottager F8:s fana ur kung Gustaf V:s hand vid en ceremoni den 8 juni 1939.



● "Helge 98" får stå som symbol för F8:s förnämliga flygräddningsinsatser.



● Dävarande Stenberg.

"Mitt minne strax efter den då Hitler anföll Danmark) är en av beredskap på Bromma. Det nya elever, men plan, vid behövande iväg till olika delar av Stockholm för bandet, så att eventuellt anfall utslaget i först."

Jag minns som mig vårnatt på fältet var spår ska ryttare" (ser hade inget av spridning föreligga så möjligheter att kades ut på flyg hjälp av kommanden en gata av främst namn att flytta tillare". På det oss vara väl till kunna starta lättat. När det skedde såg vi verksamhet, och moda allt en oss röjda gator litet väl slalomtar. Om den hade lyckats. (Dävarande Stenberg i M F8).

● J 22-epoken är utrustning.





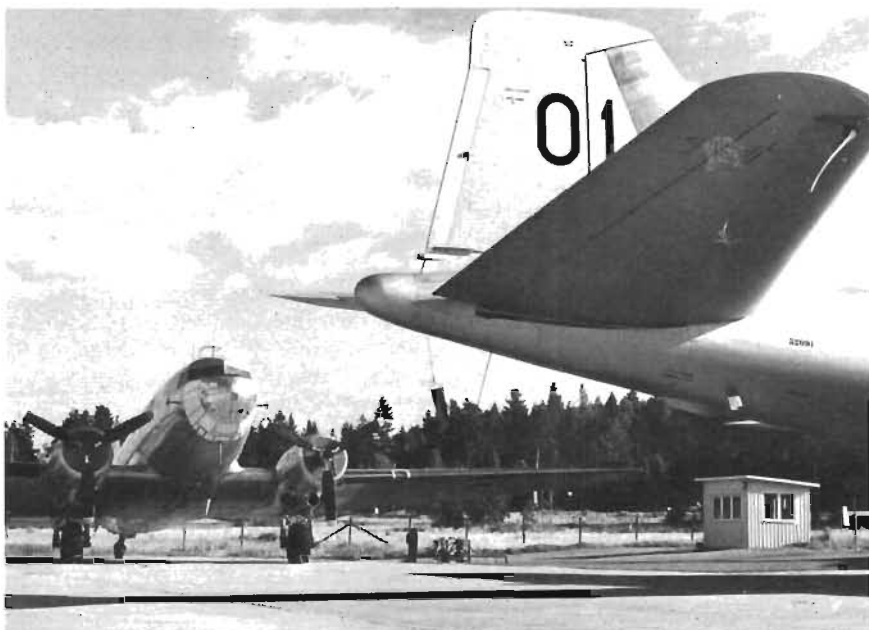
● J 8-epoken betydde start för F8 som jaktförband. J 8:an ingick även i F19 i Finland.



● Kung Gustaf V vid besök den 6 juni 1939, åtföljd av bl a sin sonson prins Gustaf Adolf; vid kungens sida C F8.



● Robot 68 på vintervakt på F8.



● Trotjänaren TP 79 — DC-3 — symboliserar F8:s "arbetshäst" nr 1 på transportsidan.



änriken Dick Sten-

från dagarna
april (1940 —
i Norge och
speciell form
Barkarby och
nebar att vi
var sitt flyg-
skulle flyga
atser runt om
utt sprida för-
det vid ett
inte skulle bli
omgången.

skilt en dim-
Barkarby när
t med "span-
h underrättel-
om att behö-
g nog skulle
urt det fanns
starla. Vi skio-
lätlet och med
ssen röjde vi
utrymme ge-
"spanska ryt-
lätlet trodde vi
beredda på att
fort dimman
så småningom
sulltatet av var
jag skulle for-
tärt i den av
hade fått en
betonad karak-
er huvud taget

änriken Dick
nesboken om

nebar helsvensk



F8-helikoptrarna räddar 30 liv per år!

☆☆ Den 1 april 1967 började dygnet-runt-beredskapen för F8:s helikoptrar. Tidigare hade besättningarna endast beredskap under tider då flygvapnet hade flygplan i luften. Då det stod klart vilket viktigt komplement helikoptrarna var till sjöräddningen ålades F8 att hålla en helikopter startklar dygnet runt. ☆☆☆

Från alla synpunkter ansågs Visby vara en lämplig basering, med startberedskap 30 min under flygvapnets övnings-tid och 1 tim under resten av dygnet. Nu fick personalen på helikoptergruppen börja tillbringa en stor del av sitt liv på Gotland – förarna och navigatörerna var fjärde vecka och färdmekanikerna – som var fler till antalet – var åttonde vecka. Det var gamla garvade FRÅD-män allesammans med erfarenhet från det gamla skärgårdsambulansflyget, Catalinan och HKP 1. Enda personalförstärkningen var en navigatör som kom från F4.

Det första året var ganska händelse-löst. En del av tiden gick åt till övningsflygningar, men en stor del var bara väntan. Dock började önskemåten om helikopterhjälp att öka och efter en del dramatiska räddningsuppdrag till havs, där inget annat räddningsorgan skulle kunnat lyckas, var alla överens om helikopterns mångsidiga användningsområde.

Flygräddningshelikoptern engagerades i sjöräddningsuppdrag, spaning efter saknade fritidsbåtar, ambulansflygningar, hjälp till folk på ödsliga öar, undersökning av oljeutsläpp till havs m m.

I medeltal 30 människor per år, i fara för sina liv, har besättningarna ur F8 flygräddningsgrupp i Visby räddat sedan år 1968. Detta framhåller en av de 17 i den ytterst homogena FRÅD-gruppen, navigatör Lars Flemström, i denna intressanta artikel.

Ett väl sammansatt gäng, som inte enbart vi i flygvapnet bör sända en tacksamhetens tanke för deras många gånger svåra och uppoffrande tjänst. En insats som i ö vunnit internationellt erkännande.

Efter 1968 har antalet utryckningar legat ganska konstant på ca 50 per år. I medeltal 30 människor per år, som varit i omedelbar fara för sina liv, har F8-besättningarna lyckats rädda. Därtill kommer ett 60-tal ambulansflygningar sedan 1967 från fartyg till havs, otillgängliga öar eller mellan Visby och fastlandet. Många av uppdragen har naturligtvis haft ganska rutinmässig karaktär, men många har varit mycket påfrestande för besättningarna. Gruppen har visserligen anteckningar på alla uppdrag, men dessa ger inte på långt när en bild av den dramatik som kan ha funnits:

"Larm från Cefyl kl... om hämtning av skadad sjöman. I luften... Mörker, kraftig vind, dålig sikt. Framme, båten ej på angiven position. Spaning. Båten funnen – besättningsmannen upp-wunschad. Landning Visby..."

Verkligheten kan ha varit den att man i flera timmar flugit omkring över Östersjön i kolsvarta natten, i snöstorm utan radioförbindelse med någon. När man till sist funnit den skadade sjömannen har man måst hovra över en liten fiskebåt som krängt kraftigt i den grova sjön, och vars master och antenner hela tiden hotat slå in i helikoptern eller trassla in sig i winschviren.

Väl ombord i helikoptern kan sjömannen behöva en intensiv hjälp med att stoppa blodflöde, konstgjord andning, varma kläder och dryck osv. Samtidigt gäller det att leta sig fram till lämpligaste sjukhus så fort som möjligt. Därefter hem till basen, tanka och fortsätta beredskapen. Och försöka koppla av med en telefon som står inom hotfullt räckhåll.

Uppmärksamheten kring flygräddningsgruppens insatser har från svenska myndigheter varit mycket mätlig, medan andra länder — speciellt Finland och Tyskland — har ägnat undsättningarna stort intresse. Bl a deko- rerades åtta man ur F8 flygräddningsgrupp på Förbundsrepubliken Tysklands ambassad för ett par år sedan.

Dygnet runt — hela året — finns en helikopter med besättning redo att starta. Man kan vara i luften på 1 tim, 30, 15 eller 5 minuter — allt efter vad som beställs från Cefyl, Centrala flygtrafikledningen. Principen är att nattetid räcker med en startberedskap på 1 tim. Så fort ett militärt flygplan är i luften höjs beredskapen till 30, 15 eller 5 min, beroende på väder och temperatur, flygning över hav och övningens art.

Vintertid exempelvis beställer tre- fyra flottiljer "5-minuters" under 4–5 tim varje dag. Sammanlagt har F8 FRÄD-helikoptrar under ett år ca 4.300 tim "en-timmis", 450 tim "30-minuters", 2.500 tim "15-minuters" och 1.500 tim "5-minuters". Under året är jourbesättningarna i luften drygt 300 tim i samband med räddningsuppdrag, övningsflygtimmar eller för andra varierande uppgifter.

Hemma på F8 har helikoptergruppen normalt ingen beredskap, utan därifrån sköts utbildning, transporter, lyft av utrustning som skall ut i oländig terräng — upp på hustak osv. Samt naturligtvis all service på helikoptrarna och den övriga materielen.

De sju ton man som nu utgör FRÄD-gruppen är ett homogent och sammanställt gäng. Ett ansvarsfullt jobb, där människoliv ofta hänger på att varje man i besättningen gör sitt yttersta, har lett till ett samarbete byggt på fullständig lojalitet och förtroende för varandra. ■

Lars Flemström

FRÄD-bragd:

Dramatik i lagom dos för "Helge 98"

☆ En lika snabb som dramatisk räddningsinsats tidigt på morgonen onsdagen den 9 januari blev årets FRÄD-upptakt för snart legendariska H 98-besättningen, denna gång på F8 Barkarby. Det var en 23-årig canadensisk medborgare, passagerare i "Svea Regina" på väg från Helsingfors, som räddades efter svår rökförgiftning. Räddningen ägde rum på öppna havet 10 distansminuter ost Sandhamn. ☆☆☆

Förhistorien var, som så ofta tidigare, ett nattligt anrop till Cefyl på flygstaben. Kl 04.19 larmade Stockholm Radio (fd Stavnäs) om att "Svea Regina" begärt omedelbar assistans för en passagerare. En läkare ombord bedömde tillståndet livshotande, orsak rökförgiftning. Och Cefyl lät som så ofta tidigare larmet blixtsnabbt gå vidare till flygräddningshelikoptern, nu på F8.

— Vi hade hög beredskap, som vanligt, berättar befälhavaren kapten Kjell Holmqvist. Redan kl 05.20 låg vi i luften och nästan genast fick vi kontakt med fartyget. Mötesplats överenskomms, och redan efter ca 20 minuter kunde vi börja winscha ner ytbärningsmannen, vpl Linder. Hela tiden hovrade vi över akterdäcket, dit patienten förts. Genast han lagts på vår bår winschade vi upp honom; svårigheten var hela tiden att aktern höjdes och sänktes pga av "gammal sjö".

Väl ombord i helikoptern tog navigatören och färdmekanikern hand om patienten, som stundtals var medvetlös, kräktes och hade andningssvårigheter. Syrgas behövde vi emellertid inte ge honom.

Fotnot:

Flygvapnets räddningshelikopter i Visby utförde under fjolåret (1973) 61 uppdrag. 14 av dessa var ambulansflygningar från lasaret till i Visby till i första hand Karolinska sjukhuset i Stockholm. Från nödställda fartyg räddades 10 personer. (DN, Visby.)



● Färdmekanikern, flygtekniker Torsten Wänseth, tar pulsen på den rökförgiftade canadensiske patienten.

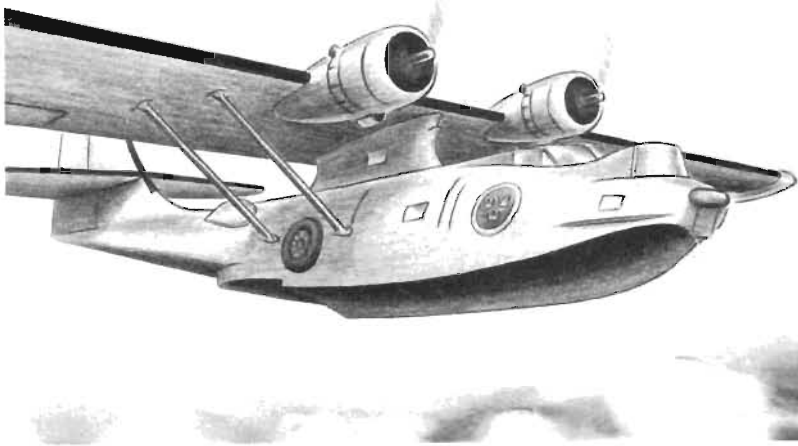
Det var nu "bara" att gå spikrakt till Haga-terminalen, där ambulans mötte. För att spara dyrbar tid lyftes patienten direkt in på vår bår. Vi noterade nu 06.15. Hela aktionen hade för vår del tagit mindre än en timme, noga räknat 55 minuter. Allt gick som smort.

Slutade kapten Holmqvist. Som tillsammans med sin besättning bör ha en blomma, för denna insats som för många andra. Liksom en blomma till F8-fotografen Owe Gellermark, som denna gång var med och tog bl a en bild som blev första sides-stoff i DN. ■

Ola



● Besättningen på H 98 efter slutförd uppdrag: Befälhavaren kapten Kjell Holmqvist nedtill tv, andre-ibraren kapten Robert Sjöholm th, färdmekanikern Torsten Wänseth i mitten, överst th flygnavigatör Arne Lindblom och tv ytbäraren vpl Ingemar Linder.



"Catalinan" får äreminne som flygräddare

★ ★ Några år efter andra världskrigets slut beslöts att marinspaningsdelen av dåvarande Roslagens flygflottilj, F2, skulle läggas ner. Men man insåg att för räddningstjänsten på Östersjön behövdes några lämpliga sjöflygplan. Flygambulanstjänsten i Stockholms skärgård och Mälaren skulle även kunna fortsätta. Därför tillkom en avdelning som benämndes "Flygräddningsgruppen" med förkortningen FRÄD. F2 fick beteckningen Roslagens flygkår. År 1948 var FRÄD färdigorganiserat och kunde sätta igång under ledning av framlidne kaptän Bror Folke Hansson. ★ ★ ★

Maskinparken såg ut så här:

- en tremotorig Dornier Do 24 (TP 24) med fem mans besättning,
- tre tvåmotoriga Consolidated Catalina (TP 47) med fem mans besättning,
- två tvåmotoriga Heinkel He 115 (T 2) med tre mans besättning,
- två enmotoriga Norseman ambulansflygplan med två mans besättning + en sjuksyster.

Alltså åtta flygplan, med de nya år 1947 erhållna amerikanska Catalinaplånen som grundstomme. Övriga sjöflygplan var redan tidigare stationerade på F2.

Personalen utgjordes nästan helt av tidigare på F2 tjänstgörande personal. En sjöerfaren flygstyrka och en kämpavillig markstyrka av tekniker.

År 1950 blev personalen på flygräddningsgruppen fulltalig. Förutom gruppchefen bestod flygstyrkan av 28 män fördelade på tre fasta beredskapsbesättningar, en lärarbesättning och en utbildningsbesättning. Dessutom fanns en sk kårbesättning på fem män i reserv att tillgå.

När det gällde de korta sjuktransporterna, exempelvis i Stockholms skärgård, kom de högvingade Norsemanplanen väl till pass. Från en brygga kunde man lätt föra båren rakt in i kabinen.

Flygräddningsspecialisten, förre fanjunkaren Harry Frode tecknar i denna intressanta artikel — till vilken han även gjort de briljanta teckningarna — en kärleksfull bild av "Catalinans" insatser i flygräddningens tjänst.

En episod ur de högst skiftande räddningsuppdragen: En direktörsfru begärde hjälp — hennes man hade seglat ut på en "kort tur" med segelbåten. En "Catalina" startade genast. I yttre havsbandet hittades en båt som stämde. Den låg för ankar i en vik. Flygplanet landade, körde fram till segelbåten och stoppade motorerna. Upp ur ruffen tittade en spenslig kvinnogestalt, men hon dök snabbt ner igen . . .

I stället tittade en rödbrusig lilsken man upp. Föraren ropade: — Är det möjligen direktör Svensson? — Visst tusan. Men vad har ni med det att göra? Stick!

Och det gjorde man. Uppdraget var ju slutfört . . .

För de långa sjuktransporterna (tex ned till den då enda konstgjorda njuren i Lund) användes Catalinaplånen, som även kunde gå ned på landflygplatser. Sådana långflygningar, med tex hämtning i Östersund eller Sundsvall, blev ofta strapatsrika företag i dåligt väder. Värst i den kalla årstiden var nedisningen, som gjorde flygningarna riskabla.

Stronga insatser gjordes här av Catalina-veteranerna — framlidne fanjunkaren John Tenggren "Dunken" kallad och fanjunkarna Carl Olof Wijkman och Olov Arbin. Ej att förglömma de pålitliga färdmekaniker som deltog i dessa svåra uppdrag, där även navigatörerna och signalisterna sattes på svåra prov. Det fordrades gott lagarbete. En Catalina-besättning bestod av två flygförare, en flygnavigatör, en flygsignalist och en färdmekaniker.

I dåligt väder var Catalinan ett svårfluget plan. Tillverkaren hade måst pruta på flygegenskaperna: ett tungt infällbart hjulställ hade byggts in i den rena sjöversionen, som konstruerats redan 1934. Fördelen blev att man även kunde vara landbaserad. Tungstyrd var hon med sin direktstyrning, dvs utan "servo". Med 32 m spännvidd och en flygvikt på ca 14 ton kändes hon "som en pråm i luften". ▼



Helt annorlunda att flyga var den flot-
törförsedda T 2:an. Suveräna egenska-
per – nästan som en "jakt-kärra" –
och stryktålig i grov sjö. Ett bättre sjö-
flygplan har aldrig byggts.

Normalt var Catalinan tankad för 9
tim flygning, men fulltankad var ak-
tionstiden hela 18 tim. Under tjänste-
tid kunde utryckningar ske på tid un-
der 10 min från larm till dess flygpla-
net var i luften. I övrigt klarades en tid
under halvtimmen.

Vid fartygskata-
strofer eller fallskärmsutsprång till havs
var strävan att snarast sända ut två
flygräddningsplan. Ofta sändes en Ca-
talina och en T 2:a. På den tiden var
det sämre med navigeringshjälpmedel
för både fartyg och flygplan. Positions-
angivelserna blev ofta lätt felaktiga. Det
blev stora sökområden och med 200
km/tim var efterforskningarna tids-
ödande.

Att hjälpa till vid alla slags sjöolyck-
kor har alltid varit den bästa träningen
för FRÅD-personalen inför huvudupp-
giften att rädda fallskärmschoppare till
havs. I och med att överljudsflygningar
över Östersjön och utanför västkusten
ökade, steg också kraven på flygrädd-
ningstjänsten.

Som övning vintertid utförde Catali-
norna även regelbundna isspaningar
över Bottenhavet. Det var flygningar på
ungefär fem timmar som kunde före-
komma flera gånger i veckan. Uppig-
gande moment var prickbombfällning
av färska dags- och veckotidningar på
ensligt belägna fyrplatser. Tänk vad
glada "fyrgubbarna" blev varje gång
de fick påhälsning därute!

Hur undsattes nödställda när det var
så grov sjö att man inte kunde landa
på vattnet? Jo, man släppte från flyg-
planet ut en rödgul pastbehandlad lina
som kunde flyta på vattnet. Den var 120
meter lång och i ytterändan satt en
liten vindstrut som höll linan sträckt. Vid
flygplanet var den sedan fästad i en
paketerad icke uppblåst gummibåt.

Under svag dykning flög man sedan

snett mot vinden in på lovartsidan om
den nödstälde och på ca 25 m
höjd fälldes gummibåten. Denna blå-
stes upp av en kolsyrepatron som utlös-
tes i fällningsögonblicket. Nere på
vattnet blåste den snabbt iväg med
vinden och den rödgula linan fånga-
de upp den nödstälde; vindstruten i li-
nans bakre ände i vattnet höll igen.
Sedan var det "bara" för den nöd-
stälde att dra i linan så fick han gum-
mibåten till sin hjälp.

I fråga om flyg-
bulanstjänsten bör här ges en särskild
eloge till Syster Birgit Jönevik-Ottersjö
för hennes förnämliga insatser under
denna tid. Räddningsflygningarna ofta
under svåra förhållanden, ställde alltid
stora krav på den medföljande sjuk-
systemen. Hennes ansvarsfulla uppgift,
att ta hand om sjuka eller skadade,
kan ej nog skattas.

Så hände det sig, att den 1 novem-
ber 1958 "landsteg" den första Catali-
nan på F8, med tillhörande flygrädd-
ningspersonal. Därmed inleddes omda-
ningen av flygräddningstjänsten till
"ren" markbasering. Den stolta flottan
för sjöflygräddning hade då decimerats
till summa två TP 47 Catalina. Redan
då, alltså för drygt femton år sedan,

ställdes emellertid i utsikt att flygrädd-
ningen skulle få ersättning med två-
motoriga dubbelrotorhelikoptrar.

Tyvärr skulle det dröja en hel del
år innan leveranserna fullföljdes. Ut-
rymme för kommande helikoptrar fanns
gott om: jaktflyget hade redan lämnat
F8. Men transportdivisionen fanns ju
kvar, och det ansågs lämpligt att till-
föra även flygräddningen två TP 83
"Pembroke". Flygräddningspersonalen
flögs nu in på denna flygplantyp; det
blev några tråkiga år från flygrädd-
ningssynpunkt, då tjänsten inte var i
takt med tiden.

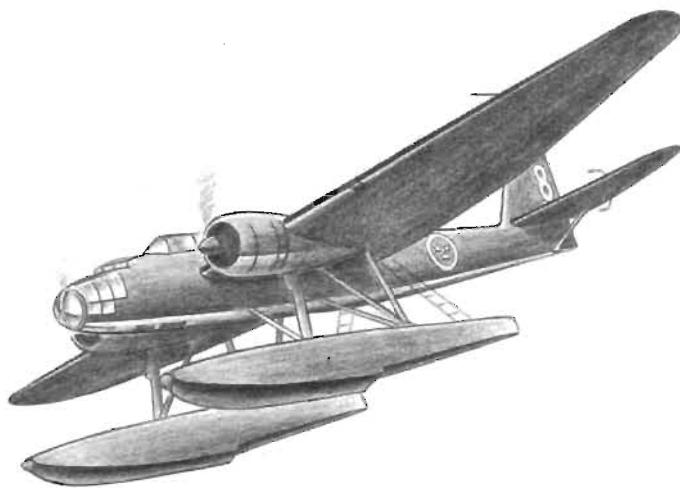
Men redan år
1960 hade flygvapnet tillförts ett par
egna Alouette-helikoptrar, en liten en-
motorig helikopter. Visserligen inte
lämplig för användning till sjöss men
väl för inflygning av blivande helikop-
terförare. Flygräddningsveteranerna fan-
junkarna Wijkman och Wallner blev de
första "egna" helikopterförarna inom
flygvapnet.

Första leverans av Vertol 107 hade
skisserats till 1961–62, men leveran-
serna från USA blev åtskilligt försena-
de. Vertol-fabriken lånade därför ut två
äldre enmotoriga helikoptrar av typ
HKP 1 "Bananen" till flygräddningen.
För övrigt två riktiga "drögar" som gått
i civil trafik i New York. De fick duga
för inflygning till typen "tyngre helikop-
ter".

År 1964, för tio år sedan, kunde in-
flygning på Vertol 107 (HKP 4) sättas i
gång på allvar på F8. Därmed inleddes
den nya era i flygräddningen, som vi
sett så vältaliga bevis på under det
decennium som snart förflutit.

Och vi alla från den ursprungliga sjö-
flygpersonalen på gamla F2 kunde med
stolthet peka på att den solida grunden
till framtida flygräddningstjänst hade
skapats just där!

Harry Frode



TECKNING: HARRY FRODE



● I början på 50-talet gjordes försök på F2 med Bofors-tillverkade startraketer för att korta "Catalinans" långa sjöstarträckor. Obs röken!