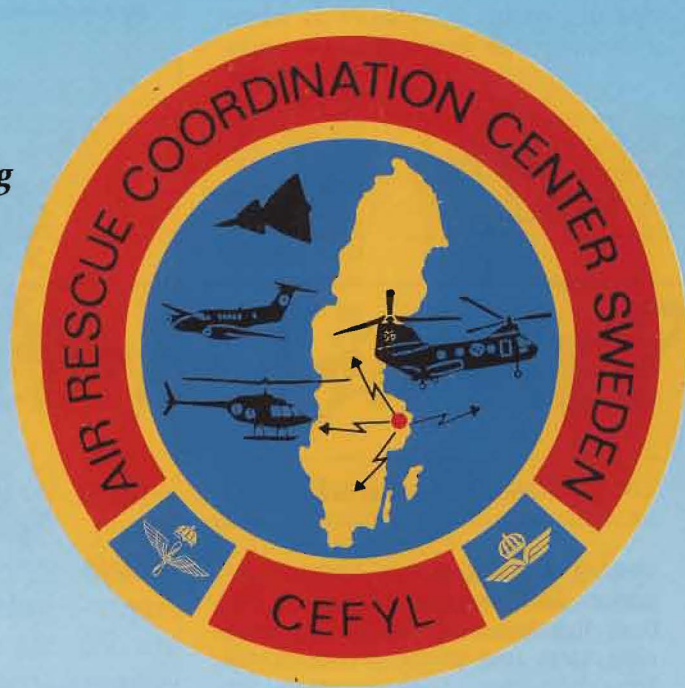


Vad händer om en skogsbrand sprider sig ohämmat, en semesterseglare råkar i sjönöd, ett flygplan rapporteras saknat, SOS-signaler sänds ut i etern? Vem har överblicken, vem har resurserna, vem ingriper? Svaret är Flygräddningscentralen på Arlanda. Där finns tio personer som alternerar att ständigt vara beredda att larma och dirigera luftburna hjälpinsatser när så behövs.

Av Bengt Martinson
Chef för Flygräddningscentralen

Vad gör

FLYGRÄDDNING



TELEX-apparaten börjar ticka. Mottagningsstationen på Bodö i Nordnorge av SARSAT-signaler har lokaliserat en nödsändare sydost om Östersund. Man meddelar omgående Flygräddningscentralen (ARCC/Cefyl) på Arlanda med ett telegram.

Det är midsommarafton och flygverksamheten är låg. Närmaste helikopter finns på Visby. Då inga fler indikationer kommer och då inga flygplan saknas, avskrivs fallet.

På midsommardagens förmiddag passerar ett trafikflygplan från Swedair på reguljär flygning från Trondheim till Arlanda. Piloterna hör en nödsändare och larmar. Polisen har en helikopter stationerad på Barkarby. Piloten tillfrågas och kan genomföra en flygning för att kontrollera nödsignalen.

Efter nästan två timmars flygtid har POLIS 950 lokaliserat ett sjöflygplan parkerat och låst men med nödsändaren igång. Denna stängs av. Då ingen ägare är tillgänglig får denne senare skriftligen förklara sig.

Kostnaderna ca 30 000 kr belastar denna gång polisen. Nästa gång kan det bli försvaret.

Årligen måste 30-40 timmar åtgå för kontroll av aktiverade nödsignaler (ELT). Nästan samtliga, dess bättre, beroende på att ELT startats av misstag.

●● Midsommardagens kväll försämraras vädret över Östersjön. Det blåser upp till kuling. Då många fritidsbåtar är på väg hem, kan räddningsinsatser förväntas bli under kvällen.

Vid notiden ringer sjöräddningen i Stockholm och larmar om tre personer nödställda på ett litet skär i närheten av Understen på östkusten. På grund av hård blåst kan sjöräddningen inte göra någonting, varför Flygräddningscentralen larmar Flygvapnets räddningshelikopter i Visby. Helikoptern är på plats hos den nödställda efter en timme och påbörjar vinschning. Efter ytterligare en kvart är de tre hemma på Gräsö. Deras motorbåt hade fått maskinhaveri och gått på grund.

● Ovanstående är typiska insatsexempel – dels för huvuduppgiften **flygräddning**, dels för **uppdrag i samhälls-tjänst**.

Andra uppdrag är t ex **skogsbrands-släckning**. Den torra sommaren 1992 helikopterflögs ca 360 timmar med "vattenbombning" av framförallt tre stora skogsbränder i Gimo, på Gotland och i Småland.

Sjuktransporter är en annan stor helikopteruppgift med hundratalet flygtimmar per år.

Insatser för **sjöräddning** omfattar

normalt ca 250 flygtimmar per år. I genomsnitt räddas 80-talet människor per år genom helikopterinsatser.

Bakgrund

1944 skingrades pga dåligt väder åtta flygplan typ SAAB B 18 under förbandsflygning till norra Sverige. Resultatet blev att ett antal flygplan havererade när bränslet tog slut. Samma år drogs lärdomen att någon form av central ledning var nödvändig, inte minst av väderskäl. Den centrala flygsäkerhetsledningen (Cefyl) bildades.

Två år senare gavs den en fastare form. Bland annat anställdes fyra trafikledare för att bilda stommen i Cefyl. Cefyl svarade bland andra uppgifter för att utfärda FLAR (flygvarning) och FLÖR (flygförbud).

Resurser

Cefyl bemannades med trafikledare och tillhörde flygstabens trafikavdelning (FS/Trf) fram till 1978. Då integrerades den militära trafikledningen med civil personal och med Luftfarts-



GSCENTRALEN?

verket som huvudman. ARCC/Cefyl bildades – med det vänstra benet civilt-ARCC och det högra militärt-Cefyl. För att få bedriva reguljär internationell luftfart kräver ICAO, att det skall finnas en flygräddningsorganisation. ARCC (Aeronautical Rescue Coordination Center) uppfyller dessa krav med personella resurser. De materiella resurserna i form av helikoptrar m m tillhör försvaret. Enligt avtal mellan Flygvapnet och Luftfartsverket har chefen för Flygvapnet delegerat dispositionsrätten av försvarets helikoptrar till Cefyl.

Flygvapnets helikoptrar utnyttjas således i första hand för flygräddning och i andra hand för annan räddningstjänst. Marinens helikoptrar används primärt för ubåtsjakt och spaning, sekundärt för flygräddning. Först där efter kommer övrig räddningstjänst.

I vissa situationer används även Kustbevakningens tvåmotoriga CASA (C-212 Aviocar) främst för avspaning av vattenyor.

● ● Flygräddningscentralen ARCC/Cefyl bemannas med två tjänstgörande flyg-(räddnings)ledare dygnet runt året om. Man svarar för efterforskning inom svensk flygräddningsregion (lika med svenskt FIR) samt för undsättning över

ARCC CEFYL

Flygräddningsverksamhet				
	Kategori	89/90	90/91	91/92
Antal bärgade personer	Militära	3	7	3
	Civila	77	46	114
Antal sjuktransporter	Militära	3	0	0
	Civila	57	66	158

hav och över sjöarna Vänern, Vättern och Mälaren. I övrigt är det kommunal räddningstjänsts ansvar att leda räddningsinsatser. Helikoptrarna leds dock fortfarande från ARCC/Cefyl.

Kostnaderna för den gemensamma Flygräddningscentralen delas lika mellan Flygvapnet och Luftfartsverket.

Utöver huvuduppgiften flygräddning har ARCC/Cefyl att handlägga

flygtillstånd för statsluftfartyg. I snitt omfattar detta cirka 90 tillstånd per månad. Dessutom skall Flygräddningscentralen översiktligt följa upp försvarets utlandsflygningar samt andra speciella flygningar.

Framtida utveckling

I framtiden kommer ett utökat samarbete att ske med angränsande stater runt Östersjön. Arbete har påbörjats med avtal för att reglera förfarandet.

En möjlig utveckling av räddningstjänsten är en *utökad samordning* mellan flyg- och sjöräddning. Överbefälhavaren har i skrivelse sagt, att "i statlig räddningstjänst bör räddningstjänst till sjöss med de tunga helikoptersystemen vara dimensionerade".

Kortvågsradion för samband mellan egna och andra länders helikoptrar och räddningscentraler kommer att bestå under lång tid. Luftfartsverkets nya sekundärradar MSSR kan länkas in till flygräddningsledaren för övervakning och eventuell samordning av räddningsenheter över hela landet.

Arlanda brukar kallas för navet i svensk reguljär luftfart. ARCC/Cefyl är navet i svensk flygräddning. ■