

FRÅD:s Catalinor har gått ur tiden efter tretton års trogen tjänst

Erfarenheterna från andra världskriget visade med skärpa behovet av en organisation för att undsätta flygande personal, som av en eller annan anledning inte nådde fram till avsedd landningsplats. Förutom rent humanitära skäl tillkommer också ekonomiska och utbildningstekniska synpunkter samt den betydelse för stridsmoralen hos den flygande personalen som vetskapen om att inte bli lämnad åt sitt öde i ett fall av nöd innebär.

Flygvapnet organiserade först en mera provisorisk flygräddningsorganisation. En T 2 försågs med räddningsutrustning och en Do 24 inköptes. Denna hade för övrigt flugits till Sverige av en "avhoppande" tysk mekaniker.

1945 års försvarskommitté tog upp frågan om att organisera en flygräddningsgrupp, FRÅD, med placering vid F 2. Enligt det riksdagsbeslut, som följde, skulle FRÅD bestå av 5 flygplan och 6 besättningar samt erforderlig markpersonal. Detta skulle sålunda vara grunden till en organisation, som man av krigserfarenheterna funnit ytterst viktig och som borde finnas - trots den naturliga inriktningen att använda de militära anslagen till stridande enheter.

KANADENSISKA KRIGSVETERANER

År 1947 inköptes 3 st Catalinor (svensk typbeteckning Tp 47) från Canada, där de utfört

krigstjänst i form av ubåtsjakt och övervakningsflygningar under ca 3000 timmar vardera. Före leveransen genomgick flygplanen översyn och "avmilitäriserades", d v s vapen-, torped- och mininstallationer avlägsnades, trägolv, lastluckor, bårfasten etc installerades för att få planen lämpade för det nya verksamhetsfältet. Då detta arbete färdigställdes, flögs planen över till Sverige. Denna överflygning tog litet tid, då motorhaverier och sönderblåsta skevroder fördröjde här och var.

När den första Catalinan landade på Bromma flygplats den 21 december 1947 var den nästan en månad försenad. Från Bromma överfördes den till CVV för att förses med diverse svensk utrustning och för att få ett navigatörsrum inrättat i utrymmet bakom förarplatsen. För att fälla torpeder, minor och bomber fanns i planets rent militära version utrustning i nosen för navigatören. Navigeringsutrustningen - pejlar, fjärrkompasser etc - sammanfördes nu på en plats, som även försågs med ut-

Forts. på sid. 152.



En Catalina "plumsar" i vattnet på F 2. Bilden ovanför: En islandning har just genomförts.

FRÄD:S CATALINOR HAR GÅTT UR TIDEN EFTER TRETTON
ÅRS TROGEN TJÄNST
Forts. från sid. 135.

rymme för de många sjökort och kartor, som alltid behövdes ombord.

Utrustning för undsättning över både hav och land och för en nödortftig sjukvårdstjänst ombord på planet installerades. Detta gjorde det möjligt att fälla livbåtar och materiel till nödställda i vattnet eller om det var möjligt att ta ombord dessa i flygplanet, att fälla utrustning (tält, kläder, mat, signalmedel etc) till nödställda på land och att lägga förband, ge syrgas, injektioner etc ombord.

Jämsides med detta arbete skedde utbildning på flygplantypen och i flygräddningstjänst under ledning av kapten B.F. Hansson, som varit FRÄD:s ledare i mer än tio år och vars erfarenheter, bl a från tjänsten hos ABA, gjorde, att det blev synnerligen välutbildade besättningar, som på våren 1948 sattes in i flygräddningsberedskap med Catalinorna. Vid utbildningen i flygräddningstjänst nyttjades huvudsakligen amerikanska erfarenheter, vilka emellertid måste omarbetas efter de speciella förhållandena i Östersjön.

Under de år Catalinan varit i tjänst har utrustningen i flygplanet kompletterats och bytts ut i ganska stor utsträckning, men ändå är den år 1957 installerade gyrosynkompassanläggningen den enda moderna utrustningen. Huvud-

skälet till att planet nu tas ut tjänst är icke flygplanets höga ålder utan att utrustningen inte längre motsvarar tidsenliga krav och att den inte längre ger rimlig funktionssäkerhet. Ett fortsatt nyttjande av planet i flygräddningstjänst skulle kräva en betydande investering i ny utrustning och installation av denna.

Under de 18 år, varav nära 13 i flygvapnet, som Catalinan varit i tjänst, har mer än 6000 uppdrag genomförts. Av dessa är ca 4500 beredskap på marken på olika platser för flygvapnets räkning under övningar, vilka av olika anledningar krävt en skärpning av beredskapsgraden, som normalt är 30 min under dager och en timma under mörker. Till hjälp åt den civila sjöfarten har Catalinan satts in på ca 150 isflygepaningar och till hjälp åt sjukvården på lika många sjuktransportflygningar, varav ungefär 100 s k njurflygningar, d v s flygningar med njurskadade från landets avlägsna delar till "den konstgjorda njuren" i Lund. Med dessa sjuktransportflygningar inräknade har Catalinan satts in på ca 1000 undsättningsflygningar

DRAMATISK NEDSKJUTNING

Dessa uppdrag genomfördes med tre flygplan fram till juni 1952, då en Catalina sköts ned av ryska jaktplan över Östersjön. Så här gick dramat till:

Den 13 juni startade två Catalinor för att öster om Gotland spana efter en svensk DC-3, som efter ett kort radioanrop tystnat och sedan inte hörts av. Spaningarna gav vid handen att flygplanet med en besättning på 8 man försvunnit. I försöken att finna överlevande fick Catalinorna (med flygförvaltningens tillstånd) oavsett tillsyningstider gå hela tiden fram till kl 0409 den 16 juni, då enligt haverikommissionens rapport följande inträffade (GB = Catalina nr 02):

"Den Mig 15, som passerat framför GB, gjorde efter eldgivningen en vid högsväng under någon stigning och kom sedan i 20° å 25° dykning in rakt bakom GB. Mig 15 öppnade eld och spår-ljusen iaktogs under GB:s högra motor. Efter eldgivningen svängde Mig 15 tillbaka åt vänster.

Om de följande anfallen utfördes av ett och samma flygplan eller av 2 plan växelvis har

inte med säkerhet kunnat konstateras. I det anfall, som kom närmast efter det ovan beskrivna, iaktogs spårljusen omedelbart till vänster om GB. GB hade då kommit ned på lägsta höjd.

Under nästa anfall träffades flygplankroppen, troligen av rikoschetter. Så följde ytterligare tre anfall. Vänstra vingen träffades. Stjärtpartiet och troligen även höjdrodret fick träffar liksom också vänster motor och oljetank.

I ett sista anfall, som kom från vänster, träffades förarkabinen, varvid fanjunkare Årbin (1. flygförare) och sergeant Engberg (navigator) sårades. Sergeant Erikssons (flygsignalist) flygdräkt revs sönder av splitter. Telefonförbindelsen inom planet sattes ur funktion. Under anfallen, troligen före det, då vänstra vingen träffades, ändrades GB:s kurs till omkring 270° för att planet snabbare skulle nå svenskt territorium. Samtidigt ökades motoreffekten till nästan maximal".

FARTYG RÄDDANDE ÄNGEL

"Under något av de sista anfallen upptäcktes ett fartyg snett framåt vänster. Fartyget gick på nordöstlig kurs. GB sökte sig mot fartyget för att nödlända, passerade för om detta och landade något nordöst om fartyget efter en vänstersväng akter om det. Under svängen följde en Mig 15 efter på ca 75 m höjd under eldgivning, dock utan att träffa GB. Vid landningen, som skedde i medvind, skadades flygplanets nos och vatten trängde in. Vänster motor hade stannat.

Landningen skedde omkring kl 0420.

Under anfallen hade färdmekanikern, flygtekniker Eliasson, iordningställt gummilivbåtarna och förberett deras snabba utsättande".

Medan besättningen lämnade planet för att i livbåtarna ta sig till fartyget gjorde en Mig 15 två dykningar mot GB och de vid denna ligande livbåtarna. Eldgivning förekom inte under dessa dykningar. Varför vet man inte. Sedan Mig 15 försvunnit paddlade besättningen över till fartyget, som var tyska Münsterland. Besättningen och livbåtarna togs ombord och fartyget fortsatte omedelbart sin färd. På be-

gäran av fartygets befälhavare lämpades kort därefter livbåtarna överbord sedan de skurits sönder för att snabbt sjunka. GB sjönk ungefär samtidigt som besättningen gick ombord på fartyget. Fartyget förde GB:s besättning till Hangö.

CATALINAFÖRLUSTEN KÄNNBAR

Genom detta överfall förlorades alltså en Catalina och det invercade givetvis ofördelaktigt på den insats, som överhuvud var möjlig att utföra med Catalinan. Något uppehåll i den ständiga beredskapen har dock icke uppstått, trots att planens basering på F 2 sommartid och på Bromma flygplats vintertid inneburit vissa besvärligheter, då frånvaron av hangarutrymmen för Catalinorna på Bromma medfört att de under vintrarna fått stå ute och för att kunna hållas klara för beredskap måst överhållas med massor av avisnings-sprit.

Insatserna har i regel måst göras under mycket dåliga väderleksförhållanden; "det är då olyckor sker". Ett exempel på svåra förhållanden: Två små barn, i pressen benämnda "Catalinabarnen", måste hämtas från Östersund till Stockholm för specialistvård. Catalinan stod ute i intensivt snöslask, som frös på. Enda metoden att snabbt få bort detta var spolning med varmvatten och sedan överösnig med avisnings-sprit. Vid flygning i turbulent luft måste farten nedbringas och den flygning, som sedermera genomfördes med nedisning av Catalinan, förlust av antenner och radiokontakt tog ungefär dubbla tiden i anspråk.

"Reajaktplan saknas efter höjdkollision. Flyg, flotta spanar. Stormen tog ny fart i natt. Nitton timmar i luften. - Flyg söker fiskare. - Catalinan upptäckte saknade flottister på skär. Catalinan fann livbåt, aldrig använd. - Flytväst räddade nödländad kadett. - Catalinan nosade på sökta fiskare. - Mystiskt dödsfall i Catalinan". Bakom sådana tidningsrubriker döljjer sig uppdrag utförda under sämsta tänkbara förhållanden och genomförbara endast med ett flygplan av Catalinans stryktåliga och pålitliga typ.

Vid sidan av dessa uppdrag har andra av ibland ganska skämtsam art förekommit. Bland dessa

Forts. på sid. 155.

FRÄD:S CATALINOR HAR GÅTT UR TIDEN EFTER TRETTON
ÅRS TROGEN TJÄNST

Forts. från sid. 153.

kan kanske räknas ett uppdrag att till luftbevakare på skärgårdsöar fälla ved. Ett uppdrag, som löstes på ett sådant sätt att spänning icke erfordrades efteråt, nämligen genom att man helt enkelt tippade veden överbord. Att leverera hö till Fåröfår gick lika enkelt till.

SKEVRODREN BLEV VATTENRODER

Ett uppdrag, som ganska definitivt bevisade Catalinans stryktålighet, var att under tiden 16/8 - 29/8 1957 rekognosera för att vid behov undsätta en svensk-finsk-sohweizisk vetenskaplig expedition, som under geofysiska året var baserad på Nordostlandet på Spetsbergen (Kinnvika vid Murchison Bay) och att för vetenskapligt ändamål flygfotografera huvudsakligen glaciären Lady Franklin. Under detta uppdrag, som erfordrade 50 flygtimmar, fick Catalinan p g a dåligt väder (under fem dagar noterades

den för hösten högsta vindstyrkan) på jakt efter någorlunda vindskyddade platser utöka sin gångetid med 20 timmar körning på vatten. Skevrodren nyttjades då ibland som vattenroder. Uppdraget som tidigare redovisats i Ufl, genomfördes av nuvarande chefen för FRÄD kapten O. Brunstorp och gav besättningen en mängd erfarenheter, som trots geografiska olikheter kan omsättas i räddningstjänsten i Sverige.

Catalinans många fina egenskaper har givit henne ett gott internationellt rykte. Flygplanets användning i Sverige såsom räddningsflygplan med få besättningar och få flygplan i ständig beredskap har hos besättningarna skapat en stor samhörighetakänsla med flygplanet.

Den 1 oktober i höst fullgjorde en Catalina sista uppdraget inom svensk flygräddningstjänst och det var med saknad som FRÄD-besättningarna i och med det skildes från sina båda trogna Catalinor.