

Försvarets.. FLYGRÄDDNING under 50 år

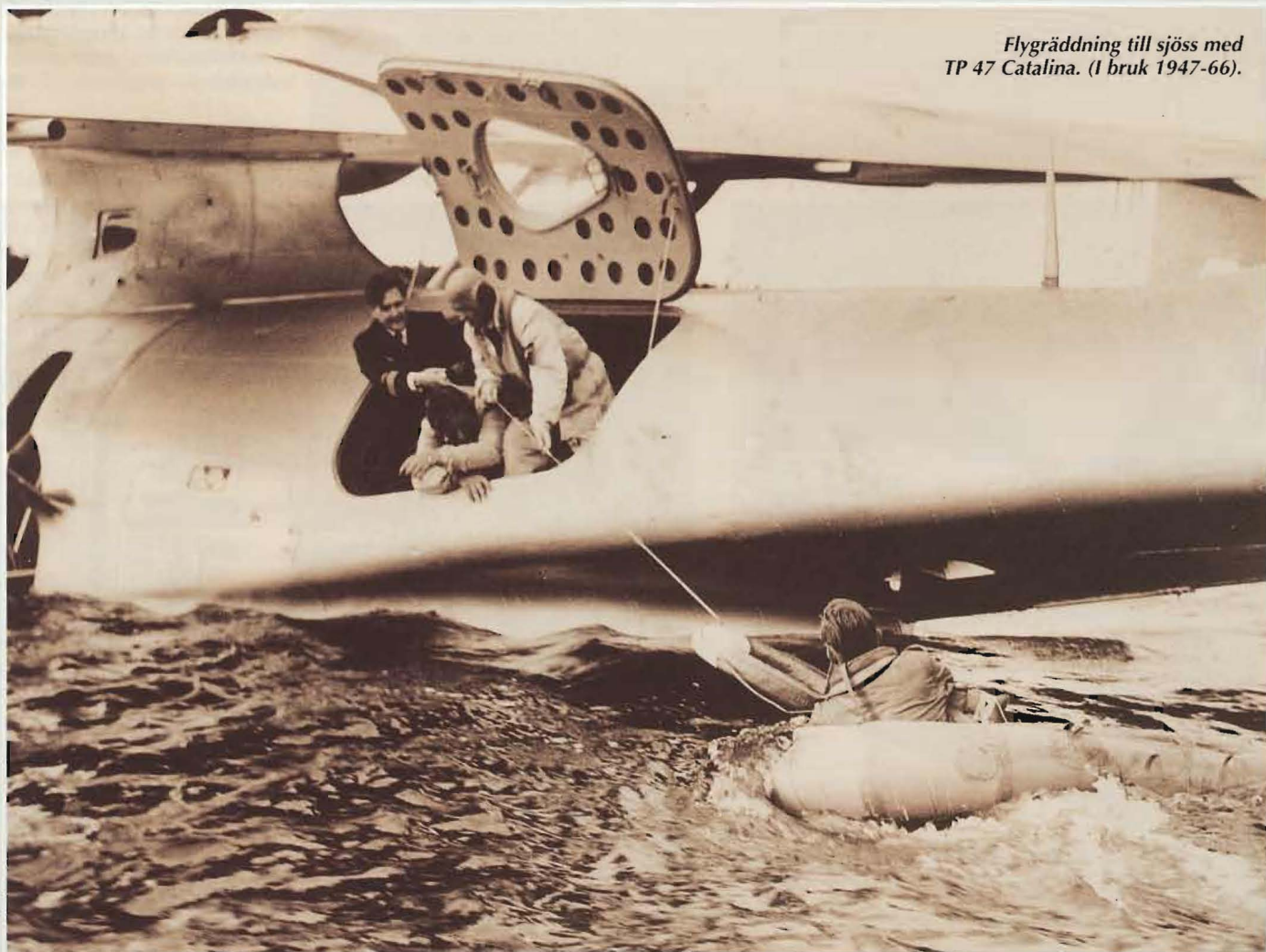
Den 31 oktober 1944 landade en tysk Dornier Do 24 i havet utanför Hällevik i västra Blekinge. Planets pilot, Heinz Roesch, hade tröttnat på Hitler-Tyskland och gett sig iväg från slagfältet tillsammans med sin estländska flickvän.

Att det kom flyktingar till Sverige under andra världskrigets slutskede var inget ovanligt. Det ovanliga med just den här ankomsten var att det här planet ett par år senare skulle komma att bli Sveriges första flygplan för flygräddning.

Do 24:an var ett tremotorigt sjöflygplan. Det inköptes i januari 1945 av flygvapnet och var självskrivet när man tre år senare (1948) satte upp landets första flygräddningsgrupp vid F 2, Kungl Roslagens Flygflottilj. Planet fick i flygvapnet beteckningen TP 24.

Övriga maskiner dessa pionjärer hade till sitt förfogande var tre TP 47 Catalina, två T 2/Heinkel He 115 samt två TP 78/"Norseman" ambulansflygplan.

Under de följande 13 åren utförde dessa, med Catalinorna i grund, mer än 6000 uppdrag av vilka ett hundratal – inte sällan mycket dramatiska – bestod



Flygräddning till sjöss med TP 47 Catalina. (I bruk 1947-66).

G *Text: Kapten Leif Möller, F 17*

Do 24/TP 24:an vid övning uti Östersjön, juli 1945.



av transport av sjuka människor till den "konstgjorda njuren" i Lund. Men allt var inte dramatik. Uppdrag som att kasta ner hö till får på Gotland eller ved till luftbevakare på någon ensligt belägen skärgårdsö ingick också i den dagliga gärningen.

En ny epok

Den 1 november 1958 flyttades verksamheten till F 8/Barkaby. Det dröjde emellertid fram till 1964 innan man övergav vanliga flygplan ("fix-wing") till förmån för de mera lämpliga farkoster som kunde stå stilla (hovra) i luften. Helikopterman inleddes.

En första leverans av ny helikoptertyp hade utlovats till 1960-61. Men på grund av "omständigheter" blev de nya Vertol 107:orna så pass försenade att fabriken måste låna ut två äldre, enmotoriga HKP 1 "Bananen" medan man väntade på de nya. Enligt uppgift ett par riktiga "drögar" som tidigare gått i civil trafik i New York.

1964 kom så äntligen de nya helikoptrarna och inflygningen kunde börja.

Det dröjde inte länge förrän man insåg att de stora helikoptrarna förutom att plocka upp havererade piloter också lämpade sig alldeles utmärkt för sjöräddning.

Under åren 1966-67 flyttades en del av helikoptrarna ut till de kustnära flottiljerna F 15 i Söderhamn, F 17 i Ron-

Tre TP 47 Catalina fanns – en blev nedskjuten av sovjetisk flyg.



neby och F 21 i Luleå. Vinsten var att man fick en bättre täckning av landet och att man kunde bilda permanenta flygräddningsstationer.

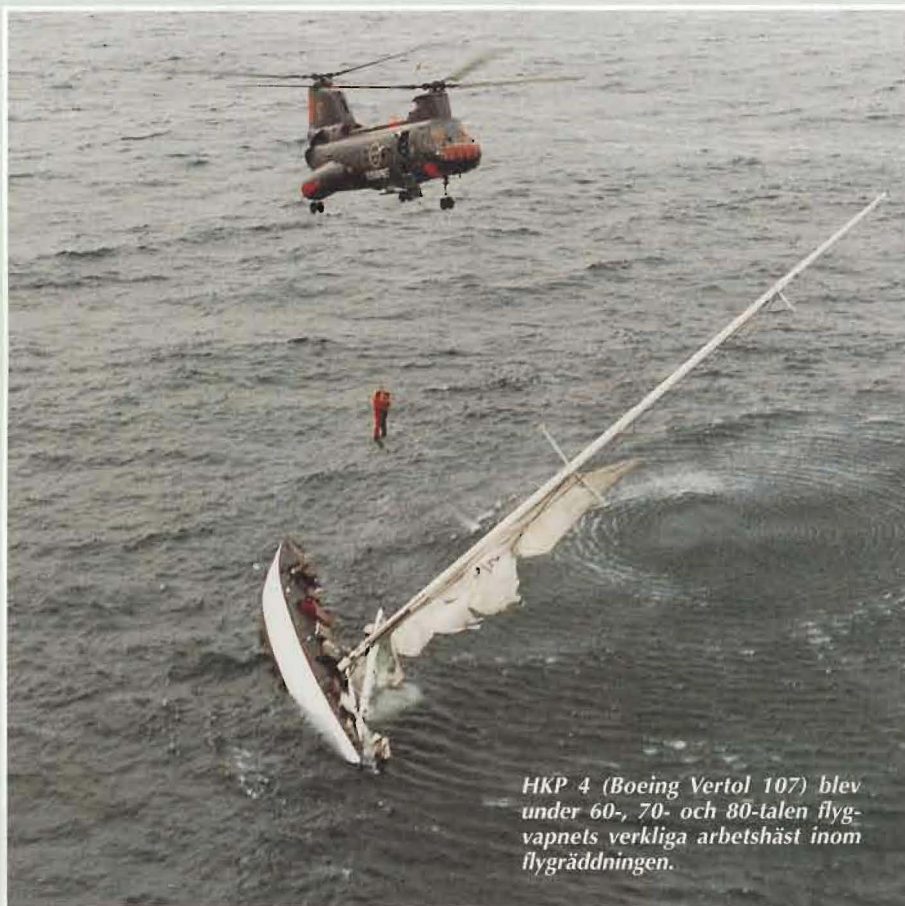
År 1967 lades F 8 ned och helikoptergruppen där överfördes administrativt till F 17.

Några år senare sammanfördes denna grupp med marinens helikopterdivision på Berga. Det var en provverksamhet

som skulle ge svaret på frågan om flygvapnets och marinens flygverksamhet kunde integreras. Tanken bakom detta beslut var att marin helikopterpersonal skulle utbildas i FRÄD-tjänst och att flygvapenpersonal i marin helikopter-tjänst. (Känns tanken igen ...?)



TP 78 Norseman – vår flygräddning till lands på 50-talet.



HKP 4 (Boeing Vertol 107) blev under 60-, 70- och 80-talen flygvapnets verkliga arbetshäst inom flygräddningen.

Samordning sprack

En av ÖB tillsatt utredning konstaterade dock, att ingen av dessa båda uppgifter kunde utföras som en "andra-

handsuppgift". I regeringsbeslutet från augusti 1982 beordrades därför att helikopterförsöksförbandet skulle avvecklas från den 1 oktober samma år.

Sommaren 1983 flyttades barkabygruppen till F 17 och tredje divisionen



Foto: Gösta Bolander

I dag är det HKP 10 Super Puma som är ryggraden inom flygräddning.

med sex HKP 4 i hangaren var ett faktum.

Under de 29 år HKP 4 tjänstgjorde landet runt har det flugits nästan 62 000 timmar utan ett enda totalhaveri inom flygvapnet. Under dessa år har, bara i södra Sverige, 1066 människor undsatts. Av dessa var 40 piloter som i nöd tvingats lämna sina flygplan i fallskärm.

Men allt har ett slut. Så ock "fyronna". Från och med 1988 kom dessa att successivt ersättas – först vid F 21 – med den modernare HKP 10 Super Puma. I början av 1992 flögs flygvapnets sista Vertol-trotjänare till Flygvapenmuseum i Linköping. En epok var slut och en ny kunde börja. Flygräddningen måste ju leva vidare.

Idag finns det tolv Super-Pumor utspridda över landet. Kvar av det "gamla gardet" finns t ex på F 10/Ängelholm året ut två HKP 3 (Agusta Bell 204) för lokal flygräddning.

Avtal med Sjöfartsverket har säkrat fortsatt dygnet-runtberedskap för samhället. Det finns för närvarande Super Pumor på Ronneby, Frösön, Luleå och Visby samt från och med juni i år även i Sundsvall. På väst- och ostkusten upprätthålls beredskapen tills vidare av enbart marina HKP-4 förband.

Under mitten av 90-talet konstaterade en utredning under ledning av generalen Rubart, att all helikopter verksamhet i landet borde samlas under en hatt. Ett beslut om en övergång till ett för flygvapnet, armén och marinen gemensamt helikopterförband togs och ett nytt program, Program 6 – Helikopterförband – inrättades från och med den 1 januari 1998 (se FV-Nytt 1/98, sid 32).

Ny integrering

Tanken med detta förband är att integrera de tre systemen under en gemensam ledning. I skrivande stund pågår arbetet för fullt under en snäv tidsplan. Exakt hur det kommer att se ut för flygräddningens del den 1 januari 1999, då arbetet skall vara slutfört, är för tidigt att ha någon riktigt bra uppfattning om.

Klart är dock att **Försvarmaktens Helikopterflottilj** redan finns i Linköping. Klart är också att *Bataljon Syd* lokaliserar till Ronneby, *Bataljon Ost* till Berga och *Bataljon Nord* till Boden. För FRÄD-förbandens del innebär detta en integration med armé och marinförband.

Hur ser då framtiden ut för den speciella flygräddningen? Man kan våga sig på en gissning att slutresultatet kommer att mynna ut i någon form av fortsatt specialinriktning för såväl "flygräddare", "pansarvagnseliminierare" som "ubåtsdödare" – en inte allt för djärv förmodan. Uppgifterna/verkligheten finns ju kvar. Integrationen till trots. ■