

☆☆ I fjol firade Kungl Hälsinge flygflötilj sitt 25-årsjubileum. Detta sammanföll då med firandet av Söderhamns 350-årsjubileum. Det ligger därför nu nära till hands att inte bara blicka 25 år bakåt i tiden utan också låta tankarna gå tillbaka till den tid när den militära traditionen i Hälsingland började byggas upp. ☆ Redan i Hälsingelagens thingsmålabalk stadgades att varje vapenför man (dock minst 18 år fyllda) skulle vara försedd med fem stridsvapen – svärd eller yxa, järnhatt, sköld, harnesk och båge med tre tolfter pilar. Det visade sig ändock snart att den beredskap som denna utrustning i många hem medförde inte skulle vara tillräcklig. ☆ En rysk flotta ankrade år 1721 upp utanför Söderhamn och härjade sedan staden brutalt och skoningslöst. Sedan plundringen slutförts sattes staden i brand, varefter flottan avseglade för fortsatta härjningar. ☆ Det motstånd som befolkningen kunde bjuda fienden var nästan betydelselöst. Man kände sin svaghet och hade bara att lägga benen på ryggen och fly bort från tätbebyggelsen. ☆ ☆ ☆

De lämningar av försvarsanläggningar från medeltiden som finns i Hälsingland, där Faxeholmen och KARBÖLE och NORRBO skansar är de mest kända, vittnar dock om den betydelse som Hälsingland har haft i försvaret mot yttre fiender. Faxeholmen vid inloppet till Söderhamn spelade en viktig roll i den då pågående maktkampen mellan Sverige och Danmark. (Fig 1.) KARBÖLE och NORRBO skansar byggdes sannolikt med anledning av att Härjedalen utgjorde riksgrens mot Norge före Brömsebrofreden 1645. Gränsen ansågs bäst bevakad från skansar av denna typ.

#### MOHEDS LÄGER

Ända sedan 1600-talets senare hälft fram till indelningsverkets upphörande och regementets överflyttning till Gävle år 1908 har Moheds läger utgjort en övningsplats för Kungl Hälsinge regemente. Man kanske kan säga att 30-åriga kriget indirekt var orsaken till att Söderhamns stad bildades. I ett Kongl Decret 1620 ålades nämligen alla vapensmeder att flytta till städerna och att vapensmede i fortsättningen endast var tillåtet i städerna.

I Hälsingland fanns sedan gammalt gott om vapensmeder ute i de olika byarna. Dessa riskerade nu bli utan arbete, då de inte hade någon närlig-

gande stad att flytta till. Ett förslag framkom att av byn Söderhamn bilda en stad och dit flytta traktens vapensmeder. I Söderhamn fanns de naturliga betingelser som krävdes, nämligen vattenkraft och en god hamn. Landets styrelse hade ingenting emot detta, utan Söderhamn erhöll sina privilegiebrev som stad. Paradoxalt nog uppstod nu det förhållandet att ju längre och mer omfattande krig Sverige tog del i, desto mer steg välståndet i Söderhamn. Under 1700-talets senare år tycks emellertid gevärsfaktoriet ha spelat ut sin roll att ge levebröd åt stadens innevånare. I stället började skeppsbyggeriet och träindustrin att blomstra. De naturliga förutsättningarna var goda och ända fram till 1900-talets början var konjunkturen under starkt uppåtående. Följden blev att befolkningen ökade i antal och livskraftiga industrier skapades och bygden blomstrade som aldrig förr.

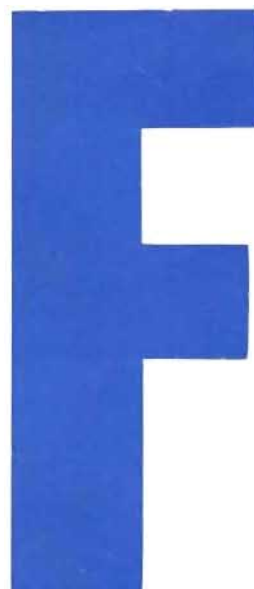


Fig 1

Men det skulle komma andra tider. I slutet av 1800-talet fanns starka tecken på en nedgång i konjunkturen. Det internationella handelsläget hade blivit annorlunda och sågverken i Hälsingland hade inte kapital nog för att i tillräcklig omfattning rationalisera. Det ena sågverket efter det andra mäs-

# 15

## Söderhamns- bygdens historia berättar om militär tradition



Fig 3

rande stor, skatteunderlaget var dåligt och de styrande i stad och bygd såg sig om efter möjligheter att förbättra framtidsutsikterna.

### KAMPEN OM F15

När försvarsdepartementet och flygvapnet vid denna tid sökte efter en plats i Norrland till vilken man kunde förlägga en ny flygflottilj, var det därför ganska naturligt att de styrande i Söderhamn (eftersom Söderhamn var ett av alternativen) lade ner mycket möda på att framhåva fördelarna med Söderhamnsalternativet. Det andra alternativet var Umeå och det får väl anses vara ganska naturligt att Umeå inte heller sparade någon möda att framhåva fördelarna med en förläggning till umetrakten.

Följden blev att Per Albin Hansson i sin egenskap av statsminister, Per Edvin Sköld som försvarsminister och

Gustav Möller, chefen för socialdepartementet, uppvaktades av väl utvalda representanter för resp städer. För Söderhamns och Söderålas räkning hade "Söderålakungen" Carl Rahm och Axel Bäckman, borgmästare i Söderhamn, rest till Stockholm för att tala sig varma för sin sak. Aldrig tidigare hade väl någon känt till att Söderhamnsorten hade så många fördelar när det gällde att placera en flygflottilj till orten. Trots detta stod det tydligen inte helt klart för regering och riksdag att Söderhamn var enda tänkbara alternativet.

Nya uppvaktningar. Stadsfullmäktiges ordförande och landstingsordförande Ernst Lindley hade nu sällat sig till den uppvaktande Söderhamnsgruppen, som med grundlighet och energi gick in för att servera de olika partierna och enskilda riksdagsmännen alla de argument, som de själva trodde på och som de önskade få riksdagen att tro på. Ansträngningarna kröntes med framgång och slutet blev att flygflottilj nr 15 skulle förläggas till Söderhamn.

### FEBRIL VERKSAMHET

Nu blev det fart på de kommunala myndigheterna. Vägar, bastäder, vatten och avlopp och mycket annat skulle snarast vara klart. Alla dessa arbeten gav under de första uppbyggnads-

te läggas ner och som en naturlig följd uppstod en oro på arbetsmarknaden, missnöje med de styrande, fattigdom och många personliga tragedier. När denna konjunkturkurva för Söderhamnsbygden åter vände är vi framme vid tiden för andra världskrigets slut. Arbetslösheten i trakten var fartfa-



Fig 2

ären ett gott tillskott till arbetsmöjligheterna för befolkningen i Söderhamnsorten. En flygkommitté tillsattes bestående av Ernst Lindley, C G Johansson och Axel Bäckman. Denna hade till uppgift att samordna det kommunala arbetet med det som utfördes av de militära myndigheterna. Samarbetet kännetecknades redan från första stund av en pataglig välvilja från båda parter sida. Där nuvarande flygflottiljen ligger fanns vid tiden för beslutet om flygflottiljen knappast någonting annat än gles skog. Där fanns inga byggnader för vare sig personal eller materiel.

Den första kontingenten befäl och värnpliktiga inhystes således i Söderhamns stad, där såväl expeditionslokaler, förläggningar, utspisnings- och utbildningslokaler iordningställdes i inhyrda lägenheter. Byggnads- och planeringsarbetet vid flygfältet gick samtidigt i hög takt och allteftersom byggnaderna blev klara flyttade den ena avdelningen efter den andra ut till det nuvarande F15-området. Flygtjänsten bedrevs under tiden på Moheds flygfält med några skolflygplan av äldre typ.



Fig 4

#### HUR NOLL BLEV TVÅ

Vid Svenska Flaggans dags-festligheter och liknande tillställningar där olika organisationer brukade delta med sina fanor hade F15 under de första åren ej kunnat ställa upp av brist på fana. Detta tyckte Söderhamns stads fäder var så allvarligt att man beslöt att överraska flottiljeförföraren med en svensk fana. (Fig 2.) Fanan var en gäva av olika organisationer och hantverksföreningen i Söderhamns stad. Vad däremot stadens fäder inte kände till var att chefen för flygvapnet samma år avsåg tilldela F15 en egen förbandsfana. Följden blev att F15 idag har två fanor varav den ena är försedd med flygvapenemblemet och Hälssingebocken. (Fig 3.)

Fig 5



foto: john forsell

#### 25 ÅRS FLYGPLANTYPER

En kort återblick på flygplantyperna vid F15 visar hur snabbt utvecklingen går framåt vid ett tekniskt betonat förband.

Fig 6



De allra första flygplanen som tilldelades F15 var av typ SK 12, Focke-Wulf "Stieglitz" — som den ursprungliga beteckningen var i hemlandet Tyskland. (Fig 4.) Detta flygplan började byggas 1936 och licensbyggdes i Sverige mellan 1936 och 1946 i 57 exemplar. Flygplanet var öppet och av biplanstyp, dvs dubbla vingar med även för den tiden mätliga prestanda. På F15 användes det för allmän flygträning och för sambandsflygningar. Ett

annat skolflygplan som användes för liknande uppgifter var SK 14.

#### FÖREGÅNGARE

Det första krigsflygplan som tillfördes F15 var av typ J 21. Det byggdes av SAAB i ca 300 exemplar med början 1945. J 21 tillverkades i fem versioner, varav tre var propellerdrivna och två jetdrivna. Flygplanet var något okonventionellt utrustat med skjutande propeller. Varför? Jo, det var ett starkt önskemål från konstruktörernas sida att, för att få god vapenverkan, placera kanonerna centralt. Dessutom hade motorn med tiden p g a ständigt ökade krav på hästkrafter blivit ganska skrymmande, varför den skymde förarens sikt i anslutning till start och landning. Man placerade då föraren och kanonerna främst i flygplankroppen och motorn bakom föraren. Genast uppstod emellertid ett nytt problem.

Hur skulle föraren klara ett uthopp i händelse av motorstopp, brand el dylikt? Om han lämnade flygplanet på konventionellt sätt skulle han antagligen bli svart massakrerad av den fortfarande roterande propellern. SAAB var inte främmande för att även här pröva nya utvägar. Man löste problemet genom att montera in en katapultstol. SAAB J 21 blev på så sätt det första flygplan i världen i serieleverans med katapultstol för att rädda föraren. Flygplanet bestod i jaktversionen av automatkanoner och flygplanet hade en fart av 550 km/tim. J 21 tillfördes F15 i juli 1946 för utbildning av personal och under årets sista månad tillfördes F15 egna J 21-or. (Fig 5.)

#### PROPELLERLÖST

I februari 1952 var F15 moget att träda in i jetåldern. Det var den redan då såväl i England som i Sverige beprövade J 28 "Vampire" som började tillföras flygflottiljen. "Vampire" fanns i Sverige i nära 400 exemplar i såväl jakt- som attackversionen. Jaktversionen hade endast automatkanoner som beväpning. Sedan "Vampire" blivit omodern som krigsflygplan övergick flygplanen till att bli skolflygplan på Krigsflygskolan i Ljungbyhed (F5). (Fig 6.)

Som ersättare tillfördes F15 J 29 "Tunnan". Året var 1956. Även detta flygplan var, när det tillfördes F15, väl beprövat på andra förband i Sverige. "Tunnan" byggdes på SAAB i över 500 exemplar, varav fortfarande en del används som mallflygplan i Sverige och som jaktflygplan i Österrike. De österrikiska piloterna omskolades på F15 under det sista året som F15 hade "Tunnan". J 29 "Tunnan" var det första seriebyggda flygplan i Västeu-

ropa med pilform på vingen. Det fanns inte heller mycken erfarenhet från andra länder i världen att bygga på vid utbildning av personal på denna typ av flygplan. Följden blev ett onödigt stort antal landningshaverier under "Tunnans" första år. F15 kunde dock dra nytta av fem års erfarenheter från andra förband i Sverige när flygplanet tillfördes flottiljen. (Fig 7.)

När i april 1960 det var dags att byta ut "Tunnan" mot A 32 "Lansen" och samtidigt göra om flygflottiljen till en attackflottilj, var det med ett visst vemod som den flygande personal som kvarstannade på förbandet skildes från en flygplantyp, som man hade lärt sig att tycka om och fått förtroende för.

### BYTE TILL ATTACK

När "Lansen" kom var även den, liksom tidigare "Tunnan", väl beprövad på andra förband. De flygplan som tillfördes F15 kom från F14 i Halmstad när flottiljen där gjordes om till skola. "Lansen" är, vad gäller vapenutrustning, ett mera allsidigt utrustat flygplan än föregångarna. En av anledningarna är att uppgiften som attackflygplan kräver flera lastalternativ. Genom att "Lansen" dessutom utrustats med radar och en navigatör att sköta radarn har "Lansen" tagit steget in bland allvädersflygplanen, dvs dåligt väder och mörker kan inte alltid hindra men väl försvara för flygplanet att genomföra sina uppdrag. (Fig 8.)

● ● I dag finns på flottiljen även en TP 83 Pembroke, ett tvåmotorigt transportflygplan, som på F15 i första hand används för utbildning av flygnavigatörer och i flygräddningstjänst, men även för smärre transporter. För i första hand flygräddningstjänst finns även en Vertolhelikopter med flygvapenbe-teckning HKP 4. Denna är, liksom TP 83, utrustad med pejltutrustning (SARAH) för att söka reda på annan flygbesättning som tvingats hoppa från sitt flygplan med fallskärm och som med sin nödsändare (DIANA) vill meddela var den befinner sig. Helikoptern är även utrustad med vinsch som gör det möjligt att lyfta upp människor i nöd ur vattnet utan att behöva landa.

Helikopterns stora användningsmöjligheter har visats vid ett flertal tillfällen när vår helikopter har satts in för att rädda fartygsbesättningar i nöd, för att föra byggnadsmaterial till svar-tillgängliga platser, för att lyfta utrustning till av is eller snö isolerade människor, för att snabbt föra räddningspersonal till en katastrofplats eller transportera skadade från en sådan till sjukhus. (Ett exempel på annorlunda

användning av helikoptern framgår av särskild artikel på sidan 22.)

### TROTJÄNARE

Utöver dessa flygplan finns fortfarande på F15 några äldre skolflygplantyper. Den ena typen är SK 16, som från Kanada och USA tillfördes flygvapnet redan år 1947. Den har sedan tjänstgjort många år som skolflygplan vid krigs-flygskolan i Ljunghygd. På F15 används den i första hand för personal- och smärre materieltransporter. SK 16 har emellertid börjat bli för dyrbar i drift pga den höga åldern och ersätts nu successivt med SK 50 SAAB "Safir". SK 50 är en SAAB-konstruktion men de flesta av flygvapnets Safirer är tillverkade i Holland med början år 1952. Även detta flygplan har använts vid den grundläggande flygutbildningen på Ljunghygd, men skall nu på flygskolan ersättas av modernare typ.

● ● Sedan hösten 1969 har på F15 även använts en annan version av "Lansen", nämligen J 32 B. Det har visat sig att på jaktförbanden många dyrbara timmar flygs med krigs-flygplan av typ "Draken" enbart för att skapa anfallsmal at de anfallande jakt-flygplanen. Dessa anfallsmal måste ha fart- och höjdpredanda som i huvudsak överensstämmer med moderna krigs-flygplan. Det går därför inte att använda alltför äldre stigna flygplan. När J 32 ersattes av J 35 "Draken" som jaktflygplan, övergick J 32 till flygvapnets målflygförband som med en grupp är förlagd till F15. (J 32 B används även för andra ändamål var-om står att läsa i särskild artikel, sid 21.)

### FRAMTIDEN

Låt oss även se några år fram i tiden. Vi har redan börjat förberedelserna för att ersätta trotjänaren Lansen med SAAB:s senaste konstruktion "Viggen". Detta innebär ingen ändring i stort i malsättningen för flottiljen. Visserligen betecknas "Viggen" AJ 37 (där A står för attack och J för jakt) i den version som F15 skall få. Men huvuduppgiften är dock attack mot mål på vatten och land. Förberedelserna för denna nya flygplantyp har redan börjat. Så har tex redan en motorkörningsanläggning färdigställt och projekteringen av en 37-simulator är långt framskriden. För att omställningen skall kunna ske utan onödig tidsförbruk, vilket innebär stora kostnader, måste även personalens utbildning och anpassning av lokaler, inte minst verkstads- och hangarutrym-men, inrymmas i de långsiktiga förberedelserna som syftar till att om några år ombeväpna F15 till en ny generation flygplan. ■

I Alsterkvist

Fig 7



foto: john forsell

foto: arne johansson



Fig 8

● HKP 4:an lämnar "gårdagen"...



foto: john forsell

● Viggen till F15 före 1975.



# Frivillig- utbildningen klar förstärkning för bastroppen

★ ★ Upprinnelsen till den frivilliga utbildningen i bastjänst — som ägt rum vid F15 under senare år — är en skrivelse från chefen för flygvapnet som beordrar flottiljcheferna att understödja flygvapentöreningarna i en rekryteringskampanj för att skaffa elever till bastjänstkurser. Framför allt för att nå och utbilda den värnpliktiga personal som är krigsplacerad vid och bosatt intill resp bas. ★ ★ ★

perter på bastjänstutbildning från flottiljen.

## BASTROPPFÖRSTÄRKNING

Resultatet av mötet blev att tolv värnpliktiga anmälde sig till kursen, som omfattade 72 tim och även skulle räknas som ett skede för befordran till värnpliktig korpral. Kursen omfattade allmän bastjänst, markförsvaret, stationstjänst, sambandstjänst och tillämpningsövningar med betoning på de inledande åtgärder som åligger bastroppen vid beredskapshöjning. Utbildningens mål var att utbilda personalen till att förstärka den befintliga bastroppen. Härav uppkom den inofficiella benämningen "bastroppförstärkning".

Det lyckade resultatet av rekryteringen till kursen vid krigsbasen rapporterades till CFV för ledningen en ny flygstabskrivelse vari anfördes att "C F15:s initiativ var synnerligen värdefullt för att upprätthålla/uppehålla en hög beredskap vid basförbanden, varför detta system bör provas även av övriga berörda flottiljchefer".

## VAKANSERNA BORT

Liknande kurser rekryterades också hösten 1966 vid andra baser, men avkortades till 36 tim utbildning. Basutbildningen fortsatte åren 1967—68 och

1968—69 för att vidmakthålla och öka kunskaper och färdigheter hos personalen. 1969—70 företogs en omskolningskurs för stationskompanichefsbiträden, klargöringschefsbiträden samt tabblåmarkörer och orienteringsmarkörer i kommandocentralen. Denna omskolning betydde att vakanser i dessa befattningar fylldes av nyutbildad och intresserad personal.

● ● Det verkliga elddopet för dessa värnpliktiga inträffade vid KFÖ hösten 1970. Då skulle det visa sig om "bastroppförstärkningen" kunde uppfylla de krav och förväntningar, som ställts på dem.

## KLAR FÖRSTÄRKNING

Personalen hade utbildats till att förbereda inmönstring av fordon vid A-plats, att förbereda inmönstring av personal, vägvisare vid avstigningsstation, att biträda vid upprättandet av det operativa sambandsnätet. Dessutom skulle de biträda med iordningställande av klargöringsplatser för flygplan, framförelse och klargöring av flygplanammunition m m.

Vid mobiliseringsövningen larmade bastroppchefen "bastroppförstärkningen" efter en uppgjord larmlista, och inom 1½ timme var samtliga på plats. Denna insats betydde att basen var klar att ta emot och klargöra flygplan flera timmar tidigare än vad som annars skulle varit fallet.

## FÖRTJÄNAR ALLT STÖD

Allt efter som den ordinarie personalen inmönstrats och avlöst "bastroppförstärkningen", ingick dessa i sina ordinarie krigsbefattningar.

Övningen visade att "bastroppförstärkningen" hade gjort ett utmärkt arbete, som höjde basens beredskap i väsentlig grad. Det faktum att utbildningen av dessa värnpliktiga skett genom frivillig hemortsutbildning visar vilken betydelsefull insats frivillig rörelsen kan göra inom flygvapnet, och att den förtjänar allt stöd den kan få. ■

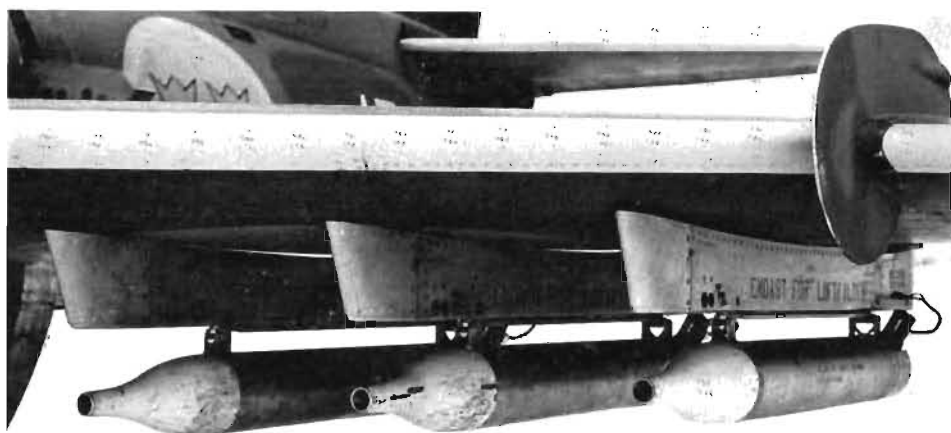
Westlin

**D**etta föranledde chefen för F15 att ordna en försökskurs vid en krigsbas under hösten och vintern 1965—1966.

Till berörd personal utsändes sommaren 1965 information om kursen och inbjudan till ett informationsmöte i början av september. Till mötet, som leddes av chefen för F15, kom 25 personer. Representanter från Hälsinge flygvapenförening och flygstaben deltog också i mötet och orienterade om den frivilliga utbildningsverksamheten. Kursens uppläggning och genomförande föredrogs av ex-

☆☆ F15 har sedan januari 1970 organiserat en stör- och stratosfärgrupp i d tredje divisionens lokaler (det officiella namnet är mållflyggruppen). Avsikten med flygningen vid F15 är att upprätthålla kunnandet på 32 B för att senare omskola måldivisionen. Chef för gruppen är kapten BRODD och han berättar nedan om denna verksamhet. ☆☆☆

Fig 1



**U**ppgiften innebär samtidigt störflygning för jaktförbanden och undersökning av radioaktivitet i högre luftlager för FOA:s räkning. För denna verksamhet finns f n sex "Lansar". Under innevarande år kommer ytterligare flygplan att tillföras förbandet.

#### SUNE OCH PETRUS PÅ 14.000 M

För störflygning utnyttjas ofta "Jerker" på förarplats och "Sune" under vingen — numera välbekanta figurer för de flesta förarna inom vapnet. Dessa två kan åstadkomma störning på siktesradar, vilket möjliggör träning av anfall i radarstörd miljö. Under 1971 kommer "Petrus" och fem flygnavigatörer att tillföras gruppen. (Sune och Petrus är övningsstörkapslar.)

Undersökningen av radioaktiviteten i högre luftlager innebär att man flyger på 14.000 m under 20—25 min och låter luften genomströmma sex kapslar med specialfilter. Flygningarna intensifieras i samband med kärnladdningssprängningar.

#### ANALYSER AV FOA

Efter det att radiakflygplanet plundrats på sina kapslar (fig 1) sänds filtren omgående till FOA:s radiaksektion i Stockholm. Vanligtvis används vid en radiakflygning två s k mikrosorbanfilter samt fyra glasfiberfilter. Mikrosorbantfiltrens värde ligger i att de kan upplösas i organiska lösningsmedel, vilket underlättar analysen av det insamlade materialet. Med glasfiberfilter kan man samla stora mängder aktivitet på minsta möjliga mängd filtermaterial. Mikrosorbanfiltren undersöks medelst autoradiografi, dvs med hjälp av fotografiska emulsioner där de aktiva partiklarna isoleras och studeras i mikroskop betr färg och form samt storleks- och aktivitetsfördelning.

Genom att undersöka och analysera den radioaktiva strålningen med olika slag av detektorer får man en upp-

# F 15 undersöker radioaktiviteten över Sverige

## 32 B-förare välkomnas till kul jobb på

# F 15

fattning om dels den totala radioaktiviteten, dels halten av de olika nukliderna. — För vissa av de radioaktiva produkterna är man dessutom tvungen att tillgripa kemisk analys.

#### URSPRUNG OCH KVALITET

Samtliga dessa undersökningar ger — tillsammans med beräkningar av molnets bana (trajektorier), studier av molnets form och strukturförändringar samt under vilka betingelser bomben bringats att explodera — en uppfattning om typ av explosion och bomb, explosionshöjd etc. Dvs en vapenanalys som i sin tur beskriver utvecklingen av de nukleära vapnen i bla de länder som fortfarande inte skrivit under gällande provstoppsavtal. — Sålunda kunde massmedierna i medio april meddela att man på FOA spårat ökat radioaktivt utfall över Sverige i slutet av mars i år. Ursprung Sovjetunionen.

●● Flygtekniskt innebär flygningen på höjd att fart och höjd stöts upp med ebk för att långsamt sjunka pga för låg dragkraft på tillåtna varv. Några problem med tyngdlöshet eller sterilitet pga radioaktivitet har inte fram-

kommit. Praktiska prov på det senare genomförs och resultat förväntas senare under 1971.

Organisatoriskt består gruppen av två fast anställda förare (officerare, fältflygare) samt en stationspluton om nio man + värnpliktiga. För flygning inkallas förare för att fullgöra obligatorisk eller frivillig flygtjänstgöring.

#### VÄLKOMMEN !

Rekrytering av dessa har inte berett något större problem. Det finns gott om 32 B-piloter som fått möjlighet till fortsatt flygtjänst — trots att flygplanet utgått som jaktflygplan och omskolning till J 35 inte erhållits. Vad som erbjuds är flygning med ett flygplan som är trevligt att flyga och som många förälskat sig i.

Alla "gamla" 32 B-piloter bör höra av sig för flygtjänst även om behovet f n är begränsat. Då måldivisionen omskolats ökar verksamheten och därmed också förarbehovet. — F n finns inte behov av omskolning av A 32-piloter. Men i framtiden kommer det sannolikt att bli nödvändigt, eftersom 32 B tvingats försöka leva kvar 70-talet ut. ■

Brodd

★ ★ I F15:s organisation ingår en flygtransportgrupp som bla är utrustad med HKP 4 — flygvapnets räddningshelikopter. Helikoptern är en ovärderlig tillgång i räddningstjänsten. ★ F15 har ett utsatt läge genom närheten till kusten. Det går knappast att vid någon flygning undvika att komma ut över Bottenhavet. Vattentemperaturen där är i regel låg. ★ Som exempel härpå kan nämnas, att under juli månad 1970 uppmättes vid ett tillfälle ytttemperaturen i vattnet utanför F15 till bara +4°. För flygande personalen är det livsviktigt att ha tillgång till snabb räddning vid ett eventuellt haveri ute till havs. ★ Att ha HKP 4 på förbandet inger därför stor trygghet. Det ger även möjlighet att realistiskt öva räddningstjänst. ★ ★ ★

**E**n gång om året — i regel på senhösten — genomförs en större räddningsövning för all flygande personal vid flottillen. Den brukar i regel kombineras med en flyktövning och pågå i ca tre dygn.

I fjol genomfördes denna övning i september månad. Det blev en strapatsrik övning i regn, mörker och kyla. Personalen fick då verkligen testa sin kondition och sina kunskaper.

#### RÄDDAD AV "FI"

Förutsättningen för övningen var att det rådde krigstillstånd och att besättningarna (förare och navigatör) efter ett företag på eftermiddagen hamnat i en nödsituation, som resulterat i nödsprång över hav nära ett av angriparen behärskat landområde. Fram emot kvällen skulle de nödställda bli räddade med helikopter från den främmande makten. Vid landning senare på land var det så arrangerat att de nödställda skulle lyckas undkomma sina "räddare" för att sedan försöka ta sig igenom ett ca 50 km brett landområde som besatts av ockupationsmakten.

Med hjälp av helikoptern flögs deltagarna ut till ett för dem okänt havsområde. Fönstren var förklustrade och helikoptern flög inte den närmaste vägen till övningsområdet. Besättningarna "tvangs" sedan hoppa från helikoptern ner i vattnet. Därmed blev det nödvändigt att snabbt få i ordning sin räddningsutrustning — bla den "uppbålsbara". Uthoppet skedde med helikoptern i hovringsläge från några meters höjd. (Fig 1.)

Efter några timmar i livbåten kom räddningen. I olika omgångar lyfte helikopterbesättningen upp de nödställda — både med och utan hjälp av yt-bärgare. (Fig 2.) I vattnet provades olika typer av utrustning. Särskilt glädjande var isolerdräkternas goda funktion. Det förekom knappast några läckage alls. (Fig 3.) Det fanns dock annan materiel som tyvärr hade något sämre prestanda och värdefulla erfarenheter erhöles för förbättringar. Ef-

ter övningen i vattnet landsattes besättningarna och fick ombyte till torr flygutrustning. (Omtänksamhet av en invasionsmotståndare!)

#### PÅ RYMMEN

Efter ombytet började flyktmomentet. Det genomfördes besättningsvis. Besättningarna tilldelades en mycket bristfällig karta, som "råkade" vara brandskadad eller trasig på de ställen där vitala orienteringsobjekt fanns. Man hade dock tillgång till nödkompass och viss nödproviant. I terrängen var fienden representerad av spaningsplutoner ur I14 från Gävle. Dessa hade till uppgift att tillfångata rymlingarna.

De flesta deltagarna föredrog att nat-tetid och i skydd av mörkret ta sig fram till de egna linjerna, vilket var strapatsrikt i de blockrika hälsingskogarna. Andra föredrog att övernatta på något skyddat ställe och förflytta sig under dagen i stället. Under natten föll ett kraftigt regn och luften var kall, vilket tärde inte så lite på både humör och krafter.

#### ERFARENHETER

Fram emot andra dagens eftermiddag och kväll började deltagarna nå "målet". Många var trötta, hungriga och blöta — några to m nästan utmattade. Om inte tidigare så framstod då betydelsen av fysisk spänst och välodlad kondition som något minst sagt betydelsefullt. Humöret var emellertid efteråt prima trots strapatserna. Förvånansvärt få blev tillfångatagna av fienden, vilket tydde på att de varit mycket försiktiga under flykten.

Övningen gav mycket gott utbyte. Man fick känna på hur det är att använda sin flygutrustning när det verkligen kniper och att bli räddad av helikopter. Förtroendet för säkerhetsmaterielen samt räddningsmöjligheterna har säkerligen befasts genom övningen. Självförtroendet ökade säkert också genom att man klarade av att — med hjälp av dålig karta och nödkompass och bara knapp nödproviant att leva



foto: john forsell

Fig 1

Fig 2



foto: owe gellermark

Fig 3



foto: john forsell

# Vid sidan om rutintjänsten — Konsten att fly och ge hjälpande lift

på — ta sig fram en avsevärd sträcka i svår terräng under verkligt besvärliga förhållanden.

## HJÄLP FRÅN OVAN

Helikopterns användbarhet har genom publicitet och kunskap nått ut till en allt större allmänhet. Det märks bl a på alla förfrågningar som kommer till flottiljen från enskilda och företag betr möjligheterna till hjälp med lyft av olika slag. Mht räddningstjänsten och beredskapen är det dock bara i undantagsfall som helikoptern får utnyttjas för sådana uppgifter.

Det händer dock att helikoptern också kan tas i anspråk för uppgifter som ligger vid sidan av rena räddningsuppdrag. Ett sådant fall förekom tex vid F15 hösten 1970. Då utförde en HKP 4 ett precisionsbygge av en fyr för sjöfartsverkets räkning.

Sedan mer än hundra år tillbaka finns en bemannad fyr på Agö, ca 30 km sydost Hudiksvall. Denna fyr har ersatts med en helautomatisk fyr som "byggts" av en F15-helikopter. Fyrar av denna dimension har aldrig tidigare transporterats med helikopter, men ute på Agö kunde man inte tillämpa de vanliga transport- och byggnadssätten. Fyrplatsen saknar hamn och terrängen längs stranden är mycket olämplig. Att bygga upp hela anläggningen på platsen skulle ta mycket lång tid och bli mycket dyrbart. Med HKP 4:an kunde man lösa både transport- och monteringsproblemen snabbt och rationellt.

## VAD EN VERTOL TÅL

Tack vare HKP 4:ans kapacitet kunde fyrtornet byggas av fem monteringsfärdiga sektioner. Sektionernas vikt låg på 1.200—2.250 kg. De bestod av fyra 3 m höga stålcyllindrar med ungefär två meters diameter. Dessa placerades ovanpå varandra. Överst på toppen skulle själva fyrkuren stå. Hela byggnadens höjd är ca 15 m.

Helikopterbesättningens uppgift var dels att transportera sektionerna från Hölick till Agö (ca 10 km), dels att

montera sektionerna på varandra med sådan precision att befintliga bulthåll kom exakt mitt för varandra.

Med nedbantad helikopter och ett minimum av bränsle och en 3 m lång lyftwire lyftes först de tre nedre cylindrarna över till Agö. Det gjordes utan större svårigheter, men helikoptern kändes onekligen mycket tung.

## PRECISIONSPASSNING

Att lyfta de olika sektionerna på plats för montering visade sig vara besvärligare än besättningen räknat med. Betongfundamentet för den nya fyren låg bara någon meter från det gamla fyrtornet. Därför måste helikoptern använda en 12 m lång lyftwire för att kunna komma in till platsen med lasten och samtidigt gå fri med helikoptern från det gamla tornet. Cyllindrarna måste sättas in i exakt rätt läge. En tätningsmassa i fogarna på varje del hindrade nämligen efterjustering.

Färdmekanikern dirigerade lasten från luckan vid lastkroken och övervakade säkerheten under helikoptern. Navigatören dirigerade lasten från marken via den långa interfonslingan, som man firat ned. Dessutom övervakade flygnavigatören säkerheten från marken. Tre man med styrlinor hjälpte till att från marken vrida lasten så att bulthålen kom mitt för varandra. I ett par av bulthålen på varje del fanns styrrpinnar — ungefär 1 dm långa — som passade exakt i motsvarande hål på nästa sektion.

● ● Det gällde verkligen att hålla tungan rätt i munnen. Som förare kunde man inte se lasten, som i detta fall hängde ca 17 m under helikoptern. Det krävdes ett mycket fint samarbete inom helikopterbesättningen för att lyckas. Man fick för varje sektion liksom känna sig för och göra många försök innan det gick att med styrlinorna och dirigering få allt i exakt rätt läge. Men övning gav färdighet och de två översta sektionerna kunde sättas på plats direkt efter transporten från Hölick. Arbetet klarades av på en enda dag!! (Fig 4.)



Fig 4

● En älgko räddas i sista stund.



foto: john forsell

● En sorgsam transport.



fotn: john forsell

