



Chefen för flygstabens trafikavdelning, överstelöjtnant Sven Linnell, önskar Cefyl-chefen Göran Bengtsson (och personal) lycka till, avskedsdagen 81-04-08.

Det stora antalet sk väderhaverier vid Flygvapnet i början av 40-talet blev orsaken till att dåvarande chefen för flygvapnet, generallöjtnant Bengt G:son Nordenskiöld, beslöt sig för att inrätta en central flygsäkerhetsledning vid Flygstaben. Detta skedde den 1 juli 1946. Det nyskapade ledningsorganet fick den officiella förkortningsbenämningen CEFYL.

CEFYL fick från början vittgående uppgifter och befogenheter. Alla beslut fattades direkt "på uppdrag av chefen för flygvapnet".

En av uppgifterna var att följa upp väderutveckling och utfärda flygvarning eller flygförbud för sådana områden, som av säkerhetsskäl bedömdes kunna påverka flygsäkerheten. Då flygvarning var utfärdad krävdes specialprognos och flygtillstånd för den sträcka som flygningen avsåg.

Den andra uppgiften för CEFYL var att leda flygräddningstjänsten och flygambulansstjänsten inom landet.

● ● Under årens lopp förändrades CEFYL uppgifter med hänsyn till behov och utveckling. – CEFYL fick sålunda uppgiften att vara sammanhållande för leveransflygningar av flygplan från England och så småningom även leda flygtransportverksamheten inom landet. Räddningstjänsten utvecklades och insatser för att efterforska nödställda sjöfarande ökade i omfattning. Avdriftsberäkningsmetoder utarbetades på vetenskaplig grund och efter justeringar grundade på praktiska erfarenheter kunde beräkningar göras med stor noggrannhet för olika föremåls påverkan av ström och vind. Beräkningsmetoderna ledde till stor framgång för att upptäcka och rädda nödställda. Metoden används fortfarande nära 20 år efter dess tillkomst. – Samarbetet med andra myndigheter rörande sjöräddningen utvecklades successivt.

Utbyggnader av flygtrafikledningen och vädertjänsten vid flygplatserna och den tekniska utrustningen i flygplanen ledde så småningom till att den hårt centraliserade styrningen av flygverksamheten m h t väderförhållanden kunde upphöra. I stället uppkom andra uppgifter. Den civila luftfartens utveckling krävde en trafikreglering mellan civil och militär luftfart – främst under mörker. Ett färdplaneringssystem infördes, som innebar att färdplaner för mörkerflygning skulle insändas till CEFYL. Genom en särskild metod kontrollerades att betryggande separation skulle kunna upprätthållas under flygning – dels mellan militära flygplan inbördes, dels i samverkan med den civila trafikledningen mellan militära och civila flygplan. Detta förfarande tillämpades under ett antal år till dess ett mer modest trafikledningssystem byggd på radarinformation kunde tas i bruk.

Den militära flygtransporttjänstens utveckling, inte minst vad avsåg internationella flygningar, gjorde att ett särskilt ledningsorgan upprättades för denna verksamhet. Därigenom kunde CEFYL avlastas.

● ● Istället ökade uppgifterna inom räddningstjänsten. Sålunda organiserades CEFYL även som räddningscentral för den civila luftfarten. Tillkomsten av allt fler och bättre helikoptrar samt skickliga piloter kom allt mer att spela en avgörande roll för att snabbt rädda människoliv i de mest svårberädda situa-

tioner. Stor vikt fick läggas på planering, helikopterns basering och beredskap m h t flygverksamheten och andra förhållanden.

● CEFYL har nu utvecklats till ett specialistorgan vad avser räddningstjänst och kommer un-

der översködlig tid att från sin nya central vid Arlanda flygplats att ha en avgörande betydelse för att framgångsrikt lokalisera och rädda nödställda till lands och till sjöss. Många har i dag tacka CEFYL för sina liv och fler kommer att få det. Alla olyckor kan tyvärr inte undvikas.



Ovan: Medan flygledarna Jan Forsstedt och Signar Stiewe avslutar flygstabsjobbet, diskuterar Cefyl-chefen Göran Bengtsson fördelarna med personsökare med jourhavande presschef. – Nedan: Interiör från gamla Cefyl. Sambandsbord och positionskartor i bruk.



# Efter 35 år lämnar CEFYL

## (Flygvapnets flygräddningscentral)

## Flygstaben . . .

En av de viktigaste uppgifterna för (RCC)/CEFYL är och har varit ledning av räddningshelikoptrar till olika haveriplatser. Här fiskar en HKP 4-besättning upp en flygförare.



Nya larmnumret: 0760/60 000.

... och  
**RCC/CEFYL**  
 leder  
 numer  
 räddnings-  
 tjänsten  
 från  
 Arlanda  
 i  
 Luftfarts-  
 verkets  
 regi



Foto: Sixten Edström

Första arbetstimmen i de nya arlandalokalerna. Flygstabschefen, generalmajor Evert Båge, överlämnar en tacktavla till RCC/Cefyl-personalen genom dess chef Göran Bengtsson.

● ● Diskussionerna angående den framtida placeringen av flygräddningscentralen påbörjades 1974. Detta med anledning av FTK-utredningen (sammanslagning av militär/civil flygtrafikledning) samt att man vid inventering av Flygstabens nya lokaler i Bastionen inte fann tillräckligt med plats för räddningscentralen/Cefyl-funktionen.

Till en början fanns det tre förslag. Alt 1) FTK-utredningens förslag med två RCC (rescue coordination center) – ett placerat vid F21 och det andra vid

Sturup. Alt 2) Televerkets skolkolor på Hornsgatan i Stockholm. Alt 3) Arlandas gamla ACC-lokaler, vilka skulle bli lediga när man tog den nya AKAS-byggnaden i bruk 1980.

Det senare alternativet stämde bra ihop med FTK-utredningen, där man förordade en placering av flygräddningscentralen i närheten av ett ACC. Detta för att på det sättet kunna utnyttja ACC förbindelsenät/radiofrekvenser.

● Namnfrågan var också en het potatis i utredningen. Luftfartsverket förordade den internationella förkortningen RCC, medan flera medlemmar i arbetsgruppen tyckte att det i räddningssammanhang väl inarbetade namnet Cefyl skulle få finnas kvar i någon form. Slutförslaget blev RCC/Cefyl.

Överflyttningen till Arlanda skedde 81-04-08. Den ägde rum utan komplikationer.

Om framtiden vet man kanske inte så mycket. Men helt klart är, att på sikt och ur nationalekonomiskt intresse måste en *sammanslagning* av räddningsresurserna ske. Här har man i många år arbetat på skilda håll Stafsås/Flygstaben och från operatörernas synpunkt har denna fråga ventilerats i många år. Sjö- och flygräddningscentralerna kan utan större förändringar slås ihop till en enda central. Det gäller bara för luftfarts- och sjöfartsverken att komma överens om huvudmannskapet. Men kanske avvaktar man resultatet av regeringens uppdrag till förre rikspolischefen Carl Persson, som hade att se över hela samhällets räddningsresurser såväl militärt som civilt. Den utredningen skall vara klar till 1982.

Var RCC/Cefyl kommer in i den delen får framtiden utvisa.

Y. P & G. B



Ovan: Flygledare Bertil Rydin kör igång direkt. Telefonen skall varmköras. – Nedan: Flygledare Jan Forsstedt konstaterar för flygstabschefen att apparaturen är modernare men rutinerna blir vid det gamla.



Foto: Sixten Edström