

## Spaningsrapport från Cefyl berättar om ödemarksdrama

Ni kommer väl ihåg de tre sportflygare som den 30 maj vid 22-tiden flög rätt in i fjällvärlden med en Klemm 107 B medan vädret tjocknade kring dem. Det lilla tresitsiga planet tvingades så småningom ner på en myr - mitt i ödemarken sex mil norr om Kiruna. Dimma och regn tog bort all sikt och snart flög trion bara 20 meter över marken. Myren dök upp som på beställning och de tre klarade sig som genom ett under sedan sportplanet ena hjul hakat fast i en stubbe på myren, vilket fick till följd att planet kvaddades. Det blev ganska illa åtgånget, bl.a. slets motorn loss.

I 40 timmar fick sportflygarna vänta på myren innan räddningen kom i form av en helikopter. Det blev 40 långa timmar i väta och utan mat. Trions försvinnande betydde också fullt pådrag för en omfattande räddningstjänst. Rapporten från Centrala flygsäkerhetsledningen om flygräddningsuppdraget 31/5 - 1/6 rörande sportplanet är en diger historia om inte mindre än 57 olika punkter rörande de order och åtgärder m m som sportplanet försvinnande orsakade.

Cefyl-rapporten berättar koncist och sakligt om ett drama, som dessbättre fick en lycklig upplösning. Vi saxar ur rapporten: Kl 15.30 den 31 maj gick Cefyl-meddelandet om försvinnandet ut. Det saknade planet hade startat från Ersmark kl 22 dagen innan och beräknats vara framme på Kirunas flygfält (ESKI) vid midnatt. På grund av att ingen färdplan lämnats dröjde det länge innan försvinnandet upptäcktes och larm gick till flygsäkerhetstjänsten.

### TELEFONSPANING INLEDDE

Flygledningen på F 21 fick genast order telefonspana inom efterforskningsområdena 43 och 45, Kiruna fick 44 och 47 på sin lott. Tio minuter senare kontaktades landsfiskaler och järnvägsstationer efter planets beräknade färdväg.

Kl 1600 delegerar Cefyl uppdraget att vara räddningscentral till Fyl/F 21. Samtidigt kommer första rapporten om observerat flygbuller in. Fem minuter senare begär Fyl/F21 flygspa-

ning av 1.div F21 och tar kontakt med Arméns helikopterskola i Boden och Lapplandsflyg i Porjus. 1/F21 ställde genast 3 flygplan S29 och 1 S32 till förfogande, helikopterskolan anmälde en Cub och Lapplandsflyg kunde lösgöra en helikopter.

Så satte flygspaningen i gång längs det försvunna planets färdväg från Skellefteå mot Kiruna och över områdena omkring. Vädret var besvärligt med låga, delvis marknära moln. Kl 1730 avslutade 1/F 21 spaningen inom sitt område. Det saknade planet fanns inte där. Så småningom kommer en hel rad rapporter in om motorbuller och iakttagelser om planet. Vid Massaure, i Porsj, vid Neitisuando, Sjiskavare, Nattavaara och många flera platser har man sett eller hört flygplan natten innan. Bilden börjar klarna i spaningshögkvarteret.

### OMBASERING TILL KIRUNA

Sedan Cuben avslutat spaningen inom sitt område och man fått in ett antal rapporter om att ett flygplan observerats vid Linaälv fattas kl 2230 beslut om att Cuben och helikoptern skall ombaseras till Kiruna så snart vädret tillåter detta. 2345 avslutar helikoptern spaningen i sitt område utan resultat. På grund av personalläget och det dåliga vädret gick det inte att flygspana mera under natten.

Vid midnatt ger kartstudier och sammanställande av alla rapporter vid handen att flygplanet sannolikt finns att söka någonstans norr en linje genom Gällivare, Nya spaningsområden läggs ut och meddelas till Kiruna. Kl 0300 den 1.6. sätter man i gång igen. Två Cubar spanar inom områden söder om Kiruna. En timme senare kommer det till en helikopter från Boden. Kl 0700 pågår spaningen inom de misstänkta områdena med två Cubar och två helikoptrar.

### RÄDDNINGSCENTRALEN FLYTTAS

Kl 0830 beslutar chefen för F 21 att räddningscentralen skall flyttas till Kiruna. En Tp 81 och två Sk 16 ställs till förfogande av F 21. I Tp81:an skall en trafikledare följa med så att räddningscentralen kan upprättas. 1140 landar Tp81:an i Kiruna och centralen träder i funktion. Sammanlagt fem flygplan och två helikoptrar disponeras för spaningen. Några timmar se-

nare tillkommer en Cessna och ytterligare en helikopter.

Det aktuella spaningsområdet nyindelns i mindre för respektive flygplan lämpade områden med geografiska-topografiska gränser för att säkerställa att hela området blir genomsökt. Varje delområde genomsöks två gånger. Kontakt tas med norska myndigheter för att få spana innanför norska gränsen. Kl 1405 startar Cessnan för att spana i Norge, men redan 1420 rapporterar Sk 16 U-vit-12 att han funnit det saknade flygplanet 5 km sydost sjön Sekkujärvi och att de tre försvunna lever.

Det var en lång spaning - inte utan dramatik för dem som ledde och utförde den - som därmed kunde brytas. Tp 81:an fick till sist flyga till haveriplatsen och kasta ned proviant. Det skedde kl 1430 och fem minuter senare blir de spanande planen återkallade. Kl 1525 startar en helikopter från Kiruna för att hämta hem de återfunna sportflygarna. Rapport om att uppdraget är slutfört ingår till Cefyl.

## Fallskärmshoppare över Gotska sjön snabbt upplockade

Ett dramatiskt flyghaveri, som inträffade den 25 augusti, fick en lycklig upplösning på rekordtid tack vare en trafikledares sinnesnärvaro, en besättnings kallblodighet och turliga omständigheter. FV-nytt relaterar nedan händelseförloppet - ett skolexempel på en oklanderligt fungerande räddningstjänst ute över öppet hav.

Under en övning i radarspaning över Gotska sjön på hundra meters höjd fick en S 32 ur F 11 motorstopp. Flygningen utfördes under ett helslutet molntäcke med undersidan på 150 meters höjd och översidan ungefär på 300 meter. Sikten var relativt god. Efter omkring tretton minuters flygning sjönk plötsligt motorvarv och utloppstemperatur. Föraren utnyttjade då flygplanets överskotts fart och gjorde en stigning till 1.600 m och försökte flera gånger återstarta motorn, men det-

ta misslyckades. Besättningen, som bestod av major Nils Wachtmeister och flygnavigatör Kenneth Dahlin, lämnade planet med hjälp av katapultstolarna på mellan 300 och 400 meters höjd. I vattnet lyckades de båda utan svårighet ta sig upp i livbåtarna.

På tillfällig tjänstgöring i Visbytorner befann sig vid haveriet trafikledare Nils-Erik Kvist, F 1. Hans rapport om räddningen omfattar inte många minuter. Kl 11.17 anropade major Wachtmeister Visbytorner om att hans 32:a fått motorstopp. Trafikledare Kvist svarade genast med en begäran om sändning för pejling. Wachtmeister: "Har ej tid, jag hoppar nu." Detta svar kunde dock Kvist pejla in och fick på så vis bäringen till det nödställda planet.

### SNABBT SPANINGSPÅDRAG

Kl 11.18 beordrade Kvist en Sk 50, som befann sig öster om Visby, att spana efter det havererade planets besättning. Trafikledaren pejlade in SK 50:an på kurs mot haveriplatsen. En annan 32:a från F 11 pejldes in för spaning längs en färdlinje mot Visby. En Tp 47 ur Flygräddningsgruppen baserad på Visby med femton minuters beredskap larmades. Sjöräddningen (Tingstäde radio) telefonlarmades.

Kl 11.21 frågade luftbevakningen om Visbytorner hade kontakt med ett flygplan som försvann tio km väster Lickershamn. Trafikledaren drog slutsatsen att det var detta flygplan som havererat och fick därigenom ett ungefärligt avstånd, som meddelades till SK 50:an. Kl 11.24 rapporterade detta att det ca 40 km nordväst Visby hittat två livbåtar med viftande besättningsmän i, vilka såg ut att vara vid god vigör. En minut senare var Tp 47:an i luften. Tio minuter senare var den över haveriplatsen, men föraren bedömde landning som vansklig på grund av sjöhävningen.

SK 50:an rapporterade ungefär samtidigt att en båt befann sig bara två kilometer från livbåtarna. Båten hade dock inte förbindelse med Tingstäde. Trafikledare Kvist beordrade då skolplanet att genom att flyga tvärs båten under vingtippningar och sedan

Forts. på sid. 111.

---

FALLSKÄRMSHOPPARE ÖVER GOTSKA SJÖN SNABBT  
UPPLOCKADE. Forts från sid. 107.

mot haveriplatsen göra båtbesättningen upp-  
märksam på det inträffade. Båten satte kurs  
mot de nödställda och 41 minuter efter fall-  
skärmshoppet fiskades den förste upp och någ-  
ra minuter senare även den andre.