



En flygräddningsepok är över

Super Puman lämnar Visby

För första gången sedan 1960-talet finns det inte längre någon militär räddningshelikopter fast stationerad i Visby. FlygvapenNytt var med på en av de sista räddningsövningarna innan det civila Norrlandsflyg övertog uppdraget.

AV PETER LIANDER

En militär räddningshelikopter baserad på Gotland har under flera decennier varit en självklarhet. Men i en tid präglad av förändringar gäller inte det längre och omprioriteringar av Försvarens helikopterresurser har bland annat gjort att baseringen dragits in.

Gotland blir förvisso inte utan räddningshelikopter, ett avtal har slutits mellan Sjöfartsverket och det civila helikopterföretaget Norrlandsflyg.

Ursprungligen var det flygvapnet som började basera en räddningshelikopter på ön. Sedan 1967 har baseringen varit fast och det var dåvarande Svea flygkår, F 8, på Barkarby som hade uppgiften.

För personalen innebar det att man

turades om att veckovis ha beredskap dygnet runt. Helikoptern av typ HKP 4 kunde servas i en mindre hangar. Sedan F 8:s nedläggning 1974 är det mestadels besättningar F 17 i Ronneby som har haft Gotland som en naturlig del av sin vardag.

Totalt har 2362 skarpa räddningsuppdrag utgått från Visby-basen.

Två larm i veckan

FlygvapenNytt passade på att besöka Visby-basen under en av de sista beredskapsveckorna. På plats fanns flygvapennofficerare från andra helikopterbataljonen och dess SAR-kompani Uppsala.

De fem besättningsmedlemmarna går klädda i sin flygutrustning. Det är piloterna major **Björn Zacharoff** och flygingenjör **Magnus Persson**, systemoperatören kapten **Mikael Dellrud**, färdmekanikern löjtnant **Martin Frick** och den värnpliktige ytbärgaren **Wilhelm Jungwart**.

Det framkommer snabbt att alla trivs med både sina jobb och Gotlandsbaseringen. De känner att de utgör en viktig resurs för hela samhället. Till nackdelarna hör att vara borta hemifrån och familjen under en hel vecka.

En HKP 10 Super Puma, står fulltankad och starklar i en hangar, som även rymmer en sektion med kontors- och sovrum. Det förekommer ingen militär flygverksamhet i området denna dag, men eftersom man även har sjöräddningsberedskap är beredskapsnivån satt till 15 minuter.

Under icke tjänstgöringstid är kravet att besättningen ska vara på basen inom 45 minuter.

Under åren på Gotland har åtskilliga flygräddningsinsatser genomförts. Mag-



Magnus Persson, Martin Frick, Mikael Dellrud, Björn Zacharoff och Wilhelm Jungwart ingick i en av de sista beredskapsbesättningarna på Gotland.

Bilder: Peter Liander/Försvarets bildbyrå



nus Persson visar två böcker med anteckningar om de senaste årens uppdrag. Positionerna för alla insatser finns markerade med nålar på två stora väggkartor.

Insatsfrekvensen har av naturliga skäl skiftat, men han uppger att i genomsnitt larmas helikoptern cirka två gånger i veckan. Tiden där emellan ägnas åt egen träning, utbildning och övningar, även i samarbete med sjöräddnings- och sjukvårdsenheter.

Vinschövning

Denna dag står en vinschningsövning på flygprogrammet. Den ska ske i samarbete med ett mindre sjöräddningsfartyg.

Färdmeknikern Martin Frick bogserar ut helikoptern till den lilla startplattan, besättningen går ombord, motorerna startas och snart är vi i luften. Det lilla fartyget ligger och gungar på vågorna några kilometer utanför Visbys hamn och piloterna har trots gråvädret inga problem att lokalisera den visuellt.

Det blåser från sydväst och efter anflygningen hovrar helikoptern på 40 fots höjd och med nosen mot vindriktningen strax akter om fartyget.

Martin Frick förbereder vinschningen genom att öppna den stora sidodörren. I vinschen hänger en styrlina med en tyngd i änden som firas ner till fartyget och fångas av en besättningsman.

Färdmeknikern tar in vinschens krok i kabinen. Därefter hjälper han FV-Nytt



Vinschning mellan HKP 10 och en sjöräddningsst

redaktör att ta på sig selen och kopplar fast den i kroken. Visar med tecken att jag ska sätta mig på golvet, med benen över kanten. Till vänster om mig sitter operatören Mikael Dellrud, som manövrerar helikoptern i längd- och sidledd med en joystick. Jag nickar när de två besättningsmännen gör tummen upp, tittar upp mot vinschen, ser hur linan sträcks och känner hur jag lyfts utåt och lämnar helikoptern.

Åker neråt i den kraftiga rotorvinden, stundtals roterande, och hänger med armarna tätt längs kroppen och händerna sammanhållna över magen. Tittar ner mot fartyget och ser hur besättningsmannen kämpar med att dra i styrlinan för att jag ska komma rätt. Jag anar snart att han är ovan, för det är ingen rak nerfärd som sker.

Närmar mig fartyget, men börjar också glida fram och tillbaka i sidled. Blir efter ett ryck hängande under några sekunder, men känner snart att det bär neråt igen.

Under svag rotation ser jag plötsligt fartygets master under mig, de börjar komma obehagligt nära. Försöker hålla dem i sikte, men de försvinner bakom mig när jag plötsligt känner ett rejält ryck över ryggen. Förstår att Martin Frick tillfälligt stoppat vinschen och jag glider snabbt bort från masterna och hamnar återigen akter om fartyget. Försöker hålla det inom synhåll, men rotationen fortsätter och situationen känns lika ovan som den är.

Från fartyget fortsätter dragandet i styrlinan och jag närmar mig däckets allt snabbare. Förbereder mig för att eventuellt

stöta emot relingen som ser ut att komma i min väg, men utan riktigt förstå hur det går till passeras den utan komplikationer och plötsligt står jag på däckets.

I nästa moment firas ytbärgaren Wilhelm Jungwart ner och det märks på hans sätt att agera med tecken till vinskötaren att det är en välbekant situation. Landningen blir dock lite problematisk och han blir liggande på relingen under några sekunder innan han lyfts upp något och slutligen landar på däckets. Där kopplar han vant ihop sig med en person från fartyget. Tillsammans vinschas de upp till helikoptern för att sedan vinschas ner igen.

Givande övning

Efter ytterligare några vinschningar avslutas övningen och Björn Zacharoff styr tillbaka mot Visby flygplats. Efter landningen vidtar det vanliga eftersnacket om hur övningen förlöpt.

Martin Frick tyckte att min nervinschning varit komplicerad och såg den som en givande erfarenhet:

– Killen på båten drog inte tillräckligt hårt i styrlinan, därför cirklade du ibland runt med en diameter på cirka tio meter. Då är det inte lätt. Ibland är det också svårt för mig att bedöma höjden och därför blev det lite ryckigt ibland.

Framtidsoro

Besättningen uttrycker besvikelse över att

inte längre kunna verka från ön. Uppfattningen är att den relativt stora mängden skarpa räddningsuppdrag som utgår från Gotland ger mera erfarenhet än vanliga övningar.

När Gotlandsbaseringen upphört kommer den militära räddningsberedskapen i stället att finnas på andra helikopterbatljönens hemmabas Berga i Stockholms södra skärgård.

För räddningsuppdrag i de östra delarna av Österjön innebär det att tiden för anflygningen från Berga i jämförelse med Visby blir cirka 45 minuter längre. Björn Zacharoff, som är chef för SAR-kompaniet i Uppsala, befarar att antalet skarpa uppdrag därför kommer att minska eftersom den civila Gotlandshelikoptern tar över en del av uppdragen.

– Kvaliteten på övningarna blir säkert likvärdig när vi står på Berga. Om antalet skarpa räddningsinsatser minskar drabbar det på sikt besättningarnas samlade erfarenhet från riktiga räddningsuppdrag, vilket naturligtvis inte är bra. Kraven på oss under de uppdrag vi kommer att genomföra blir ju inte lägre, säger Björn Zacharoff.

– Jag och många av mina kolleger anser det självklart att Försvarmakten har en flygräddningsorganisation med hög kompetens, det är till nytta för hela samhället. Men det finns risk för att den verksamheten framöver inte kan ges tillräckligt hög prioritet i relation till Helikopterflottiljens övriga uppgifter. Det är oroande. ●



Ytbärgaren Wilhelm Jungwart läser vinschelen inför uppvinningen till helikoptern.



Major Björn Zacharoff på förarplats i HKP 10.