

Äventyr och haveri med SK61 på Artilleriflyg.

Denna berättelse har inte direkt med F3 att göra men den handlar i vart fall om flyg. Anledningen till alla galonerna är att det landade en general på vägbasen och han lämnade hjälm och skinnrock i kärnan medan han gick runt och inspekterade. Vi kunde inte låta bli att fotografera oss i lånta fjädrar.

Händelserna är återgivna som jag kommer ihåg dem, nu drygt 30 år senare.

/Sture Axelsson



Efter att ha gjort värnplikten på F3, liksom att jag även jobbat där som montör, var jag naturligtvis krigsplacerad där. När F3 lades ner 1974 hände ingenting förrän sent på hösten 1978. Då fick jag en ny krigsplaceringsorder, jag var överflyttad till Armén och därmed I4. Om jag hade något att erinra mot detta kunde jag komma in med synpunkter inom en viss tid.

Det hade jag!

Jag skrev till berörd myndighet och påpekade att jag sannolikt inte skulle göra någon större nytta som soldat inom armén då jag dels hade ett förflutet som mekaniker i flygvapnet dels hade skaffat mig en ingenjörsexamen. Att jag dessutom var mycket flygintresserad och hade eget flygcertifikat tyckte jag talade för att jag skulle få stå kvar som krigsplacerad i flygvapnet, var spelade ingen roll.

Relativt snabbt kom ett svar att kvarstå som krigsplacerad i flygvapnet var inte möjligt men man kunde erbjuda mig placering som värnpliktig flygmekaniker i armén, på Artilleriflyg. Detta accepterade jag direkt.

Bara någon vecka senare damp det ner en inkallelseorder till repövning under vintern 1979.

Vi ryckte in till A1 i Linköping en svinkall vinterdag



Lunch i snuskburk

och blev direkt utkörda till en åker på slätten utanför Örtomta med tält, kamin, ved och lite halmbalar. Som flygsoldat hade jag ju gjort värnplikten i ganska ombonad miljö där tältförläggning inte ingick. Det blev alltså en mycket kall erfarenhet med två nätter i tält

innan vi förflyttades till Rommehed i Borlänge där vi fick första kontakten med flygplanen och därmed viss utbildning på dem. De flesta andra repgubbarna var också ovana vid SK61, de hade varit med på Cub-tiden.

Kallt och snöigt var det även där och flygplansmotorerna fick hållas varma på nätterna med hjälp av ett speciellt kapell och katalysatorbrännare. Repövningen förflöt utan större äventyr och vi hade fått kläm på hur man håller varmt i tältet. Övningarna avslutades uppe i Älvdalen med en skogsväg som flygfält för senare avrustning på A1 i Linköping.

Det är dock inte denna repövning jag tänkte berätta vidare om, utan nästa.

Hösten 1981 blev jag inkallad till en ny repövning, även denna gång till A1 men med förläggning i logement där de första dagarna och med flygningar från Malmen. Som mekaniker var det A- och B-service som vi fick göra samt daglig tillsyn. Vädret var ju betydligt behagligare nu och vi fick följa med på någon navigeringsflygning på låg höjd minns jag. Eftersom jag hade flygcertifikat fick jag även känna på att flyga en stund.

Efter några dagar var det dags att ombasera till en vägbas i Uppland, någonstans utanför Uppsala. Vädret har inte det bästa, duggregn och låga moln. Flygförarna var en blandning av yrkespiloter, flyglärare och erfarna privatpiloter. De ville ju visa sig lite tuffa så att molnhöjden var usel gjorde ju ingenting man skulle ju ändå gå på lågan d v s 50 – 75 meter. Alltså drog 6 st kärror iväg. Vi var två mekaniker som blev avdelade att stanna kvar och lämna av och sedan flyga med för att landa först och ta emot de övriga vid basen. Övrig personal åkte bil.

På vägen upp genom Östergötland och Södermanland blev vädret bättre, inget regn och lite högre i tak. Någonstans i Södermanland gjordes dessutom en riktig lågsniff över en gård där någon arméflygarkompis tydligen bodde. Norr om Stock-

holm försämrades vädret hastigt, molnen sjönk och sikten blev mycket dålig. Men tuffingar vänder inte, man ska fram till varje pris. Plötsligt, strax norr om Arlanda, är vi i princip instängda över en relativt stor åker med till synes ganska plan mark. Runt omkring ser molnen ut att sjunka ner mot trädtopparna. Vi är sex kärror som kurvar runt åkern i allt snävare svängar. Nödlandning på åkern skulle nog vara möjligt för en eller två kärror men inte 6 st! Nu börjar det bli lite panik bland tuffingarna och flygföraren jag flyger med är riktigt svettig. Jag är helt utelämnad för min flygförare vägrade ha DK-spaken monterad. I och för sig hade jag väl inte kunnat göra särskilt mycket men det hade utan tvekan känts bättre med en egen spak att hålla i.

Molnen är nu nere så lågt att vissa av kärrorna går in i moln trots att vi är i trädtopparna. Nu börjar man inse att det är allvar! En av flygförarna är yrkespilot på Linjeflyg och har därmed IFR-utbildning. Han beslutar sig för att försöka ta sig ut till E4-an och sedan följa den till Arlanda. Han hittar ut och lägger sig över E4 och kan lotsa ut de andra en efter en genom en öppning i skogen där träden är något lägre.

Över E4-an visar det sig att molnhöjden är något bättre och vi kan i en lång rad följa den för att sedan vika av in mot Arlanda. Flygningen över E4 går i höjd med belsningsstolparna känns det som och vi ser folk i bilarna titta upp på oss. Jag upptäcker att jag sitter och lyfter upp fötterna från durken för varje par av belsningsstolpar vi passerar. Arlandatornet dirigerar om övrig trafik till väntläge och ger oss klart landa direkt i grupp. Det blir ingen snygg organiserad landning utan en i princip kaotisk neckomst!

När spänningen släppte på de nu betydligt mindre tuffa flygförarna bromsade de första in direkt efter sättning så de efterföljande fick hitta banutrymme bäst man kunde. Tur att Arlandabanan var bred! Kärrorna fick stå kvar på Arlanda till nästa dag och vi blev hämtade med bil till vår vägbas. Dagen därpå var vädret flygbart och kärrorna hämtades. Ingen mekaniker flög med tillbaka!

Vägbasen var i princip en något breddad skogsväg i den uppländska ödemarken. Lägret, med ett antal förläggningstält och ett verkstadstält, var upprättat i skogen vid sidan av "fältet". Flygningarna flöt på och allting började fungera enligt instruktionsboken.

Efter lunch en dag fick en flygförare order att ta med en fotograf upp för att fotografera lägret för att se om kamouflaget var OK. Att ta lodbilder var ju vardagsmat för både flygförare och fotografer och det var just vad som skulle göras. Kärran tankades full och de startade. Efter start gick han en liten sväng och kom sedan in för fotografering. På ca 90 meters höjd (visade det sig senare) vänder han

kärran i princip upp-och-ner. Vi som står på marken hajar till och skriker att "vad gör han". Och mycket riktigt, han hinner inte ta kärran ur detta läge på den låga höjden utan brakar, med i stort sett full gas, ner i skogen på andra sidan "fältet". Han hinner dock räta upp kärran så mycket så den går dock ner nästan i rättvänt läge. Ett antal träd kapas på vägen ner och direkt brinner hela kärran med lågor lika höga som träden.

All personal befinner sig vid de andra kärrorna och kan greppa var sin pulversläckare, säkert ca 15-20 st och rusar mot nedslagsplatsen bara 50-75 meter in i skogen. Allt är ett enda eldhav och det ser omöjligt ut att någon kan ha överlevt. En tekniker Bertsand tar direkt över befälet och dyker in i det som finns kvar av kabin samtidigt som han kommenderar oss mekaniker och ett par flygförare att spruta pulver dels på det brinnande bränslet och dels på honom. Han ropar hela tiden att spruta pulver på honom och området runt omkring. Han skriker för att övertyga oss om att det inte exploderar, det bara brinner kraftigt. Hade han inte så resolut kommenderat oss hade vi aldrig vågat oss så nära vraket och elden. Efter att ha tömt ett antal pulversläckare är den värsta elden nerkämpad och vi lyckas hålla emot så det inte tar sig igen. Han får loss flygföraren först och han kan släpas i säkerhet. Han är medvetlös men har inga synliga skador mer än att flygdräkten ser kraftigt sönderbränd ut kring ben och mage.

Fotografen sitter dock hårt fastklämd med en fot och över planet ligger en stor gran som gör att vi inte får loss honom. Vi måste ha en såg. Motorsågar finns men de är nedpackade någonstans och inte tankade. Jag erinrar mig att jag sett en vanlig bågsåg i en låda och jag tror jag vet var och rusar iväg upp i lägret. Jag hittar den men den saknar blad! Jag gräver vidare i lådan och hittar flera blad. Tar ett och monterar det på sågen under språng tillbaka. Tur att jag handskats med dylika ting tidigare och visste hur bladet skulle monteras. När jag kommer tillbaka har elden blossat upp igen och en stund tror man att alla brandsläckare är tömda men i röran har några fulla släckare hamnat bland de tömda. Man får elden under kontroll igen men i detta läge har Bertsand kniven framme och är redo att skära av foten på fotografen om inte man lyckats slå ner elden igen. Jag börjar såga av granen men efter språngmarschen och den allmänna stressen orkar jag inte mera, jag får plötsligt inte luft och andra tar över sågandet. Det var tack och lov ett nytt och vasst blad så den ca 20 cm tjocka granstammen är snart avkapad och granen kan lyftas bort så att man får loss foten på fotografen och han kan dras i säkerhet. Han ser dock betydligt mera illa därän ut med blod över hela ansiktet från ett, som det ser ut, stort sår i huvudet. Han är också medvetlös och vi är ganska övertygade om att han inte klarat

sig. Båda hämtas med ambulans till Uppsala där det konstateras att fotografen klarat sig förhållandevis bra. Såret i huvudet är endast ytligt och brännskadorna begränsar sig till händernas översidor, lite i ansiktet och nacken samt fotlederna. Däremot är fotleden, som satt fast, krossad.

Han hade den gamla vadmalsuniformen och kraftiga kängor på sig och det skulle visa sig vara hans räddning. Den skyddade effektivt övriga kroppen från brännskador.

Flygföraren däremot hade en flygardräkt i syntetmaterial som smälte in i huden och gav kraftiga brännskador. Framför allt mage och lår eftersom bränsleledningar och bränslekran sitter mellan benen vid förarstolen på SK61. Han, som såg minst skadad ut, visade sig vara mycket allvarligt skadad och avled senare på sjukhuset. Enligt uppgift av samma anledning som en gång Ronnie Petterson gjorde efter sin F1- krasch.

Efter haveriet blev det naturligtvis förhör och utredningar och det visade sig att flygföraren utfört en för avancerad manöver på alltför låg höjd. I princip hade en halvroll gjorts på 90 meters höjd. Detta kunde, med hjälp av fotografens bilder, konstateras i haveriutredningen.

Kanske för att briljera inför oss på marken... En alltför vanlig orsak till haverier.

Helt avgörande för den lyckliga utgången, för i vart fall fotografen, är teknikern Bertsands

förtjänst. Utan hans rådiga och resoluta ingripande och övertagande av befälet hade inte heller fotografen överlevt. Övriga befäl och de andra flygförarna, med några undantag, stod relativt handfallna och paralyserade.

Övningen fortsatte dock, om än försiktigare och i mera dämpad ton. Vi ombaserade senare till Villingberg i Värmland och för senare avrustning på A1 i Linköping.

Det ska senare visa sig att fotografen bor i Linköping och arbetar på samma företag som jag, Linkopia/Expert. Vi hade tidigare aldrig haft kontakt med varandra då vi arbetat på helt olika avdelningar. På den tiden var Linkopia/Expert en stor arbetsplats med över 600 anställda vilket förklarar varför vi inte kände varandra. Efter hans förflyttning till sjukhuset i Linköping blev vi dock mera bekanta och vi höll kontakt tills han senare slutade på företaget. Han blev bra från sina brännskador men fotleden blev stelopererad och så länge jag hade kontakt med honom, genom gemensamma bekanta, tills i början av 2000-talet, hade han stora besvär och smärtor i foten.

/ Sture Axelsson



Mekaniker Axelsson i en SK61 någonstans i Dalaskogarna.