

Artiklar och reportage ur Dagens Nyheter, den 23 april 1976

Text: Rolf Stengård, foto: Erik Stering

Barkarby räddningscentral

De lyfter för att rädda liv



Med hjälp av vinschar hissas en nödställd lätt upp till säkerheten i flygvapnets Vertolhelikopter, Hkp 4. På bilden är det ytbärgaren Torgny Jansson som provar vinschen.

Barkarby flygfält är fortfarande (1976) en krigsbas. En militär vakt håller uppsikt över alla in- och utpasserande. Men den militära beredskap som flygflottiljen på Barkarby stod i för några år sedan är ett minne blott. Helikoptrarna som finns på fältet i dag har andra uppgifter — att rädda människoliv i *exempelvis sjönöd och att rädda flygvapenförare som hoppat i fallskärm och befinner sig i nöd i havet eller på land.*

Flygvapnet har *fyra* stora Vertol-helikoptrar kvar på Barkarby. Det är helikoptrar som rycker ut när någon befinner sig i verklig sjönöd i skärgården eller på havet utanför. Och polisen har två helikoptrar som rycker ut när någon i skärgården snabbt behöver komma till sjukhus.

Flygvapnet har också en Augusta Bell Hkp 3 helikopter för TSBM-uppdrag (transporter för underhåll och reparation av teleanläggningar) baserad på Barkarby.



Skannat och redigerat av F 8 kamratförening

Vissa förtydliganden och kompletteringar har införts, dessa markeras med kursiv stil.

Sune Blomqvist och Anders Eklund, augusti 2014

BARKARBY RÄDDNINGSCENTRAL

I beredskap dygnet runt

■ ■ Barkarby flygfält. En före detta militärförläggning. En hel flygflottilj höll till här.

Nu är det en "räddningscentral" för Stockholms skärgård och havet utanför.

Här är en av flygvapnets fyra helikoptergrupper stationerad. Som dygnet runt ligger i beredskap om något skulle hända, om någon skulle råka i sjönöd.

Här är också polisens helikoptrar stationerade. I beredskap dygnet runt. Om något skulle hända . . .

Det var F 8 som låg på Barkarby tidigare, sedan 1938. Men när Järfälla växte och bebyggelsen ökade var Svea flygflottilj inte önskvärd längre. Flygplan av olika slag, ofta jetplan, störde de nya invånarna.



En helikopterbesättning som just skall gå på sin beredskapsvecka. Då ligger man i Visby. Stående från vänster Kjell Kjellström, navigatör, Leif Alm, förste förare, Elon Eurlin, andre förare. De knästående är Charlie Matsson, ytbärgare, och Yngve Rosvall, färdmekaniker.

Redan 1958 tog riksdagen det första beslutet att lägga ned F 8. Eller i alla fall att flygflottiljen skulle försvinna. Från 1963 kallades F 8 för Svea flygkår. Kvar fanns mest bara propellerflyg för militära transporter.

Men de skulle också försvinna. 1970 beslöt man att hela F 8 skulle läggas ned 1974. Och den 1 juli för två år sedan hade den sista militära vingförsedda flygfarkosten lyft från flygfältet.

□ Stora och små helikoptrar

Men kvar blev flygvapnets helikoptergrupp med 56 man fast anställda och fyra stora Vertolhelikoptrar. Inte bara för militära operationer, utan även för att rädda människoliv.

Och polisens två helikoptrar med fyra man.

För ambulansflygning i skärgården och för trafikövervakning.

Sedan flyttade Ostermans Aero hit med sina åtta helikoptrar, som flyger till och från skärgården med last av skärgårdsbor och post.

Men trots den "civila" verksamheten är Barkarby fortfarande en krigsbas — dock inte så rigoröst hemlig som tidigare. Men en militär vakt ser alla som far genom huvudinfarten. Och på nätterna är det vaktbolaget Abab som ser till att inga obehöriga rör sig på fältet — vare sig det är svenskar eller ryssar.

Mer civilt skall fältet bli. Redan i oktober 1976 flyttar flygvapnet från fältet för gott. Helikoptergruppen skall stationeras på Berga för ett intimare samarbete med marinens helikopterbas.

Byggnadsstyrelsen tar över de gamla förläggningarna och hangarerna. För att hyra ut kanske. Eller riva.

■ ■ Fredagen den 5 december 1975. Över Östersjön blåser det nödvästlig storm. Vindstyrkan uppgår till närmare 30 meter i sekunden.

En liten gotländsk skuta är på väg till Norrtälje med sin last. Sjöhävningen sliter hårt i skrovet.

I höjd med Almagrundet händer det. Motorn havererar. Båten börjar redlöst driva i den hårda stormen. Den är helt manöveroduglig.

Ombord finns fyra man. Strax innan mörkets inbrott bestämmer de sig för att lämna fartyget.

Men då har flygvapnets helikoptergrupp på Barkarby redan larmats. En stor Vertolhelikopter är på väg till den nödställda besättningen.

Helikopterns kapten, Leif Alm, skriver själv i sin rapport om händelsen:

”Sjöhävningen var så kraftig att vinschning från stora däck på lastluckorna var omöjlig. Besättningsmännen skulle säkert ha åkt över bord. Relingen låg vid varje sjöhävning under vattenytan. . . Båten rörde sig i alla plan. Vi beslöt att använda sele från utrymmet bakom styrhytten. När männen fått på sig selarna sträckte vår mekaniker wiren. När den var sträckt och lodrätt skrek han: Lyft! Med helikoptern lyftes männen — två i taget — rakt upp. Det gick. . . ”

□ Femton bårar vid katastrofer

På det här sättet har många sjömän i nöd räddats. Från Åland till Ölands norra udde — det är bevakningsområdet för helikopter-gruppen på Barkarby.

Flygvapnet har fyra helikoptergrupper i Sverige. Den i Barkarby blev kvar då F 8 lämnade flygfältet. Fyra Vertolhelikoptrar och 56 man — de är alla noga med att vifta bort eventuella hjälteglorior. Det här med räddning av människor i nöd är deras jobb.

De är visserligen militärer, men verksamheten är till största delen civil. Nittio procent av alla ingripanden är civila. Av mellan 80 och 90 uppdrag om året som betalas av försvarsanslaget.

Det är flygvapnets helikoptrar som får gå ut när folk är i verklig sjönöd. Polisens helikoptrar har inte de resurser som Verto- lerna har.

I den stora helikoptern finns t ex tre olika sorters bårar: en vinschbår, en vanlig landstingsbår och en armébår. Det är standard. Men vid katastrofsituationer kan helikoptern ta 15 bårar — och lika många svårt skadade.

Den har också en nästan komplett

läkarutrustning. Läkare och sjuksköterska är ofta med ombord. Intensivvård av skadade kan sättas i gång redan under färden till ett sjukhus. Man kan t ex göra smärre operationer.

Helikopterns besättning får vara med om mycket.

Ja, och det är naturligtvis roligt om det hela går bra, säger kapten Leif Alm, helikopterförare och chef för Barkarbys helikoptergrupp.

Men det händer också att vi kommer för sent, att vi hittar en sjunkande båt...

Av de fyra Vertoler Barkarbygruppen har är det en som ligger i ständig beredskap dygnet runt året om. Men då finns den inte på flygfältet i Barkarby. Den ligger i veckorna redo på Visby flygplats.

Och varje måndag kommer den ”hem” till Barkarby för att byta besättning.

Det är fem man i varje helikopter. En förste och en andre förare, en navigatör, en färdmekaniker. som har hand om bl a vinschanordningen, och en sk ytbärgare. Det är ytbärgaren som firas ned i räddningsselen



Förste föraren Kjell Holmqvist och hans besättning kommer hem till Barkarby efter en veckas beredskap i Visby. Det har inte hänt något särskilt, berättar Kjell Holmqvist.

för att hjälpa t ex en nödställd i vattnet. Han är i regel värnpliktig.

Under höst och vinter har vi de svåraste jobben, berättar Leif Alm. Då är det ofta stormar, risk för isbildning och allmänt dåliga väderförhållanden som gör att folk behöver kalla på räddningshelikopter.

Larmen kommer via de nödställda fartygens SOS-signaler. De tas emot vid en sambandscentral i Stavsnäs som kallas Stockholm Radio. Från Stavsnäs skickas

nödropsen vidare till flygvapnets centrala flygledning (CEFYL). Där bedömer man om helikoptern skall ut. Larmet går och inom några minuter är man i luften.

Men snart blir Barkarby flygfält ännu tommare. Flygvapnets Vertoler flyttar i oktober till Berga. Man skall på ett effektivare sätt börja samarbeta med marinens helikoptrar. Det betyder dock inte att beredskapen minskas. En nödställd båt ute på havet kan alltid räkna med hjälp från helikoptergruppen.

F 8 helikoptergrupp har under åren 1967-1991 genomfört 1587 svåra räddningsuppdrag med sina fyra Hkp 4:or, utan ett enda totalhaveri och inga omkomna

POLISEN övervakar

□ □ — **Vad helst kan hända när som helst. Man vet aldrig var man hamnar.**

Säger Gert Skogsberg, polisinspektör och helikopterförare stationerad på Barkarby. Knäpper de sista knapparna i sin flygdräkt, startar helikoptern och ger sig iväg mot Nyköping.

Den här gången gäller det en 60-årig kvinna som försvunnit någonstans i trakterna kring sitt hem.

Det är allt han vet när han far...

När han kommer tillbaka till Barkarby vet han inte. Före mörkrets inbrott, hoppas han.

Gert Skogsberg är en av polisens fyra helikopterförare på Barkarbyfältet. En erfaren sådan. Han var nämligen först,

1964 fick polisen sin första helikopter. Den flögs av Gert Skogsberg. Då var han den enda helikopterburna polisen i landet.

Det var vid förstatligandet av polisen 1965 som man på allvar satte i gång med flygningar om än på försök.

Men man upptäckte i alla fall att helikoptrar var något som polisen har användning för. För trafikövervakning, förstås. Men också för spaning, både efter vilsekomna människor och människor på flykt undan lagen. Och för räddning av människor i nöd.

I dag har polisen sju helikoptrar som är i gång året runt. Två av dem är stationerade

på Barkarbyfältet.

Förra året befann sig dessa två helikoptrar i luften 1700 timmar. Mellan 700 och 800 timmar var.

Men någon större dramatik är det i regel inte fråga om för piloterna. Omkring 80 procent av all flygtid ägnas åt trafikövervakning.

Man kontrollerar bilars hastighet, sätter fast fartsyndare eller övermodiga omkörare, leder trafiken vid kraftiga stockningar och annat. Vid trafikövervakningen står helikoptrarna i radiokontakt med en markpatrull. En trafiksyndare har ingen sportslig chans att undkomma.

Vid veckoslut och större helger brukar båda Barkarbyhelikoptrarna vara i luften. Men en av dem är alltid beredd att flyga någon annanstans. Den ligger i regel utefter Upplandskusten, redo att flyga ut i skärgården om någon behöver hjälp.



Ambulans- och räddningsflygningarna har legat på rikspolisstyrelsens ansvar sedan 1969. Gert Skogsberg och hans kolleger har Stockholms skärgård som huvudsakligt beredskapsområde.

Jämfört med flygvapnets räddningshelikoptrar har inte polishelikoptern så stor utrustning. I den flygande ambulansen finns två bårar, syrgas och material för första hjälpen till en skadad.

Det brukar räcka.

Polishelikoptrarna på Barkarby larmas genom telefon 90 000.

— Men det är inte många som känner till det, säger Sten Jagefors som är chef för helikopterverksamheten på rikspolisstyrelsen. Tidigare visste dom inte ens i växeln att vi fanns.

Larmet går via växeln till en läkare om det gäller en sjuk eller skadad människa. Läkaren kontaktar sedan polisens sambandscentral i Solna. Därifrån larmas helikopterförarna på Barkarby.

Det hela går snabbt. Ibland kan det vara bråttom.

Den skadade eller sjuke flygs sedan till ett sjukhus i Stockholm. En helikopter kan landa lite överallt. Skall man till Karolinska brukar man landa i Hagaparken.

Flygarna har ambulansutbildning. De kan alltså ge en skadad första hjälpen.

När nu Gert Skogsberg flyger mot Nyköping för att söka en kvinna som gått vilse har han hela tiden larmberedskap. Det kan hända att han får byta kurs. Om någon t ex i skärgården snabbt skulle behöva komma till sjukhus.

Helikoptrarna har tagit över

■ Vingförsedda flygfarkoster är ovanliga på Barkarbyfältet numera. Det är bara helikoptrar av olika slag som lyfter och landar här.

Polisens, Flygvapnets. Och Ostermans.

Ostermans Aero heter det egentligen. Det är ett företag som köper och säljer helikoptrar och reservdelar och reparerar havererade helikoptrar. Ett företag som är känt över hela världen. Och i Stockholms skärgård.

Ty innan året är slut har Ostermans flugit 800 personer och 200 ton post till och från Stockholms skärgård.

□ 1 350 kr för en timme

Den här persontrafiken är egentligen landstingets, men sköts av Ostermans. Det är skärgårdens bofasta befolkning som utnyttjar flygningarna. Och det kostar inte så mycket, eftersom landstinget subventionerar trafiken. 15 kronor tur och retur får skärgårdsborna betala.

Annars är det ganska dyrt att flyga helikopter. Cirka 1 350 kronor i timmen är ett normalt pris för en helikopter med förare. Men det är mest industrier av olika slag som utnyttjar taxifyget.

Ostermans Aero har helikoptrar av olika storlekar.

— Och en sammanlagd flygtid som är densamma som för en normal svensk flottilj, säger direktör Göran Wallert. I fjol var det omkring 5 000 timmar.

Tidigare hade företaget också hand om ambulansflygningen i skärgården. Rikspolisstyrelsen övertog den verksamheten 1969.

Det var i januari 1975 som Ostermans Aero flyttade till Barkarby. Tidigare höll man till på Bromma.

— Men Barkarby är bättre för vår verksamhet, säger Göran Wallert. Det är en idealisk helikopterbas.

