

Ett hopp i Östersjön

Den 25 augusti 1960 klockan 1050, efter fikat, så skulle Major Nils Wachtmeister (vår flygchef) och jag upp och göra ett pass över havet på låg höjd. Flygningen skulle ske med en S 32 Lansen och var en så kallad havsövervakning. Det innebar att vi gick på låg höjd och mitt jobb som navigatör var, förutom att navigera, att även "plotta" fartyg som fanns inom vår räckvidd på vår radar PS 432.

Under sommaren hade modifiering påbörjats av fallskärmar som skulle innebära att man inte skulle behöva utlösa skärmen manuellt utan det skulle ske automatisk. Man skulle koppla en anslutning till stolen som då vid frigörandet skulle utlösa en mindre krutladdning som öppnade skärmen. Det blev många "våda utlösningar" den första tiden eftersom besättningen ofta glömde att ta loss anslutningen innan man lämnade flygplanet efter ett pass. Detta kostade en styck tårta till fallskärmsförådet som då var tvungna att packa om fallskärmen.

Jag hade fått den nya fallskärmen med automatisk utlösning och "Wacce", som ännu inte hade fått sin egen modifierad, hade lånat major Lothigius nymodifierade skärm med samma typ av utlösning. Varför han gjorde detta vet jag inte riktigt men han påstod efteråt att det var "fall i fall".

Den 25:e var löningsdag och pengarna utbetalades på den tiden genom en postgirotalong. Den kom med posten strax före vi skulle gå ut i planet. Jag placerade avin i min flygoverall i benfickan. Under sommartid åkte vi alltid i sommaroverall. Senare kom det en vattentät dräkt som alltid skulle användas vid flygning över hav.

Vädret på morgonen hade varit dimma som lättat till låga stratus med en översida på ca 500 meter och som skulle luckras upp helt under dagen.

Molnbasen ute till havs skulle ligga på ca 200 meter under förmiddagen.

Vi startade och gick mot Landsort på ca 500 meters höjd. Det var redan nu ganska stora luckor i molntäcket under oss. Efter Landsort så gick vi rakt söder ut och minskade höjden till ca 20 meter. När vi minskade höjden så passerade vi ett uppsprucket molntäcke som hade en molnbas på ca 200 meter. Vädret stämde alltså enligt den prognos som vi fått.

När vi kom ut längre ut till havs så var molntäcket kompakt.

Vi hade väl gått ca 4-5 minuter då plötsligt motorn la av. Några sekunder gick vi kvar på låg höjd, vi hade ca 900 km/tim. Sedan hissade vi upp genom moln och kom över på ca 400 meters höjd. Vi nådde ca 1 500 meter på vår "överskottsfart" innan farten var nere i 350 km/tim. Sedan påbörjade vi ett antal återstartningsförsök. Under tiden som jag läste checklistan så höll jag sändarknappen intryckt på nödfrekvensen kanal H 121,5. Efter tre försök och att vi hade passerat 750 meters höjd sjunkande så beslöt vi att vi var tvungna att lämna flygplanet. "Wacce" sa åt mig att dra i handtaget så fort huven gick. Jag väntade men ingen huv kom !! Då skrek "Wacce" att "jag får inte loss huven"!! Jag hade

ju också handtag till huvlåset där bak så jag tog ett ordentligt tag och drog till (man kunde skjuta sig igenom huven också men förmodligen var vi så fixerade att huven skulle bort så det var inget annat som gällde). Jag tittade till på höjdmätaren strax innan huven försvann och då visade den på ca 300 meter och vi låg i moln. Instruktionen sa att man inte kunde garantera utlösning av skärm och lyckat nedslag om man hoppade under 400 meter. Jag drog i alla fall i utlösning av katapultstolen genom att dra ner gardinen för ögonen. Det blev en våldsam kraft under mig och förmodligen så blev jag "svart" i några sekunder. Dvs ögonlocken orkade inte vara uppe. När jag kom ut ur flygplanet så gick allt med en rasande fart. Jag visste att skärmen skulle utlösas automatiskt men satte ändå handen på det manuella handtaget. Frigörelsen från stolen gick så snabbt så det hann jag aldrig fatta. Jag visste ju sedan att molntäcket låg på ca 200 meters höjd. Om jag inte hade fått utlösning av skärm innan jag passerade molntoppen så var det dags att dra i handtaget. Precis när jag kom ur moln och skulle dra så utlöstes skärmen och jag for upp i moln igen. Därefter så fortsatte färden ner genom moln och jag fick strax syn på vattenytan. Jag hade också fått lära mig att det kunde under vissa situationer, och framförallt över vatten, vara bra att frigöra sig skärmen och hoppa sista biten utan skärm. Detta hade poängterats var ett mycket vanskligt förfarande eftersom man kunde missbedöma kvarvarande höjd och hoppa på för hög höjd. Men jag frigjorde mig i alla fall och satt fritt i skärmen för att kunna göra ett fritt uthopp sista biten. Detta för att jag inte skulle få hela kalotten över mig i nedslaget. Jag utlöste också flytvästen så att jag inte skulle sjunka så djupt. När jag slutligen bedömde att jag bara var någon meter över vattnet så lämnade jag skärmen och hoppade. Nu var det nog säkert en 10-20 meter kvar så när jag väl kom ner i vattnet så sjönk jag ganska djupt i alla fall. När jag sedan närmade mig ytan så såg jag ändå att hela kalotten låg över mig. Dessutom kände jag fallskärmslinorna slingra sig kring mina ben så jag hade svårt att trampa vatten men min uppblåsta flytväst hjälpte mig.

Fastsättningen, en ögla som hakades på från slangen av syrgasmasken till fallskärmssele, hade gjort att jag fortfarande var ihopkopplad med skärmen!! Detta blev senare anledning till en revision i "nödchecklistan" som påpekade att man skulle koppla bort anslutningen mellan fallskärm och syrgasmask. Som tur var så hade vi kniv som utrustning och jag fick upp den så jag kunde skära mig loss. När jag väl kom upp till ytan så kunde jag hiva in min livbåt (som vi normalt satt på) och denna utlöste jag genom ett drag i lufttuben, sedan kunde jag ta mig upp.

Nu började jag att titta mig omkring efter "Wacce". Det blåste en del, ca 8 m/sek enligt senare väderuppgift, så vågorna var ganska höga. Jag såg inte "Wacce"!! I det ögonblicket så trodde jag inte att "Wacce" hade klarat sig. Vi var ju på väldigt låg höjd när uthoppen skedde. Ganska snart så dök en SK 50 upp över mig. Det visade sig att denna kärran hade legat i luften när jag sände nödinstruktion på 121,5. Då hade Visby trafikledning uppfattat detta och skickat ut SK 50 på den kurs som pejlen visade. Det här var en lyckoträff och vi var

ganska snart lokaliserade. Sedan dök det upp en Catalina som dom hade räknat med skulle kunna landa på vattnet och ta upp oss men det blåste för hårt. En helikopter infann sig också men det fanns ingen vinsch utrustning så vi kunde inte bli hjälpta av denna heller. Efter ca 45 minuter så dök det upp ett fartyg. Jag såg att SK 50 (som låg kvar) flög för att visa fartyget någonting. 500-800 meter bort såg jag att fartyget liksom stannade till och skulle ta ombord någonting. Jag tänkte då att dom hade hittat Wachtmeister.

Jag passade också på att pröva vår nödutrustning som innehöll färgpatroner för att färga vattnet så vi skulle synas bättre.

Sedan kom fartyget mot mig och det kastades i en tamp så att dom skulle kunna dra in mig. Men det visade sig att min lilla livbåt inte rörde sig ur fläcken och min arm blev bara längre och längre. Detta beroende på att min fallskärm hade fastnat i livbåten och låg som ett stort drivankare. När vi upptäckte det så fick fartyget backa ut och lägga intill jämte min livbåt, för det var nästan omöjligt att nå alla linor som hade snott in sig i livbåten. Väl uppe på fartyget så blev glädjen överväldigad när jag upptäckte att "Wacce" satt på en lastlucka livs levande. Han var skadad i foten, vilket visade sig senare vara en kraftig stukning, eftersom han missat att sätta i foten i stigbygeln innan han sköt ut sig. Nu kom kapten på båten med en hela Whisky och sa att vi skulle dricka så mycket vi orkade för att inte "afterchocken" skulle bli så kraftig. Jag kom plötsligt att tänka på min löningsavi som jag hade i fickan. Den var nu genomblöt och jag bad kapten att dom skulle lägga den på ett element för att den skulle bli torr.

Fartyget som plockade upp oss hette Merida från Oskarshamn och var på väg från Finland till Holland. Det var ett lastfartyg på ca 1 500 ton med 8-10 mans besättning. Kapten ville ogärna gå in till Visby med oss eftersom det skulle innebära att han blev tvungen att tulla om och massa pappersjobb. Han ordnade det så, via radio, att en tullkryssare från Visby skulle komma ut och hämta oss. Vi hade en trevlig stund på ca 3 timmar ombord innan vi kom in i Visby hamn. Där fanns det ett stort pressuppbåd och när vi väl linkade i land bra på "kanelen" så gick kommentarerna "det är inte underligt att det blir haverier när dom är berusade" !! Vi blev intervjuade och bilder togs. Sedan var det dags att "Wacce" fick komma till läkarvård för sin fot. Vi kördes upp till Visby Lasarett där jag fick uppdraget att ta kontakt med vår flottiljchef Nils Personné för att göra en avrapportering. När jag fick kontakt med honom så tyckte han att jag lät "ovanligt pigg" och ville att vi snarast skulle träffas på mässen för att fira. En helikopter, typ 1 (Bananen) fanns på Visby flygplats för att föra oss till F11 så fort "Wacce:s" fot var klar. Innan vi for iväg så kom Herlitz från Sveriges Radio ut till oss för en intervju. Reportaget skulle sändas i "Dagens eko" samma kväll klockan 1900. Senare när jag lyssnade på detta så skämdes jag över den "enkelhet" som jag framställde hela incidenten. Detta berodde förmodligen på att jag var ganska påverkad av "starka drycker" tidigare från båten.

Så småningom kom vi till F11 och överste Nils Personne samt major Lothigius mötte oss på plattan * se foto. Sedan blev vi firade av nästan hela officerskåren på officersmässen, vilket var en upplevelse bara det !!

På kvällen var jag ute och dansade för att inte ligga hemma och tänka på denna incident. Det var då som jag kom till att tänka på min löningsavi som jag glömt på båten. Vad gör man nu?? Inga pengar och ingen adress !! Det visade sig att efter 4 dagar så fick jag hjälp med att få ut min löning utan avi !! Fartyget hade fortsatte till Holland och jag fick min avi ca 2 månader senare.

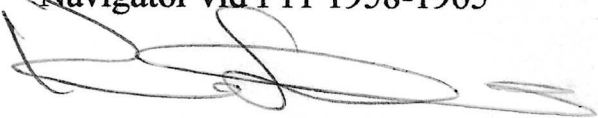
Jag hade också tappat mitt armbandsur vid uthoppet som ersattes av försäkringsbolaget med en mycket fin ny klocka. Till saken hör att mina kolleger på divisionen hade påtalat, vid förfrågan av försäkringsbolaget, att jag hade ett mycket dyrt ur i guld !!!!??

Vad hände med flygplanet ?

Kärran hamnade på ett så stort djup att det till en början inte gick att bärga. Men så småningom så använde man sig av en ny typ av miniubåt för att gå ner. Jag tror inte att man bärgade flygplanet någon gång men det kom i alla fall en rapport att det troliga felet hade varit att bränslepumparna hade skurit. Detta var ett fel som uppstod på ett flertal Lansenflygplan under 1960-62. Det gick rykten om att det berodde på förorenat bränsle eller dålig kvalitet.

Kenneth Dahlin

Navigator vid F11 1958-1965





Överste Nils Personne och major Wilhelm Lothigius välkomnade de båda havererade när de med helikopter landade på F 11.