

SAR-MISSION TIL FÆRØERNE . . .

Der er langt imellem beretninger om at en C-47 fra Flyvevåbnet har været involveret i redningsmissioner, her er en:

Eskadrille 721s SAR (Search and Rescue) beredskab blev vækket tidligt (meget tidligt) om morgenen den 1. januar 1969. Udover Eskadrille 722's S-61 var der i treserne og halvfjerdsere et extra »long-range« SAR-beredskab stillet af ESK 721 for opgaver udover S-61's aktions radius. Typisk var der en besætning på 6 timers beredskab i arbejdstiden og 12 timer udenfor.

To drenge på Færøerne havde leget med fyrværkeri og var blevet frygteligt tilredt i ansigterne. Hvis synet skulle reddes, måtte de hurtigst muligt til specialbehandling på Rigshospitalet.

Normalt ville en sådan operation blive udført af en Catalina, men ingen var umiddelbart klar til flyvning og det ville være mørkt på flyvepladsen Vagar inden man kunne nå dertil med 120 knob. Indtil da var Vagar aldrig blevet befløjet ved nat, da man hverken rådede over banebelysning eller navigations midler dertil.

En C-54 kunne den gang ikke lande på pladsen, da landingsbanen var for kort og smal. Tilbage var kun C-47 muligheden. Hurtigt blev en C-47 besætning alarmet og til trods for datoen og tidspunktet arriverede Kaptajnen og anden piloten hurtigt.

Det stod klart med det samme, at hvis vi skulle nå at lande i den korte dagslys periode, måtte vi starte med det samme.



Da C-47'en i standard udgaven kun havde »airways navigations udstyr«, fik vi hurtigt sat de sorte kasser med Decca modtageren ind i K-685 (to af C-47'erne ved eskadrillen havde antenner til dette udstyr til brug for kalibrering af landingshjælpemidler) og fik fyldt maximum brændstof på.

Vejret var imod os, et stort lavtryk lå over Nordatlanten (som sædvanlig) med lave værdier for Færøerne og kraftig vind fra sydvest. For at undgå den stærke modvind, hvilket ville hindre os i at nå Vagar medens det var lyst, fløj vi med fuld fart (160 kts) nordpå til Stavanger/Sola, hvor vi refullede og spiste morgenmad.

Kort efter starten og på kurs direkte mod Vagar viste det sig at vinden var direkte mod os med mellem 70-80 knob. Et hurtigt

opslag i tabellerne slog fast, at det ville være bælgmørkt, når vi kom til Vagar. På det tidspunkt var vejret dér dog klart, men blæsende så vi besluttede at fortsætte og se hvordan det gik og ellers senere »diverte« til Lossiemouth Navy basen i Scotland, en base vi var vel fortroede med. Timerne gik og det blev mørkere og mørkere og samtidig blev skyerne solide og lave over Færøerne.

Vores plan var at flyve ind over Mykines radiofyrtårn og lave en »let down« (skygenemgang) ud vest på og derefter flyve gennem fjorden, indover pladsen, lave et drej over Sørvágsvatn søen øst på og så lande i vestlig retning på bane 31 (som vinden påførte os). Altsammen hvis nattem var lys nok.



Øverst: Kort over Vágar, hvor flyvepladsen er markeret med rødt, samt øen Mykines. Den røde pil nederst på kortet angiver retningen mod »vandfaldet«, som er afbilledet herover. Under indflyvningen i denne højde kan piloten ikke se banen, som ligger bag højdedraget i venstre side af billedet. Længere fremme over Sørvágsvatn og under et venstredrej dukker banen op. Banen har retningen nordvest/sydøst og har en »pukkel« ca. 2/3-dele nede af bane 31 (modsatte ende på billedet).

Fotos: NHL

Da vi kom i kontakt med flyradioen på Vagar, var der dårlige nyheder: Natten var meget mørk, skyerne gik ned til 1000 fod og der var en kraftig vestlig vind på 40 knob. Endnu dårligere var det, at de to drenge var ankommet til lufthavnen og i livsfare. Et lyspunkt var det at flyvepladsen rådede over »Goosenecks« (primitive petroleums lamper), der kunne sættes op langs landingsbanen. Det gjorde udslaget til, at vi ville »give it a try«.

Vi måtte indse, at med den vind kunne vi ikke flyve ind gennem fjorden, men måtte forsøge at komme ind østfra over Sørvågsvatn. Så planen blev nu: Flyve overhead Mykines og lave en let down over Atlanten vestpå. Samtidig ville vi checke at Deccaen virkede nøjagtig og at vi var på en pålidelig decca lane (»North Scotland« Decca kæden er her på sin maximum rækkevidde og derfor meget upålidelig). Herefter ville vi flyve sydøstover og parallelt med kysten af Vågø på Deccaen under skyerne, mens vi langsomt nærmede os kysten og fik den i sigte. Herefter aftalte vi med Vagar, at de skulle køre en bil ud til det vandfald på kysten, hvorover man kommer ind til søen. Når og hvis vi fik vandfaldet i sigte, skulle vi lade Vagar det vide og bilen ville blinke en serie blink.

Som sagt så gjort, vi kom til Mykines. Deccaen virkede og snart fløj vi i 800 fods højde i god sigt, men i regnvejr lige under skyerne med et brusende Atlanterhav under os på en sydøstlig kurs. Langsomt nærmede vi os Vågø's sydkyst på Deccaen og spejdede ivrigt efter den hvide stribe af brænding, der ville indikerede land. Snart kunne vi følge kysten visuelt med en hæsblesende fart af næsten 200 knob og med kraftig turbulens. Så pludseligt så vi et hvidt skummende vandfald klokken 11 og hurtigt informerede vi Vagar. Kraftige blik viste sig ved siden af vandfaldet og vi drejede ind lige mod det, fløj over det og tændte landingslysene, så vi kunne se søens overflade (samtidig med at anden piloten stirrede sig blind på radio højdemåleren). Hvor var vi glade, da vi så de to rækker af blafrende lys, der indikerede banen. Flyet hoppede og dansede og fik sig nogle ordentlige hug, da vi fløj over kysten, vinden var 270 grader 45 knob, men landingen var eksemplarisk (det ventede vi nu også af vores piloter i eskadrillen!).

Vel parkerede fik vi os en bid brød og K-685 blev fyldt op med brændstof. De to drenge blev båret ind på deres bærer og fastsurrede. Drop og andre remedier ville ikke kunne modstå turbulensen, så i stedet fik de en ordentlig ration morfin.



Imellemtiden havde vejret forværret sig, vinden gik over i syd og holdt mellem 40 og 50 knob. (Når vinden på Vagar er i syd, opstår der kraftig turbulens i fjorden vest for pladsen, der gør enhver flyvning umulig). Så i stedet for at kunne starte hurtigt, måtte vi nu sidde og vente på bedre vind, mens »Goose neckerne« brugte deres petroleum og truede med at brænde ud. Pludselig var det der, vinden slog om i 270 og reducerede til 30 knob (eller så flyveplads lederen syner?). Hurtigt blev motorerne startet og vi startede på bane 31. Vi fik nogle ordentlige bank ud gennem fjorden, men steg fint og snart kunne vi sætte kurs direkte mod Værlose. I 10.000 fods højde var der en kolossal medvind på over 120 knob. I løbet af ingen tid var vi hjemme efter at have logget 11 timer og 40 minut-

ter heraf 6 timer og 5 minutter nat. Dagen efter kunne Rigshospitalet meddele os, at drengene var uden for fare og synet havde kunnet reddes på én af dem.

PS. Nogle måneder senere modtog Kap-tajnen og Navigatøren på denne mission Flyvertaktisk Kommando's »Anerkendelse for Særlig Rådssnarhed og fremragende luftmandskab« for som det hedder:

»I anledning af, at have gennem professionel navigation og godt luftmandskab i mørke og under meget ugunstige vilkår, medvirkede til en sikker gennemførelse af en SAR-mission (patientevakuering) fra Færøerne, hvilket medførte, at synet på en færøsk dreng kunne reddes.

Ole Nikolajsen/Navigatør

Hvem var de øvrige i besætningen, red.



Øverst: Vagar Lufthavn set mod vestnordvest med Sørvågsfjorden samt øen Mykines i baggrunden. Som det fremgår af teksten, kan fjorden være særdeles turbulent, når vinden er i det »forkerte« hjørne. **Herover:** K-685 udstillet til Åbent hus på FSN Karup den 1. juni 1969. Bemærk i gammel camouflagemaling med orange felter. Fotos: NHL