



● Chefen för 'F13M' (=anrika F3/Malmslätt), öv Gösta Norrbohm, önskar 'lycka till' och tar farväl av första Etiopienkontingenten. Fr v: Brage Karlsson, Sture Remberger, Allan Falkenbert, Ebbe Severinsson (artikelförfattaren), Torleif Åkesson, Olle Åström och Christer Lundin. (Saknas gör Holger 'Sudden' Sundell.)



☆☆☆ En begäran om hjälp till de av torka och svält drabbade områdena i södra Etiopien sändes i somras från Ethiopian Church Mekane Yesus till olika hjälporganisationer i Skandinavien. Hjälpen avsågs bestå av ett flygplan typ DC-3 (el motsv) med besättning för distribution av relativt stora lager av baslivsmedel. Dessa fanns då lagrade i Etiopien men kunde inte fördelas till de behövande pga landets mycket dåliga kommunikationer. Etiopien har nämligen bara en enda järnväg. Den går mellan Addis Abbeba och hamnstaden Djibouti i franska Somalia. Väg nätet är dessutom mycket dåligt utvecklat. Och dessa grusvägar blir under regnperioden till största delen ofarbara med andra transportmedel än åsnor eller avancerade terrängfordon.

☆ Detta var 'nödropets' bakgrund. ☆☆☆

Nödhjälpsflygningar med FV:s 'grand old lady' för svältdrabbat Etiopien



Resultatet av nödropet blev att Lutherhjälpen i Sverige, Kirkens Nödhjelp i Norge och Rädda Barnen i Sverige, Norge och Danmark gick tillsammans för att bekosta en hjälpsats med flyg enl den etiopiska kyrkans önskemål. Av tillfrågade flygbefraktare (med resurser att utföra flyguppdraget) hade det svenska flygvapnet såväl det lämpligaste flygplanet (DC-3) som ett för hjälporganisationerna acceptabelt pris.

Den 1 augusti gavs uppdraget att genomföra flyginsatsen till transportflygdivisionen Malmen (tp-div F13M). Hjälpseaktionen beräknades omfatta 270 flygtimmar, inkl ned- och hemflygning – dock längst tre månader. Detta innebar att en E-tillsyn efter 133 flygtimmar skulle göras i Etiopien. Starten från Malmen bestämdes till 15 augusti. – Om alla tre månader beräknades att utnyttjas, avsågs besättningsbyte ske efter halva tiden.

Ett intensivt förberedelsearbete 'revs igång' vid divisionen. Besättningen utvaldes bland många frivilliga. Den kom att bestå av överstelöjtnant **Ebbe Severinsson**, kaptenerna **Holger Sundell**, **Thorleif Åkesson** och **Brage Karlsson** – alla förare. Dessutom medföljde kapten **Sture Remberger** som navigatör, 1:e flygtekniker **Allan Falkenbert** och **Olle Åström** som färdmekaniker samt som eltekniker **Christer Lundin**.

Vaccination mot gula febern, smittkoppor, kolera, tyfus, paratyfus och stelkramp startades omedelbart, då tiden härför redan var i kortaste laget. Åtta dagar före avresan började 'tvångsmatningen' av det dagliga pillret mot malaria. Det utvalda flygplanet (TP 79 nr 76) måste ses över lite extra för att vara som nytt vid starten. (Den första DC-3:an byggdes 1935... för 40 år se'n!) Dessutom måste ny SSB kortvågsradio installeras. Den personliga utrustningen måste också kompletteras.

FV:s blå uniform är knappast lämplig fem grader norr om ekvatorn. Därför lånades kakiuniformer vid FN-förrådet på I4, som också hjälpte till med all annan lämplig och behövlig utrustning. Enligt uppdragsgivarna skulle alla nämligen vara beredda att bo i tält och sköta själva förplägnaden under vissa tider.

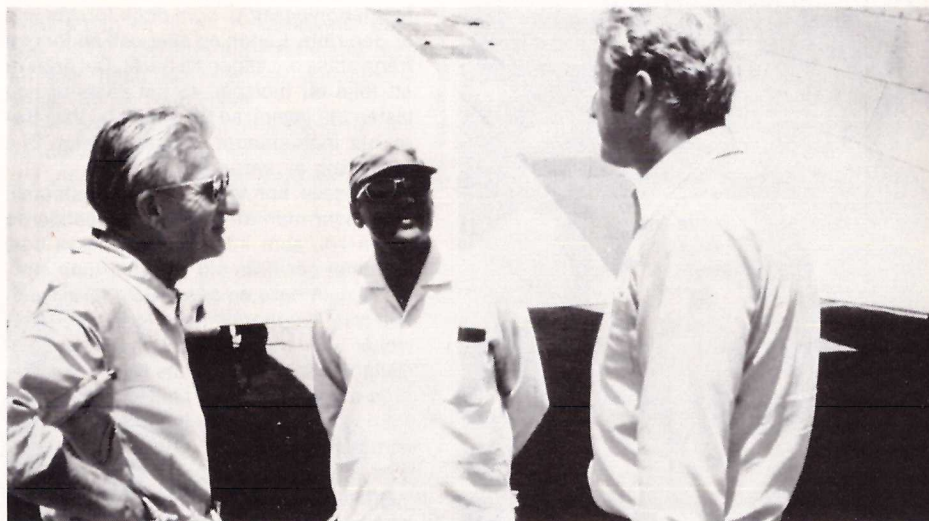
Trots att tiden var knapp lyckades man få en viss nödvändig orientering om landet Etiopien, främst av flygvapenpersonal som tidigare tjänstgjort här nere. Meteorologen gav också sin syn på regnperioden som startar i juni och håller på till cirka månadsskiftet sept-okt.

Nedflygningen gick planenligt: 15/8 till München och Belgrad; 16/8 till Athen och Kairo; 17/8 till Luxor och Khartoum samt 18/8 landning i Addis Abbeba kl 13.00 lokal tid. Total flygtid 28 timmar – Nedan några dagboksanteckningar:

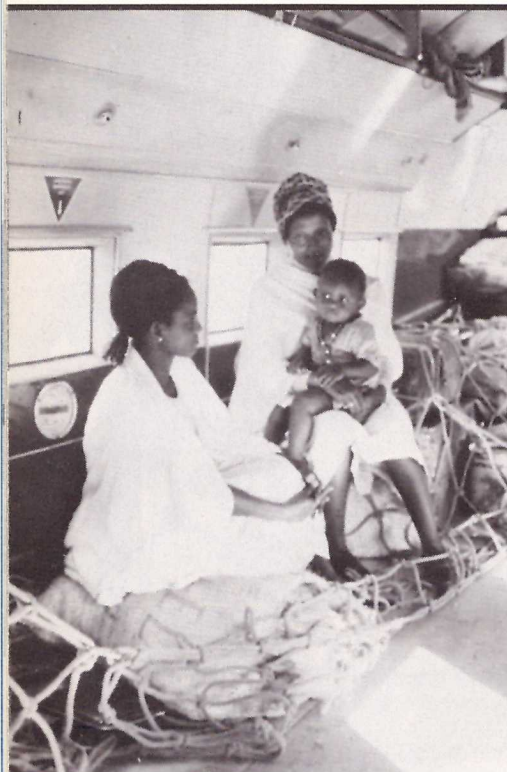
19/8 ägnas åt att forcera den etiopiska byråkratin, som sannerligen står i en klass för sig. Bl a skall färdplaner lämnas in 72 tim (!) före start tillsammans med passagerarlista med sju olika uppgifter om varje passagerare. Vi lyckas dock få ned tiden till tolv timmar, och vi finner genvägar till de flesta befattningshavare.

Hjälpverksamheten här nere leds och administreras av Norske Kirkens Nödhjelp, som är väl etablerad i Addis. För vårt speciella uppdrag har man anställt en 'Flight Operations Manager', herr Jan Larsen, som är försäljningschef hos Fred Olsens Charterbolag och f d divisionschef i norska FV. Hans uppgift är att samordna och prioritera de önskemål om flygtransporter som kommer in och att vidarebefordra uppdragen till oss.

20/8 görs en rekognosceringsflygning till flera av de fält vi senare skall använda. Med oss på denna och de två följande flygningarna är **C G von Rosen**, som med sin gedigna lokalkännedom är oss till stor



● Samtalandes vid DC-3:an fr v: C G von Rosen, general Mabrat (Gamo Gofas guvenör) och vår 'Flight Operation Manager' Jan Larsen, Norge.



Sjuktransport från Kalam till Arba Minch.

► hjälp i områden där kartan inte på något sätt är en bild av verkligheten. Det är vanligt att floder ligger 12–15 km från den plats kartan markerar. Och en by hittar vi 40 km från kartans angivna läge.

Den 21/8 är vi redo för vårt första uppdrag för Rädda Barnen till El Carre, 50 mil sydost om Addis. Efter en dryg timmes flygning har vi pga många och täta regnskurar inte kommit mer än 15 mil och landar på 'strippen' vid Awasa



Mjöl- och gryn försäljning på Mercato, Addis.

för att invänta bättre väder. Efter ytterligare tre timmar, med kaffekalas på den svenska missionsstationen, får vi dock 'sticka svansen mellan benen' och återvända till Addis med ogjort uppdrag.

Följande dag kan emellertid flygningen gå programenligt. Detta blir hitintills (9/9) det enda tillfället då vi inte kan genomföra ett beställt uppdrag. (Bortsett från den dag då vi pga regn inte kan ta oss från hotellet till flygplatsen i Arba Minch. Halkan på en norrländsk vinterväg är en barnlek jämfört med halkan på en etiopisk lerväg under regnperioden! Tro mig — gör det.)

All flygning för vår del här nere måste ske enl VFR (Visual Flight Rules = mark-sikt). Dels för att terrängen ofta är för hög för DC-3:an, dels för att de flygplatser vi trafikerar helt saknar landningshjälpmedel.

23/8 sker ombasering till Negelle (50 mil söder om Addis) för fyra dagars flygningar till byar i provinsen Bale. Resultatet av varje dags arbete blir fyra flygningar: åtta ton majs levereras och åtta flygtimmar förbrukas.

Södra delen av Bale, vid gränsen till Kenya, är ett rent ökenlandskap. När vi är där, är temperaturen över 40°C... och det har inte regnat på över fyra år. Befolkningen är till stor del nomader som nu, när deras djur dött av svält (och de själva lider stor nöd), samlar sig i byarna. Alla lider av undernäring. Men arbetsföra män och unga kvinnor tycks ha viss prioritet på befintlig mat. Små pojkar har kraftigt uppsvällda magar, medan armar och ben är smala som stickor. Äldre människor består bara av skinn och ben. I många byar ser man inte en enda liten flicka...

Terrängen i Bale är mycket svårnavigerad och kartan stämmer inte särskilt bra. Vi har till och med fått tillämpa gammal hederlig "påsnavigering". — En besättning dirigeras till Barei, där man passerar sista säkra hållpunkten för navigering 17 min före målet. Men tiden 'går ut' och ett ivrigt sökande börjar. Till slut finner man en militär landningsstrip, som dock förstas inte är den rätta. Landning sker och en försvunnen fråga ställs om vägen till Barei. Det är bara att följa ett hjulspår 45 km västerut och lasten blir levererad till rätt plats. Väl i Barei blir mottagandet mycket hjärtligt. Bl a med sång av barnkör.

I Negelle bor vi på ortens turishotell. Där anser man att rena lakan i sängarna är en lyx, som inte bör vederfaras oss. Duschen ger ifrån sig en ynka tunn stråle... men bara en gång. Se'n förblir den helt tyst. Tandborstningen får ske i öl. (Det tycker vi är lyx — dock ej ohälsosamt.) — Sådana här bagateller tas dock med gott mod av besättningen. Men vi tänker med saknad på våra tält och sköna sovsäckar som ligger i förrådet i Addis. Landrover, som vi disponerar för färd till och från flygfältet, saknar sådana finesser som ventilkäglor i slangventilerna. Tätning sker i stället med en ventilhatt, som givetvis läcker. Vi får därför god motion genom



Landning gjord på opreparerad bana, Hargeille.

ett intensivt och ofta återkommande pumpande.

Dags för ombasering till Addis på kvällen den 26:e. Onsdagar innebär alltid icke flygdag och flygplanet står stilla i Addis för översyn och underhåll. — Varje torsdag görs en flygning för Rädda Barnen till El Carre.

På fredagen den 29:de ombaserar vi till Arba Minch, 40 mil sydväst Addis, för fem dagars flygningar till Gemu Gofa — en provins vid gränsen till Kenya och Sudan, norr om Rudolf-sjön. Fältet i Arba Minch är kortare än i Negelle. Det är bara vid första passet kl 06.15 som temperaturen är så låg (+10°) att vi orkar lasta två ton. Beroende på temperatur och behov av bränsle, kan nyttig-lastmängden gå ned till 1,5 ton mitt på dagen. Fälten i Gemu Gofa är av skiftande kvalitet. Ökenfälten är ganska bra, i savannområdet (som täcker en stor del av provinsen) är de ganska knöliga, i bergstrakterna är de släta... men lutar upp till 5 proc. Landning måste därför alltid ske i uppförsbacke och start i nedförsbacke... oberoende av rådande vind. Över detta område har vi dock (efter ett tiggarsbesök på USA:s ambassad i Addis) utmärkta kartor i skala 1:250 000. Det är satellitfotograferingar, som stämmer in i minsta detalj. Helt fantastiskt. Tyvärr täcker de inte våra övriga operationsområden.

Efter att ha gått igenom onsdags- och torsdagsrutinen till Addis och El Carre (3–4/9) har vi gjort ytterligare en period i Arba Minch. Vi känner nu landningsstripparna i Baco, Bulchy, Kalam, Murcibody, Demikan, Turmi, Kerro och Kibbish Wells som våra egna fickor. — I Kibbish Wells gästar vi en ung svensk familj från pingst-

Kvinnor från Barei.





Årets stora begivenhet i Imi blev FV:s livsmedels-tp-järnfågel.

missionen, vilken här gör ett fantastiskt gott arbete för att hjälpa den nödlidande befolkningen. Folket tillhör Bumestammen, en av de sist upptäckta stammarna i Afrika. De lever fortfarande till stor del på sitt ursprungliga sätt. Männerna målar sig, gör fantasifulla hårdekorationer av röd lera, träpinnar och benknor. I örön, näsa och läppar sitter åtskilligt metallskrot fastnitat. Stamkrig hör till vardagen och många har bröstet dekorerat med skåror, som visar hur många fiender de dödat. (Vi vill gärna visa oss som vänner...)

Förutom mattransporterna gör vi under tomflygningen tillbaka en del persontransporter. Det gäller främst sjuka människor, som myndigheterna vill ha in till centralorten Arba Minch. — Den 6/9 får vi ombord en man i Bulchy med ett djupt yxhugg genom höger öga... efter ett 'litet' slagsmål. När föraren skall starta skär vänster startmotor. Klockan var mycket och chansen att hinna hem före mörkret nästan obefintlig. Men en skicklig tekniker, Allan Falkenbert, byter startmotor på 33 min. Det måste vara ett oslagbart rekord. Landningen sker 18.45 och fyra minuter senare är det helt mörkt i Arba Minch. För att gardera oss mot sådana händelser har vi försett oss med fem tomma konserverburkar som fylls med fotogen och trasor och placeras ut som landningsljus.

I skrivande stund, den 9:de september och 25 dagar efter avfärd från Malmén, har vi flugit 130 timmar, gjort 96 starter, delat ut 70 ton majs och flyttat 150 passagerare, inkl. de myndighetspersoner som deltar i matdistributionen. Flygplanet står nu på den planerade E-tillsynen, som be-

räknas ta 3 1/2 dag. — Stämningen inom besättningen är på toppen. Vi har lidit förvånansvärt litet av de krämpor som normalt drabbar människor som omplanteras till en helt främmande miljö. — Peppar, peppar...

Ebbe Severinsson

Texten ovan var övlt Severinssons dagboksanteckningar direktsända till FV-Nytt från Etiopien. Nedan följer hans slutsummering av hela nödhjälpsprogrammet, författad efter hemkomsten i oktober.

Den 13:e september inföll årsdagen av revolutionen, vilket medförde att all ordnad verksamhet i praktiskt taget hela Etiopien avstannade. Folket ägnade sig åt att fira tre av regeringen proklamerade nationella helgdagar. För vår del innebar högtiden att en tankbil med 12.000 l flygbensin till Arba Minch blev tio dagar försenad. Vår möjlighet att verka reducerades kraftigt för några dagar.

Ännu ett ofrivilligt uppehåll i flygningen blev det 26–28 september, då flygplatsen i Addis Abbeba hölls stängd. Anledningen var att sju av Ethiopian Airlines personal dödades och ett tjugotal skadats när polis och militär öppnade eld i samband med att folk hade samlats och diskuterade strejk ute på flygplatsen.

De påtvingade ledighetsdagarna använde vi till att bada i vattnet från de varma källorna i Sodere och Nazareth, sju mil

söder om Addis. Njutningen var dock diskutabel, eftersom temperaturen var +37° i vattnet och +40° i luften...

I mitten av september träffades avtal mellan FV och Lutherhjälpen om köp av ytterligare 130 flygtimmar, till totalt 400. Detta innebar att byte av besättningar måste ske. Den 3:e oktober åkte sex av första omgångens personal hem. Kvar stannade divisionschefen och en flygplantekniker för att under tio dagar sätta den nya F13M-personalen in i verksamheten. Den anlände 5/10.

Andra omgången bestod av: Major K-G Borgström, kaptenerna A Gauffin, G Wall, J Björkman — alla förare. Dessutom medföljde kapten R Olsson (navigator), 1:e flygtekniker U Jegerstad, R Sjöo (färdmekaniker) och 1:e flygtekniker I Savner (elektriker).

Redan den 7:e oktober startade de nya besättningarna mot Arva Minch. Därifrån bedrevs sedan verksamheten i huvudsak, förutom de varje torsdag återkommande flygningarna för Rädda Barnen mellan Addis Abbeba och El Kerre. Tack vare överlappningen med personal från första omgången, kunde de nya besättningarna flyga med maximal last och full effektivitet redan från första flygningen.

Torsdagen den 13:e november gjordes det sista uppdraget i Etiopien för den här gången av flygvapnet. Hemflygningen gick samma väg som nedresan, men med övernattningar i Luxor, Athen och München. Landning gjordes på Malmén den 20:e november.

Det siffermässiga resultatet av uppdraget ►

Livsmedelssäckarna var tunga, vägen lång...



'76:an' spjutbevaktad i Awassa.



Glömska?

Kvinnor från Demikan...

... och Kalam.

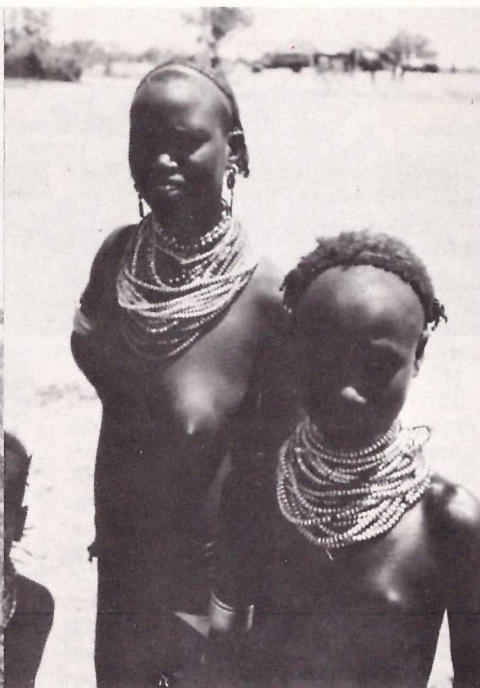


Foto: Jahn Charleville

KONTAKT



med
flygsäkerheten

► get i Etiopien är: 60 flygtimmar har åtgått för ned- och hemflygning; 340 timmar har använts för att distribuera 325 ton mat till platser som har legat från 10 upp till 50 mil från startbasen; 862 personer har transporterats. Hur många människor som genom denna vår verksamhet fått möjlighet att överleva (till dess den egna skörden kunnat bärgas efter den nyligen avslutade regnperioden) är svårare att ange. Ett är dock säkert, de är betydligt fler än som behövs för att rättfärdiga uppdrag av detta slag!

För den deltagande personalen har tjänsten i Etiopien, förutom mycket starka personliga upplevel-

ser, inneburit arbete under ovanligt primitiva och fältmässiga förhållanden. Förarna har hela tiden opererat från fält med banlängder mellan 750 och 1000 m, med banlutningar upp till 5 proc och med synnerligen varierande fältytor. Mekanikerna har, förutom normala E- och F-tillsyner i Addis, ute i bushen fått utföra byte av generatorer, startmotorer och två cylindrar.

Vårt förtroende för gamla TP 79:an /DC-3 (vilket redan tidigare var stort), har ytterligare ökat. Flygplanets prestanda och egenskaper — som klart framgår av flyghandboken, men som vi sällan behöver tillämpa på våra fina banor här hemma — har blivit verklighet för oss. Lärdomar och erfarenheter nyttiga för beredskapen. ■

Ebbe Severinsson

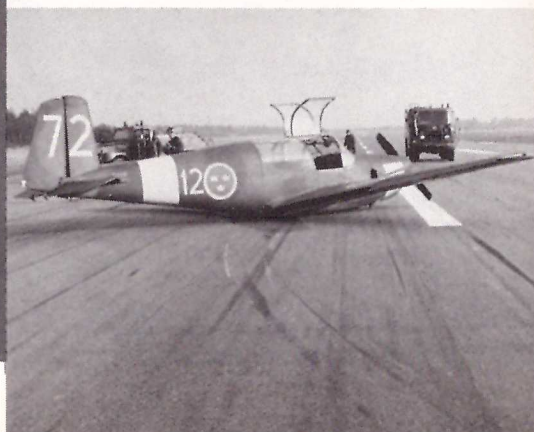
Foto: Nils Andersson



Glömska?



Glömska?



I DC-3:an ses bl a B. Karlsson, A. Falkenbert och H. Sundell hemtärdsfika.