



**Minnesskrift
med anledning av 50-årsdagen**

för haveriet med helikopter Y62
den 6 september 1968



Vad hände – en kort bakgrund

Syftet med denna minnesskrift är att från tillgänglig information ge en sammanställd översikt av den tragiska olyckan, vilka som drabbades, hur bärgningsarbetet genomfördes och de slutsatser som framkom i Försvarsmaktens Haverirapport. Det förtjänar även att nämna något övergripande om tidsandan mot slutet av 60-talet.

Underlaget omfattar ett urval av tidningsartiklar från media, Marin Nytt nr 4-68, skriftlig minnesberättelse av vpl Furir Sven-Olof Ryding samt från några ur besättningen i räddningshelikoptern.

50 år är en lång tid sedan olyckan och i dag finns inte många personer kvar som har direkta erfarenheter och minnesbilder från händelsen. Bland de anhöriga till helikopterbesättningen och de två överlevande, vpl Furir Peter Waldenström och vpl Furir Sven-Olof Ryding samt anhöriga till de övriga omkomna, så är det i flera fall barnbarn, syskon och syskonbarn som hört om olyckan och kanske har något tidningsklipp kvar som minne.

Slutet av 60-talet var en period präglad av ökande säkerhetspolitisk spänning i omvärlden. År 1968 pågick studentrevolter i flertalet länder samtidigt som länder som Tjeckoslovakien drev på en viss frigörelse från Sovjetunionen, mer känt som Pragvåren. Mellan Warszawapakten och Nato indikerade höjd beredskap och omfattande övningsverksamhet. Sverige ansträngde sig för att ha en bra omvärldsbevakning samt hög insatsberedskap med framförallt marin- och flygförband.

Kustflottan övades intensivt och hösten -68 planerades det att genomföras en större Krigsförbandsövning (KFÖ). Marinens kustradarstationer fanns bemannade och utbildning av värnpliktig personal pågick fortlöpande. Örlogsbas Ost, (ÖrIBO) hade bildats i samband med utflyttningen från Skeppsholmen i Stockholm till Musköbasen i Södertörns skärgård.

ÖrIBO ansvarade som ledningsorganisation för havsövervakningen i Norra Östersjön. Från Gotska Sandön kunde man med dåtidens radartechnik erhålla bra täckning av fartygsrörelserna långt österut mot den Baltiska kusten. Gotska Sandön är i vissa vädersituationer inte möjlig att nå med fartyg och 1 Hkpdiv fick ibland uppdrag att flygtransportera personal och förnödenheter till och från ön.

Den tragiska olyckan med Y 62 den 6 september 1968 drabbade enskilda personer, släkt och vänner och förändrade livet för många. De omkomna utgjorde alla en viktig kugge i en större beredskapsorganisation. Den erfarna besättningen från 1 Hkpdiv var en av de krigsbesättningar som gick i hög beredskap. De värnpliktiga från KSRR Gotska Sandön utgjorde en väsentlig del i den fort-löpande bemanningen av ÖrIBO sensorkedja.

HKP 4 Y 62 haveri 6/9 1968

Händelseförlopp i utdrag från Haveriutredningens dokument

Den 6/9 1968 kl. 0932 startade HKP 4 Y62 från Berga Helikopterdivision, Berga med 4 mans besättning och 3 passagerare. Y 62 landade på Gotska Sandön kl. 1002 varvid de 3 passagerarna klev av och 8 nya passagerare togs ombord. Kl. 1007 lämnades Gotska Sandön mot Berga. Vädrät var disigt med 4-10 km. sikt och vind från c:a 120 gr. Ingen radiotrafik annat än rutinmässiga meddelanden vid start från Gotska Sandön.

Ungefär kl 1022 inträffade haveriet. Före den tiden hade helikoptern observerats av 2 fartyg. Efter nedslaget, som torde varit kraftigt, sjönk större delen av helikoptern. Djupet i området är c:a 100 meter. 3 passagerare överlevde nedslaget och klamrade sig fast på lösa vrakdelar. Tyvärr omkom en av dessa innan räddningshelikoptern kom fram kl. 1127. De andra två bärgades. Förste föraren som flöt sittande fast i sin förarstol bärgades, tyvärr dock avliden. Ett stort antal vrakdelar observerades. De överlevande samt förste föraren flögs in till Berga.

Under em. anlände Ubåtsbärningsfartyget HMS Belos till haveriplatsen som samlade in det haverigods som flöt omkring. Personal från 1 Hkpdiv flögs ut för att identifiera vrakgodset.

Djupet på haveriplatsen var för stort för dykning, varför speciella trålar byggdes och Marinens minsvepare började svepa området. Den 3 okt. bärgades delar av helikoptern. Trålningarna fortsatte sedan i samma område. Den 9 okt. bärgades två omkomna passagerare. För att komma fram till haveriorsaken behövde man bärga helikopterns driv- samt styrsystem.

Den 10 okt. bärgades aktra rotormasten med styrplatta och rotornav med kvarvarande delar av rotorbladen. Ett av rotorbladens brottyta visade på missfärgning som kunde misstänkas härröra på ett utmattningsbrott. Detta bekräftades senare av både Flygvapnets Centrala Verkstad, CVM och Boeing Vertols laboratorier. Utmattningsbrottet hade fortskridit till c:a 55 procent av bladbalkens genomskärningsyta varefter resterande del brustit på grund av överbelastning.

De delar som bärgats byggdes upp på Berga varvid kunde konstateras att helikoptern slagit i vattenytan med en rollvinkel på höger 90 grader samt 10-20 grader nos upp.

Främre rotorväxeln med vidhängande styrorgan har tyvärr inte återfunnits. På de formkåpor från området kring främre rotorn finns skador som med stor sannolikhet förorsakats av ett föremål, troligen det brustna rotorbladet, som akterifrån slagit in mot främre rotorväxeln och träffar främre rollservorna som brister.

På grund av att den kraftiga obalans som uppkommer i bakre rotorn börjar aktra rotortornet att separera från övriga flygkroppen. Detta påverkar styrorganen i aktra rotorn med följ att aktra rotorns lyftkraft ökar och helikoptern tippas framåt.

Främre rotorn vrids på grund av det brustna rollservot åt höger och ökar rollningen åt höger. När aktra rotortornet separerar från övriga flygkroppen förloras lyftkraften i bakre rotorn och helikoptern får en tipp upp attityd. Helikoptern har därmed träffat vattenytan med en 90 graders roll samt en nos upp attityd på ca 20 grader.

Efter konstaterat rotorbladshaveri beslutades om kontroll av samtliga HKP 4 rotorblad. Kontrollen utfördes med korta intervall av personal från Central Verkstad. Så småningom infördes ett indikeringsystem på samtliga rotorblad som indikerade om en spricka i rotorbladsbalken uppstått. Något sådant indikerades aldrig. Dessa så viktiga och nödvändiga åtgärder begränsade helikopterns utnyttjande under flera år. Efter några år infördes kol- och glasfiberarmerade rotorblad.

Den 6 september 1968 – Några personliga reflektioner av vpl Furir Sven-Olof Ryding som överlevde olyckan

Den 6 september 2018 – min muckardag – infann mig med många tankar och förväntningar om vad som nu kommer att hända efter drygt 15 månaders militärtjänstgöring med start på Bataljon av Sparre i Karlskrona i juni 1967. Min militärtjänstgöring påbörjades direkt efter min studentexamen så jag hann knappt ta farväl av alla skolkamrater, som hade andra planer för vad de då skulle göra.

Förutom tjänsten i Karlskrona hamnade jag så småningom på Radarskolan på Berga med nästan 9 månader i praktisk tjänst på Gotska Sandön. Vid slutet på denna tjänstgöring hade jag under våren 1968 träffat en person som med tiden blev min fru. Jag ville stanna kvar under sommaren 1968 för att umgås med henne och fick ett OK av min chef att stanna kvar på Gotska Sandön under den "skördepermis" som de flesta av mina militärkompisar då påbörjade.

Mitt kvarter (som jag som furir hade ansvar för) fick order om att stanna kvar på Gotska Sandön ytterligare en tid i slutet på juli/början på augusti för att upprätta hålla spaning som en följd av den då pågående "tjeckiska krisen" då vår "lob" från kustspaningsstationen kunde fånga upp ekon från "rörelser" längs den baltiska kusten. Denna uppgift skulle nya värnpliktiga ta över, men vid denna tidpunkt var detta inte klart när detta skulle ske.

Min stora "militärsäck" packades med alla de kläder som jag en gång kvitterade ut i Karlskrona, (och som jag knappt kände igen) då jag nu fick resa iväg i mina privata kläder. För oss alla var en helikoptertransport till Berga en rutinåtgärd som vi alla hade gjort flera gånger tidigare. Jag satte mig nära helikopterförarna på vänster sida långt fram. Vad jag minns fanns inga uttalade säkerhetsåtgärder om att vi var tvungna att vi skulle ta på oss säkerhetsbältena eller något liknande. Jag satt och lekte med mitt säkerhetsbälte "på och av", när plötsligt en stor "knall" hördes. Jag slungades snabbt ut i mitt säkerhetsbälte, som då var "på" och hann plötsligt förstå att något allvarligt nu händer. Jag fick en klar minnesbild av hur mina kamrater försvunnit från sina ursprungliga sittplatser och hade hamnat på helt andra ställen "upp och ner" i helikoptern.

När jag väl kom till medvetenhet igen befinner jag mig i vatten, och av någon anledning, förstår jag omedelbart att helikoptern havererat, och att jag måste försöka komma upp till ytan så "fort som möjligt". Jag minns att det tog mycket lång tid innan jag lyckades med detta, så jag måste ha hamnat på djupt vatten.

När jag väl kom upp var havet "lugnt" och jag såg mig efter möjligheter att "klamra mig fast" vid något som skulle hjälpa mig. Jag fann då en av helikopterns pontoner som flöt och fann möjligheten att stå på dess landstingshjul. Men jag upptäckte då att många av mina kläder var borta liksom min klocka, mina skor m.m., så jag fick ingen uppfattning om tid eller annat som då kändes angeläget. Hursomhelst kändes detta då att detta var en någorlunda säker plats att stå på.

Under denna tid (som jag inte visste hur lång den var) hann man naturligtvis fundera på både det ena och andra, men inga som helst tankar på att detta var slutet på mitt liv med återblickar på mitt tidigare liv. Efter en kort tid upptäckte jag att en av mina militärkamrater också lyckats komma upp till ytan och behövde min hjälp. Han kom till mig och jag höll honom i min famn. Med tanke på de skador jag fått och svårigheter att andas kände jag med tiden att jag inte orkade att hålla honom uppe, och behövde då med tiden släppa honom som sjönk ner under mig i havet och försvann.

Med tiden hörde jag en helikopter komma och jag minns en arm som sträcktes ut som fick tag i mig upp i räddningshelikoptern. När jag väl kom upp i helikoptern satt min kamrat Peter Waldenström där och vi blev förfrågade om vi tyckte att räddningshelikoptern kunde få fortsätta sina sök efter andra överlevande. Vi tyckte så och detta ledde till att man hittade en av helikopterförarna.

Väl framme vid Berga Helikopterbas minns jag att någon framförde åsikten om att jag inte borde "spännas fast" i ambulansen med tanke på mina skador med en "intryckt" bröstorg. Så skedde dock inte, vilket kanske var ett av skälen till att, när jag väl kom till sjukhusvård på Karolinska sjukhuset, var i ett sämre tillstånd än nödvändigt, och som så småningom ledde till att jag hamnade i intensivvård med behandling i respirator m.m.

Jag minns mycket väl när jag väl återfick medvetandet morgonen därefter på sjukhuset. Sjukhuspersonalen hade då lagt ett exemplar av "Svenska Dagbladet" på min sängfotsida och, vad jag förstod, hade en noggrann kontroll över hur jag reagerade inför detta gjorts. Jag insåg då nu allt som hade hänt.

Minnen från besättningen i helikopter Y63, som räddade de överlevande Ingemar Gustafsson och Rickard Nordenberg

Redan på långt håll kunde besättningen i helikoptern Y63 se vattenområdet med vrakdelar som flöt.

När helikoptern hovrade vid platsen sågs en person liggande på Y62 lastramp som flöt i vattnet. Besättningen kom fram till att det lämpligaste sättet att få upp personen var att hovra med helikoptern alldeles i vattenytan utan att sänka ner akterdelen i vattnet. Den främre instigningstrappan öppnades så att det gick att wincha upp den överlevande (Vpl Waldenström) som togs in i helikoptern och lades på säten bak i helikoptern och fick filter för att bli varm. I samband med detta så havererade winchen och blev obrukbar.

Y 62 vänstra bränsletank med landningsställ flöt i närheten och den kraftiga rotorvinden vände på tanken och då upptäcktes ytterligare en överlevande som klamrade sig fast i bränsletanken, vpl Sven-Olof Ryding som kunde tas in i helikoptern utan räddningswinch.

Efter ytterligare spaning i området upptäcktes en av helikopterförarna flytande i sin stol till synes livlös.

Hkpmekanikern Åke Pettersson i besättningen fick då sätta på sig winchselen, som en extra försiktighetsåtgärd, för att gå ner i vattnet för att skära loss helikopterföraren som sedan kunde lyftas in i helikoptern.. Om vi skulle misslyckas med att få upp de båda i helikoptern så skulle vi ändå kunna flyga sakta med Åke Pettersson hängande i vajern ca 10 meter under helikoptern in till land. Det blev en dramatisk händelse och vi lyckades komma i närheten av de båda med den nedfällda trappan och kunde på så sätt med förenade krafter få in den omkomne helikopterföraren (Det var Seth Åke Erland Sundberg som bärgades) och flyga in till Berga för vård och omhändertagande.

Vilka överlevde och vilka omkom i haveriet

Överlevande:

Vpl. furir **Sven Olof Gösta Ryding**,
Sködinge i Sörmlands län
Vpl. furir **Peter Alexander Waldenström**,
Kungsbacka i Göteborgs och Bohus län

Omkomna:

2:e helikopterförare flaggstyrman **Hans Sören Andersson** från Sorunda, Stockholms län.

1:e helikopterförare flaggstyrman **Seth Åke Erland Sundberg**, Nibble, Ösmo, Stockholms län.

Färdmekaniker högbåtsman **Jan Olov Gunnar Westerlund**, Västerhaninge, Stockholms län.

Vpl. hjälpmekaniker **Leif Arne Aringsjö** från Uppsala, Uppsala län

Vpl. **Sten Einar Assmundson** från Göteborg, Göteborgs och Bohus län

Vpl. **Kent Dennis Carlund** från, Styrso, Göteborgs och Bohus län.

Vpl. **Bengt Göran Löken**, Nylöse, Göteborgs och Bohus län.

Vpl. **Bengt Åke Persson**, Veberöd, Malmöhus län.

Vpl. **Jan Carl Erik du Reitz**, Karlskrona, Blekinge län.

Vpl. furir **Lars Herman Wästfeldt**, Johanneberg Göteborg, Göteborgs och Bohus län

Under arbete med denna minnesskrift har även en episod kommit fram som förtjänar att nämnas som exempel på när tillfälligheter oss ovetandes får stor påverkan på våra liv.

En av de värnpliktiga på Gotska Sandön hade beordrats att kvarstanna vid radarstationen över helgen för att säkra driften. Den värnpliktige vill till varje pris flyga hem på permission och "sålde för kostsamma slantar bort sina arbetspass". Slutligen alldeles innan helikoptertransporten skulle ske fick han klart att lämna, rafsade ihop sina kläder och sprang från förläggningen till landningsplatsen. Bara för att se att helikopter Y62 just startade och den värnpliktige kom inte med på den olycksdrabbade flygningen.

Vi som utarbetat denna minnesskrift är medvetna om att vi inte har belyst alla olika aspekter på denna stora olycka. De många tragedierna, var och en out-sägligt sorgliga och påfrestande för anhöriga som förändrade livet på ett ögonblick. Vi hoppas att minneshögtiden tillsammans med denna skrift kan bidra till att vi kan hedra Krigsmaktens personal som offrade sina liv i en tid av internationell spänning där svenska förbands förmåga sattes på prov.

Denna minnesskrift är sammanställd i samarbete mellan

Kk (Pa) Rickard Nordenberg

(deltog i besättningen som räddade de överlevande),

Kk (Pa) Lars Engström

(kontrollingenjör vid Hkpdv Berga)

Hr Sven-Olof Ryding

(Vpl Furir en av de två överlevande från olyckan),

Lt (Pa) Ingemar Gustafsson

(färdmekaniker i besättningen som räddade de överlevande)

Produktionsledning Marin i Försvarsmaktens Högkvarter har lämnat stöd i arbetet med minnesskriften.

På SVT Play finns ett program som heter "Året var 1968" där bland annat helikopterolyckan finns skildrad.