

Hög eldberedskap i Europas krutdurk

Ett av Europas mest lätt-antändliga hörn fick sin välbehövliga flygande brandkår strax efter andra världskriget. Då fanns äntligen teknik att betvinga de ideliga skogs- och gräsbränder som hotade den växande turismen på Jugoslaviens solsäkra kust.



Text & foto Heinz Berger, Erich Strobl

Man anlätade helt enkelt den välutrustade krigsmakten till att vattenbomba så mycket det gick med C-47 Dakota flygplan och Sikorsky S-55 och Mil Mi-4 helikoptrar. Tekniken utvecklades med större helikoptrar, som kunde lyfta yttre last i form av öppningsbara vattenbehållare. Kortast möjliga tid per hämtvända uppnåddes, genom att doppa behållarna i närmaste tillräckligt djupa vattensamling.

1981 fick kåren sina fyra första Canadair CL-215, tvåmotoriga, självpåfyllande, 6.000 liters vattenbombflygplan. 1984 havererade ett av dem och det dröjde till 1986 innan det blev ersatt. 1991 avyttrades alla fyra under oklara former till en "affärsman", för att senare dyka upp i det grekiska flygvapnet.

Under inbördeskriget i Jugoslavien fanns inte många turister att bekymra sig om och brandflyget nedprioriterades. Men tron på ett liv även efter denna olycka markerades 1994 med två leasade CL-215, som flögs av blandade kroat-kandensiska besättningar.

Efter eld upphör på slagfältet prioriterades motsvarigheten i skog och mark. Två begagnade CL-215 köptes och tre fabriksnya CL-415, turbopropversionen av samma maskin, beställdes för leverans 1997, 1998 och 2000.

För att denna investering skulle kunna skrivas av på bistånds- och återuppbyggnadskontot var det Jordbruksdepartementet som stod som köpare. Därför hade hela brandflyget, inklusive ett par enmotoriga 3.000 liters Air Tractors, som anskaffades i samma veva, från början civila registreringar i 9A-CA-serien. Men någon civil organisation för att driva brandkårsflyget har aldrig funnits i Kroatien. Idag är vattenbombarna, tillsammans med Kroatiska regeringens stats-



flygplan, en Canadair Challenger och en Sabreliner 75, helt införlivade i flygvapnet, med militära igenkänningstecken och taktisk numrering i 800-serien.

På basen i Zadar har brandkårsflyget sin egen hangar och flight line vid den södra plattan. Säsongen sträcker sig normalt från juni till och med oktober, men 2001 var man i farten redan i februari. Omsättningen på besättningar är mellan två och fyra piloter per år, vilket kräver

att det skolas en hel del under lågsäsong, när man också ska hinna göra underhållsarbeten på maskinerna.

Den som kommer ny till "flygande brandkåren", 676 div på 93:e flottiljen Zadar-Zemunik, får sina första två "heta" säsonger i Air Tractor AT-802F, som är ett hjulflygplan. Divisionens två Tractorer är i luften det mesta av dygnets ljusa timmar, på brandspaning upp och ned för kusten. På detta sätt upptäcks många eldsvådor så tidigt att de kan släckas, eller åtminstone bringas under kontroll tills förstärkning anländer, med de 3.000 liter vatten som spaningsplanet medför.

Det kan till och med hända att det blir en skvätt över, att hålla på nästa brasa som upptäcks under flygningen. Vattenbegjutningen, och eventuell inblandning av tillsatsmedel, styrs av en dator, som hjälper föraren att kalkylera lämplig mängd och spridningshastighet med hänsyn till brasans storlek och art.

Air Tractor är ett tystgående flygplan, varför det utrustats med siren, att varna folk som kan komma ivägen för en annalkande rotblöta. Sirenen används ganska ofta, eftersom det är vanligt att elden kommit lös just där det rör sig folk. Slarvigt folk, som inte haft utegrillen under uppsikt, eller som bränt sopor på olämpligt ställe. Värmen och torkan på den soliga Dalmatien-kusten är förvisso en brandfara i sig själv. Under år 2000 regnade det inte en droppe mellan april och september i detta område.



När det visar sig gå åt mer är 3.000 liter vatten för att släcka brasan, kallar Tractorföraren på

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!

det tunga artilleriet. Canadairerna används framförallt utefter kusten och på öarna i Adriatiska havet, där avståndet mellan brandplats och obe-gränsad vattentillgång är litet. Inne i landet hör det till problembilden att sjöar och vattendrag är för små, smala eller grunda att hämta vatten i med Canadair. Det måste till att börja med vara minst två meter djupt.

Teoretiskt går det att skopa upp full tank, 6000 liter, på de sekunder det tar att skumma vattenytan i en 1.300 meters löpa som avslutas med ett 15 meters hinder. Men i praktiken vill man ha större marginaler, för att inte äventyra hela släckningsföretaget med ett onödigt flyghaveri.

Vid större skogsbränder är flygningen oerhördt krävande. Det blir många vändor i högt tempo, där förarna omväxlande kämpar med våldsamt turbulens och nedsatt sikt vid bombningen, och finliret under påfyllningen. Det gäller att bomba mycket exakt, och från lägsta möjliga höjd, för att vattnet verkligen ska kyla själva brandhärden och inte ånga eller rinna bort till ingen nytta.

Den krävande tjänsten motiverar höga inträdeskrav på piloter som ska börja flyga Canadair CL-215 och CL-415 som styrman. Minst 1.000 timmar av den lättare brandflygningen i Air Tractor ska man ha i bagaget. "Heta" år som 2000, när det brann och vattenbombades 7 dagar i veckan, 7 veckor i sträck, är det å andra sidan snart ihopflyget.

Som kapten ombord på Canadairerna är man också högsta befäl på släckningsplatsen, ansvarig för samordningen av verksamheten även på marken. Detta kräver utöver hantverksskicklighet i förarhytten, att piloterna är väl förtrodda med att organisera, leda och fördela arbetet för insatsstyrkor som kan bestå av hundratals både civila och militärer. Erforderliga teoretiska och praktiska kunskaper tar mellan tre och fyra år att inhämta, innan en styrman kan avancera till skeppare på de stora vattenbombarna.

Till arbetet som följer på en dags plaskande i böljorna hör avspolning av flygplanet och ursköljning av tankarna med sötvatten, för att förhindra korrosion av det salta Medelhavsvattnet.

CL-215, som har kolvmotorer, är på väg ut ur flottan. Pengarna man hoppas få in när de två säljs, ska utgöra grundplåt till en fjärde CL-415. Helst skulle man ha sex eller kanske rent av åtta maskiner, för att klara en riktigt "het" säsong. Men just nu räcker inte pengarna. Man får lita på att kollegerna i Frankrike kan låna ut flygplan om det verkligen kniper.



Planer finns på ett samarbete över de nya nationsgränserna i det

forntida Jugoslavien, för att dela ett kustbaserat brandkårsflyg med Bosnien och Montenegro. Kanske med en operativ bas i Split under högsäsong. Samverkan skulle underlätta anskaffning av fler flygplan, och tillåta anläggning av "vattenhål" inåt landet, där Air Tractors kan göra omtankningar närmare framtida brandhärden än vad som nu är möjligt. Tractorerna är bättre än Canadairerna när det brinner inåt landet i torra trakter, genom sina minimala krav på flygfält.

Huvudbasen kommer att förbli flygflottillen i Zadar, där alla resurser för underhåll och utbildning finns, och förhållandena i övrigt är de bästa för operationer i alla väder. För det senare finns en speciell start- och landningsbana att ta till när den fruktade *Bora* med sina starka kastvindar kommer sätande från Velebit-bergen i norr. Så att man slipper farlig sidvind.

Nuvarande branddivisionschefen Eduard Birsa har kommendörs grad. Han gick ut den jugoslaviska krigsflygskolan i Zadar 1973 och jobbade kvar som flyglärare i elva år. 1984 flyttade han över till brandflyget, *Protupožarna Zrakoplovna Eskadrila* och blev förare på Canadair CL-215. Divisionschef är han sedan 1988.

Birsa kommenderar en flygplansflotta av två Air Tractor AT-802F, registrerade 9A-CAJ (c/n 802-0090) och 9A-CAK (c/n 802-0091), två Canadair CL-215, nr 822 (c/n 1004) och nr 833 (c/n 1012), tre Canadair CL-415, nr 844 (ex 9A-CAG), nr 855 (c/n 2041, ex 9A-CAH) och nr 866 (c/n 2046 ex 9A-CAI), samt en Mi-8 och en Mi-17 helikopter, som vid behov lånas in från flygvapnet.



Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!