

Arbetet 1978-03-07

Av CURT CARLSSON

Flygning ger en känsla av frihet

Ett motorstopp behöver inte betyda katastrof

GÖTEBORG: Respekt. Inte rädsla.

Så känns det för Bengt Nilsson, 21 år i maj, en av de fem flygare som i går utexaminerades som lätt helikopterförare vid 2:a helikopterdivisionen i Säve på Hisingen i Göteborg.

- Jag har alltid varit intresserad av att flyga. Intresset har suttit i sedan jag var grabb, säger Bengt.

- Flygning, tillägger han, det är ett slags frihetskänsla!

I går fick de blivande helikopterförarna visa sin flyg skicklighet genom en serie manöverprov vid Säveflottiljen.

De startade och landade, snurrade runt i luften och ägnade sig åt skilda precisionsövningar i det kalla och blåsiga vädret.

Men det var aldrig någon risk att någon av de fem förarna skulle kuggas i går.

- Nej, den gallringen sker tidigare. Har de kommit så här långt så får de självklart sina "vingar" att fästa på uniformen, säger Ulf Axelsson, skolchef vid divisionen.

- Men visst har man sina dåliga dagar ibland - även om det gick bra i dag, säger Bengt.



• Precisionslandning en del av de manöverprov som de fem helikopterförarna utförde på examensdagen vid Säve flygflottilj i går. Här ses en av helikoptrarna vid en sådan manöver.

Varje år tvingas man plocka ut en eller två flygare som inte klarar utbildningen.

- Oftast brister det i så fall i rumsföreställningen och koordinationsförmågan.

Dessa förare har helt enkelt svårt att exakt bestämma var de befinner sig i luften, säger örlogskapten Bertil Andreasson, utbildningschef vid divisionen.

Bengt Nilsson är från Viken utanför Helsingborg. Han började i sjökrigsskolan utanför Stockholm 1976 och reste med Älvsnabben i österled 1976-77. I dag är han reservkadett och fänrik.

I juli förra året inledde han sin flygutbildning. Då fick han till att börja med flyga propellerplanet SK 61 i Ljungbyhed.

- Egentligen behöver helikopterförare inte flyga propellerplan, eftersom det i själva verket är skilda flygsätt, men vi använder utbildningen i propellerplanen som ett bra urvalssystem. Det är där gallringen sker, säger Ulf Axelsson.

I oktober förra året började Bengt och hans kamrater sin helikopterutbildning. Under den tiden hade Bengt 42 kronor om dagen i värnpliktsersättning samt 600 kronor i månaden i flygelevtillägg.

Från och med i går, examensdagen, och fram till augusti i år då han avslutar sin militärtjänst för den här gången får han förutom värnpliktsersättningen även



• Efter en serie manöverprov fick de här fem helikopterförarna sina "vingar" att fästa på bröstet vid en ceremoni vid Säve flygflottilj i går: Fr v:

Torbjörn Cederquist, Björn Haraldsson, Magnus Reimhagen, Bengt Gustavsson och Bengt Nilsson. (Foto: ROGER OLSSON)

1.380 kronor i månaden.

Men det är inte alls troligt att Bengt fortsätter i det militära.

- Nej, jag ska nog utbilda mig till ekonom med start nästa år, säger han.

Då och då är det meningen att han ska hålla sin flygutbildning aktuell.

Hur ofta det ska ske är inte bestämt, Om det ska bli en vecka i halvåret eller en månad vartannat år, säger Bertil Andreasson.

De övriga flygarna som fick sina "vingar" på bröstet i går var löjtnanterna Magnus Reimhagen och Torbjörn Cederquist, överfurir Bengt Gustavsson samt fänrik Björn Haraldsson.

Ett motorstopp behöver inte betyda katastrof

GÖTEBORG: Motorn hackar ... den dör ut. Föraren får inte igång motorn igen...



- Det är ett slags frihetskänsla att flyga, säger Bengt Nilsson - nybliven lätt helikopterflygare vid säve flygflottilj i Göteborg

Motorstopp betyder ingenting om man sitter i en helikopter. Luften pressar igång rotorbladen och farkosten kan ta mark som vid en vanlig landning, säger örlogskapten Bertil Andreasson, utbildningschef vid 2:a helikopterdivisionen i Säve.

Ett motorstopp behöver inte betyda katastrof

- Det är praktiskt taget ingen risk att flyga helikopter. Problem kan det bara bli om rotorbladet och motorn skadas samtidigt, men risken är mycket liten, säger han.

Det har inträffat några uppmärksammade katastrofer med helikoptrar inblandade. Den största olyckan inträffade i Stockholms skärgård på 60-talet då en tung helikopter, en så kallad banan, störtade och flera människor omkom.

För 2:a helikopterdivisionen har det inskränkt sig till ett intermezzo i samband med helikopterutbildning i Ånn i Jämtland.

Ingen människa skadades allvarligt men helikoptern kvaddades då en förarelev skulle landa.

Vid Sävflottiljen har man i dag tre helikoptrar av typen Alouette (den gamla "ostkupan"), fyra 6:or (Jet Ranger den vanligaste typen; polisen använder dem) samt fyra tunga helikoptrar "bananer".

Samtliga här uppräknade helikoptrar har en marschfart på cirka 185 kilometer i timmen, men, de kan gå fortare om det skulle behövas.

Helikoptrarna används i krig för övervakning, spaning och olika slags transporter.

- Behovet av helikoptrarna ökar i takt med att marinen skrotar fartyg, säger Bertil Andreasson