

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

