

Maskinister er maskinister, øyensynlig.

Av Tor Rolandsen

Jeg skal fortelle om en opplevelse under den kalde krigen. Hendelsen utspilte seg ikke på et fartøy, men den foregikk i et maritimt miljø. I årene 1966-69 gikk jeg på Kungl Militärhögskolan og i den tiden var jeg på mange øvelser i Sverige og i svenske farvann. Jeg har tidligere fortalt om min erfaring med isbryting i Bottenviken. Det som jeg skal fortelle om denne gangen foregikk også i Østersjøen, med utgangspunkt på Gotland, Fårö og Gotska Sandön. I dette området hadde det svenske Kustartilleriet ganske så omfattende anlegg, både oversjøisk og undersjøiske. Under den kalde krigen var området Fårön så sekretess-belagt at utlendinger ikke var tillatt inn i området, det var et såkalt Skyddsområde. Men som student ved MHS kom jeg inn i varmen, til og med i norsk uniform, jeg bar under øvelser til og med mitt norsk tjenestevåpen, en Colt 11,25 pistol, populært kalt Norwegische Handkanone. Kan tro at jeg i disse årene fleipet mye med at jeg hadde kommet for å ta igjen Jämtland, Härjedalen og Bohuslän. Det ble ikke alltid godt mottatt, en svensk kommendör (til og med greve), Chefen för Berga Örlogskolor, ble så sur over min munterhet at han regelmessig ikke snakket med meg under mine besøk ved avdelingen.

Så over til det jeg egentlig skulle fortelle. I forbindelse med den store øvelsen, skulle vi landsette en del styrker bak «fiendens linjer». Vi var derfor lastet opp i et antall HKP 4, se bildet:



Med en maksimal startvekt på drøyt 10 tonn og over 40 år i tjeneste var helikopter 4 Försvarsmaktens tyngste og eldste helikoptertype. Oppdragstypene varierte i den tiden de var i bruk. De siste årene var oppdragene u-båtsøk og redningsoppdrag.

Helikopteret var i sin grunnkonstruksjon et to-motors tandemrotorhelikopter. Med det menes det at det hadde to motorer som til sammen drev to like store rotor.

Dreiemomentet fra rotorene tok på denne måten ut hverandre, noe som eliminerte behovet for halebom og -rotor. Dette resulterte i at helikopteret hadde en meget romslig kabin og det hadde en stor lasterampe akter.

- For ren transport kunne helikopteret utrustes for 26 sittende passasjerer pluss tre besetningsmedlemmer. Tomt kunne helikopteret løfte 3500 kg som hengende last.
- For syketransport kunne det lastes inn 15 feltbårer eller 3 intensivsenger.

Fulltanket kunne helikopteret fly i 6 timer (tilsvarende strekningen Sverige – Østerrike).

OK. Vi tok av fra fastlands Sverige og fløy østover, mot Gotland, hvor vi skulle landsettes syd av Visby. Vi satt benket langs yttersidene i kabinen, det aktre maskinrommet var atskilt kun med en presenning, som fungerte på samme måten som en rullegardin, så det var ikke akkurat lydløst under transporten. Allikevel var det ganske hørbart, det smellet som plutselig kom fra det aktre maskinrommet. Rullegardina ble svart av glinsende olje. Det var en gjeng med bleike krigere som satt i kabinen da. Vi merket at helikopteret sank raskt, meget raskt. Det var faktisk en av mine klassekamerater som var flyger på denne turen, han hadde jo fortalt oss visse



ting vedrørende helikopterflyging. Blant annet kunne man ved bortfall av motorkraft gjøre en nød-landing som kan sammenlignes med glidelanding for seilfly eller motorfly. Luften som passerer opp gjennom rotoren når helikopterer seiler mot bakken er med på å opprettholde rotorens turtall. Bevegelsesenergien i rotoren kan så benyttes til oppbremsing når helikopteret nærmer seg bakken for å gi en rimelig myk landing. Dette kalles autorotasjon. Såpass hadde vi lært av kapten Calles belæringer at vi skjønnte at det krevdes kunnskap og trening for å beherske dette, samtidig følte vi instinktivt at «kapten Calle klarade braserna». Det sa bums og så satt vi på bakken, vi hadde heldigvis nådd over Gotland og hadde fast mark under oss, vi bumset ned i området Roma kloster, som en gave fra himmelen.

Da vi sto på bakken hørte vi at motorene ble slått av. Akterover i kabinen kom helikopterets tekniker (maskinist) i kjeledress med en gradsbetegnelse på, jeg minnes at han var högbåtsmann, en underbefälsgrad i den svenske marinen den gangen. Han ruslet akterover, dro opp rullegardinen, krøp inn i maskinrommet, bannet og svor og mekket. Så kom han ut, mer eller mindre tilgriset av olje han også. Mens han ruslet fremover mellom to rekker bleke offiserer, ropte han: «Du kann lyfta kärran nu, Calle». Så startet motorene på nytt, vi varmet litt opp, og så tok vi av i god Calle-stil, det betyr fullt pådrag. Blekere enn vi var kunne vi jo ikke bli, ellers så hadde vi nok blitt det. Resten av turen gikk som den skulle, vi ble landsatt på rett sted uten nye viderverdigheter.

Maskinister ser ut til å være en egen rase, det være seg på sjøen eller i luften.