

HELICOPTER LOVERS

TEXT OCH FOTO GUNNAR ÅKERBERG

När man talar om svenskt militärt veteranflyg så tänker nog många på föreningen Swedish Air Force Historic Flight, SwAFHF, som sedan 1998 varit verksamma med att bevara och bruka olika flygplanstyper som funnits i det svenska Flygvapnet. Lite i skuggan av SwAFHF och andra operatörer av svenskt militärt veteranflyg har föreningen Flygvapenmuseum Helicopter Lovers, FVMHL sedan 10 år tillbaka sakta men säkert byggt upp en flygande verksamhet med två helikoptertyper som tidigare har tjänstgjort i Försvarsmakten.

Mannen bakom Flygvapenmuseum Helicopter Lovers är eldsjelen Rolf Gauffin som lyckades övervinna alla byråkratiska hinder och mot alla odds kunde starta en veteranflygverksamhet med före detta militära helikoptrar som efter massor av hårt arbete till slut fick luft under rotorbladen.

När han arbetade på Försvarets Materielverk, FMV, under åren 1991-1999 hade han från början det tekniska myndighetsansvaret för olika delsystem på HKP 5, bl a motor samt transmission och senare för hela helikoptertypen.

Rolf tyckte att det skulle vara tråkigt om helikoptrarna försvann ur landet, vilket det fanns stor risk för eftersom de 25 kvarvarande HKP 5 skulle bjudas ut till försäljning efter avvecklingsbeslut i början på 2000-talet.

En idé som växte fram hos honom var att försöka bevara ett flygande exemplar av helikoptertypen. Vid tidpunkten för försäljningen 2002-2003, var Rolf anställd hos Patria Helicopters på Arlanda. Han hade många diskussioner och möten med ansvariga på Försvarsmaktens Högkvarter, HKV om sin ➔



Samtliga helikoptrar som är utlånade till FVMHL tillhör Flygvapenmuseum som är beläget vid militärflygfältet Malmen i Malmslätt väster om Linköping.



”Victoria” och ”Madeleine” flyger tillsammans vid Mälarens strand.

HELICOPTER LOVERS

idé att för framtiden kunna bevara en HKP 5 i flygande skick efter kommande totalavveckling.

Anvariga personer vid HKV och FMV, upplevdes av Rolf som mer eller mindre intresserade att bistå med hjälp, vilket verkligen fanns behov av då eftersom han på den tiden själv inte hade erfarenhet av något likande projekt. Men tillägger han, visst fanns det några, speciellt kommandör Håkan Rugeland vid HKV, som var mycket tillmötesgående och bistod med nödvändig hjälp.

– Dessutom, utan den hjälp som av dåvarande chefen för Flygvapenmuseum, FVM, Sven Scheiderbauer gav, hade det aldrig varit möjligt, säger Rolf och tillägger att han nog själv tvekat ifall han i det skedet hade anat hur oerhört mycket eget arbete som skulle komma att krävas innan idén slutligen skulle bära frukt.

– Rent generellt såg jag all flygande verksamhet vid sidan av Flygvapenmuseum som ett komplement till museets statiska verksamhet. På så sätt kunde man levandegöra materielen som fanns i samlingarna, säger Sven Scheiderbauer som var chef för Flygvapenmuseum på Malmen under åren 1992-2005. Sven drev frågan om att bevara HKP 5 i flygande skick mot sin chef på Statens Försvarshistoriska museer i Stockholm, Leif Törnquist som var mycket förstående och tyckte det var en bra idé att kunna bevara och hålla en del av försvarets tidiga helikopterhistoria flygande.

– Jag behövde en del bemyndiganden från min chef för att kunna underteckna handlingar i ärendet e t c., vilket jag också fick eftersom jag var insatt i och kunde sakfrågorna, berättar Sven, som dock poängterar att Rolf Gauffin gjorde det mesta av det praktiska arbetet, men som bland annat behövde Svens hjälp att skriva under dokument för myndighetens räkning. Sven hade gott stöd i processen av att han tidigare hade hjälpt till med bevarandet av en Saab B 17 och Saab J 29 Tunnan i flygande skick hos behöriga operatörer.

Redan under diskussionerna om att bibehålla två HKP 5 flygande fanns även planer på att bevara och flyga med helikoptertypen HKP 6. Genom det arbete som Rolf och Sven Scheiderbauer lagt ned i samband med HKP 5 kunde även två bevarade HKP 6 på Flygvapenmuseum senare utlånas till föreningen Flygvapenmuseum Helicopter Lovers. Den ena HKP 6-maskinen, SE-HGX, hade tidigare varit civilregistrerad vilket underlättade processen.

Vid ett möte den 6 mars 2007 bildades föreningen formellt och styrelsen beslöt att man skulle anta namnet Flygvapenmuseum Helicopter Lovers med förkortningen FVMHL som föreningsnamn. Föreningen är unik i sitt slag i Sverige och frågan är om det finns någon civil ideell organisation med motsvarande verksamhet i Europa, eller i världen för den delen?



Några av piloterna från FVMHL, Sven Sjögren, Mats Frey, Rolf Gauffin och Ulf Norberg framför HKP 6B, SE-HGX.



Rolf Gauffin flyger FVMHL:s HKP 6B och har vid det här laget drygt 800 flygtimmar helikopter i bagaget.

Ett av FVMHL huvudsakliga syften är att främja kulturell och museal flyghistorisk verksamhet genom att tillvarata och i flygdugligt skick bibehålla företrädesvis äldre militära helikoptrar och genom detta bevara kunskaper om den flyghistoriska utvecklingen åt kommande generationer.

Föreningen har i dag

ett 15-tal medlemmar varav 6 personer flyger regelbundet någon av organisationens fyra helikoptrar. Större delen av flygningen sker under sommarhalvåret, men för att hålla medlemmarna och materielen i trim flygs helikoptrarna även under vinterhalvåret. Utöver lite ekonomiskt stöd under vissa år, samt

hangarutrymme för två av helikoptrarna hos Patria Helicopters, så har föreningen inte några egentliga sponsorer. FVMHL erhåller inte heller några ekonomiska bidrag från Försvarsmakten eller Flygvapenmuseum, utan den största delen av kostnader för drift och underhåll kommer därför ur de flygande medlemmarnas egna fickor.

”DEN STÖRSTA DELEN AV KOSTNADER FÖR DRIFT OCH UNDERHÅLL KOMMER DÄRFÖR UR DE FLYGANDE MEDLEMMARNAS EGNA FICKOR”

FVMHL har sedan föreningen bildades, deltagit i ett stort antal flygdagar och olika fly-in runt om i landet. Som exempel kan nämnas att de har varit trogna besökare vid den årliga roll-outen i Västerås samt på Motor- och flygdagen i Vallentuna de senaste åren. Föreningen med-

verkade också på Gärdet i Stockholm 2010 när Flyget i Sverige firade 100 år samt vid Aerospace Forum på Malmen 2010 och 2012. År 2013 blev första året då man lyckades komma med alla sina fyra helikoptrar och genomförde då även några mycket uppskattade föreläsningssyningar vid Göteborg Aero Show.

HKP 5A/B HUGES 269/SCHWEIZER 300

HKP 5 är en lätt, tvåsitsig, enmotorig kolmotor driven helikopter ursprungligen tillverkad av Huges Helicopter i USA. Prototypen till Huges Model 269 flög första gången 1956, men det var först under början av 1960-talet som Huges tog beslut om att utveckla helikoptern för serietillverkning då under beteckningen Huges 269A. Huges lyckades kapa åt sig en stor andel av den civila marknaden med sin populära Model 269A, men även den amerikanska Armén var intresserad av helikoptern som ersättare för den föråldrade OH-23 (TH-23) Raven som användes som skolhelikopter. Mellan 1964-1969 levererades totalt 792 Huges 269A till den amerikanska Armén där helikoptern fick den militära beteckningen TH-55A Osage. Helikoptertypen var mycket framgångsrik i U. S. Army och tiotusentals amerikanska armépiloter fick sin grundläggande helikopterutbildning på typen under åren 1969-1988.

1983 tog den amerikanska helikoptertillverkaren Schweizer Aircraft över produktionen från Huges och började bygga en utvecklad variant av helikoptertypen som fick benämningen 269C inledningsvis på licens från Hughes under beteckningen Schweizer 300C. Hughes och Schweizer kom att tillsammans med utländska licenstagare att bygga drygt 3000 helikoptrar av Model 269/300. 2004 köptes Schweizer Aircraft upp av Sikorsky som övertog tillverkningen och sedan 2009 marknadsför Model 300C som Sikorsky S-300C.

I början av 60-talet anskaffades två helikoptrar av typen Huges 269A till den svenska Armén där de fick den militära beteckningen HKP 5A. De två maskinerna, med militär registrering 05215 och 05216 användes av Artilleriflygskolan bl a för jämförande prov med artillerieldningsflygplanet Fpl 51 Super Cub. Båda helikoptrarna havererade senare, en maskin 1969 och den andra 1971, ingen av de havererade helikoptrarna reparerades och helikoptertypen togs ur tjänst efter det andra haveriet. En av de två HKP 5A nr. 05215 är bevarad och finns för närvarande utställd på Svedinos Bil- och Flygmuseum i Ugglarp.

1980 inhyrdes tre civilregistrerade helikoptrar av den vidareutvecklade och förbättrade typen Huges 269C/modell 300C av svenska Armén för att användas vid den grundläggande helikopterutbildningen, GHU. Efter en period leasades ytterligare 7 helikoptrar som till en början också flögs civilregistrerade, men ➔



Två av FVMHL:s helikoptrar passerar det vackert belägna Gripsholms slott i Mariefred.

TIPS RUTAN

Intresserad av en annonsplats?
Ring flygrevyn 08-500 379 00

Enkla och smarta transporter!

0300-40 99 90
www.irtab.se

Transporter och spedition
Sverige – Europa
Sjö- & Flygtransporter
Kina – Asien – USA

I.R.T. LOGISTICS

**Olje Analyser
Oil Analysis**

Condition based maintenance
and contamination control



Invicta as
Phone: +4722901380
support@invicta.no
www.invicta.no

 **Shell Aviation**

Shell Aviation Sweden AB
Tel: +46 8 578 230 50
Email: DS-swe-aviation@shell.com
www.shell.com/aviation

Flyg och dykmedicinska undersökningar

Göteborg 031- 402728
www.medikus.se

MEDIKUS
SPECIALISTLÄKARNA FÖR DIN HÄLSA

inter hannover
Scandinavian Branch
Flygförsäkring

Frida Söderström	+46 8 617 54 02	Försäkring
Jenny Bjurholm	+46 8 617 54 08	Försäkring
Hans Rönnlund	+46 8 617 54 23	Försäkring
Lars Molander	+46 8 617 54 66	Försäkring
Niklas Egeltun	+46 8 617 54 16	Försäkring
Robert Jansson	+46 8 617 54 04	Försäkring och skador
Gustav Platzer	+46 8 617 54 59	Skador
Marie Svensson	+46 8 617 54 20	Ekonomi

Fax: +46 8 617 55 91
e-mail: flyg@hannover-re.com

HELICOPTER LOVERS

som senare överfördes till militärt innehav samt register och fick då den militära beteckningen HKP 5B.

1985 beställdes ytterligare 16 HKP 5B som levereras i två omgångar till Armén, som när den sista maskinen levererats 1987, därmed opererade 26 helikoptrar av typen HKP 5B. Efter avveckling av Fpl 61C Bulldog i början på 1990-talet kom Arméflyget endast att an-

vända helikoptrar (HKP 3C, HKP 5B, HKP 6A, HKP 9A samt HKP 11) i sina krigsorganiserade flygförband.

Endast ett totalhaveri skedde med HKP 5B, Det var nr. 02541 som havererade på Malmen 1991. I Armén användes HKP 5 i fredstid som skolhelikopter inom den grundläggande flygutbildningen. Konstruktionen Hughes 269C är erkänt kraschtålig och HKP 5B lämpade sig därför väl som skolhelikopter. Härda sättningar i samband med autorotationsövningar och materielskador

till en följd av detta var ganska vanligt förekommande. I krigsorganisationen ersatte HKP 5 så småningom Fpl 61C Bulldog i rollen som observationsplattform för eldledning av artilleri och användes även för spanings- och sambandsflygningar. Under våren 1986 genomförde Armén den första flygkursen för värnpliktiga helikopterförare som sedan kom att krigsplaceras vid de nyorganiserade fördelningsflygplutonerna som ersatt artilleriflygplutonerna.

Det har också funnits ett helikopteruppvisningsteam som har flugit HKP 5. Gruppen



Tre av FVMHL:s helikoptrar i en fint sammanhållen formation.



Jean Mousa 08-772 23 23
Margareta Engström 08-772 23 32
airbpsweden@bp.com
www.airbp.com

Mer än bara en bränsleleverantör

DVD och böcker
om flyg finns hos Stenvalls
7000+ titlar på hemsidan, mer i butiken
Föreningsgatan 12 (vid Triangeln), Malmö
tel 040 127703, månd-fred 10-18

www.stenvalls.com

Var med och stöd
FLYGVAPENMUSEUM
bli medlem i
Flygvapenmusei Vänner – ÖFS

www.offslyg.se



Vi ären äld ar Destination Vemdalen

Flyg till Härjedalen

Servering
Bränsle 100LL, 91/96
Övernattning
Golfbanor
Fiske & Äventyr

vemdaleninfo.se/hedlanda
flygmarknaden.com
Köp - Byt - Sälj

0684-668590

MALMEN HELIKOPTER

- Sveriges personligaste helikopterskola med stora resurser
- Våra instruktörer kommer från Arméns helikopterskola
- Kontakta oss gärna på:

info@helikopterutbildning.se
www.helikopterutbildning.se



LEDIG!

Annonsplats uthyres!
Ring Flygrevyn 08-500 379 00

kallade sig "Den Flygande Mattan" eller "Flying Carpet", men var också kända som "Ryamattan" uppkallade efter en av grundarna, Göran Rydén. Gruppen deltog på många flygdagar bland annat vid på Bromma Flygplats i juni 1988 där 15 stycken HKP 5 flög i täta formationer förhållandevis nära publiken.

1998 avvecklades Arméflyget och inordnades tillsammans med Marinflyget samt Flygvapnets flygräddningsorganisation till ett nytt militärt förband, Helikopterflottiljen. Där samlades alla helikopterresurser från de tre vapenslagen.

I början av 2000-talet beslutade Försvarsmakten att avveckla flera av sina helikoptersystem, däribland HKP 5 eftersom det inte länge fanns ett behov för helikoptertypen i den nya organisationen. Ett skäl till avvecklingen, som dock inte var avgörande, var att HKP 5 som enda helikoptertyp använde flygbensin som drivmedel. I och med avvecklingen av den kolmotor-drivna helikoptertypen slapp Försvarsmakten hela den krångliga hanteringen med olika bränsletyper till sina helikoptersystem.

Försäljningen av de kvarvarande 25 HKP 5B genomfördes i två omgångar. I första omgången såldes 15 helikoptrar och i en andra omgång avyttrades ytterligare 6 hela helikoptrar och en maskin som inte var helt komplett. Samtliga helikoptrar utom en såldes till utländska civila kunder. Nu återstod bara tre HKP 5 vilka sedermera överfördes till Flygvapenmuseum. En helikopter nr. 05221 (K21) skulle bevaras för framtida utställning på museet och de övriga två, nr. 05245 (K45) och nr. 05246 (K46), utlånades så småningom till föreningen FVMHL.

HKP 5B MADELEINE OCH VICTORIA

HKP 5B med militärt registreringsnummer, 05245, och anropssignal, K45, var den första helikoptern som kom att opereras av



Sven Sjögren och Mats Frey i en rote HKP 5B.

FVMHL. Maskinen civilregistrerades som SE-JIR 19 maj, 2004 och den första flygningen i föreningens regi genomfördes 20 maj, 2004 med Rolf Gauffin själv vid spakarna. SE-JIR hade fått smeknamnet "Jenny" under sin tid i Arméflyget men FVMHL kunde inte låta bli att ge den ett namn efter en av Sveriges prinsessor, nämligen "Madeleine". Detta med hänsyn till nästa helikopter, HKP 5B, 05246 vilken registrerades som SE-JIS 15 april, 2005, sedan tidigare

bar smeknamnet "Victoria". En skojig detalj i sammanhanget är att Sven Scheiderbauer valde registreringar där den sista bokstaven i respektive registrering stod för Rolf (SE-JIR) och Sven (-JIS).

Den 22 april 2005 hade Sven Scheiderbauer en avskedsmottagning när han slutade som chef på Flygvapenmuseum i Linköping. I samband med mottagningen genomfördes en över- ➔

Flygmedicinska undersökningar



Olivecronas väg 1, Stockholm
08-690 63 62, www.flygdykmed.se

Aleris
FLYG- OCH DYKMEDICIN

Flygdag eller Flyguppvisning

Vi hjälper er att planera, boka, projektleda och genomföra dagen, inkl catering och VIP.

Vi har av transportstyrelsen godkänd uppvisningsledare.

www.alproduktioner.se
Tel: 070-749 67 67 info@alproduktioner.se

SAVBACK

Savback Helicopters AB

Agent för Airbus Helicopters och Hélicoptères Guimbal.
Din partner i helikopteraffärer.

Tel +46 (0) 706 365 135
www.savback.com



HELICOPTER LOVERS

lämningsceremoni vid museet där Sven anlände tillsammans med Rolf i HKP 5, SE-JIR, med en kavaj med "Flygvapenmuseum" broderat på bröstet som han iklädde den tillträdande chefen Mikael Parr som en symbolisk gest på övertagandet av chefsposten. Efter detta har föreningen FVMHL deltagit i flera museala arrangemang, och genomfört ett flertal uppdrag för Flygvapenmuseum.

Det är många som menar att Försvarsmakten också borde inse värdet av FVMHL:s verksamhet och att de till exempel skulle kunna köpa in sig på ett antal flygtimmar per år för att kunna visa upp dessa två bevarade helikoptertyper i samband med större flygdagar och andra ceremonier. Nu brottas ju Försvarsmakten med att få ihop sin ekonomi, men å andra sidan har man inte kvar sina egna uppvisningsgrupper som Arméns Vingar och Team 60 och därmed inte heller kostnaderna för dessa.

Utöver att visa upp en del av försvarets flyghistoria så bidrar FVMHL:s verksamhet också till att göra positiv reklam för flyg- och helikopterföräryrket samt teknikerbanan inom Försvarsmakten, nog så viktigt i dessa tider där det råder brist på bland annat helikoptertekniker på de militära systemen.

HKP 6B AGUSTA-BELL 206A JET RANGER

Den lätta enmotoriga Agusta-Bell 206A anskaffades till Försvarsmakten i slutet av 1960-talet och början på 1970-talet. Armén erhöll totalt 22 st. HKP 6A. och Marinen 10 st. HKP 6B, varav en maskin (HKP 6B, nr. 06044) havererade i slutet av 1980-talet och ersattes av en elfte maskin 1991 som tidigare flugit på civilt register i Sverige (SE-HGX) och Norge (LN-ORP). Ersättningsmaskinen anskaffades av FMV och modifierades till militär konfiguration hos Ostermans Aero och fick den militära registreringen 06054 samt målades i FOA:s nya fyrfärgskamouflage trots att den tillhörde Marinen.

Armén brukade HKP 6A främst för rekognoserings-, person- och materieltransporter, men även för grundläggandet taktisk utbildning av helikopterförare, så kallad GTU.



Kabinen på HKP 6 rymmer 1 pilot och 4 passagerare.



Instrumentpanelen i kabinen på HKP 5B.

HKP 6B användes inom Marinen som spanings-, transport- och sambandshelikopter, men också som vapenbärare vid ubåtsjakt och som skolhelikopter. Marinens HKP 6B kunde beväpnas med 4 stycken sjunkbomber 11 och 45. På prov beväpnades även HKP 6B med torped, men detta blev aldrig infört som standardbeväpning på helikoptertypen.

HKP 6B, nr. 06054, som tidigare nämnts ersatte nr. 06044 efter denna havererat, hade

väckt intresse då den var i mycket bra tekniskt skick samt eventuellt skulle ge förenklingar vid civilregistrering då den ju redan varit det tidigare. Vi hade lyckats få helikoptern uppflyggen från Säve som därefter stött hos Patria Helicopters på Arlanda i väntan på beslut om Flygvapenmuseum skulle få överta även HKP 6 efter typens totalavveckling. Högkvarteret fattade ett positivt beslut och efter ett stort ideellt underhållsarbete av Bengt Alvarsson med flera vid företaget blev helikoptern och alla papper klara mot Luftfartsstyrelsen i maj 2008. Luftvärdighetsbesiktning och kontrollflygning genomfördes med positivt resultat och helikoptern erhöll åter den tidigare civila registreringen SE-HGX. Det första uppdraget med HKP 6B åt Flygvapenmuseum genomfördes den 27 maj 2008 då SE-HGX fungerade som plattform för fotografering och filmning av sjötransporten mellan Oxelösund och Norrköping av den tidigare nedskjutna DC 3: an.

Den fjärde helikoptern, en HKP 6B med militär registrering 06048, hade stått undanställd i en hangar mellan 2005-2011. Rolf berättar att det är en lång historia som vi nog får ta en annan gång. Men eftersom han själv hade en stark personlig relation till just denna helikopterindivid, så blev det viktigt för honom satsa en hel del egen tid



Den före detta marinhelikoptern HKP 6B i sin rätta miljö.

och pengar för att också lyckas få denna bevarad och åter luftvärdig trots det dåliga skick den då befann sig i.

Den 12 januari 2012 erhöles den civila registreringen SE-JVB och godkänd kontrollflygning genomfördes 20 februari samma år.

Det två helikoptertyperna HKP 5 och HKP 6 skiljer det sig ganska mycket åt när det gäller flygegenskaper.

– att flyga HKP 5 är lite grand som att köra en Go-kart, den är väldigt direktstyrd, säger Rolf. När det gäller flygning med HKP 6 så jämför han det med att köra en drögigare husbil eller lätt lastbil, lite mer gungigt och som inte svarar lika direkt på kontrollerna.

– Att gå över från HKP 5 till HKP 6 kräver en del träning, men att kunna och ha möjlighet att få uppleva båda typer, har verkligen sin charm. En uppfattning som vi alla i föreningen delar, säger han.

Rolf Gauffin berättar att han inledningsvis inte hade funderat på hur länge han och föreningen skulle kunna hålla igång verksamheten.

– Jag vill ju naturligtvis att vi skall kunna fortsätta ett bra tag till, men den initiala målsättningen är snart nådd, att hålla verksamheten igång under 10 år, så det får bli lite vad det blir. Allt sedan start fram till i dag har dock varit en fantastisk tid att fått vara med om.

Framtiden får utvisa hur länge Flygvapenmuseum Helicopter Lovers klarar av att hålla

Fakta	HKP 5B	HKP 6B
Längd	6,77 m	8,70m
Rotordiameter	8,18 m	10,16m
Höjd	2,67 m	3,50m
Grundtomvikt	580 kg	940 kg
Inre Bränsle	183 l	265l (325l med tankstuds)
Besättning	1+1	1+4
Max startvikt	930 kg	1450 kg
Motor	1 x Lycoming HIO-360-D1A Ly4 kolvmotor	1 x Allison 250-C20, TAM4 turboaxel
Motorstyrka	1 x 140 kW motsvarande ca 190 hk	1 x 298 Kw, motsvarande ca 1 x 400 hk (max 317 hk transmission)
Maxfart (låg höjd)	176 km/h	240 km/h
Marschfart	130 km/h	185 km/h
Aktionstid	ca 3 timmar	ca 2,5 tim (3 tim med tankstuds)
Räckvidd	390 km	550 km

igång verksamheten utan någon form av ekonomiskt stöd. En huvudrotoraxel till en av de två HKP 5 är i princip slutflugen och det kostar mycket pengar samt är svårt att hitta en begagnad ersättningsdel. Det är också dyrt att flyga med helikopterna så ett ekonomiskt bidrag för att kunna delta vid en flygdag är en nödvändighet. Förhoppningsvis kan dock medlemmarna i föreningen hitta en lösning på

de tekniska och ekonomiska utmaningarna så även kommande generationer får en möjlighet att se HKP 5 och HKP 6 i luften under många år framöver.

Författaren vill framföra sitt tack till Rolf Gauffin, Sven Sjögren, Mats Frey, Ulf Norberg och Sven Scheiderbauer som möjliggjorde denna artikel.