

Hkp 3 Agusta Bell 204 B vid F 21.

Helikoptern konstruerades av Bell Helicopter Company i slutet av 50-talet och blev känd som UH-1 eller "Huey" under Vietnamkriget. I början av 60-talet köpte Flygförvaltningen sju Bell 204, en modifierad Huey, de licenstillverkades av Construzioni Aeronautiche Giovanni Agusta S. A. i Italien och fick därför namnet Agusta Bell 204, FV benämning Hkp 3, B i beteckningen infördes efter motorbyte från TM 2 A till den starkare TM2 B.

Huvuduppgiften skulle vara att bistå de regionala televerkstäderna med transport av personal och materiel i samband med reparation och underhåll av försvarets marktleanläggningar, exempelvis radiolänk-/radarstationer och trådnät, övriga uppdrag fick komma i andra hand. Verkstäderna fanns i Arboga, Hägernäs, Malmslätt, Säve, Ronneby och Luleå och helikoptern stationerades vid närmaste flygflottilj, den sjunde maskinen tilldelades robotforskningsbasen RFN i Vidsel.

Hkp 3 nr 426 levererades till F 21 sommaren 1963 och märktes med nr 426, det ändrades senare ett par gånger till 93 och 86. 1993 ansågs helikopterstödet till teleunderhållet inte behövas längre och vår maskin överfördes till F 10 i Ängelholm där den användes för lokal flygräddning och döptes om till 96. När Hkp 3-systemet pensionerades fick F 21 tillbaka sin maskin och den finns nu utställd vid Flygmuseet F 21 i Luleå.

Arbetsområdet för helikoptern vid F21 var stort, det sträckte sig från en linje Sundsvall – Östersund upp till Treteriksröset. Det blev ofta snabbtryckning till någon punkt i radiolänknätet som inte fungerade, fel på länknätet måste avhjälpas omedelbart.



Länkmasterna låg för det mesta oländigt till och då var helikoptern oundgänglig för att snabbt komma på plats. Ibland var vädret dåligt men vi lärde oss hur vi skulle ta oss fram även om gråsparvarna gick till fots. Nu har den gamla elektronrörsbestyckade utrustningen ersatts med modern elektronik och behovet av underhåll har minskat betydligt. Varje år skulle också några hundra luftbevakningstorn kontrolleras och då sparades många timmar i bil och kånkande med ryggsäck i skogen om man flög till de mest otillgängliga. För att klara de långa avstånden utrustades F 21:s helikopter med fällbara extratankar som utökade aktionstiden från 2 till 3,5 timmar. Numera är den optiska luftbevakningen nedlagd och tornen rivna, möjligen står några av de gamla brandbevakningstorn som användes av luftbevakningen kvar.



Bombfällning? Nej, fällprov av extratankattrapper.

Vid behov kunde "trean" användas som räddningshelikopter. En vinsch monterades då in för att kunna hissa upp nödställda från livbåt. Sommartid hände det att Räddningstjänsten ringde och ville ha hjälp med att vattenbomba en skogsbrand. Då hängdes en tunna som rymde ca 700 liter vatten i en vajer under helikoptern, tunnan fylldes genom att doppas i närmaste vattendrag och tömdes genom en ventil i botten. Ett effektivt sätt att släcka en brand. Vid flygning över vatten kunde uppblåsbara nödflottörer monteraras.



En helikopter kan användas till mycket och med vår "trean" har vi gjort det mesta man kan tänka sig, några exempel: Sjuktransporter, räddat vinddrivna fiskare, bärgat havererade flygplan, flugit omkring med kungen, skjutsat generaler och andra höjdare på fisketurer, byggt skidliftar och starttorn, tappat en (död) häst i sjön från 500 m höjd! spanat efter ubåtar en midsommarnatt, landat på kassunfyrar och isbrytare, lyft fallskärmschoppare 4000 m upp i luften, flugit rote med en örn i Arjeplogsfjällen, sett björn och järv, hovrat på 1500 meters höjd i två timmar över Ersmark för ett prov, byborna trodde nog att vi frusit fast.

Hkp 3 är nog den mest fältmässiga maskin man kan tänka sig. Under mina år ute i "bushen" har det naturligtvis funnits problem av olika slag men jag har aldrig behövt lämna kärran och gå hem. Vi var ofta ute veckovis, även under vintern, och på kvällen tankades helikoptern och täcktes med ett kapell. På morgonen kunde det vara 25 grader kallt men vi kom alltid iväg utan problem. Startmotorn satte snurr på kompressorn och tändstiftet alstrade ett mindre blixtnerslag som tände bränslet i brännkammaren och så var motorn igång. Den begränsning som fanns var att oljan i rotorväxeln måste vara varmare än -30 före start.

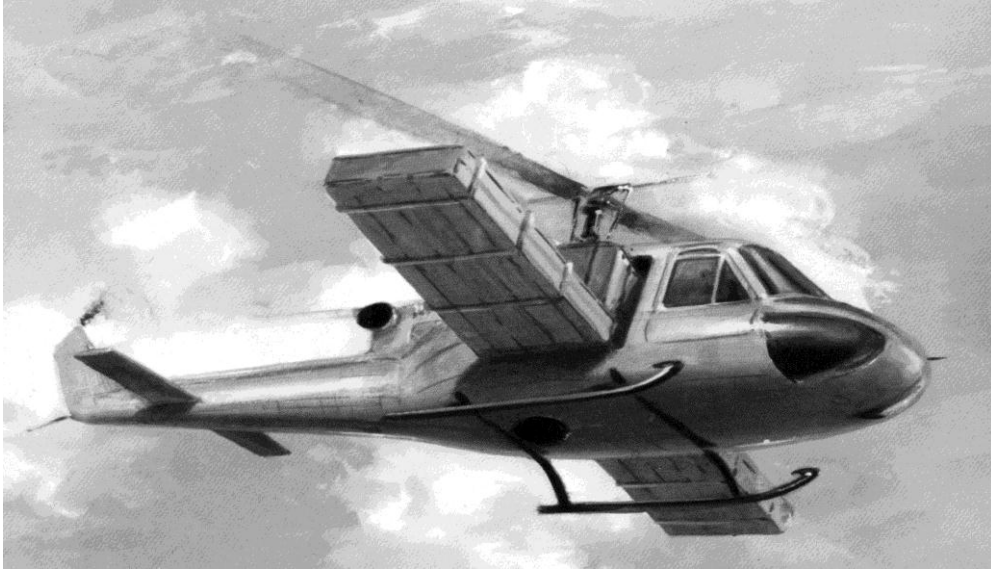
Helikoptern hade två värmesystem, det ena tog varmluft från motorns kompressor och det andra var en värmare som gick på flygbränsle så temperaturen ombord var dräglig även i sträng kyla. Tyvärr fanns ingen kylanläggning och sommartid kunde det bli rätt svettigt.

Som förare hade man både händer och fötter upptagna, det fanns ingen styrautomat utan man fick flyga manuellt hela tiden, stigspaken kunde släppas tillfälligt om den låstes med vänsterknäet. Dagens helikoptrar kan i princip flyga själv, man talar bara om för den vad den ska göra. Det finns inte längre en massa "klockor" som syns på bilden heller, de har ersatts av bildskärmar där föraren väljer vilken information som ska visas beroende på uppdragets art.



En helikopter faller inte som en sten om motorn stannar utan kan autorotera som det heter. Man håller en fart på 110 km/tim och sjunker då med ca 20 m/sek och rotorn går som en vindsnurra. När man en öppen yta minskar man farten till noll och sjunker rakt ner, fallet bromsas de sista meterna genom att öka bladvinkeln på rotorn. Över skog får man ta ner farten till noll just över trädtopparna och bromsa fallet med rotorn så gott det går. Som framgår av bilden nedan klarade sig min kollega ganska bra efter ett motorhaveri över högstammig skog, alla tre i besättningen var helt oskadade och helikoptern reparerades och flög i många år efter haveriet. En gammal definition av en lyckad landning är att man ska kunna gå själv från maskinen. Notera extratanken som skymtar bakom björken. Det är samma helikopter som på bilden med vattentunnan och den står nu utställd på museets gårdsplan.





Ett alternativ till att flyga med hängande last .

Data för Agusta Bell 204 B.

| | | |
|-------------------------|--------|-----------------|
| Motor | TM 2 B | 1100 hk/1495 kW |
| Rotordiameter | | 13,41 m |
| Rotorvarvtal | | 314-324 v/min |
| Total längd | | 16,15 m |
| Flygkropp | | 12,98 m |
| Höjd | | 4,44 m |
| Tomvikt | | 2200 kg |
| Max startvikt | | 3860 kg |
| Max fart | | 220 km/t |
| Marschfart | | 180 km/t |
| Tophöjd | | 5000 m |
| Flygtid | | 2 tim 10 min |
| Flygtid med extratankar | | 3,5 tim |
| Besättning/passagerare | | 2/8 |

Det här var i stora drag berättelsen om museets Hkp 03 426 men den berör ju också mina år som flygförare. Visst var det roligt och spännande att tumla om med J 29 Tunnan och A 32 Lansen men det miste något av sin tjusning med tiden. Helikoptern är ett arbetsredskap som man kan göra en massa saker med, det är oftast skarpa uppdrag där olika problem måste lösas. Det gör flygningen intressantare och man känner att man gör nytta. Jag har haft förmånen att själv få bestämma hur jag skulle lägga upp flygningen. Det berodde nog på att i början var det knappt någon på flottiljen som visste något om helikopterflygning och så fortsatte det bara. Jag har inte ångrat att jag bytte ”fixed-wing” mot helikopter och som pensionär har jag heller inte saknat flygningen. Efter 35 år i luften finns det trots allt roligare saker att göra.



1956. Jaktpiloten



1962. Den blivande helikopterpiloten. (t.v.)



1991. Helikopterpiloten dagen före pensioneringen.

2010-11-29/Bruno Carlström