

# HUSKIE STORY



by ASI S.

## HUSKIE STORY

by ASI S.

ในบรรดา ฮ.ที่มีใช้งานอยู่ในเหล่าทัพต่างๆ ของประเทศไทยตั้งแต่อดีตมาจนถึงปัจจุบัน ผมคิดว่าคงไม่มี ฮ.แบบไหนที่รูปร่างแปลกประหลาดเท่ากับ ฮ.5 ของกองทัพอากาศไปได้อีกแล้ว หลายคนที่เพิ่งจะเคยเห็นรูปร่างหน้าตาไม่ว่าจะเป็น ฮ.ตัวจริงหรือจากในภาพถ่ายก็มักจะสงสัยว่า ฮ.แบบนี้บินอยู่ได้อย่างไรโดยที่ใบพัดทั้งสองของมันไม่ไปพันกันเองและประวัติความเป็นมาของมันนั้นเป็นอย่างไร เชื่อว่าคงจะมีหลายคนที่สนใจอยากจะทราบบ้างไม่มากก็น้อย

เรื่องราวของ ฮ.5 นั้นเริ่มขึ้นในปลายปี 2504 ภายหลังจากที่รัฐบาลสหรัฐฯ ได้มอบ บ.แบบต่างๆ ให้กับ ทอ.ไทย ตามโครงการช่วยเหลือทางทหารเป็นจำนวนมากพอสมควร ซึ่งถ้านับรวมกับ บ.ที่ได้รับมาก่อนหน้านี้และยังคงประจำการอยู่ก็จะมีจำนวนรวมกันเป็นร้อยๆ เครื่องเลยทีเดียว แต่ในขณะนั้น ทอ.ไทย ยังไม่มี ฮ.ที่ถูกออกแบบเพื่อนำมาใช้ในภารกิจกู้ภัยเป็นการเฉพาะอยู่เลย ฮ.ที่ใช้ในภารกิจก็มีเพียง ฮ.2ก (UH-12B Raven) ที่มีขนาดเล็กมากราวๆ 2 - 3 เครื่องกับ ฮ.3 (H-19A Chickasaw) ซึ่งมีขนาดใหญ่กว่าแต่ว่าตอนนั้นก็เหลืออยู่ไม่เกิน 4 เครื่องเท่านั้น และมักจะถูกนำไปใช้ในภารกิจการใช้งานทั่วไปซะมากกว่าที่จะต้องนำมาใช้ในภารกิจกู้ภัยเป็นการเฉพาะ และทางรัฐบาลสหรัฐฯ ก็ได้ทราบถึงปัญหานี้จากการรายงานของจัสแม็กที่ประจำอยู่ในประเทศไทย ดังนั้นแผนการมอบ บ.และ ฮ. งดใหม่ตามโครงการช่วยเหลือทางทหารที่จะมอบให้ในปี 2505 จึงมี ฮ.กู้ภัยแบบ เอช-43บี "ฮัสกี้" (H-43B Huskie) ซึ่งสร้างโดยบริษัท คามาเนอแอร์คราฟท์ คอปเปอเรชั่น (Kaman Aircraft Corporation) รวมอยู่ด้วย

ในการเตรียมความพร้อมเพื่อที่จะรับ ฮ.แบบใหม่นี้ ทอ.ไทย จึงต้องส่งนักบินและเจ้าหน้าที่ในด้านต่างๆ เช่น ช่างอากาศ , สื่อสาร และด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องไปเรียนรู้หลักสูตรการบินและการบำรุงรักษาที่ประเทศสหรัฐฯ ก่อนเป็นเวลาประมาณ 3 เดือน โดยมีการฝึกสอนกันที่สนามบินเล็กๆ แห่งหนึ่ง ในมลรัฐยูทาห์ และภายหลังจากนั้นไม่นาน ฮ.แบบ H-43B ชุดแรกจำนวน 2 เครื่อง (Serial.No. 60-292 และ 60-291) จึงถูกส่งมาประเทศไทยโดย บ.ลำเลียงแบบ C-130 ของ ทอ.สหรัฐฯ เมื่อวันที่ 29 เม.ย.2505 และ ฮ.ชุดหลังอีก 2 เครื่อง (Serial.No. 60-290 และ 61-2920) ก็ได้ถูกส่งมอบตามมาในวันที่ 12 ก.ค.2505 โดย ทอ.ไทย ได้กำหนดชื่อ ฮ.แบบนี้ว่า "เฮลิคอปเตอร์แบบ 5" หรือที่เรียกกันว่า "ฮ.5" นั้นเอง โดยได้ให้บรรจุเข้าประจำการในหมวดบินที่ 2 ของฝูงบิน 63 กองบินน้อยที่ 6 (กองบิน 6) ดอนเมือง ซึ่งทางบริษัท คามาเนอฯ นั้นได้ส่งนักบินและเจ้าหน้าที่ด้านการซ่อมบำรุงของ ฮ.แบบนี้มาประจำอยู่ที่ฝูงบิน 63 ด้วย เพื่อฝึกสอนและให้คำปรึกษาในด้านการใช้งาน นอกจากนี้ ทอ.สหรัฐฯ เองก็ได้นำ HH-43B มาใช้งานในระหว่างสงครามเวียดนามด้วย โดยบรรจุอยู่ในฝูงบิน 40th ARRS (40th Aerospace Rescue and Recovery Squadron) และมีหน่วยแยกกระจายไปตั้งอยู่ตามฐานทัพอากาศของสหรัฐฯ ที่อยู่ในประเทศไทยทุกแห่งอีกด้วย โดยมีนามเรียกขาน ฮ.แบบนี้ว่า "Pedro" ซึ่งนอกจากภารกิจการกู้ภัยอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุที่เป็นภารกิจหลัก

แล้ว บางครั้งยังมีการนำมาใช้ในภารกิจการเฝ้าระวังบริเวณสนามบินอีกด้วย ภายหลังจากมีเหตุการณ์หน่วยแซปเปอร์เวียดกงบุกเข้ามาก่อวินในฐานบินอุดรฯ และ อุบลฯ

ส.5 ถือเป็น ส.แบบเดียวในขณะนั้นของ ทอ.ไทย ที่ถูกออกแบบมาตั้งแต่แรกเพื่อใช้ในการกักกันเป็นหลัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีอากาศยานอุบัติเหตุและเกิดเพลิงลุกไหม้ขึ้นด้วย ซึ่งไม่สามารถที่จะใช้ยานพาหนะอื่นใดนำเจ้าหน้าที่กู้ภัยเข้าไปช่วยเหลือนักบินและเจ้าหน้าที่ประจำเครื่อง ณ จุดเกิดเหตุออกมาได้อย่างรวดเร็วเท่ากับ ส.5 เพราะเหตุใดถึงเป็นเช่นนั้นหลายท่านอาจจะสงสัย ถ้าเรามาดูคุณลักษณะของ ส.แบบนี้จะเห็นว่า H-43B นั้นได้ถูกพัฒนามาจาก ส.ในรุ่น H-43A โดยได้เปลี่ยนแปลงในส่วนของลำตัวให้สามารถบรรจุผู้โดยสารจาก 5 คน เป็น 10 คน ด้วยการติดตั้งที่นั่งแบบพับได้จำนวน 2 แถว แต่ถ้าต้องการจะใช้เป็น ส.ลำเดียวก็สามารถทำได้โดยถอดเก้าอี้พับออก แล้วนำสิ่งของที่บรรจุบรรทุกมาวางในห้องโดยสารได้เลย แต่ต้องมีขนาดไม่ใหญ่เกินกว่าที่จะใส่เข้าไปได้และน้ำหนักต้องไม่เกินเกณฑ์ที่กำหนดไว้ นอกจากนี้ก็สามารถเปลี่ยนแปลงให้ติดตั้งเปลพยาบาลได้สูงสุดถึง 4 เปล เมื่อต้องใช้ในการกักเป็น ส.สำหรับส่งกลับผู้บาดเจ็บ ( Air Evacuate) แต่ตามปกติแล้วก็จะไม่เคยติดตั้งถึง 4 เปลเลย โดยส่วนใหญ่ที่ปฏิบัติกันก็จะใช้แค่เปลเดียว อย่างเช่นในกรณีที่มีผู้ป่วยหรือผู้บาดเจ็บส่งมาจากต่างจังหวัดโดย บ.ลำเดียว แล้วใช้ ส.5 เป็น ส.ส่งต่อในระยะใกล้ๆ เช่น จากลานจอดบ.ของกองบิน 6 แล้วบินไปส่งในโรงพยาบาลในกรุงเทพฯ เป็นต้น

ซึ่งการบรรจุผู้โดยสาร , ผู้เจ็บป่วย หรือสิ่งของก็จะลำเลียงเข้าทางประตูท้ายที่เปิดปิดในลักษณะคล้ายๆ กับฝาหอย ( Clam Shell) ได้เลย สำหรับนักบินที่ 1 จะมีที่นั่งอยู่ด้านขวาและนักบินที่ 2 จะอยู่ด้านซ้ายในลักษณะเคียงกัน (side by side) และเนื่องจาก ส.5 มีลำตัวที่ค่อนข้างกว้างประกอประกอกับมีจุดศูนย์ถ่วงต่ำ จึงสามารถลงจอดบนไหล่เขาที่ลาดชันและลาดเอียงได้ประมาณ 30 องศา โดยไม่พลิกคว่ำแต่จะต้องไม่ดับเครื่องยนต์ระดับ เมื่อมาอยู่ในส่วนของฐานล้อจะเห็นว่าล้อทุกล้อมีขนาดค่อนข้างเล็กดูไม่ค่อยสมส่วนกับขนาดของตัวเครื่องเท่าไร จึงต้องมีการติดตั้งแผ่นรับแรงกดครอบอยู่รอบล้อทุกล้อ เพื่อเพิ่มพื้นที่รับแรงกดในกรณีที่ต้องลงจอดในพื้นที่ที่เป็นดินอ่อนหรือพื้นทราย ที่ได้ลำตัวจะมีขอสำหรับใช้หิ้วสิ่งของโดยสามารถรับน้ำหนักได้ 2,500 ปอนด์ ซึ่งที่จริงแล้วถูกออกแบบไว้เพื่อใช้หิ้วชุดอุปกรณ์ดับเพลิงเคลื่อนที่ซึ่งได้แก่ ถังน้ำยาเคมี , ถังอัดอากาศและท่อทางต่างๆ โดยทั้งชุดมีน้ำหนักประมาณ 1,000 ปอนด์ นอกจากนี้ที่ด้านขวาของลำตัวตรงเหนือบานประตูเลื่อนจะติดตั้งถ่วงน้ำหนักสำหรับใช้ช่วยเหลือผู้ประสบภัย ซึ่งถ่วงน้ำหนักสามารถยกน้ำหนักได้ 600 ปอนด์ โดยนักบินที่ 1 จะเป็นผู้ควบคุมการทำงานของถ่วงน้ำหนัก และจะให้เจ้าหน้าที่กู้ภัยซึ่งนั่งอยู่ด้านหลังนักบินที่ 1 เป็นผู้ช่วยเหลือผู้ประสบภัยเข้ามาภายในตัวเครื่อง

ในส่วนของหน่วยกำลังนั้นถือได้ว่าเป็นจุดเปลี่ยนที่สำคัญของ H-43B หรือ ส.5 เพราะได้เปลี่ยนจากเครื่องยนต์ลูกสูบแบบ R-1340-48 ที่เคยใช้ในรุ่น H-43A มาเป็นเครื่องยนต์กังหันเพลลา (Turbo Shaft) แบบ T-53-L-1B ของไคคอมมิ่ง โดยติดตั้งอยู่เหนือห้องโดยสาร ซึ่งจุดนี้ทำให้ ส.5 นั้นมีประสิทธิภาพในการกักกันเป็นอย่างมาก เนื่องจากเป็น ส.แบบแรกๆของ ทอ.ไทย ที่ใช้เครื่องยนต์แบบนี้ ซึ่งข้อดีนั้นมีหลายข้ออาทิเช่น ในการติดเครื่องยนต์และขึ้นบินนั้น สามารถทำได้อย่างรวดเร็วโดยใช้เวลาเพียง 4 ถึง 5 นาทีเท่านั้นในการติดเครื่องยนต์และเช็คระบบการทำงานต่างๆ จากนั้นสามารถยกตัวขึ้นได้เลย ต่างจาก ส.4 (H-34C/D) ซึ่งใช้เครื่องยนต์ลูกสูบที่กว่าจะติดเครื่องยนต์และขึ้นบินนั้น จะต้องใช้เวลากว่า 10 นาทีเลยทีเดียว นอกจากนี้เครื่องยนต์ที่ใช้ก็ให้แรงขับเมื่อเทียบกับน้ำหนักตัวเครื่องอยู่ในอัตราที่ค่อนข้างสูง (น้ำหนักตัวเปล่าอยู่ที่ประมาณ 4,500 ปอนด์และน้ำหนักขึ้นบินสูงสุดประมาณ 9,000 ปอนด์) โดยมีกำลังสูงสุด 880 แรงม้า แต่ในส่วนของความเร็วนั้นไม่สูงนัก โดยความเร็วสูงสุดอยู่ที่ 107 ไมล์ต่อชั่วโมง แต่ความเร็วที่ใช้บินเดินทางนั้นจะอยู่ที่ประมาณ 90 ไมล์ต่อชั่วโมง ซึ่งดูไปแล้วก็จะช้ากว่า ส.4 อยู่พอสมควร แต่จริงๆ แล้ว ส.แบบนี้ถูกออกแบบมาตั้งแต่แรกแล้วที่จะให้ เป็น ส.กู้ภัยประจำสนามบิน ดังนั้นในการกักก็จะต้องจอดที่แต่เฉพาะสนามบินและบริเวณใกล้เคียงเท่านั้น ไม่ใช่ว่าต้องออกไปยังสนามบินหรือพื้นที่อื่นๆ ที่ห่างไกล จะยกเว้นก็ในช่วงที่มีการแข่งขันใช้อาวุธทางอากาศประจำปี ที่จะต้องจัด ส.5 จำนวน 2 เครื่องไปประจำอยู่ที่สนามฝึกใช้อาวุธทางอากาศชัยบาดาล (Chandy) จ.ลพบุรี เพื่อคอยเตรียมพร้อมให้ความช่วยเหลือในกรณี บ.ที่เข้าแข่งขันฯ นั้นประสบอุบัติเหตุ ดังนั้นความเร็วในการบินเดินทางขนาดนี้ก็ถือว่าไม่ช้าเกินไป และตามปกติในแต่ละวันจะต้องมี ส.5 อย่างน้อยที่สุด 1 เครื่องคอยเตรียมพร้อมปฏิบัติการกิจ (Standby Alert) อยู่แล้ว

ส.5 นั้นได้รับการออกแบบให้มีแต่ใบพัดประธาน (Main Rotor) เท่านั้น ซึ่งใบพัดทั้ง 2 ชุดนั้นทำงานโดยหมุนสวนทางกันแต่จะมีจังหวะที่สัมพันธ์กันดูคล้ายการทำงานของเครื่องตีไข่ ทำให้ไม่จำเป็นต้องมีใบพัดหาง (Tail Rotor) เพื่อใช้แก้แรงบิดที่เกิดจากการหมุนของใบพัดประธานเหมือนกับ ส.ทั่วๆ ไป และใบพัดของ ส.5 นั้นก็มีเส้นผ่าศูนย์กลางไม่กว้างนัก ทำให้สามารถบินลัดเลาะภูมิประเทศในระดับต่ำๆ อย่างเช่นการบินเรี่ยยอดไม้โดยที่ใบพัดนั้นไม่ไปพันกับต้นไม้ ซึ่งต่างจาก ส.ที่มีขนาดใหญ่กว่าอย่างเช่น ส.4 ที่มีใบพัดประธานกว้างมากและยังมีใบพัดหางอยู่ด้วย นอกจากนี้การออกแบบให้มีชุดพวงหางที่ประกอบด้วยแพนหางระดับและแพนหางค้ำ ช่วยทำให้นักบินสามารถบังคับ ส.5 ให้เปลี่ยนทิศทางการบินได้อย่างรวดเร็วและคล่องตัว อีกทั้งยังช่วยให้มีเสถียรภาพในการบินแม้ในสภาพอากาศแปรปรวนหรือการลนถ่วงตัวนิ่งอยู่กลางอากาศขณะทำการกักกัน

นอกจากนี้สิ่งทีถือเป็นข้อดีอีกข้อหนึ่งในการกักกันดับเพลิงคือ การที่สามารถบินเข้าไปถึงจุดที่เกิดเหตุได้อย่างใกล้ชิด เนื่องจากผลของการหมุนของใบพัดทำให้เกิดกระแสลมไหลลงไปตามด้านล่าง ซึ่งนักบินจะใช้วิธีการบินลอยตัวอยู่ในระดับต่ำโดยให้หัวเครื่องเชิดขึ้น แล้วจึงค่อยๆ เคลื่อนตัวไปข้างหน้าอย่างช้าๆ โดยให้กระแสลมที่เกิดขึ้นนั้นเป่าเปลวไฟที่ลุกไหม้เอาไว้ให้แหวกออกเป็นช่องทางที่เจ้าหน้าที่กู้ภัยสามารถที่จะลากชุดอุปกรณ์ดับเพลิงที่หิ้วมากับ ส.5 เข้าไปฉีดน้ำยาดับเพลิง หรือเข้าไปช่วยเหลือผู้ประสบภัยได้ถึงจุดเกิดเหตุ นอกจากนี้กระแสลมที่เกิดขึ้นยังช่วยลดความร้อนให้กับ

เจ้าหน้าที่กู้ภัยและยังช่วยเป่าให้พองสารเคมีดับเพลิงครอบคลุมพื้นที่มากขึ้นด้วย แต่ในช่วงที่ ส.5 ประจำการอยู่นั้นเหตุการณ์ในลักษณะนี้ก็ไม่ได้เคยเกิดขึ้นเลย เพราะฉะนั้นจึงมีแต่การฝึกซ้อมดับเพลิงเท่านั้นถึงจะมีโอกาสได้ปฏิบัติกัน

ดังนั้นการบินตามปกติจึงเป็นการฝึกบินเพื่อหาความชำนาญและเป็นส่วนใหญ่ บางครั้งก็จะมีภารกิจบินเดินทาง , ฝึกบินกลางคืน หรือไม่มีฝึกการใช้เครื่องวัดประกอบการบิน ซึ่งก็แล้วแต่แผนการฝึกประจำเดือนที่วางไว้ นอกจากนี้ก็จะมีภารกิจพิเศษที่ผู้บังคับบัญชาจะสั่งการมา ซึ่ง ส.5 นี้จะมีนักบินและช่างประจำเครื่องอยู่เฉพาะโดยจะมีเพียงไม่กี่คนเท่านั้น เจ้าหน้าที่ของฝูง.63 ที่ปฏิบัติงานกับ ส.4 ก็จะไม่มายุ่งเกี่ยวกับ ส.5 เนื่องจากมีระบบการทำงานที่แตกต่างกันมากซึ่งถ้าให้มายุ่งเกี่ยวก็อาจทำให้เกิดความเสียหายขึ้นได้ เพราะแม้แต่การซ่อมบำรุงเครื่องยนต์โดยเจ้าหน้าที่ของ ส.5 เอง ก็ยังมีระเบียบไม่ให้นำมาติดเครื่องยนต์เองเป็นอันขาด ต่างจาก ส.4 ที่เจ้าหน้าที่ช่างฯ สามารถติดเครื่องยนต์เพื่อทำการทดสอบเองได้ แต่ก็เชื่อว่าจะทำให้ยุ่งยากในการบำรุงรักษาแก่เจ้าหน้าที่เท่าไรนัก ถ้าได้รับการปรนนิบัติตามวงรอบการใช้งานที่กำหนดไว้ ปัญหาที่อาจเกิดขึ้นก็มักจะเกิดจากการที่ไม่ปฏิบัติตามขั้นตอนที่กำหนดไว้เช่น ปัญหาเครื่องยนต์อ่อนกำลังอันเนื่องมาจากอุณหภูมิสูงเกินเกณฑ์ที่กำหนดเป็นเวลานาน (Hot Start) ซึ่งวิธีแก้คือหยุดการใช้งานและทำการตรวจเช็คหรือซ่อมบำรุง แต่ถ้ายังมีใช้งานต่อไปก็อาจจะทำให้ความร้อนสูงมากจนทำให้ก๊อบล้อทอร์ไบน์ละลายและหลุดออกมาได้ ซึ่งถ้าถึงขั้นนั้นก็เปลี่ยนชุดออตอากาศกันทั้งชุดเลย

ในเดือน พ.ศ.2510 ส.5 ทั้ง 4 เครื่องได้ถูกโอนย้ายมาบรรจุอยู่ในฝูงบิน 31 กองบิน 3 ซึ่งเป็นกองบินที่ได้รับการจัดตั้งขึ้นมาใหม่อีกครั้งภายหลังจากที่ได้เคยยุบไปเมื่อปี 2488 โดยมีจุดประสงค์เพื่อให้เป็นกองบินเสด็จไปเตอร์โดยเฉพาะ ซึ่งที่ตั้งชั่วคราวของกองบิน 3 ก็ได้ใช้พื้นที่ของฝูง.63 เดิมนั่นเองจนถึงกลางปี 2512 จึงได้ย้ายเข้าที่ตั้งปกติที่โคราช (ซึ่งเดิมเป็นที่ตั้งของ รร.การบิน) ในช่วงนี้มี ส.5 บางเครื่องได้ถูกส่งไปสนับสนุนภารกิจการปราบปราม ผกค. ในเขตภาคเหนือตอนบนโดยประจำอยู่ที่สนามบินเชียงกลาง จ.น่าน และในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่างบริเวณรอยต่อ 3 จังหวัด (พิษณุโลก , เพชรบูรณ์ , เลย) โดยประจำอยู่ที่สนามบินหล่มสัก (สักหล่ง) จ.เพชรบูรณ์ ซึ่งภารกิจหลักก็เป็นการกู้ภัยให้แก่นักบินและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุหรือจากการสู้รบ รวมทั้งการบินส่งกำลังบำรุงให้แก่กองกำลังภาคพื้นหรือการลำเลียงกำลังพลที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตออกจากพื้นที่การรบ แต่ภารกิจเหล่านี้ก็ไม่มีมากนักเนื่องจาก ส.5 เองก็มีจำนวนน้อยมากไม่เหมือนกับ ส.4 หรือ ส.6 และเท่าที่มีหลักฐานบันทึกไว้ก็ภายในวันที่ 9 มี.ค.2512 ส.5 หมายเลข 3105 ของหน่วยบิน 331 มี ร.อ.ไพศาล สมุทรศิริ เป็นนักบินที่ 1 ร.อ.สกุล อินทรโสภณ เป็นนักบินที่ 2 และมี พ.อ.ท.ประดิษฐ์ กลั้มกมล เป็นเจ้าหน้าที่ประจำเครื่อง ได้ทำการบินส่งกำลังบำรุงให้กับกำลังพลของ บก.ผสม 394 ที่ทำการกวาดล้าง ผกค. อยู่บริเวณ บ้านด่าน อ.นครไทย จ.พิษณุโลก ซึ่งขณะปฏิบัติการนั้นได้ถูก ผกค. ยิงต่อต้านอย่างหนักทำให้ ส.ถูกกระสุนปืนจำนวน 10 นัด แต่นักบินสามารถ

นำเครื่องกลับมาได้โดยไม่มีผู้ใดได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต

จนเมื่อถึงปี 2515 จึงได้มีการสั่งให้ปลดประจำการ ส.5 ทั้ง 4 เครื่อง ซึ่งในตอนนั้นเหลือ ส.5 ที่ยังสามารถใช้งานได้อยู่เพียง 2 เครื่อง แต่เพราะปัญหาในเรื่องการซ่อมบำรุงเนื่องจากขาดแคลนชิ้นส่วนอะไหล่ ทำให้ ส.มีความพร้อมในการใช้งานลดลง และอีกส่วนมาจากการที่ ทอ.ไทย ได้รับ ส.6 มาใช้งานเป็นจำนวนมากพอสมควร อีกทั้งยังเป็นการลดแบบของอากาศยานให้มีน้อยลงซึ่งจะง่ายต่อการส่งกำลังบำรุงด้วย จึงทำให้การเลิกใช้งาน ส.5 นั้นทำได้เร็วขึ้น ในปัจจุบันนี้ยังคงมี ส.5 เหลืออยู่ในประเทศไทยเพียงเครื่องเดียว (หมายเลข ทอ. ส.5 - 2/05) โดยตั้งแสดงอยู่ที่พิพิธภัณฑ์กองทัพอากาศ ซึ่งถ้าท่านใดอยากจะมีโอกาสได้สัมผัสอย่างใกล้ชิดก็คงต้องมาที่นั่น

ตารางแสดงข้อมูลและหมายเลขของ ส.5 (H-43B) ขณะประจำการในกองทัพอากาศไทย

ลำดับ	หมายเลขสหรัฐฯ (Serial.No.)	หมายเลข ทอ. (RTAF No.)	หมายเลข ฝูง.63 (2505 - 2508)	หมายเลข ฝูง.63 (2508 - 2510)	หมายเลข ฝูง.31 (2510 - 2515)
1	60 - 292	ส.5 - 1/05	6321	6316	3104
2	60 - 291	ส.5 - 2/05	6322	?	3105
3	60 - 290	ส.5 - 3/05	6323	?	3106
4	61 - 2920	ส.5 - 4/05	6324	?	3107



ถึงแม้จะมีรูปร่างที่ดูแปลกประหลาดแต่สมรรถนะด้านการบินหลายๆ อย่างก็ถือว่าดีทีเดียว



การฝึกนักบิน ฮ.5 ของฝูง.63 ในช่วงแรกๆ จะมีนักบินจาก ทอ.สหรัฐฯ ทำหน้าที่เป็นครูการบิน



ธ.5 ขณะทำการเคลื่อนย้ายปืนต่อสู้อากาศยานขนาด 20 มม. แบบ Madsen (ปตอ.20-1) เข้าที่ตั้งยิงในระหว่างการฝึกป้องกันฐานบินของทหารอากาศโยธิน



ธ.5 ของ ผ.ง.31 ที่ถูกส่งไปสนับสนุนภารกิจการปราบปราม ผคต. ในช่วงปี 2512 โดย ธ.เครื่องนี้ประจำอยู่ที่ สนามบินห่มสีก (สีกหลง) จ.เพชรบูรณ์ ร่วมกับอากาศยานแบบอื่นๆ ทั้งของ ทอ. และ ทบ.