

Humanitär räddningstjänst

Tp78 NORSEMAN



Jag i Bernt, Edin kom i sept början till snickarbaracken (1951) CVA efter 2 1/2 år på F1 Hällslö Västerås. Där ordnades rep- total: siktesradar mm
 I baracken pågick tillverkning av expeditionspaneler för TL-torn o radarledningsplatser. Ett speciellt uppdrag = utrusta en trähydda med 2st FMR-7 + 1 avsedd för pejling = vridbart antenntennsystem med 360° gradskala som på uppställningsplatsen justeras in i norr. Pejling går till som följer. Piloten anropar TL på en frekvens (allmän) TL svarar o säger gå över till pejlfrekv o sänd ca: 2 min, då vrider TL pejlratten o söker största styrkemin ① på fältstyrkeinstrumentet o avläser gradskalan = rapporterar bäring till piloten.

33

Svenska Röda korset, med Prins Carl som ordförande, hade redan 1923 — i samråd med svenska staten — inköpt ett flygplan i Frankrike, vilket var avsett för enbart ambulanstransporter. Planet stationerades i Boden och var i tjänst fram till 1926. Röda korset fortsatte att med bidrag från svenska staten inköpa flera ambulansflygplan, vilka placerades på skilda platser och betjänades av militär personal.

Sjuktransporter genom luften kom till användning första gången under Fransk-tyska kriget 1870-71, då ballonger utnyttjades för detta ändamål, men först då flygplan kunde användas nådde ambulansverksamheten en effekt värd att nämna.

När svenska flygvapnet 1926 fick en egen organisation togs de nyss nämnda Röda kors-flygplanen in i denna, dess-

utom försågs spanings-flygplan med utrustning för transport av liggande patienter. Efter 1926 fanns flygambulanser stationerade huvudsakligen på tre platser: Boden, Hägernäs och Östersund. Flygplanen försågs med hjul, skidor eller flottörer med hänsyn till årstid och landningsplats.

Omfattningen av verksamheten under de första åren framgår av följande sammanställning gällande antalet utförda ambulansflygningar under tiden 1924—1938: Boden 982, Hägernäs 220, Östersund 228.

Vanliga flygplan har krav på lämpliga landningsplatser, vilket begränsar deras användbarhet som ambulansplan. När helikoptrar under 1950-talet börjat utnyttjas för både civil och militär räddningstjänst utökades möjligheterna avsevärt till snabb och effektiv sjuktransport både inom glesbygder och i kustområden.

Den militära delen av räddningstjänsten har till stor del utnyttjats av civilbefolkningen i vårt land men verksamheten är inte så känd. I den närmast följande delen av katalogen presenteras ett flygplan och två helikoptrar, vilka samtliga ingått i och utnyttjats av den verksamhet som vid behov ställer upp under rubriken HUMANITÄR RÄDDNINGSTJÄNST.

Sverige hade tagit sig att göra i ordning en tanspotabl trafikledarhydda som skulle lastas på fartyg + ett Norskt Norseman flygplan som skulle brukas av en sydpolexpedition (Antarktis). Hösten 1951 då börjar sommar där nere.

Vi provreste pejlantenn = gångjörn på taket. Mastströret ca: Ø 9cm tunkt som fan jag lyfte de andra drog i sid-

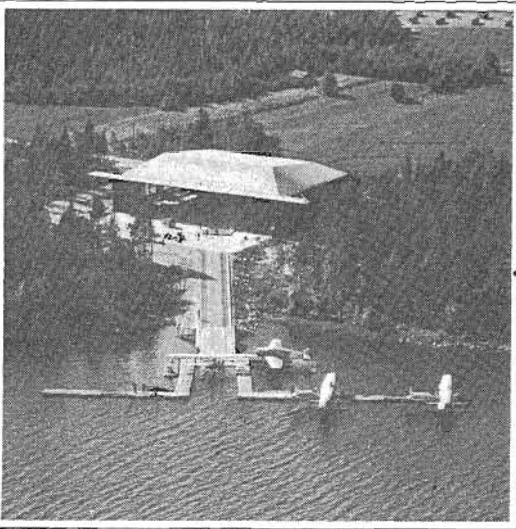
Flygvapnet inköpte detta flygplan 1949. Flygplantypen togs fram efter en beställning från Ridande polisen i Canada och flögs för första gången 1935. Under tiden fram till 1960, då tillverkningen lades ner, hade omkring 800 maskiner levererats. Efter andra världskriget såldes ett stort antal som surplus, bla 20 stycken till Sverige, varav så småningom 3 köptes av Flygvapnet där de fick beteckningen Tp78.

Namnet NORSEMAN kan fritt översättas till "Nordman" eller "Viking".

Flygplanet konstruerades för "allvädersflygning" med tung last — maximalt 8 passagerare — och för användning i oländig terräng. Start och landning kunde ske på små flygfält — med hjul- eller skidställ. Med flottörer kunde planet användas i kustområden och ödemarksteräng. Inom bla Canadian Air Force och

US Air Force användes typen för mindre transporter — även på skilda krigsskådeplatser.

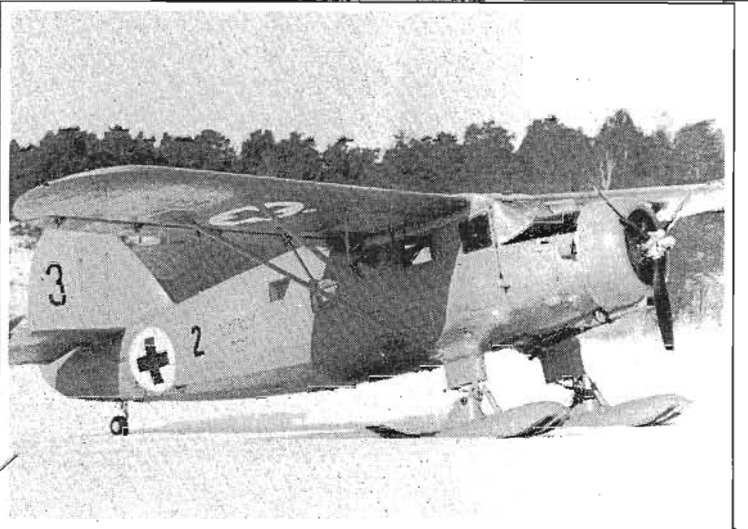
Det här bevarade planet — c/n 492 43-3518, har av US Air Force använts i Europa. Det såldes till ett civilt flygbolag 1947 och till Flygvapnet 1949. Åren 1949—1954 var det stationerat vid F2, Hägernäs, och 1954—1959 vid F4, Östersund. Det såldes än en gång, och efter 10 år i civil tjänst, bla hos den legendariske "Spökis" i Östersund, inköptes det av Stiftelsen för Flygvapenmuseet och iordningsställdes till nuvarande skick.



stagen jag fick en sträckning? jag sa hur fan ska dom klara detta på snö o is, sätt ett vajerspel o hjälpbock A på bakkant hyddan. Gotland nästa I slutet sept-1951 for vi 10st + 2 Wolksvagenbussar till Bunge Fårösund = totalöversyn teleutr -"- flygplats Vi var där 5 1/2 vecka.

Bilden på denna sida visar sjöflygstationen i Boden. Fotot är taget 1936 och vid bryggan kan man se tre flygplan av typ S 6 Fokker samt en Junkers W34.

Noorduyn UC-64A NORSEMAN	
Flygslag:	Ambulans- och flygräddning
Spännvidd:	15.8 m
Längd:	9.6 m
Motor:	Pratt & Whitney R-1340/600 hk
Max fart:	245 km/h
Max höjd:	6 100 m
Flygsträcka:	960 km
Last:	8 pass el en bär och 2 pass.
Antal i FV:	3
I tjänst:	1949-1959



44 Under det vi var på Gotland hade dom gjort ett till försök o slagit sönder antenn. Killarna var tillsagda = ej omtala för mig, men det var en som glappa med truten Det blev i alla fall en hjälpmast o vajerspel, vilket var tur för annars hade vi fått skämmas. 45