



UC-64A Norseman

04291-0389

© 2009 BY REVELL GmbH & CO. KG

PRINTED IN GERMANY



UC-64A Norseman

Die kanadische Luftfahrtindustrie stand stets im Schatten der britischen und amerikanischen Firmen die in Kanada ihre eigenen Produkte in Lizenz fertigen ließen. Nur wenige eigenständige Entwicklungen konnten sich durchsetzen. Eine dieser Maschinen war die von Noorduyn speziell für kanadische Verhältnisse zugeschnittene Norseman. Sie sollte auch in den abgelegenen Landesteilen zu jeder Jahreszeit für eine sichere Versorgung auf dem Luftweg sorgen. Während die ersten Maschinen – Norseman II und III – in der 1935 angelaufenen Produktion noch mit einem 420 PS und schließlich 450 PS Motor völlig untermotorisiert waren, erhielt die Norseman IV einen 550 PS Wright R-1340-AN-1 Wasp Sternmotor. Damit konnte die Norseman alle an sie gestellten Erwartungen erfüllen. Der Beginn des 2. Weltkriegs führte auch zu einer ständig steigenden Nachfrage nach robusten und vielseitig einsetzbaren Verbindungsflugzeugen. Dabei erweckte die Norseman nicht nur das Interesse der kanadischen Luftwaffe, sondern auch der US Army Air Force (USAAF) die einen Auftrag für 764 C-64A (später umbenannt in UC-64A) Norseman IV erteilte – die Bezeichnung Mk.V war einer zivilen Version vorbehalten. Drei Maschinen aus dieser Bestellung fanden auch als JA-1 Norseman ihren Weg in die Bestände der US Navy. Weltweite Bekanntheit erlangte die Norseman schließlich im Dezember 1944 als der bekannteste US- Bandleader seiner Zeit, Glenn Miller, beim Flug mit einer Norseman der 320th Transport Squadron, von Twinwood Farm, England nach Paris - Le Bourget, ums Leben kam. Aus den Beständen der amerikanischen Luftwaffe erhielten noch während des Krieges 10 verschiedene Luftwaffen eine unterschiedliche Anzahl von Norseman, darunter auch Australien, Kanada, Norwegen und Schweden. Nach Beendigung des 2. Weltkriegs begann man bei Noorduyn mit der Produktion der Norseman Mk.V, die weitgehend mit der militärischen Variante UC-64A übereinstimmte. Als Motor wurde eine zivile Weiterentwicklung des R-1340, der R-1340-AN-1 mit ebenfalls 550 PS verwendet. Die Option unterschiedlicher Fahrwerke blieb erhalten. In den 1940er Jahren lebte ein Großteil der kanadischen Bevölkerung – außerhalb der großen Städte – ohne einen direkten Zugang zu ärztlicher Versorgung was besonders in Notfällen zu dramatischen Situationen führte. Mit der Gründung des Saskatchewan Air Ambulance Service durch die Provinzregierung Saskatchewan entstand 1946 der erste nichtmilitärische Flugrettungsdienst in Nordamerika. Als eines von zwei Flugzeugen kaufte man eine Norseman Mk.V die die Zulassung CF-SAM erhielt. Mit der äußerst robusten und zuverlässigen Norseman konnte man dabei auf das ideale Rettungsflugzeug zurückgreifen. Während im Sommer, je nach Bedarf, die Maschinen mit einem Land- oder Schwimmerfahrwerk schnell umgerüstet werden konnten, stand in den Wintermonaten ein Skifahrwerk zur Verfügung. Wie robust die Norseman war zeigte sich bereits im ersten Jahr, in dem 257 Patienten evakuiert werden konnten – und auch das erste Baby bei einer Luftrettung kam in dieser Maschine zur Welt. Dabei erfolgten viele Landungen und Starts auf völlig unvorberichtetem Gelände, oft gerade neben einer abgelegenen Farm. Auch für den Transport von Hilfspägern wurde die Norseman eingesetzt und schnell erhielt sie dabei den Spitznamen „Der fliegende 2-Tonnen LKW“. Die CF-SAM wurde durch ihre Rettungseinsätze schließlich so bekannt, dass die kanadische Post sogar eine 60-Cent-Briefmarke mit ihrem Bild herausbrachte. Die Maschine hat auch die folgenden Jahre überstanden und steht heute im Saskatchewan Western Development Museum in Moose Jaw, Canada. Ende 1946 erwarb die Canadian Car & Foundry Company die Produktions- und Verkaufrechte an der Norseman und führte die Produktion bis 1953 fort. Noch heute fliegen 35 Norseman im gewerblichen Einsatz, vorwiegend in Kanada.

Technische Daten:

Spannweite: 15,70 m; Länge: 9,85 m; Höhe: 3,13 m; Motor: UC-64A Wright R-1340-83H1; Leistung: 550 PS; Motor: Mk.V Wright R-1340-AN1; Leistung: 550 PS; Leergewicht: 1915 kg; Leergewicht mit Schwimmer: 2 115 kg; Startgewicht: max. 3 374 kg; Geschwindigkeit: max. 271 km/h; Reisegeschwindigkeit: 231 km/h; Mindestgeschwindigkeit: 112 km/h; Reichweite: max. 2542 km; Piloten: 1; Passagiere: max. 8 Personen oder 4 Tragbahnen und 1 Sanitäter; Schwimmer: 2 x Edo Type 55-7170A; Skier: 2 x Elliot Mk. 14.

UC-64A Norseman

The Canadian Aviation Industry always stood in the shadow of British and American firms that produced their own products under license in Canada. Only a few stand-alone developments prevailed. One of these was the Norseman aircraft, specially tailored for Canadian conditions by the Noorduyn Company. It must be able to support and safely supply the most remote areas of the country throughout all seasons. Whilst the first aircraft, the Norseman II and III from a production run started in 1935 – were completely under-powered with their 420hp and later 450hp engines, the Norseman IV able to fulfill all expectations after it received a Wright R-1340-AN-1 Wasp radial engine with 550hp. The start of the Second World War led to an ever increasing demand for robust and versatile liaison aircraft. The Norseman not only awoke interest in the Canadian Air Force but also that of the US Army Air Force (USAAF) who placed an order for 764 C-64A (later renamed UC-64A) Norseman IV; the designation Mk V was reserved for a civil version. Three aircraft from this order also found their way into the ownership of the US Navy as the Norseman JA-1. The Norseman finally acquired world-wide renown in December 1944 as the most famous US Bandleader of his time - Glenn Miller - died during a flight in a Norseman of the 320th Transport Squadron, from Twinwood Farm in England to Paris Le Bourget. During the War ten other air forces, including those of Australia, Canada, Norway and Sweden received various numbers of Norseman from of the inventory of the American Air Force. After the Second World War ended, Noorduyn started production of the Norseman MkV which was extensively comparable to the military model UC-64A. It used a civil development of the R-1340, the R-1340-AN-1 also with 550hp as an engine. The option for various undercarriages remained extant. During the 1940s, a large proportion of the Canadian population resided away from large towns with no direct access to medical services. This led to dramatic situations arising especially during emergencies. The first non-military Air Rescue Service in North America came into existence when the Saskatchewan Provincial Government founded the Saskatchewan Air Ambulance Service. They bought two aircraft, one of which was a Norseman Mk V with the registration CF-SAM. With the extremely robust and reliable Norseman they had an ideal rescue aircraft on which to fall back upon. Whilst during summer the aircraft could quickly be converted from a wheeled to float undercarriage as required, a ski undercarriage was available during the winter months. Just how robust the Norseman was, was shown in its first year of service, during which 257 patients were evacuated and the first baby born during an air rescue also came into the world. Many take-offs and landings were made from completely unprepared sites, often just at the side of a remote farm. The Norseman was also employed to transport emergency supplies and thereby quickly received the nickname "The Flying Two-Ton Truck". CF-SAM finally became so well known through its rescue missions that the Canadian Post Office issued a 60 cent stamp with its picture on it. Having survived succeeding years, the aircraft now stands in the Saskatchewan Western Development Museum in Moose Jaw, Canada. At the end of 1946 the Canadian Car & Foundry Company acquired the production and sales rights of the Norseman and continued its production until 1953. Thirty-five Norsemen are currently flying on commercial services, mainly in Canada.

Technical Data:

Wingspan: 15,70 m (51ft 6ins); Length: 9,85 m (32ft 4ins); Height: 3,13 m (10ft 3ins); Engine, UC-64A: Wright R-1340-83H1; Performance: 550HP; Engine, Mk.V: Wright R-1340-AN1; Performance: 550HP; Empty Weight: 1915 kg (4222lbs); Empty Weight with Floats: 2115 kg (4663lbs); Maximum Take-off Weight: 3374 kg (7439lbs); Maximum Speed: 271 km/h (168 mph); Cruising Speed: 231 km/h (143 mph); Minimum Speed: 112 km/h (70 mph); Maximum Range: 2542 km (1580 miles); Pilot: 1; Passengers Maximum: 8 People or 4 Stretchers and 1 Medic; Floats: 2 x Edo Type 55-7170A; Ski's: 2 x Elliot Mk. 14.

Form hergestellt und im Eigentum von Revell GmbH & Co. KG. Widerrechtliche Nachahmungen werden gerichtlich verfolgt.

Ce produit est propriété de la société Revell GmbH & Co. KG. Toute utilisation ou duplication frauduleuse fera l'objet de poursuites en justice.

Modelado y en propiedad de Revell GmbH & Co. KG. Imitaciones ilícitas serán perseguidas por la ley.

Forma prodotta dalla Revell GmbH & Co. KG. e di proprietà della stessa impresa, la quale procederà legalmente contro ogni imitazione abusiva.

Malli on Revell GmbH & Co. KG. valmistama ja omaisuutta. Laittoaman kopiointiin tullaan puuttamaan oikeudellisiin toimin.

Formen er produsert og eies av Revell GmbH & Co. KG. Etterligning uten tillatelse vil bli gjenstand for rettslig forfølgelse.

Produkcja i prawa własności firmy Revell GmbH & Co. KG. Nielegalne podrobienie jest zabronione pod odpowiedzialnością sądową.

Model, Revell GmbH & Co. KG. firmasının mülkiyeti altında imal edilmiştir. Kanuna aykırı taklitler mahkemeye takip edilecektir.

A forma eállítoija és a tulajdonjog birtokosa a Revell GmbH & Co. KG. A jogellenes utánzatokat és hamisítványokat bíróságlag üldözök, üldözök.

Mould manufactured by and property of Revell GmbH & Co. KG. Illegal imitations are subject to prosecution.

Vorm vervaardigd door en eigendom van Revell GmbH & Co. KG. Onrechtmatige nabootsingen worden gerechtelijk vervolgd.

Formas produzidas e de propriedade da Revell GmbH & Co. KG. Cópias não autorizadas serão processadas juridicamente como determinado na lei.

Modellen tillverkad av och tillhör Revell GmbH & Co. KG. All kopiering beivras enligt lagen om upphovsrätt.

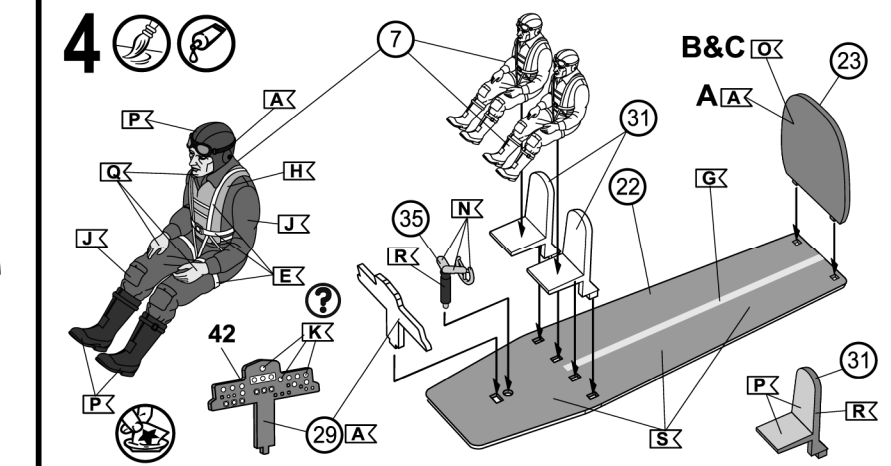
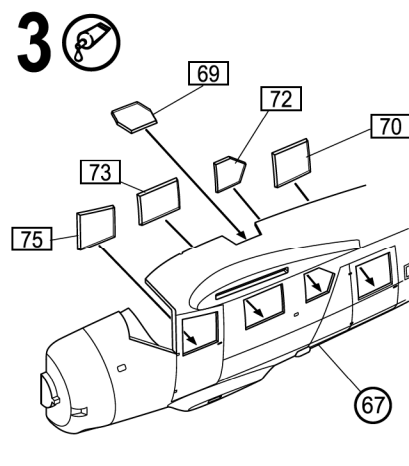
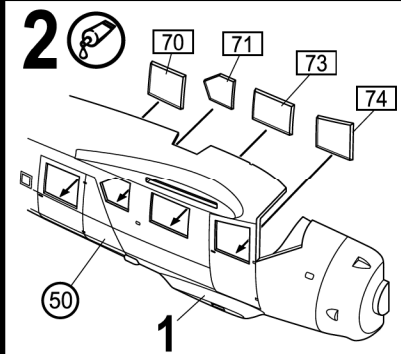
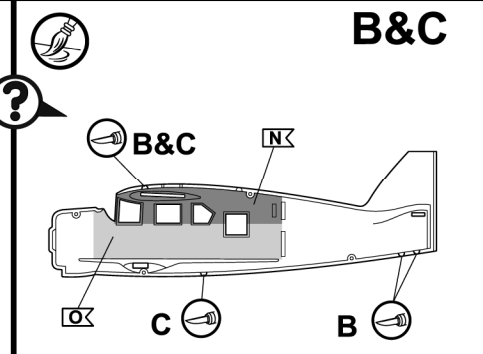
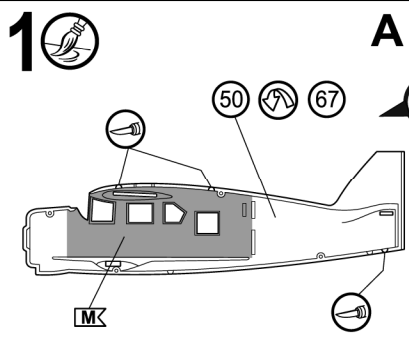
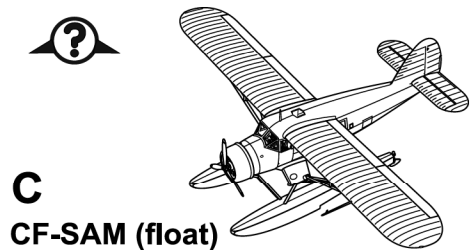
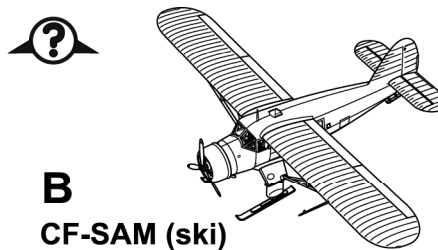
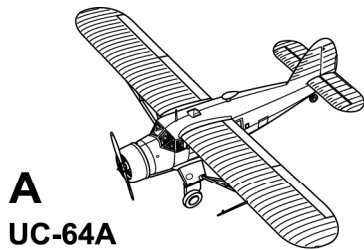
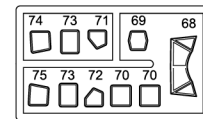
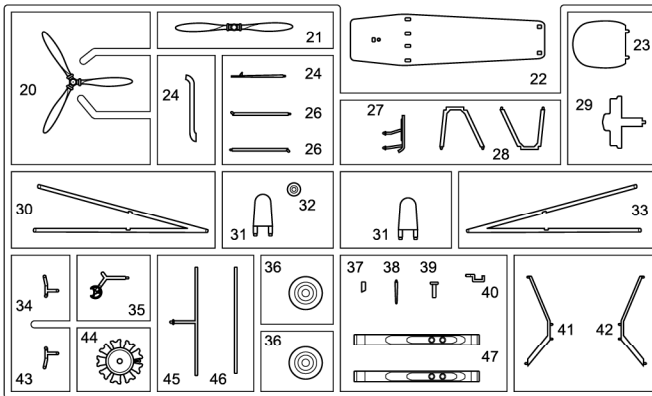
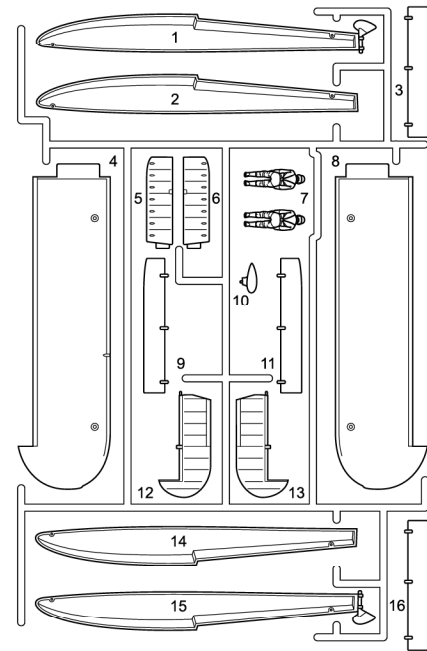
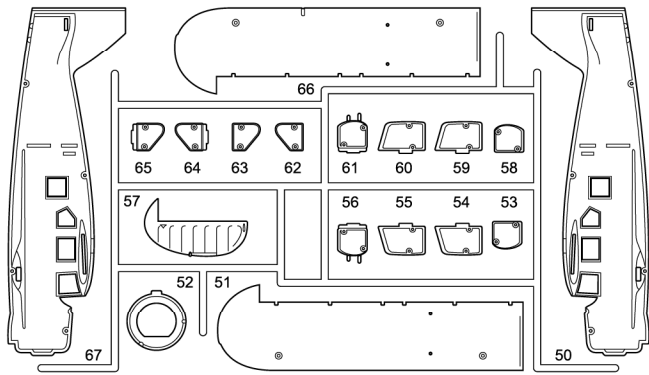
Formen er fremstillet af Revell GmbH & Co. KG. som også har ejendomsret. Lovstridige efterligninger sagesags.

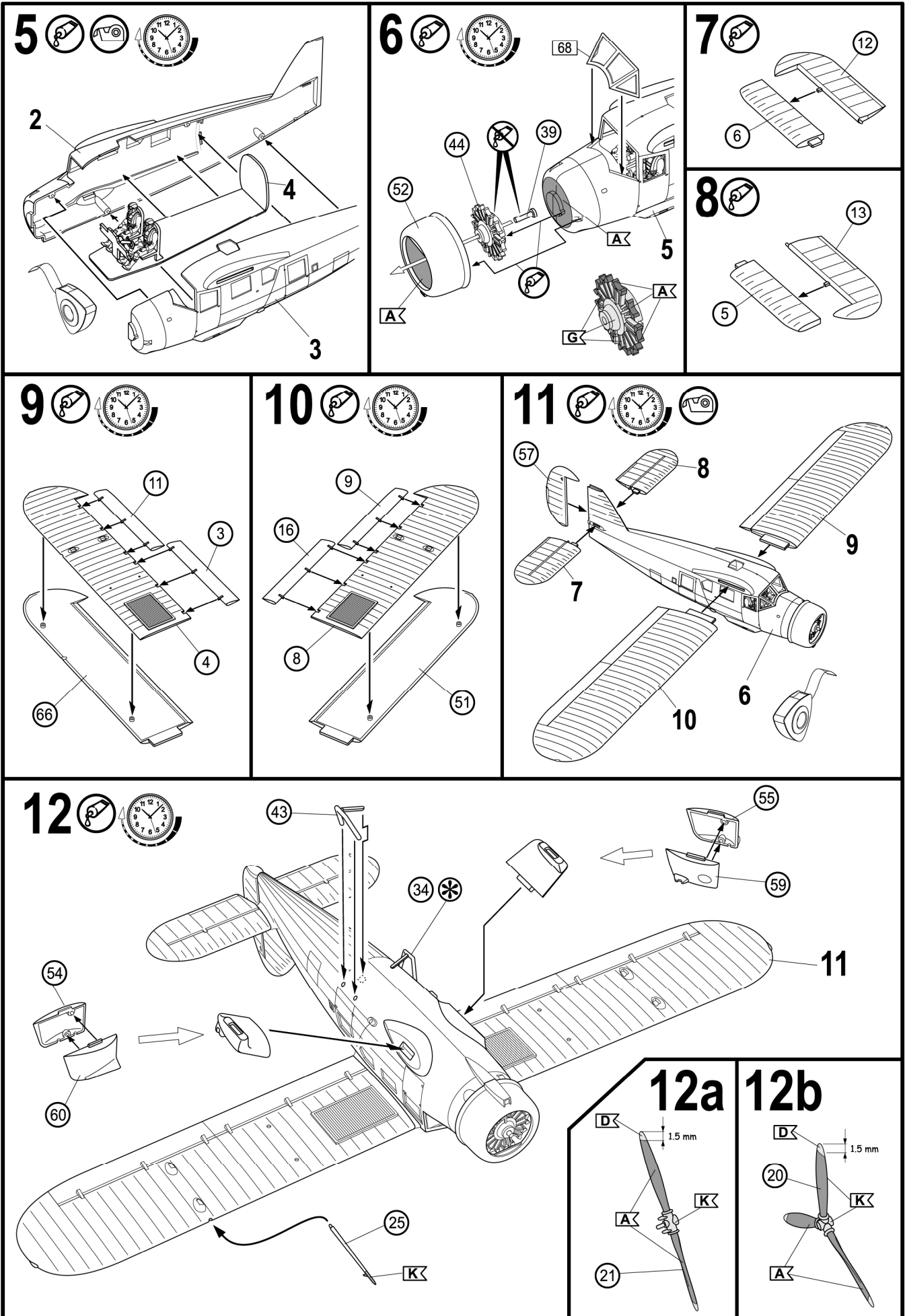
Model je proizvedena i vladajućim pravima firme Revell GmbH & Co. KG. Protivovlaštene poddelave predsestuju se suđenim porudkom.

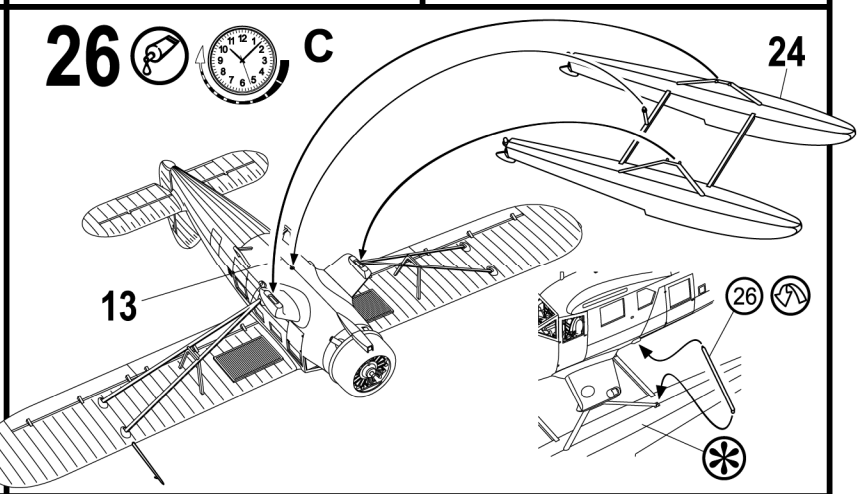
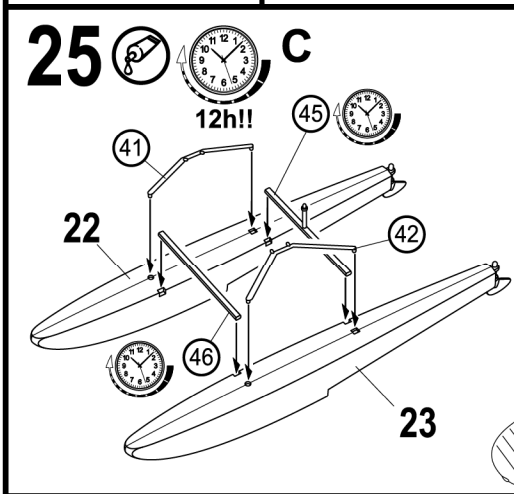
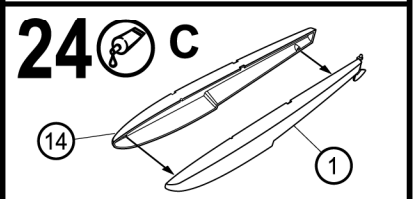
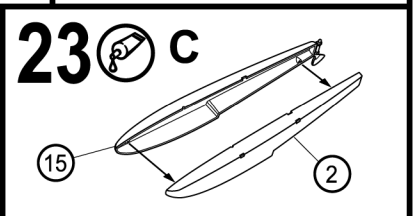
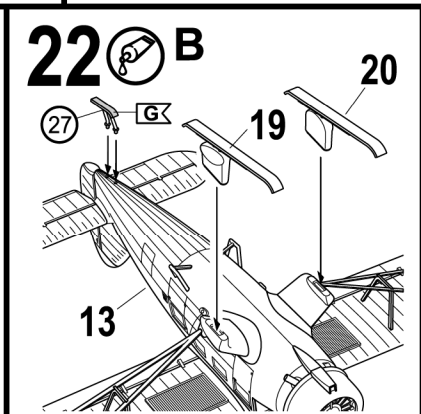
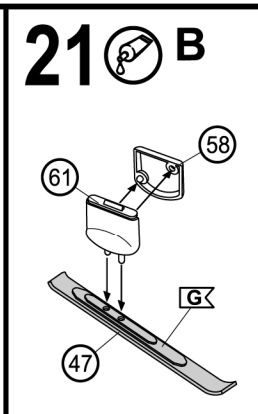
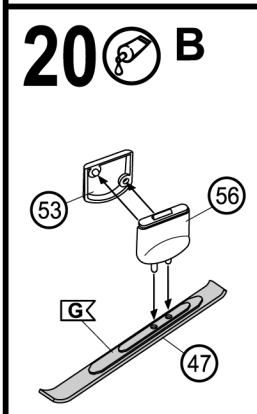
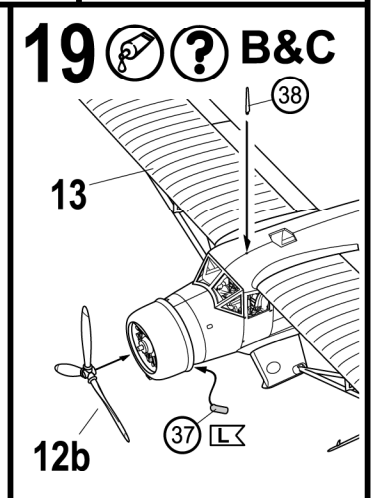
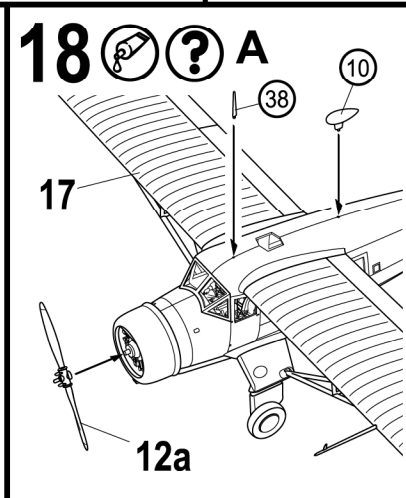
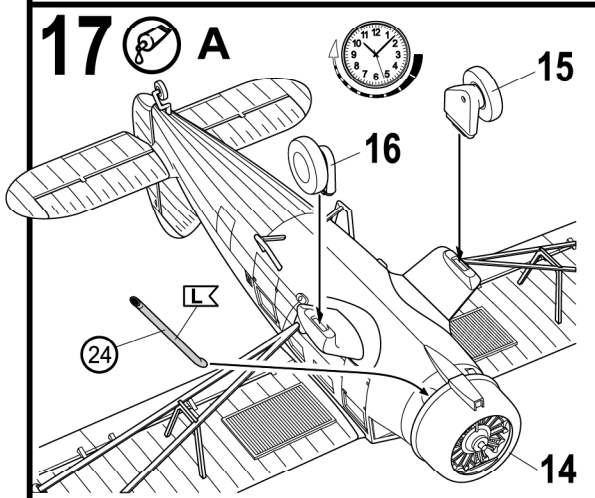
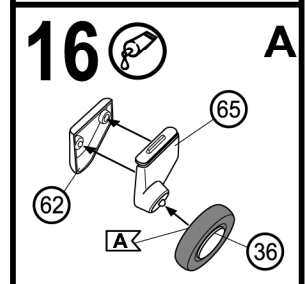
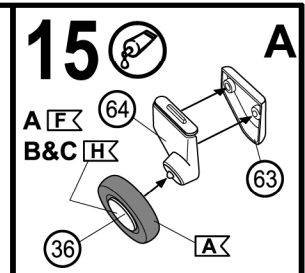
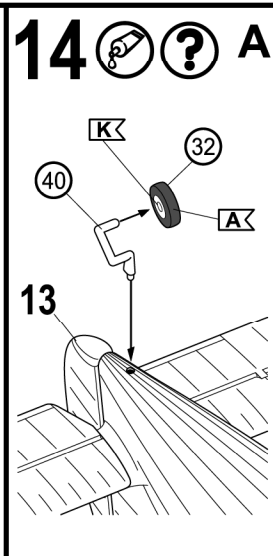
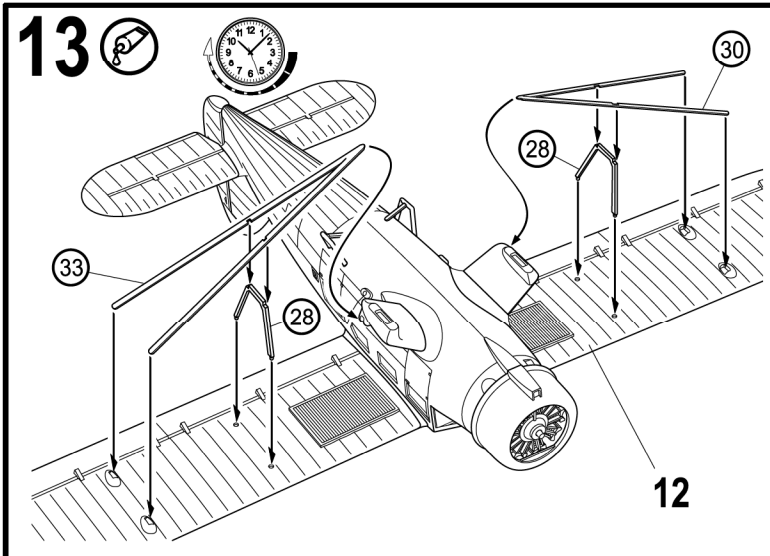
Η μορφή κατασκευάστηκε και περιήλθε στην ιδιοκτησία της Revell GmbH & Co. KG. Οι παράνομες μιμήσεις θα καταδιώκονται δικαστικώς.

Tvar byl vytvořen firmou Revell GmbH & Co. KG. a je jejím vlastnictvím. Proti nezákonným napodobením se bude postupovat soudně cestou.

Forma je proizvedena i je vlasništvo Revell GmbH & Co. KG. Neovlaštene kopije bodo pravno kažnjene.

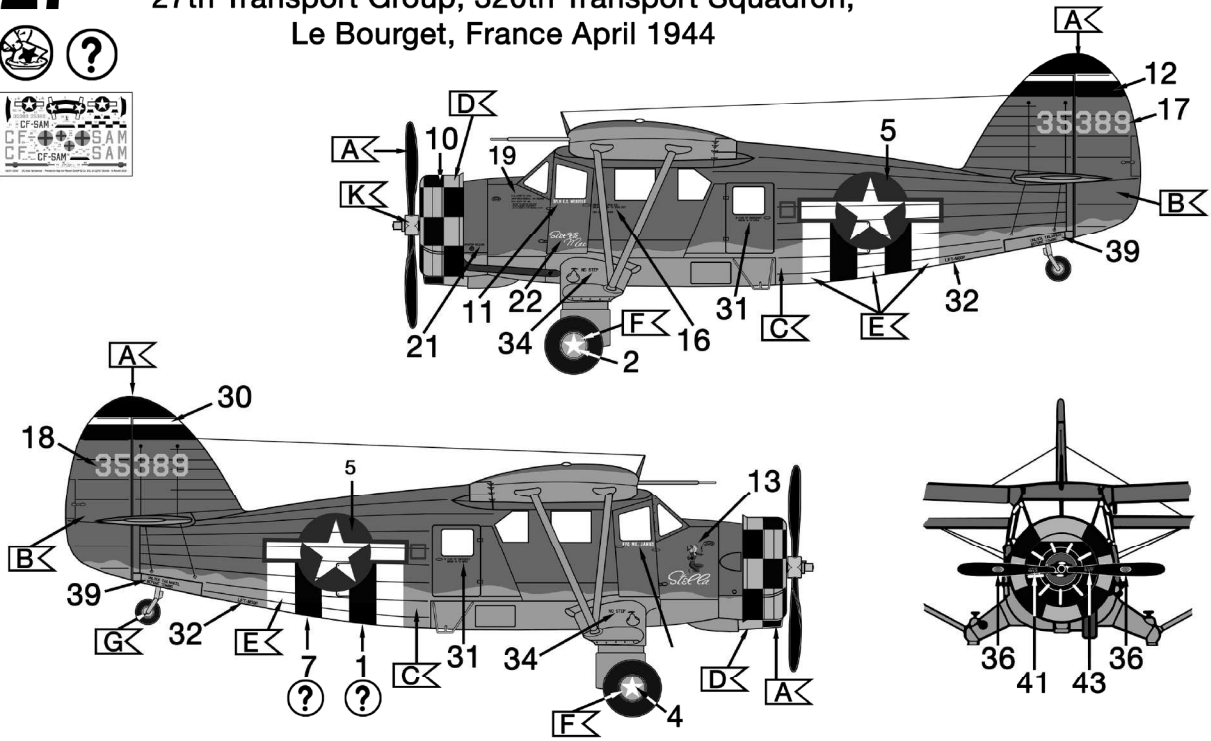






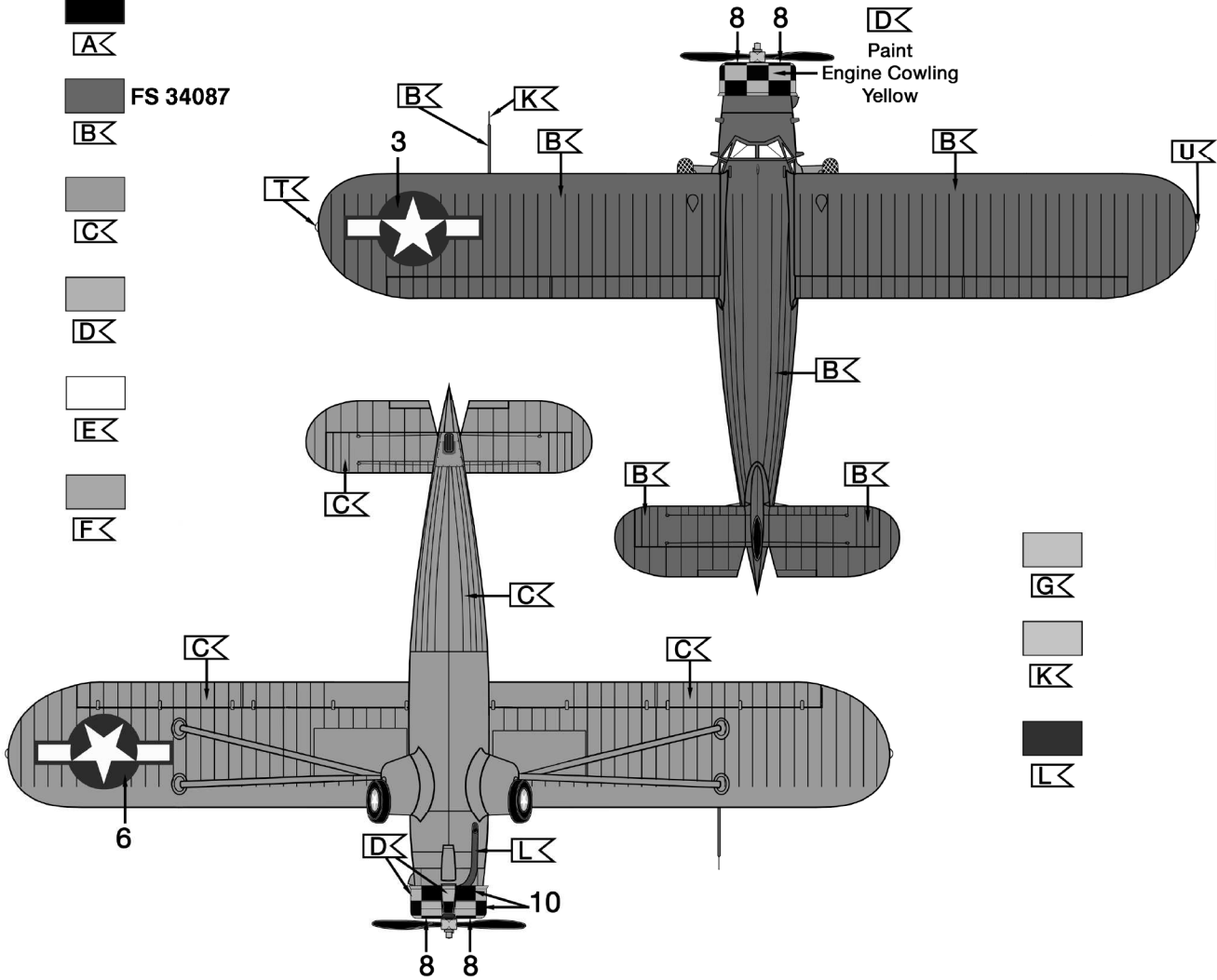
27

Noorduyn UC-64A Norseman of
27th Transport Group, 320th Transport Squadron;
Le Bourget, France April 1944



-
- FS 34087
-
-
-
-

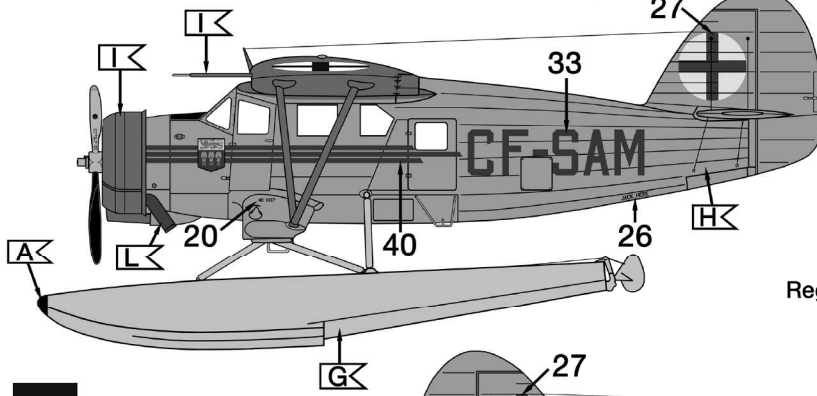
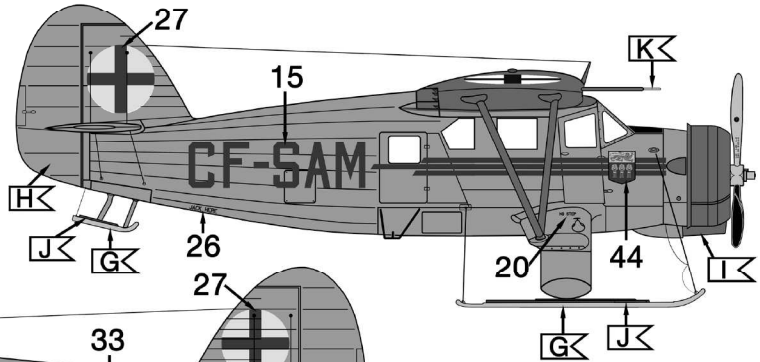
Paint
Engine Cowling
Yellow



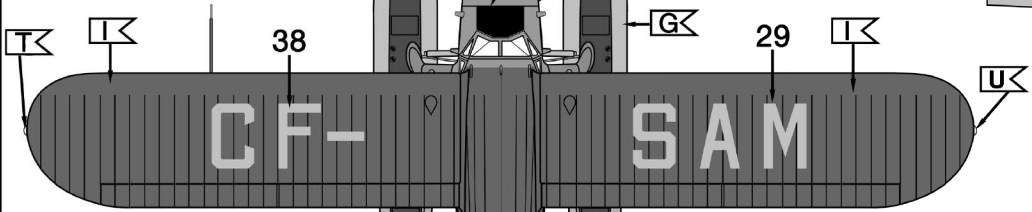
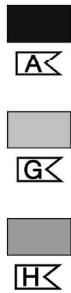
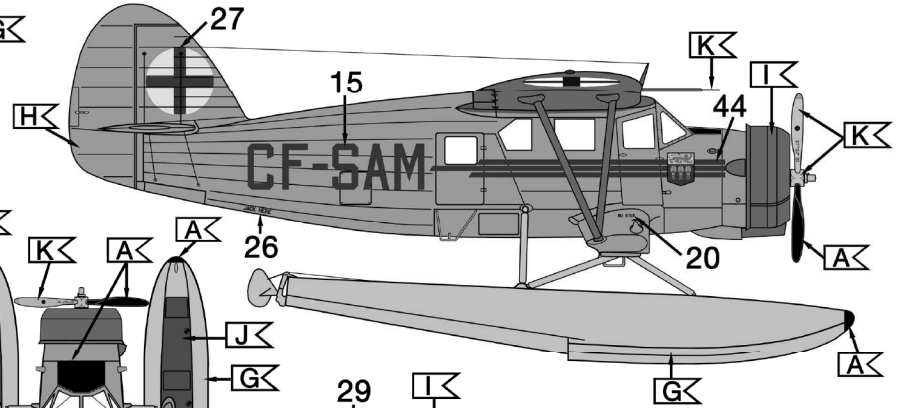
-
-
-

28

Noorduyn Norseman Mk.V of Saskatchewan Government Air Ambulance Service, Regina, Saskatchewan, Canada, 1949 on Elliot Mk.14 Skis



Noorduyn Norseman Mk.V of Saskatchewan Government Air Ambulance Service, Regina, Saskatchewan, Canada, 1949 on Edo Type 55-7170A Floats



- Propeller - Backside

