



Så länge Condorens skylift var monterad på chassiet, fram till år -98, var fordonet vitmålad med röda stripes. Bilen var placerad på Frölunda brandstation de sista åren.

B 1201 - Räddningstjänstens dyraste bil?

År 1989 beställde räddningstjänsten en ny hävare (skylift) som skulle ersätta Bil 1204 och Bil 1208, två amerikanska hävare av märket Hi-Ranger, 24 meters respektive 22 meters arbetshöjd, byggda på Volvo F86 från 1966 och 1971. Väldigt enkla och slitstarka maskiner. Ändrade planer gjorde att man ändå behöll Bil 1208 i tjänst några år till.

Även denna gång blev det en amerikansk hävare, men av märket Condor med en arbetshöjd på 38 meter och byggd på en Scania 113 med dubbla framaxlar.

Condor - en arbetsmaskin med 8 meters utliggering på bakre stödben, teleskop i alla bommar och knäled på mitten, vilket gör att den även går negativt, till exempel under en bro, eller ned bakom ett ryggåstak. Vikt 27 ton. Tid från dragen handbroms till 38 meters höjd var cirka 6 minuter, alltså ingen räddningsenhet.

Beställningen gjordes hos ett litet företag som sålde släpvnsliftar i Göteborg. Chassiet skickades till Amerika för påbyggnad och kom tillbaka med båt till Skandiahavnen ett halvår senare.



Bil 1208 Volvo F86 1971

En fordonsteknisk brandchef och en lika fordonsteknisk chef för Tekniska avdelningen (*båda visste vad som var fram och bak på brandbilar*) kunde inte vänta på att bilen kom till K-stn (Kålltorp), utan åkte ut till hamnen på förmiddagen för att titta.

Bilen stod i en öppen container på landbacken och alla kranar var upptagna med att lossa och lasta båten.

Med många ränder på axlarna kan man kräva att bilen lyfts ur containern så Hamnen använde två truckar för att lyfta ur bilen, med den påföljd att bilen glider av gaffeln under de främre stödbenen. Oljeträget under motorn och en nippel till hydrauliken gick sönder.

En bärgningsbil hämtade fordonet och tog den till Scania i Backa.

Undertecknad åkte på eftermiddagen ut till Scania för att hämta bilen där jag fick vänta till 18-tiden innan den var klar. Mätte noggrant höjden på bilen till 4,25 meter innan jag åkte därifrån.

När jag kör in i Tingstadstunneln i rusningstrafiken, börjar några bilar tuta och peka uppåt, samtidigt ser jag att det flyger smådelar åt sidan.

Pulsen var inte i viloläge precis, men den gick ner när jag stannade utanför tunneln och såg att en plastkåpa framme vid knät med tre positionsljus hade blåst upp och skrapat i tunneltaket.

Avståndet för bakaxlarna stämde inte med viktfördelningen så bilen kördes till Scania i Laxå för att rättas till.

När Scania var färdiga kördes bilen till en smidesfirma, mitt i ett villaområde i Örebro, för att rikta ut en bubbla i underbommen som kanske hade uppstått på båten.

Jag och verkstadschefen åkte upp till Örebro efter jobbet, med ett begagnat chassi från Volvo som skulle lämnas i Laxå. Tanken var att hämta hävaren och sen åka tillbaka till Laxå hotell.

När vi vid nio-tiden på kvällen letat oss in i villaområdet, i mörker och regn, ser vi bilen, Underbommen är rest en bra bit över galge och hyttens tak.

Jag bekantar mig med spakar, korg och kraftuttag. Startar motorn, lägger i kraftuttaget och försöker köra ned bommarna. Då startar ett starktonshorn som säkert hörs i halva Örebro.

Kastar mej på stoppknappen och batterifrånskiljaren så det blir tyst på eländet. Hittar starktonshornet under hytten och lossar kablarna varpå jag startar igen. Försöker på alla vis få ner bommarna, men får till slut ge upp.

Nästa dag får jag kontakt med Condor i Amerika, som handleder mej.

På hemväg stannar vi och fikar och när vi skall fortsätta hemåt vill chefen köra.

Jag försöker på alla vis motverka detta, men han talar klart och tydligt om för mej att han har högre rang och beordrar mej att lämna över nycklarna.

Scanian har en split- rangeväxellåda, vilket gör att jag får växla för honom, och när vi har kommit upp i 80 km/h så slappnar jag av.

Efter några mil tittar jag upp och ser då viadukten utanför Mariestad som lutar nedåt, och bara är 3,25 m längst ut i vägkanten. Han håller 80 km/h och kör på halva vägrenen. Jag blev så rädd och hann (*kunde*) inte säga något.

Jag vet fortfarande inte varför det inte smällde för där ute i kanten skulle bilen INTE gå igenom.

Efter att bilen blivit utrustad och satt i drift sades det att bilen kostat 4,5 miljoner, men företaget som sålt den hade spelat, vilket gjorde att räddningstjänsten fick lösa ut den för 2 miljoner till.

□

Skilnaden mellan stegbil och hävare är att en stegbil har terrängreglering som tar hänsyn till markens lutning ända upp till 7 grader och justerar stegen så att stegpinnarna alltid är vågräta. En hävare justeras med stödbenen och måste alltid stå i 0 grader. Condorens stödben var så långa och kraftiga att i en brant nedförsbacke kunde jag gå raklång under motorn.

Ett fordon av detta slag kräver mycket övning. Att ställa bilen rätt, kunna dess begränsningar och utnyttja maskinen bäst.

Vid en sådan övning körde brandmännen upp till Jungmansgatan och stannar mitt i backen med nosen uppåt.

I instruktionen står det:

Börja med att köra ned främre stödben, därefter bakre stödben med så stor utliggning som möjligt.

När man nu följer detta och bakre stödbenen precis nått marken, slutar maskinen att fungera.



När jag kommer dit står bilen med framhjulen i luften och bakre stödben fullt utkörda (8 meter). Ingen trafik kan passera.

Företaget som sålt maskinen har anlitat en firma som hade jobbat med småliftrar i många år, och deras service-man har blivit utbildad vid flera tillfällen på vår maskin i Amerika.

Jag får honom att komma till Jungmansgatan där vi så småningom konstaterar att hydrauloljetanken ligger i hjälpramen som är 4,5 m lång, 30 cm hög och 80 cm bred med uttaget till Hydraul-pumpen i framkant. Tanken rymmer 1000 liter, men i detta läge går det bara att använda cirka 50 liter.

Vi provar lite olika sätt, men till slut lånar vi hydraul-pumpen för klippverktyg i brandbilen och kan med denna köra upp främre stödben, ett i taget. Med alla stödben fria från marken, men bakre stödben fullt ute, kör jag bilen till plan mark. Då fungerar maskinen igen.

Instruktionen måste nu kompletteras med:
Ställ alltid fordonet med nosen nedåt.

□

Ett halvår senare när jag på semestern hämtar posten hemma i stan, ringer telefonen.

Det är Depån som talar om att de har sökt mej i två dagar, för att Condoren står på Jungmansgatan, främre hjulen i luften och bakre benen fullt utkörda. Ingen kunde få den därifrån, så man anlidade ett vaktbolag för att passa bilen dygnet runt. Med mina råd löste det sig.

Det första jag gjorde efter semestern var att montera en stor röd lampa i galgen som tändes vid 2 graders lutning uppåt när man körde stödbenen.

Ett år senare när jag har jouten ringer AC vid tretiden på natten och säger att det brinner på Karl-Johansgatan. Hävaren står uppställd alldeles intill huset och har slutat fungera. Klarar man inte huset klarar man inte hävaren. Man uppger även att den läckt hydraulolja.

Några minuter senare sitter jag i servicebilen och frågar via radion om hur mycket olja som läckt ut. Brandmästaren på platsen svarar, jag tror 2 liter. Tanken rymmer 1000 liter så jag behöver inte hämta olja.

Kör 45:an ner till Fiskhamnsmotet, mitt i natten med gult ljus, ingen trafik, mycket för fort och över rött ljus. När jag via motet svänger in på Karl-Johansgatan syns en polisbil bakom mej.

Polisen som stängt av gatan öppnar när han ser att det är räddningstjänsten och polisbilen bakom mej svänger åt andra hållet. Jag börjar andas igen.

Innan jag kliver ur bilen ser jag att hävaren står likadant som på Jungmansgatan. Anropar AC och ber dem kontakta bärgningskåren och Eddy med sin tungbärgare.

Jourhavande brandingenjör kommer fram till mej och talar om att han lovat Spårvägen att bilen ska vara borta kl. 05.00.

- Det var duktigt av dej, svarar jag, jag kan bara lova att försöka.

Räddningsstyrkan fick släckt huset och när bärgaren kom, plockade vi ner en markis så att han kunde backa upp på trottoaren och lyfta hävaren i bakänden så att pumpen fick olja igen.

Instruktionen var ju ändrad och den röda lampan lyste starkt och klart.

Man måste ta i beaktande att det är många chaufförer, jobbar inte varje dag, inget större intresse och mycket adrenalin vid larm. Vi lämnar platsen kl. 04.50.

□

En fredag eftermiddag på höstkanten åker en brandman ut för att "känna" lite på hävaren.

Kör över till andra sidan Ullevi och ställer upp vid en av pylonerna och åker upp i korgen. Provar lite olika lägen och fin-kör utmed stolpen när maskinen stannar på cirka 20 meters höjd. Han kan inte ta sig därifrån och hade dessutom glömt att ta med den bärbara komradion.

Inget folk någonstans. Han hade i alla fall papper och penna och skrev: *Ring till Brandkåren 335 26 00 och tala om att bilen är sönder och behöver hjälp, TACK.*

Efter en bra stund kommer en äldre man förbi. Brandmannen lyckas få hans uppmärksamhet och kastar ner lappen. Mannen hämtar lappen, läser, vinkar okej och går hem.

AC skickar ut stegbilen och ringer samtidigt till mej. När jag kommer har stegen lyft ner honom, som nu är bra frusen, 4 grader i luften. Skulle bara vara ute 20 minuter.

Jag körde hävaren i två dagar innan felet uppstod igen. Vid 19,2 m höjd och 3 m utskjut av underbommens teleskop, spände det i en kabel som då tappade kontakten i en brytare. Körde man i normal hastighet märktes det inte då avbrottet bara var mikrosekunder långt.

□



Räddaren i nöden var här 293 Bengt Bernhardt

När åkattraktionen Hangover på Liseberg råkade ut för en händelse och fastnade, stod vagnen uppe vid startplatsen och korgen som man åkte i hängde under hjulaxlarna. Felet bestod tydligen i att hydrauliken inte ville öppna och släppa iväg vagnen.

Räddningstjänsten kom dit med det högsta fordonet som var Condoren med sin räckvidd på 38 meter till golvet på korgen. Det fattades då två meter för att nå ända upp. Till slut fick man ned folket i korgen på hävaren, efter två timmar uppe i luften.

Efter denna händelse, som det naturligtvis skrevs om i tidningarna, talade kommunstyrelsen om för räddningstjänsten att man skall ha en maskin som når upp.

Räddningstjänsten börjar titta på olika alternativ där finska Bronto är intressant. Ett helt nytt fordon och 40 meter hävare handlar om stora pengar.

Från början säger en lastbilsfabrikant i Göteborg att de klarar detta med ett två-axlat chassie, vilket jag inte tror på. Ett tag senare meddelar dom att det måste till en fyraxlad bil.

Jag föreslår att vi istället pratar med Scania, Gatubolaget och Länsstyrelsen om det går och är tillåtet att byta till en Euro-klassad miljömotor på den bil vi har och bara byta hävaren till en 40 meters. Det blir okey.

Bronto blir en ny bekantskap. En bom-hävare med teleskop-utskjut och utrymningsstege vid sidan om bommarna. Deras 32 meters (30 meter till korgens botten) har blivit populär på många kårer. Brontos personal talar bara om stegdödaren.

Jag redogör för mina åsikter om att en hävare aldrig kommer kunna ersätta stegbilen som livräddningsredskap, beroende på att den alltid behöver uppställas i 0-grader via stödbenen. Bommar och hydraulik väger så mycket att hastigheten i rörelserna måste reduceras.

Då ville de köra ikapp upp till balkongen på tornet på Kålltorp. Stegbilen var här överlägsen, men som arbetsredskap är Brnton nästan oslagbar.

Gårdas representant och jag var uppe på Brand- och Skyddsmässan i Stockholm. Det var lång kö med folk som skulle provåka Brontos 72 meters hävare. När deras säljare såg oss ropade han,
- Lasse! Ni är VIP-gäster och får gå före i kön, men ingen av oss ville över 40 meter och tackade nej.

Valet blev en Bronto 42 meters (40 m).

Liseberg fick skjuta till en summa, lika mycket blev det i inbyte av Condoren och Räddningstjänsten fick lägga resten. Det var viktigt att den vart klar och på plats när Liseberg skulle öppna för säsongen.

När maskinen var klar var jag uppe hos Bronto i Stockholm några dagar för utbildning och tar sedan maskinen med mej hem. Deras Servicetekniker följer också med för att utbilda alla lagen på Gårda.

När vi kommit en bit ringer Sv och undrar hur dags vi är i Göteborg.

- Mellan 18.00 och 18.30 svarar jag.

- Kör direkt in på Liseberg så skall vi prova den vid Hangovern. Liseberg öppnar på lördag, säger han.

När jag kör in på Liseberg känns bilen väldigt stor. Vid Hangovern står en klunga av folk och TV4-Nyheter.

Lisebergs tekniske chef åker med upp i korgen. Allt går bra, men höjdmätaren visar att det är två meter kvar till full höjd?

- Ja, vi har sänkt startrampen med två (2) meter för att minska hastigheten på vagnarna, säger han.

Hmmm – Var inte Condoren 38 meter?

Lasse Karlsson



© Bengt Johansson 2004
www.utryckningsfordon.se

Foto: Bengt Johansson, SUF