

FOTO: AKE BERGMAN

# F4 - flottiljen med fjällen som fond

- ◆ ◆ "Hade jag då anat, vilket utrymme flygplanen sedermera skulle behöva för start och landning, så hade med säkerhet denna flygförläggning inte blivit av". Så skriver den förste chefen för 4. flygkåren – Gösta von Porat – i sina memoarer "Flyget blev mitt liv" om sitt eget förslag att 1926 förlägga F4 till fältjägarernas gamla övningsplats på Frösön. ◆ ◆ ◆

**V**i som lever och verkar på Frösön i dag är liksom våra företrädare synnerligen tack samma för att långsiktsp laneringen i början av 1920-talet inte var så välutvecklad. Vi kan i dag glädja oss åt, att Kungl Jämtlands flygflottilj har en av de vackraste förläggningsplatser, som ett flygförband kan tänka sig.

**D**e motiv, som för snart 50 år sedan gjorde att F4 kom till Frösön, är än i denna dag i allt väsentligt bärande. Behovet av flygförband för Norrlands försvar var förstås grunden, men de goda utbildnings- och övningsbetingelserna bidrog i hög grad till beslutet.

F4 är i dag en modern sektorflottilj med ansvar för luftoperativ verksamhet inom hela mellersta Norrland. Flottiljen har stor betydelse för de sk "avfolkningslänen" fortbestånd, genom de arbetstillfällen — direkta och indirekta — som flottiljen erbjuder. Vårt samarbete med kommunala myndigheter är gott — något tryck på flottiljen i dessa "avvecklingstider" finns inte. De smärre irritationer, som stundtals har uppstått genom tex bulleproblem, har hittills kunnat dämpas genom ömsesidig information och diskussion.

Flygning i Norrlands glesbygder ställer naturligtvis speciella krav på personal, materiel, organisation och utbildning. Det förhållandet, att den närmast belägna alternativa flygplatsen finns på 250 km avstånd från F4 (F15) och den närmast närmaste på 450 km avstånd (F21 eller F1) ställer krav på förutseende planering och utvecklad flygsäkerhetskänsla hos all personal.



Bilden till vänster — "Tunnan" som monument med fjällen som effektiv fond — illustrerar fint Frösö-flottiljens förnäma traditioner.

Bilden nedan är tagen anno 1927, och visar värtaligt hur Frösö läger då gestaltade sig, med kaserner från gamla 123:s tid. Jungfrulig mark — men jobbig att bygga en flygplats på.



Det är vår förhoppning att följande F4-artiklar skall belysa flottiljens särart, dess speciella problem och sätt att lösa dem.

**D**e uppgifter, som flottiljen är ålagd, skall ofta lösas av små enheter, vilka ligger på stora avstånd från hemmaflottiljen. Personalens initiativförmåga och "gålust" ställs ofta på prov vid radarstationer, bastroppar och signalstationer. Den enskilde föraren ställs inför situationer där hans kännedom om de speciella Norrlandsförhållandena är en förutsättning för att han skall kunna lösa sin uppgift.

F4 har under tidigare år släpat efter i utvecklingen när det gäller tilldelning av modern flygmateriel. Detta har också fått till följd att investeringar i form av tex hangarer och verkstäder har eftersatts. Sedan några år tillbaka — i och med att J 35D tillförts flottiljen — har byggenskapen över hela sektor N 3 tagit fin fart.

Vi kan i dag glädja oss åt en ny förnämlig hangar, nyrenoverade förläggningar, en ny flottiljverkstad kommer inom ett par år osv. Tyvärr har det senaste försvarsbeslutet inneburit att den påbörjade moderniseringen på stridslednings- och luftbevakningssidan har bromsats. Här råder fn en obalans i förhållande till bas- och flyg-system.

Vi på F4 ser ljusst på framtiden och tror att vår flottilj skall utvecklas ytterligare som modernt flygförband. ■

*Evet Båge*



Flygplan försvunnet:

# Fjällräddning jättejobb med många pusselbitar

★ ★ F4 har vid flera tillfällen haft till uppgift att söka efter flygplan som försvunnit i fjälltrakterna. Knapphändigt underlag för bedömning och beslut har som regel förelegat. Efterforskning har därför måst ske inom stora och glesbebyggda områden. Alla tillgängliga resurser har utnyttjats, och hjälp från utomstående organ och myndigheter har fordrats. Det har även visat sig att ju längre tid ett räddningsuppdrag pågått, desto flera enheter och större personal blir engagerade i efterforskningen. ★ ★ ★

**S** amordnings- och ledningsuppgifter måste lösas snabbt och ändamålsenligt. Detta sker bäst i en räddningscentral, där de insatta räddningsenheterna blir representerade av egen fackkunnig

personal. F4 har avdelat ett utrymme i tornbyggnaden för detta ändamål.

I lokalen finns ett mindre kartförråd, lämpliga hjälpmedel i form av tablåer etc och alla tänkbara kommunikationsmedel inklusive polisradio. Plan-



FOTO: AKE BERGMAN

## BISTERT

leende i bistert väder, det väder som ofta råder vid fjällräddning. Polis-  
mannen på bilden visar hur man för-  
nuftigt skyddar huvudet med den spe-  
ciella anorakkapuschongen.

läggningen har skett i samråd med polisen och dess fjällräddningsorganisation samt med brandkåren.

För att komplettera efterforskningen har F4 utrustat egna räddningspatruller för markspanings-, röjnings- och



FOTO: HALLINGS

undsättningsuppgifter. Erforderlig specialutrustning för dessa finns i beredskap.

Ett bra samband mellan ledning och deltagande efterforsknings- och räddningsinsatser är nödvändigt. Som komplement utnyttjas polisens radionät, men "radioskuggorna" är många och stora i denna landsända.

För att lösa frågan har F4:s transportflygplan, Tp 83 Pembroke, försatts med antenner och anslutningsanordningar till en polisradiostation, vilken snabbt kan inmonteras; flygplanet blir på så sätt transiteringsstation. Såväl spaningsledningen som olika räddningsenheter i luften och på marken kan härigenom i de flesta fall upprätthålla radioförbindelse sinsemellan.

**E**rfaenheten har som vanligt visat, att inte endast materiella förbättringar är tillfyllest. Det fordras utbildning och övning av all den personal, som skall delta i ett flygräddningsuppdrag.

Sedan några år har F4 i samarbete med polisen i Jämtlands län anordnat flyg- och fjällräddningsövningar. Dessa har genomförts under tre till fyra dygn i okänd terräng.

Som regel anslås första dagen till utbildning i sambands- och sjukvårdstjänst, vidare upprättas en framskjuten räddningscentral. Under de följande dagarna utförs tillämpningsövningen som en fortlöpande flygräddningsinsats, där flygande personal som samtidigt befinner sig på säkerhetsmaterielövning, är de efterforskade.

I år, d v s 1972, inföll flyg- och fjällräddningsövningen under tiden 20—23 mars. Polisen ställde upp med personal och materiel från Östersund samt civila fjällräddningspatruller från vissa platser. I förutsättningen angavs att två flygplan med tillsammans åtta man ombord saknades. Efterforskningarna, som pågått över fyra timmar, hade lokaliserat flygplanen till området Arådalen—Lundörspasset—Ottisjö—Sällsjö.

Chefen för F4 beslöt i samråd med polisen, som "dragit på" sin fjällräddningstjänst i detta område, att en tillfällig ledningscentral skulle upprättas i Glens lappläger. Där skulle även förläggas markspaningspatruller från F4 och polisen samt räddningshelikopterna.

### VINTRIGT

väder betyder ofta oväder. Det får inte hindra flygvapnets helikoptrar från att delta i fjällräddning; trots isande kyla skall vinschanordningen fungera — som på bilden — för att hysa upp nödställda och föra ner textbärningsman.



### SNÖIGT

och jobbigt blir det för fjällräddningen att dra pulkor med skadade i djup snö. Här en nödställd på väg till räddningshelikopter, agerande är polismän. Observera den gedigna klädseeln.

**D**etta blev en stor organisationsuppgift. Förläggning skulle ordnas för ett 70-tal man. Helikoptrar med bränsledepå skulle upprättas. Snöröjning måste ske inom förläggningsområdet, som av naturliga skäl blev tämligen stort. Samband för ledningscentralen och interna trådförbindelser inom förläggningsområdet skulle ordnas. Till Glen fanns endast en telefonlinje — ett besvärligt problem för den förtrupp som avgick under natten. Efterforskningarna skulle ledas från F4 till följande morgon.

Omkring kl 11.00 den 22 mars var hela räddningsaktionen i funktion vid Glen. Den bestod av en ledningscentral med personal ur F4 och polisen, tre helikoptrar, femton skoterpatruller samt fyra bandvagnar. Transiterings- och spaningsflygplan var baserade på F4. Den första dagen ägnades helt åt utbildning. Detta skedde i tält som satts upp.

Kl 17.00 samma dag fick spaningsledningen underlag för fortsatt sökande. Från en givarcentral inringdes och mottogs meddelanden, som naturligtvis var av mycket skiftande karaktär.

Det blev liv och rörelse i lappläget. Planläggning med indelning av spaningsområden, ordergivning m m satte en prägel av allvar över hela övningen.

Det visade sig ganska snart att bättre förbindelse med yttervärlden var nödvändig. Den enda lilla linje som stod till förfogande kunde inte förmedla allt det som måste fram. Detta löstes smidigt. En av polisens återut-sändningsstationer placerades på en fjälltopp, och förbindelse på radio erhöles med polisens sambandscentral i Östersund.

**T**idigt på morgonen den 22 mars gick hela "spaningspådret" ut enligt givna order. Spaningsledningen hade beslutat att genomsöka hela området från såväl luften som marken. Av inkomna rapporter låg fältet öppet för alla tänkbara åtgärder.

Övningsledningen hade dock gjort vissa inskränkningar för spaningsflyget. De "nödställda", som var på väg in i området, skulle inte få återfinnas förrän följande dag. I stället förekom "incidenter", som arrangerats utanför programmet.



FOTO: BENGT BYSTRÖM

◆ C F4 överste Evert Båge har som övningsledare ett finger med i spelet ...



Avsikten var att belasta ledningspersonalen med olikartade uppgifter, samt utprova sambandet. Således förekom det att bandvagnar välte och personalen låg under fordonen. Snöskotrar gick sönder och måste transporteras hem. Helikoptrar på spaningsuppdrag fick isbildning och nödgades landa ute i fjällterrängen.

Övningsledningen fick nu bevittna många smarta lösningar på svåra problem. Genom polisradion, som alla hade utrustats med, kunde omdirigeringar, lägesanvisningar, nya order mm utväxlas hela tiden. Incidenterna medförde snabba, taktiska ingripanden från spaningsledningen. Transiteringsflygplanet (Tp 83) kom till stor nytta och "räddade" hela övningen.

**U**nder eftermiddagen försämrades vädret genom hård blåst och det blev mycket kyligt. Snöfall medförde siktförsämring och orienteringssvårigheter. Omkring kl 16.00 återkallades hela spaningsinsatsen. Avsikten var att alla skulle få vila ut och vara hemma före mörkrets inbrott. Vid hemkomsten lämnades rapporter och gavs nya order för fortsatt spaning nästa dag.

För de "nödstända" — den flygande personalen — hade svårigheterna börjat tidigt. När de begav sig ut i fjällvärlden kom väderförsämringen. I hård blåst — nästan storm — och i snöfall skulle de gräva in sig i snödrivorna. Snön var emellertid hård som is och alla försök att göra den minsta lilla grotta misslyckades...

Med hjälp av fjällbjörkar lyckades de åtta mannarna ur den flygande personalen att resa provisoriska tält. Det skulle bli ett dygn där säkerhetsmateriel och utbildning sattes på hårda och verklighetstroga prov.

## HUNDEN

är människans bästa vän även i fjällen, som lavinhund. Sökl ropar polismannen på bilden ovan, och snabbt kan hunden genom sin otroliga vittningsförmåga finna en i snön begravd. Nedan ser vi en nödställd redo att överföras från pulkan till en civil fjällräddningshelikopter.

Tidigt på morgonen den 23 mars var det "busväder". Nästan storm med snöfall och kraftigt snödrev. Efter ny ordergivning av spaningsledningen, omorganisation av markpatrullerna, begränsning av spaningsområdena och skärpta säkerhetsbestämmelser fortsatte övningen, som nu fick en klar karaktär av verklighet. Flygarna skulle ovillkorligen återfinnas. Räddningspersonalen hade bara detta i sinnet.

**D**et blev en hård dag för all personal. Förarna i helikoptrarna meddelade att de stod stilla trots att fartmätaren slog mellan 80 och 100 km/t.

Snöfallet och det starka snödrevet var besvärande för alla ute i spaningsområdet. Bandvagnarna tog sig fram bra, men måste gå på kompass. En man fick gå ett par meter före och visa körriktningen. Snöskotrarnas motorer isade igen, och det var svårt att hålla ihop grupperna.

Spaning från flygplan var helt omöjlig. Transiteringsflygplan som "räddat" övningen med ett bra samband första dagen gjorde återigen en utomordentligt värdefull insats. Förutom transitering blev väderspaningen en viktig uppgift. Meddelanden om gluggar i molntäcket kunde tex snabbt utnyttjas av spaningsledaren.

Vid middagstid återfanns de "nödstända" av en helikopter som fick "låsning" på SARAH-mottagaren. De "nödstända" hade klarat sig bra, men var naturligtvis trötta och utpumpade.

**R**äddningspatrullerna kunde dirigeras till "olycksplatsen", där de fick ett hårt arbete med att sätta in den första hjälpen. Kroppsskador fingerades på ett verklighetstroget sätt. En förbandsplats upprättades i en obebod fjällstuga några kilometer från den fingerade haveriplatsen. Spaningsledningen hade i det hårda vädret stora besvär med att få dit läkare och förbandsmateriel.

Att våra helikoptrar kunde utföra dessa transporter gav belägg för stor skicklighet och vana att utföra räddningsuppdrag under svåra förhållanden. Ett omdöme som fö galler för alla räddningspatrullerna.

Först klockan 20.00 var markpatrullerna välbehållna åter i förläggningen vid Glen. Det hade varit en hård och lärorik övning.

Utbildning och övning i flygräddningstjänst måste ske kontinuerligt om räddningsinsatserna skall kunna bli effektiva. Samarbetet med polisens markorganisation måste ständigt hållas levande. Flyg- och markinsatserna kompletterar varandra. Men vi når aldrig någon hög effekt om inte sambandet fungerar! Kravet på ett kvalificerat transiteringsflygplan är stort i våra ödemarks- och fjällområden. ■

*Yngve Ryman*



FOTO: HALLINGS

# Handen!

FOTO: OWE GELLERMARK



## Den räddande handen . . .

★★ På F4 övas det flitigt med flygsäkerhetsmateriel i samverkan med räddningsbåt (Smuggler) och räddningshelikopter (HKP 2). All personal med flygtjänst genomför t ex minst en draggningsövning per år. Övningen genomförs så att föraren "draggas" efter räddningsbåten för att träna losskoppling från fallskärmen. Sedan föraren tagit sig upp i livbåten kommer räddningshelikoptern och vinschar upp föraren. ★★★

**O**rsaken till det flitiga övandet är den typ av terräng som möter en förare om han tvingas göra ett uthopp inom F4:s övningsområde.

Den troliga nedslagsterrängen är någon av följande: fjällmassiv, ödemark, iskall fjällsjö, Bottenhavet eller Storsjön. En förare som inte övat tillräckligt kan lätt förvärpa sin situation om han inte handlar riktigt i någon av dessa miljöer. Vi hade för några år sedan ett fallskärmsutsprång i fjällterräng under stark vind, med tragisk utgång. Under efterspaningarna kunde tragedin ha förvärrats om inte personalen haft god fjällvana.

En god fjällvana såväl sommar som vinter underlättar väsentligt för en

nödställd, därför tar F4 till vara alla tillfällen till fjällvistelse. Konsten att tillvarata naturens möjligheter och där rätt nyttja nödutrustningen är ingenting man får lära sig till fullo vid första försöken; det fordras övning och åter övning.

F4 förfogar över två räddningshelikoptrar, typ HKP 2. Tyvärr har dessa relativt liten räckvidd, men bristen kompenseras av den goda lokalkännedom som förarna övat upp. Vid långa uppdrag tankas helikoptrarna t ex på vanliga bensinstationer.

En mycket värdefull modifiering har vidare gjorts av tp-gruppen. Den har konstruerat en hopfällbar bår som går att placera i vänstra delen av kabinen.

**V**arje vecka genomförs en tillämpningsövning med helikopter. En förare placeras ut i övningsområdet och larm går via trafikledningen som larmar sjukvårdare och helikopterbesättning. Med hjälp av Sarah-mottagaren lokaliserar helikoptern den "nödstälde". Om föraren fingerar skadad tar sjukvårdaren hand om honom och föraren transporteras hem på bår. Båren passar sedan i ambulansen, så föraren behöver inte flyttas före ankomsten till sjukhuset.

Vid dessa övningar trimmas hela larmkedjan. Tiderna är korta från larm till hämtning av den nödstälde. Vi har två verkliga bevis på detta, dels ett uthopp under mörker för två år sedan, dels ett F11-haveri i F4:s övningsområde i våras. Vid F11-haveriet var den skadade omhändertagen efter 25 min.

För att skaffa ytterligare erfarenheter samt få kontakt med den civila fjällräddningen deltar F4 vid fjällräddningens övningar som räddningsobjekt. Med den övning som förarna vid F4 har, och med det förtroende som finns för räddningsorganisationen, kan en nödställd känna sig lugn och därmed handla riktigt. Det gör att möjligheterna ökar för en lycklig utgång av ett uthopp, trots mindre gästvänlig terräng. ■

P E Nordenberg



FOTO: OWE GELLERMARK



**Stridsledar-jobbet:**

## Närkontakt ger jättefint gäng

- ★ ★ Stridsledningspersonalen vid F4 har förmånen att tjänstgöra vid ett förband i flygvapnet där fortfarande en nära kontakt mellan radarjaktstridsledare och förare upprätthålls. Den kontakt som fanns innan datorerna tvingade in radarjaktstridsledarna i sina stora, djupa berggrum utan annan kontakt med flygsidan än telefon och radio. ★ ★ ★

**R**adarjaktstridsledarna är ganska få till antalet, vilket ger ett väl sammansvetsat gäng; det innebär att vi är väl kända av förarna. Själva lär vi snabbt känna de flesta förarna såväl till röst som person, detta ger en mycket nära personlig kontakt mellan radarjaktstridsledare och förare.

Det goda samarbetet med flygsidan uppväger i någon mån den brist på modern materiel som vi sedan lång tid tillbaka dras med. Den stora andelen äldre materiel gör att vi är väl inkörda på de "manuella" metoder som — all teknik till trots — visar sig fungera rätt väl under övningar.

I likhet med vår nordliga granne, F21, har F4:s radarjaktstridsledare till sitt förfogande ett rätt rundligt tilltaget övningsområde, endast obetydligt naggat i kanten av civilt kontrollerat luftrum. Detta gör jobbet flygsäkerhetsmässigt ganska enkelt för radarjaktstridsledaren, samtidigt som flygsidans behov av utrymmeskrävande övningar lätt kan tillgodoses. Förband söderifrån, som med jämna mellanrum gästar F4, passar också på tillfället att förutom fjällnavigering utföra sådana övningar.

Sysselsättningsproblem för radarjaktstridsledarna existerar ej. Myndigheternas krav på denna personalgrupp beträffande övningar fylls, och mer därtill. Det ser våra tre flygande divisioner till.

**Ö**vningar alltifrån tidiga GFSU till sena FFSU ger radarjaktstridsledaren växlande intressant tjänst. Därtill kommer regelbundna endagarsövningar som ger möjlighet behålla rutinen i krigsbefattning.

En annan, stundtals omfattande arbetsuppgift, är "Härnösand radar". Så gott som alla genomflygande förband anropar oss under sin väg genom sektorn. Dessutom utnyttjas vi ibland för övervakning i F15:s norra områden.

Den väl utbyggda radarövervakningen i mellersta och södra delarna av landet har gjort förbanden så vana vid trafikledningsmässig övervakning att de ofta väntar sig fullständig service från oss. Detta kan vi tyvärr inte stå till tjänst med eftersom "Härnösand radar" endast är en navigeringshjälp som upprätthålls av radarjaktstridsledare vid sidan av tjänsten.

Någon regional-kontrolltjänst varken kan eller får utövas av "Härnösand radar". Endast i mån av tid och möjlighet kan härifrån lämnas hjälp med passage genom luftled, väderuppföljning på landningsbas och andra uppgifter som man begärt av oss. Detta hoppas vi att de förare som anropar "Härnösand radar" har förståelse för. ■

*Claes Thor*

# Luftbevakning kräver gedigen lokalkännedom

Ett fientligt skepp närmar sig kusten.

Vårdkasas har tänts på höjderna för att varna befolkningen och kalla alla stridbara män till vapen.

(Träsnitt ur Olaus Magnii historia, Anno Domini 1555).

**L**uftbevakningen har mycket gemensamt med den gamla vårdkaseorganisationen vad gäller varning och larmning av befolkningen. Det är inte helt oavsiktligt som vårdkasen ingår i luftbevakningens emblem! Samhörigheten blir inte mindre av att flera av sektor N 3:s luftbevakningsstationer ligger på forna kas- och vetteberg, dvs berg från vilka man fordom varnade — och varnades.

Hur mycket symbolik som ligger i att stridslednings- och luftbevakningsavdelningen och Sveriges nordligaste fornborg finns på samma ö, må vara osagt. Säkert är dock, att redan för 500 år sedan centrum för militär ledning och administration fanns på Frösön.

Och likväl, nu som då fanns det problem och svårigheter, som på olika sätt löstes. Nutida problem, som ständigt gör sig påmindra för sektorns luftbevakning, är typiska "norrlands- och glesbygdsproblem". Avfolkningen — den produktiva delen av befolkningen (värnpliktsåldrarna) flyttar till tätorter inom och utanför sektorn.

Affärer, järnvägsstationer och postkontor läggs ned. Byarna töms, hus förfaller. Och samtidigt som åker och äng växer igen, växer även den kvarblivna befolkningens genomsnittsålder — i mitten av 70-talet kommer var tredje invånare i en del norrlandskommuner att vara äldre än 65 år!

**A**llt detta holkar ur begreppet "lokalrekrytering" till ett tomt honnörsord. I luftbevakningsförbanden blandas de norrländska tonfallen ofta med dalmål, värvländska, göteborgska och andra "främmande tungomål".

Vad en smålänning och en jämte har gemensamt så är det i alla fall inte dialekten — men personalstyrkan hålls uppe. Men med minskad lokalrekrytering avtar lokalkännedom och vana vid sektorns natur och klimat, och alldeles speciella metoder för snabb mobilisering måste vidtas. Glesbygdsproblematiken är inte bara utflyttning och avfolkning utan även stora avstånd. Betänk att mellan Östersund och Örnsköldsvik är det ungefär lika långt som mellan Stockholm och Jönköping eller Göteborg och Hässleholm.

Det är inte lätt att leda förband utspridda över så stora ytor. Kompanicheferna behöver stor vana och lång träning — här krävs lokalkännedom! Dessutom är området välfyllt med "höga berg och djupa dalar", något som inte förbättrar villkoren.

Den moderna tekniken i allmänhet och elektroniken i synnerhet löser enligt många utsagor alla problem. För sektorns luftbevakning är det ungefär som med den gamla trotjänaren J 29:an: "Aldrig några problem med elektroniken — det finns ingen"...

**V**ad som finns är vidareutvecklingen av Bells klassiska uppfinning, något som emellertid fortfarande inte är helt problemfritt. Telefonnätet är glest — sektorn är huvudsakligen glesbygd — och syns bli glesare för vart år, ibland snabbare än utflyttningen.

Elektroniken har dock nått sektorns luftbevakning under senare år — i form av OPUS. Ett genialt system för att snabbt överföra underrättelser inom luftförsvaret. Men klassen på telefonnätet fyller tyvärr inte alltid de nya krav som OPUS kräver.



Problemen kan trots allt på sitt sätt bli glädjämnen. En godtagbar lösning kräver gedigna kunskaper om sektorn, fantasi och improvisationsförmåga, allt egenskaper som kommer väl till pass inom en stril-50 sektor.

I arbetet har man direkt kontakt med sina medarbetare på alla nivåer och sitter inte instängd i ett litet bås i en stor "strilfabrik" där man bara känner varandra som abonnenter på snabbtelefonen.

**M**en kontakten är inte begränsad till den egna avdelningen eller flottiljen utan omfattar en stor del av sektorns befolkning. Inte bara de som repövas i luftbevakningsförbanden utan även "lådförvarare", förläggings- och förplägnadsvärdar, utan vilkas hjälp förbanden snabbt skulle vara illa ute.

Tyvärr är den fast anställda personalen som skall lösa problemen fåtalig. Vakanssituationen har drabbat sektorns luftbevakning ganska hårt. Men samtidigt är det ett gott tecken på personalens höga kvalitet att den kan fylla uppkomna luckor helt eller delvis vid sidan av den egna utbildningen, och trots detta prestera ett fullgott arbete.

Lika kännetecknande som glädjande är det stora inslaget av "sörlänningar" som sökt sig till sektorns luftbevakning frivilligt — även om inte alla blir frivilligofficerare. ■

Thore Ericsson



# Storsjöödjuret gnäggar – David Gul gnuggar

★ ★ David Gul är ett grundläggande begrepp på mer än ett sätt på F4. Divisionen är namnkunnig, och har som synes Storsjöödjuret i sitt festliga emblem. Grundläggande flygslagsutbildning, GFSU, är en uppgift som relativt nyligen anförtrots David Gul, dvs. tredje divisionen. F4 har nämligen i ett antal år varit utan möjlighet att meddela GFSU. Nypremiären skedde i maj 1971, då ett halvdussin förhoppningsfulla fältflygare kom till Frösön för vidareutbildning. ★ ★ ★

**V**i började i simulatortornet nere på F3 på Malmslätt. Där fick vi under ett antal pass stifta närmare bekantskap med J 35 Davids instrumentering mm, som skiljer sig något från J 35 Adam och Cesar, de versioner vi tidigare flugit i Uppsala.



Därefter blev det J 35 D på F4 för hela slanten; de första passen var rena vänjningsövningar. Man märkte genast att David är tyngre och stabilare, det sistnämnda framför allt i landningen, jämfört med Adam/Cesar. Övergången från klock- till stapelinstrument vållade heller inga problem. Efter två-tre pass, när man "suttit in sig" i J 35 David, körde vi avancerad flygning, instrument- och roteflygning sammanlagt ca 15 tim. Därmed var inflygningskedet slut.

Efter inflygningskedet började så smått de taktiska övningarna, bl a jaktstrid. Under förövningarna, där de olika undanmanövrerna visades, tyckte man nog lite till mans att det här skulle man väl klara av. Man såg fram mot första passet enskild jaktstrid mot någon av lärarna.

Den dagen kom också... Man låg där och svängde, bröt och tyckte man gjort allt det man lärt sig. Ändå tapade man kontakten med det andra flygplanet, tills man råkade kasta en blick i backspeglarna. Efter passet, med ännu en förlust, kom det viktigaste: eftersnacket. Då vi gick igenom hela övningen, allt medan det fortfarande var färskt i minnet.

Sedan fortsatte vi med att bygga på med rote-rote, rote-grupp och även grupp-division, det sistnämnda under krigsförbandsövningen "Minken" i somras, med goda resultat.



◆ Prydligt uppradade vid utblåsningskonen på en J 35D ser vi här fem sjättedelar av GFSU-adepterna. Stående fr v Ulf Hagstedt, Bertil Olsson, Lars Lingvall och Anders Nelsson. Sittande på konen Börje Eriksson; sjätte man Ulf Backlund saknas.

**F**ienden svänger emooooot...

Janssons annars ganska lugna stämning får plötsligt liv, och man rycks med i den entusiasm som nu visas från den gamle säkre stridsledaren. Just denna intima kontakt med "mannen på andra sidan", som vi har här på F4, är något som man sätter stort värde på. Man märker den enorma skillnad som råder, då man besöker sydliga förband.

Att efter passet personligen kunna tala med den som skött ledningen, och då diskutera eventuella oklarheter — det gör att man lättare förstår den andres problem.

Mörkerdebuten för vår del skedde en stjärnklar oktoberkväll med SK 35 C och en lärare från F16 i baksits. Premiären skedde på dispens, orsak ej tillräckligt antal flygtimmar på 35. Denna flygning gav dock ej mer än en rent allmän mörker-"feeling", pga olikheter i flygplantyp. Man hann inte ställa om sig på de två pass man fick. Så ett pass SK 50 skulle kanske ha gett lika mycket (litet?).

Kvällen därpå satte vi oss i J 35 D och flög en liten navigeringsrunda. Då råkade såväl vi som meteorologen ut för en liten överraskning. Vi startade i fint väder; då vi kom hem för landning blåste det 50 km/t tvärs banan. I den vinden skulle man alltså göra sin första mörkerlandning med J 35 D. Banan verkade också så kort där den låg i mörkret, inramad av ljus. Bromsskärm fick vi inte ta pga den starka sidvinden. Det hela slutade emellertid lyckligt och alla kom — om inte snyggt och pyrdligt — så ändock ner.

**I** början av mars började skjutningarna mot markmål. På F4 är vi lyckligt lottade som har Bynäset så nära (inom kontrollzon). En vänstersväng efter start och man är i skjutvarvet.

Utbildningen började med övningsraketer. Resultaten var för det mesta bra, men en del raketer blev omätbara (vi försökte skylla på raketfel). Efter ett par pass enskilt skulle det skjutas i rote, flankanfall. Även det gick bra, förmodligen bra rote-ettor (lärare!). Sedan fortsatte vi med automatkanon.



GFSU-skedet avslutades så för vår del med två veckors vingmålsskjutning på F21. Det såg mörkt ut första dagen då målflygarna kom ut i skjutområdet med trasiga mål och träffräknare som inte fungerade. Sedan fick de fin ordning på målen, men då sköt vi sönder dem i stället...

För att även få pröva på andra flygmiljöer och andra stridslednings- och luftbevakningsförhållanden, har vi gjort ett antal basväxlingar. Som exempel kan nämnas F13 för träning av styrdata. Vi besökte även F10 av samma anledning. Utanför Skånes kust övade vi kontaktövningar och jaktförsvar på låg höjd. F3 besöktes i början av GFSU-skedet ett flertal gånger för simulatorflygning. Numera har vi en egen anläggning, för övrigt F3:s gamla.

Vi anser basbyten vara mycket värdefull omväxling i flygtjänsten. Det skulle bara vara möjligt att ta med sig det vackra vädret här i Jämtland när man flyger söderut!

Totala antalet flygtimmar vi samlat ihop under GFSU rör sig om 210—220 timmar, varav ca 25 timmar mörkerflygning.

Att vi fått ihop våra timmar kan vi tacka vårt duktiga kompani för, som levererat och även levererar flygplan i stort antal och bra skick. Samt det fina väder som nästan alltid råder i Jämtland!

På flygsäkerhetssidan har det också gått bra. Ingen "superstall" eller allvarigare tillbud. En del sporrhjul har gått åt, och någon varm broms har det blivit, men det är också allt. ■

*Ulf Hagstedt*

◆ GFSU-eleven och artikelförfattaren Ulf Hagstedt (ovan tv) ses här med läraren vid inflygningsskedet, numera löjtnanten Staffan Ramstedt. Ett givande "eftersnack"! Nedan ser vi en GFSU-elev i sättningsögonblicket med exakt vinkel för AD-bromsning.





## Flottiljverkstad med anor förlitar sig på kader av trogna medarbetare

- • "Att med anvisade kr 100.000:— tillgodose samtliga krav på tit. 55 under budgetåret 1927—28 synes mig, på grund av vad ovan anförts, överstiga förmågan hos vem som helst, varför jag vördsamt anhåller att, innan nytt förslag till underhållsmedlens användande enligt skrivelsen den 4. sistlidne juli, Militärbyrå n:r 872, avfordras mig, Flygstyrelsen ville taga under övervägande en utökning av i nämnda skrivelse anvisat anslag. • • •

Östersund den 2. augusti 1927.

G von Porat  
Kårchef."

Ovanstående rader avslutar en skrivelse från Chefen för 4. flygkåren, dåvarande majoren G von Porat. Penningknapphet inom försvaret är synbarligen inte någon modern före-

teelse... Det har sin tjusning att arbeta i F4:s traditionsrika miljö, även om det medför en del nackdelar. Tex för första gångsbesökaren, som ju inte kan veta att bussen till F4 bär adressen "Frösö läger", Jämtlands fältjägares gamla lägerplats.

När man stiger av bussen i västra änden av flottiljområdet och sänker blicken från blickfånget — fjällpanora-

mat bortom Storsjöns breda vattenyta — upptäcker man i backen nedanför länsvägen en grönmålad byggnad med hangarportar. Det är den 1926—27 uppförda flygverkstaden med expeditionslokaler för materielavdelningen. Det märkliga är att den fortfarande används för samma ändamål, efter smärre tillbyggnader 1937 och 1941—42!

Men så är också bristen på verkstadsutrymme materielavdelningens stora bekymmer. Byggnaden rymmer i dagsläget tre tillsynsflygplan J 35D under dom-

kraftsskedet. Efterservice sker i hangar vid fältet. För reparationer och modifieringar disponeras ena delen av ett vid början av 40-talet uppfört flygförråd nedanför materielavdelningen; den andra delen utnyttjas som televerkstad.

Fordon-, drivmedelsmateriel, säkerhetsmateriel och basmaterielverkstäderna är spridda till lämpliga byggnader inom flottiljområdet, varför antalet verkstadslokaler fn är sju.

Det säger sig självt att denna organisation ej kan bedrivas så rationellt som man önskar, med långa avstånd till materieförråd och sidoverkstäder (svets, plåtslageri, målning). Att förflytta flygplan mellan flygfältet och verkstadslokalerna är speciellt vintertid ett företag som fordrar ett sexhjulsdrevet specialfordon med skicklig förare.

Det är alltså med stor förväntan visser fram mot förverkligandet av det sedan länge planerade avdelnings/verkstadsbygget, som avsevärt kommer att förbättra produktiviteten samtidigt som de gamla lokalerna kan täcka den kännbara bristen på flyg- och intendenturförrådsutrymme.

Även om arbetsplatsen belastas av sin ålder och bristande ändamålsenlighet kompenseras detta i stor utsträckning av dugliga och plattstrognade medarbetare. Det sistnämnda är av synnerlig betydelse för ett företag som arbetar med kvalificerade specialister. Den genomsnittliga anställningstiden hos personalen just nu är 12,3 år vid avdelningen. Anställningstiden vid flottiljen är avsevärt längre, då flertalet i ledningen har tjänstgjort i andra befattningar inom F4.

En stor del av de relativt fåtaliga avgångarna från tidigare kollektivanställd personal har skett till flygteknikerbefattningar. Satsningen på utbildning har alltså givit god utdelning och tillgången på denna mångårigt yrkeserfarna personal kan knappast överskattas.

Underhållstjänsten inom norrlandssektorerna präglas av de klimatiska förhållandena och de stora avstånden. Standardmallar för hela landet beträffande personal- och materielbehov blir därför i regel ej tillämpbara i vår landsända. Glädjande nog har våra speciella problem allt mer beaktats vid central planläggning. ■

Hans Enderlein

Frösö-flottiljens "moderna" verkstad ser ut som på bilden i vänstra hörnet; arkitekturen är som synes den samma som på bilden tagen för 26 år sedan, med verkstadsfolk i Fjärde Flygkårens tjänst anno 1926.

Tack vare en trogen och yrkeskicklig medarbetarstab går det i dag, och man hoppas på en ny verkstadsbyggnad.



## Förhållandet till bygden det allra bästa . . .

- • *F4 har alltid haft ett gott förhållande till jämtbygden och dess befolkning. Förbandet har blivit något av en institution, med fast förankring. Och för att illustrera det goda förhållandet har vi valt följande lilla "solskenshistoria".* • • •

**F**lygchefen blev en dag uppriktad av en ödemarksbo i trakten av Kall, som önskade att F4 skulle flyga över hans fjällhemman och bullra så kraftigt som möjligt. Vederbörande plågades svårt av vilda minkar, som översvämmade hans byggnader...

Vid något tillfälle hade ett flygplan råkat flyga förbi när mannen, herr Mattsson, stod på förstukvisten med hagelbössan på armen. Bullret eller nyfikenheten fick plötsligt minkarna att lämna sina gömställen och rusa ut

på gårdsplanen — med resultat att herr Mattsson snabbt kunde knäppa några med hagelbössan.

Han önskade nu att F4 på hans telegrafiska kallelse — telefon saknades — skulle upprepa manövern. Flygchefen lovade att en navigeringsövning skulle finnas förberedd.

Den 7 juni inkom på lyxblankett 152 följande telegram: "Ni äro välkomna i morgon med en division Draken eller Viggen. Observera: Gå ej under fyra fot för det har börjat grönska. Välkomsthälsningar! Mattsson med minken, Smedjeviken".

**S**edan bemålde herr Mattsson kommit ned till mer civiliserade trakter sände han följande telegram (lyxblankett 101):

"De överlevande (ett fåtal under förökande) har frågat mig om F4 är sålt. Har köpt mer hagelammunition. Ni äro välkomna till grått trevåningshus mitt emot TV-masten i Kallrör. Jag tror det blir kondoleans för de sista. Tar semester f o m den 20:e t v. Välkomsthälsningar.

Mattsson (och några minkar) Smedjeviken".

En annan innevånare, från Landön, som uppvaktade med brev, har vi tyvärr inte kunnat hjälpa, delvis på grund av olämplig flygmateriel...

"Till Chefen för Frösö Flygflottilj.

För några år sedan var jag i Skåne och jagade. Flyget hade bombat sankmarkerna i närheten av Skånes Djurpark vid Frostavallen och dess bombhål fungerade bra för det vildas trivsel. På min mark har jag en stark kalkkälla som jag önskat några bombhål i närheten av. Det vilda kommer att få nytta av vattenhål, men jag räknar med fiskevatten som resultat. Platsen jag nämner är belägen 1 km ifrån landsvägen Landön—Lillholmsjö. Närmaste bybebyggelse är Lillholmsjö, uppskattningsvis 4 km fågelvägen.

Tacksam för svar om en sådan åtgärd vore möjlig.

Högaktningsfullt.

S. S."

(Synd att F4 inte har B 5 kvar . . .). ■

### ERA MED ÄRA

En smått klassisk bild, även den från en gången tid. Störbombepoken skulle man kunna kalla den, då man vid Frösö-flottiljen experimenterade med störbombfällning och vann nimbus och ära. I bakgrunden skymtar Brunflovisen.

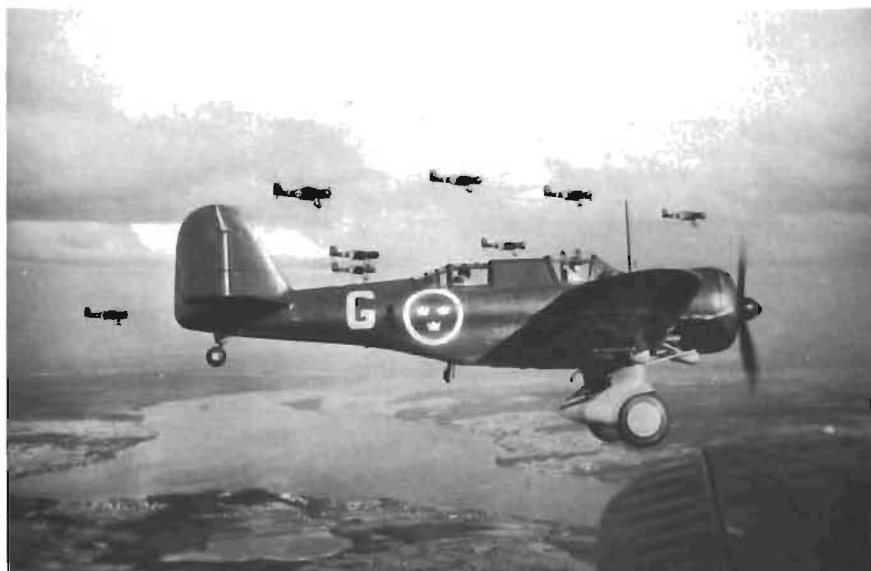


FOTO: ÅKE BERGMAN



# Simulanten får bästa stimulansen

## SIMULATOREXTRA

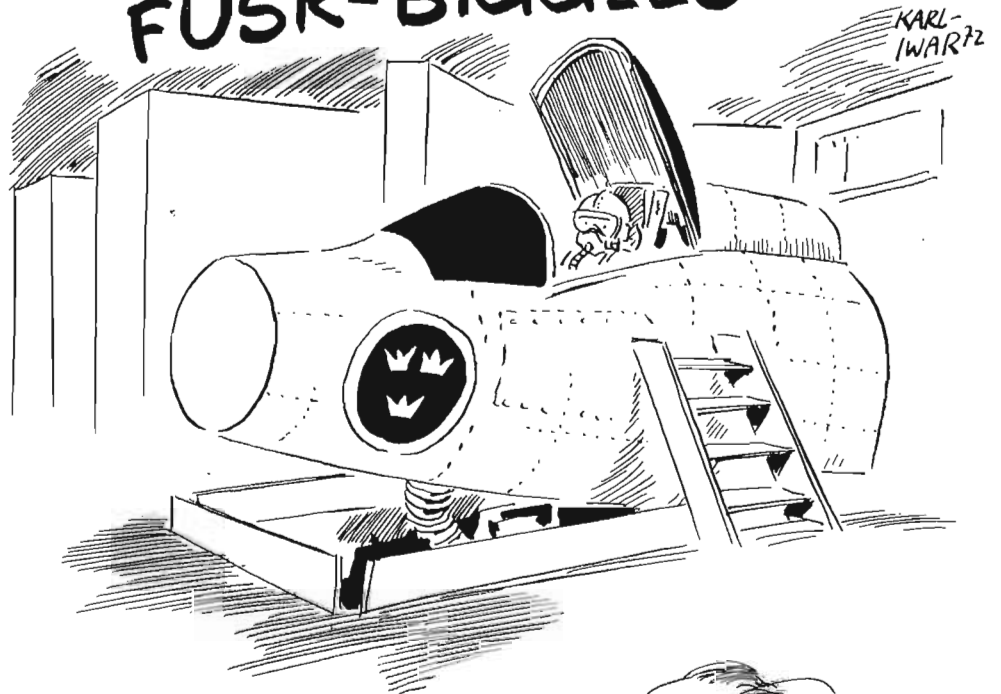
I oktober 1971 började arbetet på den byggnad som skulle inrymma F4:s flygsimulator.

Byggnaden, som ritats av arkitekt Milo Huttner, har som förebild haft F12:s simulatorbyggnad, ritad av samme arkitekt. Gavelväggarna, som på F12:s byggnad lutar som på en västerbottnisk lada, har "rätats upp", vilket av personalen på simulatortorn betraktats som positivt. Även planlösningen har ändrats, medan yttertakets utseende "modell skidbacke" överensstämmer med F12:s byggnad. F4:s simulatorbyggnad och dess klimatanläggning är för överrigt dimensionerad för en Vigen-simulator.

Man kan kanske reagera mot placeringen av denna okonventionella byggnad med tanke på att den utseendemässigt markant skiljer sig från närbelägna kaserner i trä. Dessa uppfördes i slutet av 1800-talet och användes då av dragoner, samt i början av 1900-talet av infanterister, som hade Frösö läger som exercisplats. I en av dessa gamla byggnader – skolbaracken – fanns F4:s första egentliga flygsimulator, en "link-trainer".

I början av 1971 anställdes de fem ingenjörer som svarar för den tekniska tjänsten på simulatortorn och i februari började den första av de två kurser som ingick i utbildningen. Den allmänna kursen var förlagd till F13 och pågick i åtta veckor. Den andra kursen, om sex veckor, var förlagd till F18 och omfattade den taktiska delen av flygsimulatortorn.

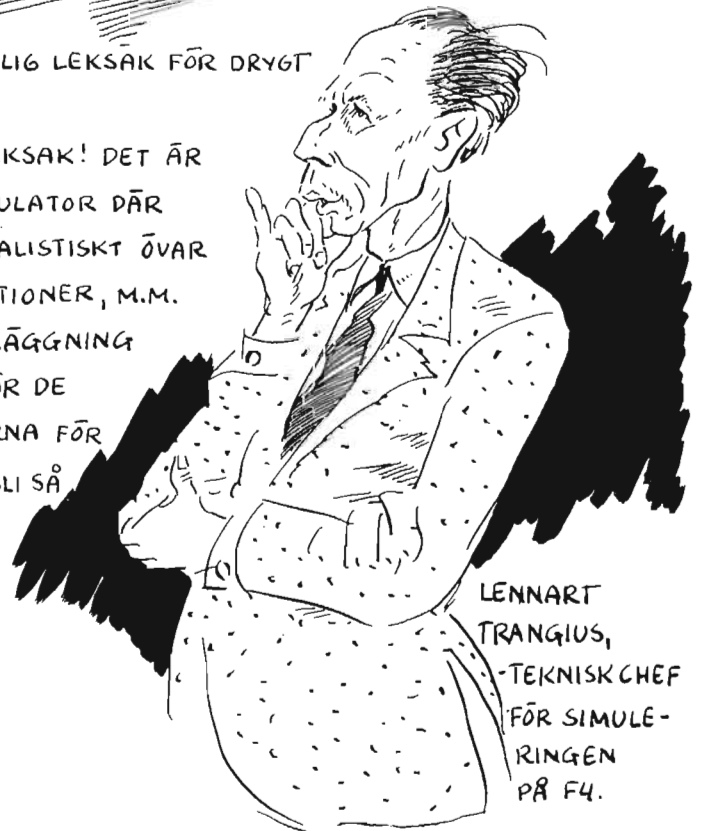
## FUSK-BIGGLES



F4 HAR FÅTT EN ROLIG LEKSAK FÖR DRYGT SJU MILJONER ---

-JA LEKSAK OCH LEKSAK! DET ÄR EN RÖRLIG FLYGSIMULATOR DÄR MAN BILLIGT OCH REALISTISKT ÖVAR KRIG OCH NÖDSITUATIONER, M.M.

-EN STOR DATAANLÄGGNING TAR ORDER OCH UTFÖR DE RÄTTA BERÄKNINGARNA FÖR ATT DET HELA SKA BLI SÅ NATURTROGET SOM MÖJLIGT.



LENNART TRANGIUS,  
TEKNISK CHEF  
FÖR SIMULERINGEN  
PÅ F4.



FLYGNINGEN ÖVERVAKAS OCH LEDS FRÅN EN PANEL DÄR INSTRUKTÖREN KAN SE ALLT VAD PILOTEN GÖR OCH PLANET HAR FÖR SEJ.

PLANETS LÄGE MARKERAS PÅ EN KARTA

DEN RÄTTA UTSIKTEN, OCH DE FYSISKA OCH PSYKISKA BELASTNINGARNA KAN MAN INTE BJUDA PÅ, MEN FÖR ÖVRIGT KAN MAN ORDNA DET MESTA. SOM HÖR DEN VERKLIGA FLYGNINGEN TILL.



TJYTTIGT VÄDER OCH HÄRD VIND TYCKER INSTRUKTÖREN OM, OCH HAN ORDNAR GÄRNA LÖMSKA FEL PÅ PLANET --- SOM PILOTEN SKA KUNNA REAGERA RÄTT INFÖR.

- SIMULATORN ÄR F.Ö. EN SÅ PASS TEKNISKT KÄNSLIG GREJ ATT FELEN IBLAND MÅSTE ÅTGÄRDAS PÅ RIKTIGT!



LJUD OCH VIBRATIONER I ATTRAPPEN GÖR ATT MAN FÖRNUMMER MOTOR, BANSKARVAR, HJULINFÄLLNINGAR M.M.

ÖP-TECKNAREN FLÖG INTE LÄNGE FÖRRÄN ÖVERSTEGRINGS-VARNAREN ---



FINGRAR ATT RITA MED!

**D**en flygsimulator – J 35D – som skulle tilldelas F4 var placerad på F3, och flygande personal ur F4 och viss personal ur F21 fick alltså tidigare åka till F3 för sina simulatorövningar. Nu får den personal på F21 som flyger J 35 göra sina simulatorpass på F4.

Simulatorn fick före flyttningen till F4 en behövlig uppfräschning både tekniskt och estetiskt, varefter den med tillhörande utrustning ställdes i ordning för transport med en Tp 84 Hercules. Det blev över 80 kollin av olika storlek som delades upp på två transporter.

**F**lygningarna gjordes i påskveckan och de åtta kalkylatorskåpen och kabinen ställdes upp i F4:s nya hangar 90. Trots ett pressat tidsschema för besättningen, med snabba lastningar på F3 och urlastningar på F4, fanns inte någon skada på simulatorn. Eftersom den var nymålad och färgen kanske inte helt hård kunde man befara att skador lätt skulle uppstå, men lastmästare och övrig personal på Hercules klarade transporterna mycket bra och är värda en eloge.

Efter påskhelgen skedde transporten från hangar 90 till simulatorbyggnaden. Denna var inte helt färdig; uppmontering, driftsättning och inkörning av simulatorn gjordes samtidigt som slutarbetena på byggnaden pågick. Detta, tillsammans med det minst sagt leriga väglaget utanför byggnaden, utgjorde givetvis ingen lyckad kombination, med tanke på det höga krav på renlighet som krävs för de känsliga beräkningskretsarna i simulatorns kalkylator.

Men allt gick väl, och den 29 maj kunde anläggningen tas i bruk; då en fyraveckorskurs för instruktörer började. ■

Lennart Trangius

# Jämnt väder skapar bra jämtväder

FOTO: THURESSON, SAAB



★ ★ Från meteorologisk synpunkt erbjuder vädertjänsten i sektor N 3 många skiftande uppgifter. Problemen är särpräglade, och ett av de mer svårbemästrade är att alternativa landningsflygplatser ligger rätt avlägset. In summa kan dock kortfattat konstateras att jämtvädret i huvudsak innebär "grönt" väder, men med risk för snabba förändringar genom närheten till fjällen. ★ ★ ★

**I** prognostjänsten måste stor hänsyn tas till terrängförhållandena i sektorn. Fjällkedjan i väster tänker man kanske i första hand på. Terrängen utanför fjällen är även den starkt kuperad och varierar mellan 200 och 600 meter över havet.

Strax innanför kustlinjen når bergknallarna 300–400 m och mellan Sundsvall och Örnsköldsvik finns öar, som når 200–300 m. Obsstationerna ligger i dalgångarna på 50–250 meter över havet; molnhöjdsuppgifterna hänför sig således till en lägre höjd än den genomsnittliga.

Vädret i F4:s övningsområde präglas till stor del av terrängen och då i synnerhet av fjällkedjan. Denna initierar regn- och snöbyar vid nordvästlig vind i Storsjöområdet, och orsakar föhn med molnupplösning vid sydvästlig. Likaså har Storsjön under hösten fram till isläggningen vid jul stor inverkan på förekomsten av dimma och stratusmoln i Storsjöområdet.

Kustområdet är dim- och stratuskänsligt vid nordostliga till sydliga vindar, särskilt under våren och förvintern.

Flygvädret kring Frösöbasen — F4 — är som regel bra, troligen bättre än

vid de flesta flygplatser, i synnerhet vintertid. Kustflygplatserna och flygplatserna i södra Sverige besvärar då ofta av dimma och stratusmoln, medan F4 från januari har relativt liten frekvens av sådant väder.

**D**etta innebär rätt ofta att F4 har i huvudsak "grönt" väder med någon risk för tillfälliga försämringar. Ett alternativ fordras dock, men var?

F15 Söderhamn är vårt närmaste alternativ, därefter F21 vid Luleå, F16 vid Uppsala och F1 Västerås. Då dessa flygplatser ofta under vintern ej kan användas som alternativ medför detta krav att meteorologen skall "garantera" att vädret på F4 inte understiger vissa värden t ex närmaste timmen eller halvtimmen, vilket många gånger kan kännas pressande.

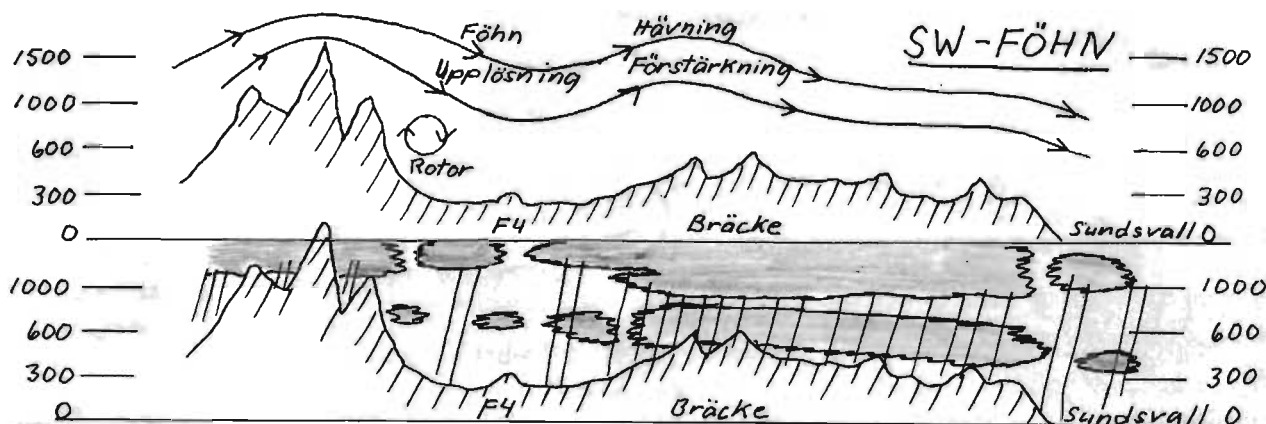
**M**örkerflygning på de olika krigsflygfälten genomförs regelmässigt nästan varje vecka under vintern. En meteorolog tjänstgör då som kontaktman och väderövervakare vid basen. Mörkerobservationer i halvdåligt väder ställer väl höga krav även på ett rutinerat väderbiträde, i synnerhet vid siktobservationer utan siktmärken.

Baserna ligger i glesbygd med inga eller ett fåtal ljuspunkter i närheten. Problemen att i fredstid överhuvudtaget förse krigsbaser och stridslednings- och luftbevakningsorgan med väderinformation är väl för de samma som i övriga landet.

Den norska flygplatsen Örlandet vid Trondheimsfjordens mynning får användas som nödlandningsplats, liksom F4 för norska flygplan. Örlandet och F4 kompletterar varandra vädermässigt ovanligt bra. Denna nödlandningsmöjlighet är en viktig säkerhetsfaktor vid F4:s flygningar och innebär att vädertjänsten vid F4 nog måste följa väderutvecklingen i Trondheimsområdet genom bla Örlandets landningsprognoser och obsar. ■

Hans Borell

◆ Exempel på FÖHN-verkan och orografisk förstärkning.



## Vpl fjällrävar

★ ★ Jämtlands flygflottilj var ett av de förband i landet som utsågs att försöksvis lägga tjänsten så att de vpl kunde beredas längre sammanhängande ledighet – en vecka – två gånger årligen. Ett försök som, vad man nu kan se, slagit väl ut och här skildras. ★ ★ ★

**P**å F4 valde man att bedriva markstridsutbildning under fältmässiga förhållanden över ett veckoslut i mars och ett veckoslut i september. Övningsplats var Arådalen, en liten turistort i fjällen ca 50 km från F4.

Övningsändamålet var att "uppöva och befästa kunskaper och färdigheter beträffande omgruppering från fredsforband till krigsbas, fältmässig förläggning, fälthygien, försvar av flygbas, skydd, sjukvårdstjänst och skjutning mot fältmässiga mål."

Drygt 200 vpl och 20 befäl deltog varje gång. Övningarna var mycket uppskattade av de vpl, men så ägde de också rum under fjällvärldens högsäsong – vårvintern och hösten.

Erfarenheterna av övningarna var mycket goda och C F4 kommer även i fortsättningen att förlägga del av markstridsutbildningen till fjällterräng en gång på vintern och en gång på våren. ■

*Anders Roos*

FOTO: AKE BERGMAN



## Hangar 90 superb skapelse

★ ★ Jämtlands flygflottilj har i många år lidit svårt av bristen på hangarutrymmen. Närmare hälften av flottiljens flygplanbestånd har måst stå under bar himmel eller i plasthangar året runt. Detta har självfallet haft en ogynnsam inverkan på flygtidsproduktionen – särskilt under den långa vintern, då flygplanen ofta varit täckta med snö och mer eller mindre nedisade. Från flygsäkerhets- och arbetarskyddssynpunkt har detta heller inte varit tillfredsställande. Nu kan man dock glädja sig åt flygvapnets mest moderna och kanske effektivaste hangar. ★ ★ ★

**N**är ett flygplan skulle in på reparation och service måste det först tinas upp i hangaren. Efter cirka tre timmar kunde arbetena på flygplanet sättas igång, men då var hangaren rejält nedkyld. Vilket personalen som arbetade på flygplanet också snart blev... Nu har förhållandena ändrats till det bättre.

För omkring två år sedan började byggandet av en ny hangar, den som högtidligen invigdes den 14 juni i år. Den har bla en toppmodern brandsläckningsutrustning, som fyller hangaren med skum upp till tre meters höjd på något mer än tre minuter. Den har vidare expeditionsutrymmen, ordersalar och omklädningsrum för två divisioner och ett baskompani. Uppställningsplatser finns för 16 flygplan, och en servicehall rymmer ett flygplan.

Då dessutom de gamla hangarerna försetts med nya portar ser vi vintern an med tillförsikt och hopp om ökad flygtidsproduktion och flygsäkerhet. ■

*Anders Roos*



FOTO: AKE BERGMAN