

Ett besök vid

Av överste 1 Gunnar Ståhl

I mars 1989 kom jag på genomresa till F 4 på Frösön. Jag kom i ett Herkules-transportflygplan tillsammans med delar av stridsledningseenheten från F 17. Vi landade vid lunchtid en lördag; utrustade med skidor och andra förnödenheter.

Vi kvitterade ut en liten buss vid F 4:s transportcentral. Vi lastade den med vår packning för att fara till Edsåsdalen på vinterövning.

Solen sken från en klarblå himmel. Det var vindstilla och ett par minusgrader. Vi körde från flottiljen upp mot Frösö kyrka. Vi stannade till strax före kyrkan och tittade ut över Storsjön mot Oviksfjällen med Drommen och Västfjället och bort mot Åreskutan. Litet längre bort skymtade Anarisfjällen. Utsikten var överväldigande och storslagen. En tanke började växa fram hos mig.

● ● Vi fortsatte med bussen in mot Östersund på Vallaleden utefter storsjöstranden. Till vänster om oss hade vi Frösöns sluttningar och till höger låg staden på andra stranden. I sluttningen ned mot Storsjön låg snön djup. Massor med människor, mest familjer med barn, hundar, kälkar, pulkor, slädar, skidor och plastpåsar åkte nedför slänten. Alla sått att åka i backen verkade bra utom de tråkiga. Alla såg glada och lyckliga ut – harmoni



och livskvalitet lyste över scenen.

Min tanke hade växt färdigt. Jag insåg att jag efter ett långt och givande liv i Flygvapnet ändå hade missat något. Jag hade aldrig bott eller arbe-

F 4:s historia

Av major Estbjörn Andersson

Vid 1925 års försvarsbeslut beslöts att – av vad som tidigare varit Arméns respektive Flottans flygväsenden – till den 1 juli 1926 bilda en självständig försvarsgren – Flygvapnet. Därvid beslöts att 4. flygkåren skulle placeras på Frösön.

Vid tillkomsten för 68 år sedan kunde kårchefen, majoren Gösta von Porat, mönstra en styrka om 16 officerare, 16 underofficerare och stambefäl samt 60 värnpliktiga. Flygplansbeståndet var begränsat och tillät

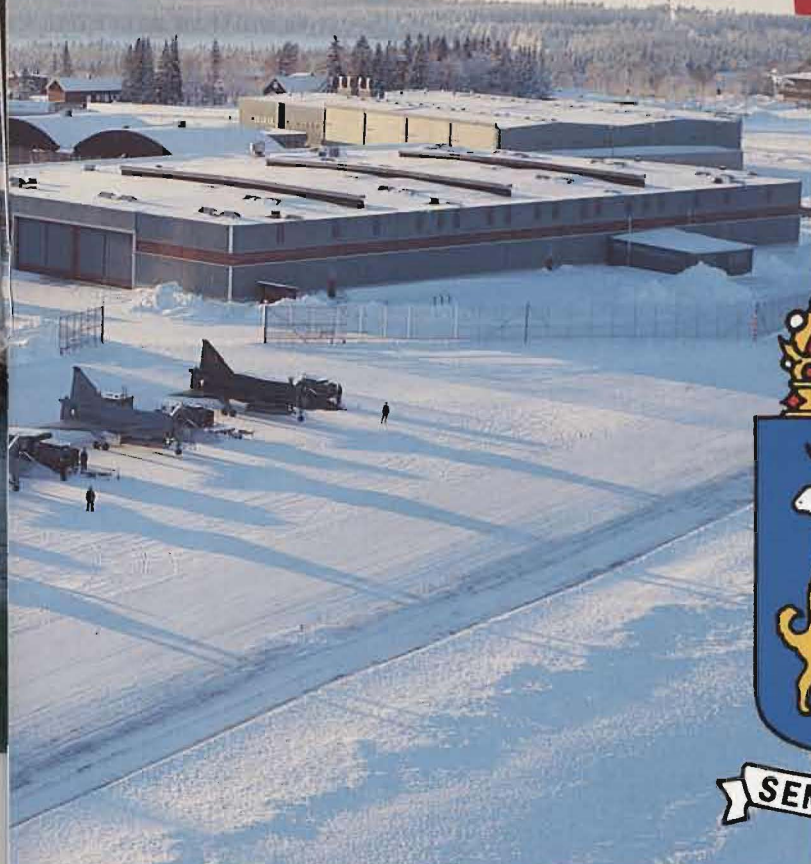
ingen annan verksamhet än flygträning och enklare flygspaning.

1936 organiserades kåren om till Kungliga Jämtlands Flygflottilj, F 4.

Mellan december 1939 och mars 1940 organiserades "fri-

F 4 avgjorde

Foto: Peter Modigh



● ● Därefter gick nästan ett år. I januari 1990 ringde flygvapenchefen och erbjöd mig jobbet som chef för Jämtlands flygflottilj och sektor nedre Norrland.

Yippy tänkte jag, men svarade att jag ville fundera till måndag. Då ringde jag

och sade "Ja tack!"

I juli 1990 flyttade jag med familjen till F 4 och Frösön. Det var det bästa vi någonsin gjort och efter en vecka visste vi – här blir vi kvar.

Det är livskvalitet att bo i storsjöbygden och att arbeta vid F 4. Det gäller såväl arbetsinnehåll och de människor som arbetar vid F 4 liksom natur, friluftsliv, kontakter och relationer. "Fin-kultur" i form av ett rikt musikliv, teater m m finns det också om man öppnar ögon och öron.

● ● Nu skall vi beskriva en dag vid F 4. Det är en innehållsrik dag och speglar många delar av flottiljens verksamhet. Vår beskrivning har inslag av både fakta och fiction.

Att de som arbetar vid F 4 gör ett bra jobb och att F 4 har en plats i framtidens flygvapen är en självklarhet för oss.

Jag hoppas läsarna får mycket nöje av det besök vid F 4, som vi genom FlygvapenNytt bjuder er!

tat norr om Uppsala. Jag tänkte, att om någon nu skulle erbjuda mig jobb vid F 4/Se NN på Frösön i Jämtland, så skulle jag svara JA tack direkt!

i kort-kort

villigflottiljen" F 19 till försvar av norra Finland. F 4 bidrog här med en grupp B 4:or och totalt 84 man, därav nio flygande.

1947 ombeväpnades Jämtlands Flygflottilj till J 26 Mustang och därmed byttes även flygslaget "lätt bomb" till "jakt".

1952 var året då "reaflyget" med J 28 Vampire gjorde sitt intåg på Frösön. J 29 Tunnan ersatte Vampiren år 1956 och skulle bli F 4 trogen fram till 1966, då J 32 Lansen gjorde ett kortare gästspel på flottiljen. Redan 1969 byttes Lansen ut mot trotjänaren J 35D Draken.

1984 gjorde dagens Jaktviggarr entré.

Under åren som gått har F 4 naturligtvis inte bara förvaltat arvet från 20-talets "Frösö läger". En omfattande om-/nybyggnation har gjorts under årens lopp i takt med att flottiljen tilldelats nya uppgifter. Ett exempel härpå är dagens stridsledningsorganisation.

F 4 omfattar i dag cirka 650 anställda och utbildar årligen cirka 550 värnpliktiga. F 4 känner sig väl rustat att möta framtiden! Välkommen JAS 39 Gripen. ■



00.15

Snöröjning i full fart

Av löjtnant Ulf Eriksson

Foto: Peter Modigh

Snöröjningen är i full gång. Sista SAS-planet landade 23.30. Närmast väntar postflyget om cirka två timmar.

I morgon bittida börjar en systemövning flyg tillsammans med F 16 och F 21. Målflygdivisionen från F 16M kommer in i övningen under andra passet.

Hela bansystemet inklusive klargöringsplatser och grupperingsplatser för klargörings-tropparna måste vara klara till 07.00.



Snöröjning måste ske sju av årets tolv månader – under såväl dager som mörker.



Skifteschefen rapporterar vid överlämning av snöläget under natten följande till pågående skift: "Fram till sista SAS-planet landat strax före midnatt var landningsbanan, taxibanor och flygplansplattor röjda!"

F 4 svarar för snöröjningen vid ÖSTERSUND/FRÖSÖ flygplats. Flygplatsen brukas gemensamt av militärt och civilt flyg. Fälthållningen utförs av flygfältsplutonen, som är bemannad med värnpliktiga och befäl. Verksamheten pågår dygnet runt.

● ● I flygfältsplutonen tjänstgör 24 värnpliktiga, uppdelade på tre skift. I varje skift på åtta man ingår tre-fyra som kommer från den södra landsändan. Här möts de av en annan

miljö i form av vita vidder med Oviksfjällen i sydväst och Åreskutan i väster, vilket får dem att glömma höghus och dimma för en stund.

Under en period om tre veckor arbetar de värnpliktiga en vecka dag- och en vecka natts skift. Därefter åker de hem för en veckas ledighet. Arbetet leds av två befäl (skifteschefer) som tjänstgör i ett skiftessystem.

● ● Vid ett-tiden börjar det snöa på nytt. Det är bara att börja om. När postflyget skall landa snöar det så kraftigt, att trots maximal insats från snöröjarna är det omöjligt att mäta bromsverkan med ordinarie utrustning. En bedömning på erfarenhetsvärden måste tillgripas.

Ban- och taxiljusen handskottas för att inte snöa över. På landningsbanan sopar fyra sopblåsmaskiner kontinuerligt och två snöslungor tar bort snösträngarna, som uppstår efter sopningen. Två plogbilar röjer på flygplansplattorna och en hjullastare i klargöringsområdet.

● ● Snöröjningsfordonen fungerar utan krångel denna natt. Borsten på sopblåsmaskinerna slits emellertid hårt och behöver bytas under kommande dygn.

Snöröjarna har haft en arbetsam natt, men förberedelserna för att genomföra övningen är klara. ■

Insatslarm

02.45

Larm från ett ammunitionsförråd. Det är ett skarpt larm som måste tas på stort allvar. Kriminalitet ger oss allt oftare anledning att ingripa och kontrollera våra olika förråd. Insatsstyrkan rycker ut med hundar och allt – beredda på det värsta.

Ljudet av sirénen och den ivrigt blinkande "flashlighten" gör det omöjligt att låta bli att vakna.

Raskt upp ur sängen. På med långkalsonger, m/90 uniform, kängor och den skottsäkra västen. Kommunikationsradion med tillbehör i bröstfickan. Ficklampan i högra benfickan och handfångslen i den vänstra.

På snabba fötter till kupprummet. Greppar tag i Ak 4:an för att sedan snabbt ställa upp utanför flottiljvakten. Där väntar redan hund och hundförare. Alla är redo ...

● ● Uppsittning i insatsbussen. Vi åker till brytpunkten. Där står redan bevakningschefen och väntar. Vi hoppar ur och ställer upp i öppen fyrkant framför honom. Alla lyssnar och tittar då han ritar insatstaktiken i snön. Han informerar alla om att det har gått ett larm på datan i kontrollrummet. Det är ett ammunitionsförråd!

Detta är ett "skarpt" larm, ingen övning poängterar han. Bevakningsche-

fen delar ut positioner och anropssignaler till oss värnpliktiga. Vi påbörjar insatsen.

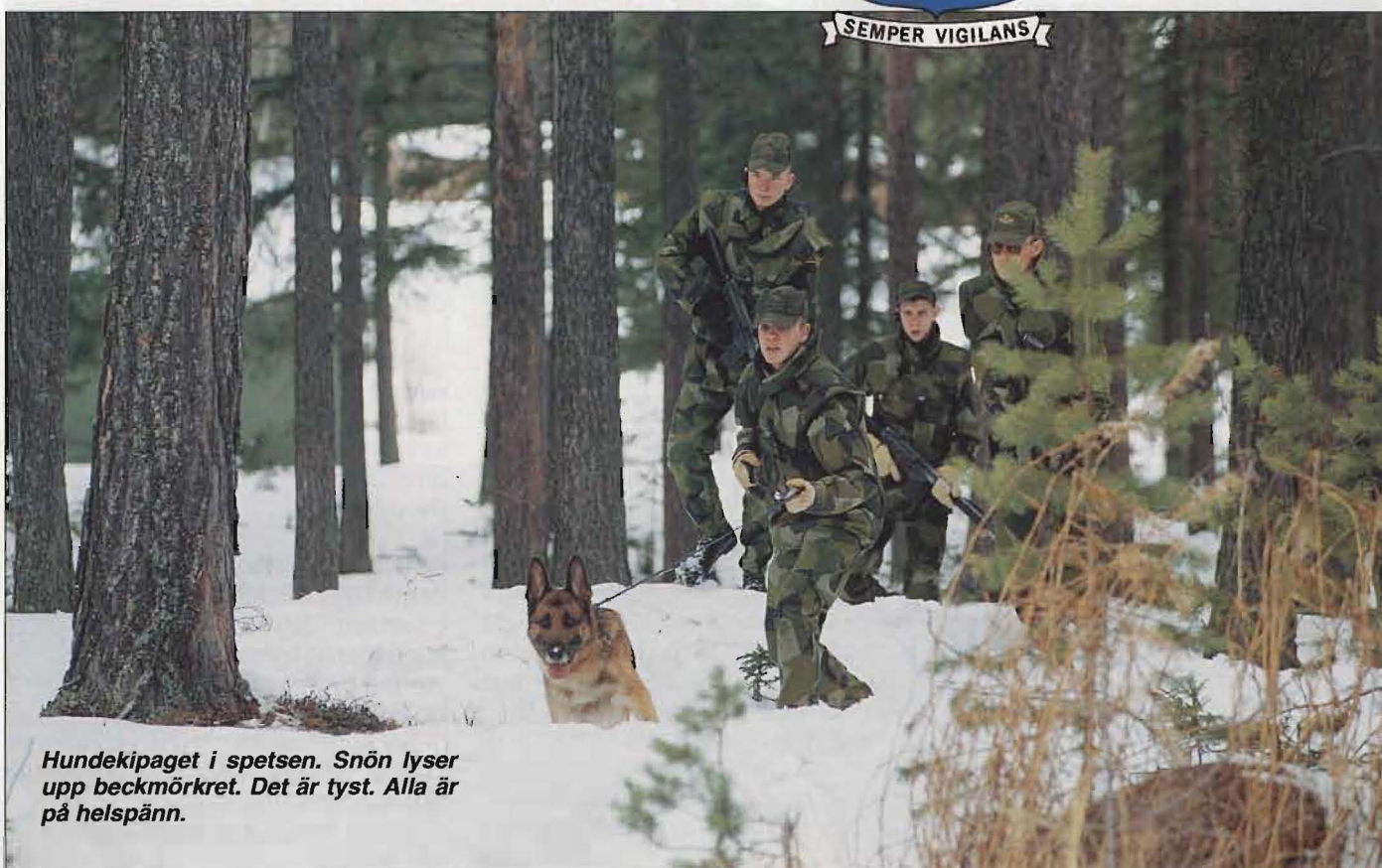
Med hundekipaget i spetsen, följd av bevakningschefen beger vi oss ut i det becksvarta mörkret på pilformering. Det är tyst. Alla är på helspänn. Blir det fel kan någon av oss få sätta livet till.

● ● När vi närmar oss slutet av vårt rutsök, stannar alla till och inväntar order. Jag och bevakningschefen går fram och kontrollerar förrådet. Vi andas ut, det är ett "falsklarm".

Åter till F 4, där vi lägger oss för att fortsätta den avbrutna sömnen. Innan jag somnar tänker jag: "Tacka Gudarna att det var ett falskt larm." ■



SEMPER VIGILANS



Hundekipaget i spetsen. Snön lyser upp beckmörkret. Det är tyst. Alla är på helspänn.

03.50

Luftbevakning inom incidentberedskapens ram pågår ständigt, dygnet runt. Såväl fast anställda som värnpliktiga bemannar olika strilcentraler över hela landet.



Ett pass i incidentberedskapen

Klockan är 03.50 och nästan hela Sverige sover. En telefon ringer. Vad är det som händer? Jag sätter mig yrvaket upp. En oförskämt pigg röst i luren säger: "Nu är det dags att vakna!" Jag stjälpur i mig en kopp kaffe innan jag sätter mig framför skärmen. Överlämningen av nattens händelser går fort. Det har varit lugnt och allt fungerar.

Klockan har hunnit bli 05.00 och det är bara två timmar kvar av passet. Det finska flyget vaknar och dagens flygaktiviteter startar. Färdplansskrivaren rasslar till. Det är SK931 från Arlanda till New York.

● ● Det hörs steg i trappan. "Äntligen passbyte", säger en av de värnpliktiga målobservatörerna. De nya kommer in och meddelar att det är minus 27 grader ute och att det börjar dagas så sakteliga.

Det blinkar på telefonpanelen. Samtalet kommer utifrån. Vem ringer den här tiden på morgonen? I örat hörs: "Go'morron radar, jag ska ut å flyga, går det bra?"

– God morgon själv, det ska nog gå bra. Var startar du och hur ska du flyga?

– Jo, jag startar med SE-FEL söder om Jockfall nu å ska till min jaktstuga vid Kitkiöjokki. Det tar cirka en timme.

– Jaha ... Jockfall, var ligger denna plats?

– Jo just det. Det finns ju flera. Denna ligger mellan Gällivare och Torneälven.

Karta över norra Sverige – där F4 medverkar till vakt-hållningen i luften.



Identifieringsledaren i arbetsposition.

– Då har jag fått ditt meddelande och önskar dig en trevlig flygning.

– Jo, tack och hej.

Förutom färdplan till flygtrafikledningen måste man här uppe i norr lämna meddelande om flygning till luftbevakningen. Det gäller inom de områden som benämns N-områden (Notefied-area).

● ● Dörren öppnas och in kommer dagskiftet med luftbevakningsledaren i spetsen. Jag lämnar över till pågående identifieringsledare. Sedan skriver jag en rapport om vad som hänt under natten.

Nu är mitt incidentberedskapsdygn i rikets tjänst över för den här gången och jag skall åka hem.

Hjälp! Anslöt jag motorvärmaren i går kväll? ■

Vädergenomgång. Övningen kan börja som planerat med sex Jaktviggen per division. Därutöver tre SK 60 och en HKP 3. F 16 och F 21 har i stort samma antal flygplan. Målflygdivisionen (F 16M) startar med J 32E Lansen från Malmen kl 09.00. De går in i övningen kl 09.30.

1
07.30

En dag med



"David Röd & Blå"

Av löjtnant Anders Danielsson

Foto: Peter Modigh

Övningen pågår hela dagen ända till kl 22.00, då sista roten landar efter en insats i höjd med Sundsvall.

En systemövning flyg inbegriper mer eller mindre hela flottiljen. Stationskompanierna får jobba hårt med både klargöring och ammunitions-hantering. Alla funktioner av betydelse arbetar så lika krigsorganisationen som möjligt.

Detta gäller även strilsystemet. Både luftförvarscentralen och radar-gruppcentralen är i gång.

Så här började det

Kl 07.00. De första piloterna vid "David Röd" och "David Blå" (= första och andra divisionen) anländer till sitt



Rotechefen och "tvåorna" går igenom övningsstaktiken.



I arla morgonstund, 07.30, är "briefing-dags". Flygchefen och meteorologen ger dagsförutsättningarna via intern-TV.

arbete – divisionerna. Sättet att ta sig hit är många. En del cyklar, någon springer, men de flesta åker bil. Alla kan konstatera, att det har varit en snörik natt. Var och en väntar sig ännu en spännande dag på arbetet. Man ser fram emot dagens kommande systemövning, en övning där man övar flygsystemets hela kapacitet.

Kl 07.30. Briefing. Alla är i tid. Det är A och O att passa tiden. Flygchefen initierar anmälan över den interna TV-anläggningen och respektive division anmäler sig, inklusive helikoptergruppen.

Därefter börjar meteorologen beskriva dagens vädersituation. Det ser ut att bli bra väder. En del snöbyar från nordväst men i övrigt inget som kan sätta käppar i hjulet för dagens övning. F 16, F 21 och målflygdivisionens medverkan är det heller inga problem med.

David Röd och David Blå deltar med sex JA 37 Viggen vardera, de andra två jaktförbanden med ungefär samma antal. Därutöver medverkar tre SK 60 och en HKP 3 från F 4 samt några J 32 Lansen ur målflygdivisionen.



Från värmen ut i kylan – Jaktviggen bogseras ut ur nattens "ide".

Ovningsledaren repeterar dagens övningsbestämmelser och ser till att alla vet vad de skall göra. Rotecheferna och deras tvåor går igenom taktiken för genomförandet. Det är inte så mycket tid över till kl 09.00 då man skall vara uppe i högsta beredskap.

Spännande väntan

KI 09.00. De båda rotarna ur David Blå går upp i högsta beredskap. Man anmäler detta på den fasta förbindelsen, "slingan", till luftförsvarscentralen (lfc), som beslutar när start skall ske.

Nu börjar pulsen stiga på de berörda piloterna. Man sitter och väntar på att få sticka iväg. Under tiden orienterar jaktledaren i lfc om det aktuella luftläget. Det är alltid lika spännande

att vänta på en start. Här gäller det att bli först upp i luften.

KI 09.10. – "Frösön! Startorder. Roten D46/D37 starta mot beredskapsläge Bräcke. Fientliga anflygningar från ost på lägsta höjd. Starta ost. Tjuren 4 leder."

Så här kan det låta när man ger startorder till en rote. Flygplanen är nästan omedelbart i luften. Tidsfördröjningen rör sig bara om någon minut. Piloterna anmäler sig för berörd stridsledningscentral. Nu är koncentrationen total inför uppgiften.

Kraftig radiostörning

KI 09.15. Den andra roten startar. D36/D01 får order att flyga mot sundsvallstrakten där man förväntar sig "fientligt" inflygande. Stridsledningen orienterar att det kan förväntas kraf-

tig radio- och radarstörning. Detta ger en inriktning mot ett mera självständigt uppträdande för roten.

Nu är övningen i gång på fullt allvar. Den kommer att rulla på ända till 22-tiden. Under den perioden kommer det nog att hinnas med en hel del starter. Utöver de två rotarna från Frösön flyger man även med andra jaktrotar från baserna Kubbe, Åmsele och Färila, där David Röd finns.

Blind radar

KI 16.00. Under dagen har det varit mycket svårt för piloterna att få något egentligt grepp om hur målförbanden rör sig och ser ut på grund av den mycket kraftiga radar- och radiostör-



ningen. Den gör att det blir mycket svårt att se med sin egen radar. Tal-kommunikation är stundtals omöjlig.

Därför har en av radarjaktledarna begett sig till divisionens samlingsplats för att redogöra för hur de upplever övningen vid sina radarskärmar. En stor fördel här på F 4 är att stridsledningen och divisionerna har sina lokaler inom samma område. Det gör att samarbetet och utbildningen underlättas avsevärt.

Efter en stunds diskussion enas man om en mindre taktikförändring, som bl a innebär övergång från rote-uppträdande till gruppuppträdande.

Väl utbogserade hänger de värnpliktiga på jaktrobotbeväpningen – Sidewinder 9L (= rb 74) och SkyFlash (= rb 71).

För att få större verkan i målet beslutades att stridsledningen skall prioritera ledning mot störflygplanen i målförbanden. Radarjaktledaren återvänder till stridsledningscentralen för att delge övriga radarjaktledare taktikförändringen.

Lång dags färd ...

KI 22.00. Efter en lång och intensiv dag landar sista roten. Den har varit insatt mot målförband i höjd med Sundsvall. Målet bestod av tio flygplan. Uppdraget genomfört, alla bekämpade!

Nu återstår det andra stora arbetet med en sådan här övning – utvärderingen. Alla inblandade skall delge sina erfarenheter, bra som mindre

09.00 – Jaktviggenroten "i högsta", d v s startklar. – 09.10. Starta ost. Tjuren 4 leder.



bra. Det gäller att få en så heltäckande bild som möjligt. Varje dag försöker vi förbättra oss i alla led för att få ett så effektivt försvar som möjligt. Alla har gjort ett gott dagsverke och är nu förtjänta av en god natts sömn.

● ● Först återstår dock en kort samling för att snabbt gå igenom dagen för att se ifall det har hänt något speciellt, t ex flygplansfel. Efter det hänger alla av sig sin flygutrustning och kastar sig i duscharna. Nu kan man tillgodoräkna sig ytterligare en dag i "Vapnet".

Framåt 23.00-tiden lämnar piloterna vid första och andra divisionen, David Röd och David Blå, sin arbetsplats. Det är inte många timmar kvar till dess man är tillbaka i hetluften igen. ■

Tema: F 4-besök

Livet på en bastropp

Av fänrik Johan Gradin

Medan "hemmaflottiljen" kör en systemövning förbereder sig en av "ytteranläggningarna" att ta emot besök från flygbasjägarskolan. Dessa baskerklädda gentlemen skall ha vinterutbildning på Kubbe-basen. Nog får de vinter alltid. Termometern visar -29 grader Celsius och det är nästan en meter snö.

Herkulesen (TP 84) med flygbasjägarna skall landa kl 11.30. Bastroppschefen åker ut till TLF-vagnen för att ta bromsprov och lämna väder- och banbesked till Frösön. Det ligger litet snö på banan och han bedömer att den måste plogas.

Sådana här kalla dagar önskar man att Materielverket kunde ta fram långkalsonger speciellt anpassade för plogbilar och snöslungor, ty dessa maskiner klagar otröstligt när de tvingas till tjänst i kylan. Som så många gånger förut denna vinter kör vi i procession ut på banan.

De värnpliktiga kontrollerar att tankbilen och räddningsbilen är "fit for fight". I dag skall vi få hjälp med räddningstjänsten från F 4. Förhoppningsvis hinner de hit i tid.

Kallt åt öra ...

KI 09.00 är banan plogad och slungad. Vi går in för att skölja ner dieselröken med litet kaffe.

"Nog tö re va rätt kallt åt öra i dänn baskra ida", säger plötsligt hantverkaren med eftertryck och lägger in en snus. Bastroppschefen tror dock att de har riktiga vintermössor med sig. Hantverkaren ser lugnare ut.

En ur Herculesens besättning ringer och undrar om det går att få tag på lunch när de landat. Efter att ha fått veta att det är tre mil till närmaste matservering, säger han, att de får väl ta en banan eller nåt.

Han får då veta att det troligen är enklare att åka tre mil än att hitta en banan i den här kylan. Han lägger på. Kanske skall man öppna restaurant och sky-bar i det utrangerade luftbevakningstornet intill banan.

Renar på banan

30 minuter innan beräknad landning åker bastroppschefen ut till TLF-vagnen och intar MIF-position. Han meddelar via radion att det är mycket renar ute på banan. Ut med räddningsbilen på banan för att jaga bort dem. Han tänker för sig själv: Detta måste vara paradiset för en japan. Malet renhorn har ju någon påstått kunna sätta fart även på den svalaste av japaner. ("F-n tro't, sa Relling-en.")

Räddningsstyrkan anländer och det stora transportflygplanet Hercules landar. Materielen och passagerarna lastas ur. Flygplanet lyfter och styr tillbaka mot sydligare breddgrader. (Bananer? ...)

● ● Baskrarna byts mot vintermössor och flygbasjägarna med utrustning skjutsas per lastbil till sin grupperingsplats. Tjänsten på en bastropp är minst sagt varierande. Man ställs ständigt inför nya problem och situationer. Det känns faktiskt stimulerande. Man lär sig alltid något nytt. Om ni har vägarna förbi så kom in på en kopp! I Norrland lever vi ... ■



09.00

Av förrådsman Kent Norin

Foto: Peter Modigh



Nyinryckning vid serviceförrådet

I dag skall 199 värnpliktiga i den nya omgången rycka in – huvudsakligen till radarkompaniet.

De skall utrustas vid serviceförrådet. Vissa förberedelser har pågått sedan oktober månad – översyn av persedlar, samråd med värnpliktsdetaljen, packning av persedelsäckar med ej storlekssorterad

materiel typ sängpersedlar, handdukar, stridsbälten etc. Säckarna har transporterats en vecka före inryckningen till respektive kompani där tilldelning sker.

I dag börjar personalen kl 07.00 med de sista förberedelserna. Kl 09.00 öppnas dörrarna och de stängs kl 21.00. Denna förlängda arbetstid har sedan 45 dagar inplanerats på en fast lista enligt gällande arbetstidsavtal.

De nyinryckta utrustas med uniform och övriga storlekssorterade

persedlar. (Kamouflageuniformen, "modell 90", tycker de flesta ser tuff ut.) Alla får prova sina kläder. Det är ändå flyt i verksamheten. Även vapen lämnas ut, totalt 184 kpistar och automatkarbiner. I morgon finns möjlighet till byte av vissa persedlar samt kompletteringsutrustning av de obligatoriska eftersläntrarna.

Det blir en mycket arbetsam dag vid serviceförrådet. Totalt sker denna verksamhet fyra gånger per år. ■



13.15
BOMBHOT

Av flygledare Sture Ericsson
Foto: Peter Modigh

En bomb placerad ombord på SAS 2054. Växeltelefonisten följer F 4 checklista vid bombhot och larmar därefter omedelbart

flygtrafikledningen (ATS).

Flygledaren, som arbetar i den radarposition som ansvarar för flygningen, meddelar piloten det inträffade och ger samtidigt instruktioner så att SAS 2054 kan återvända för landning. SAS 2054 betraktas nu av ATS som "nödständig". Några stressiga minuter följer då hastiga ompriorite-

Bombhot mot den civila flygstationen. En anonym röst ringer till F 4:s växel och säger, att den Boeing 737 som nu startat har en bomb ombord. Larm till flottiljledning, beredskapsplutonen, luftfartsverket och polisen. Under tiden som

åtgärder vidtas för att möta bombhotet får flygchefen order att hålla an på systemövningen tills vidare.

ringar måste göras för att kunna landa SAS-flygplanet utan fördröjning. En Jaktviggen måste beordras att landa på en annan bas, t.ex.

Larmkedja dras igång

Under tiden har flygledaren i tornet

Scandi 2054 cleared for take off

13.15



Flygledaren i sin övervakande och dirigerande position i tornet.

tagit fram sin checklista och utlöst varningslarm. Flottiljens brand- och räddningstjänst rycker ut och får information om vad som hänt. Beredskapsplutonen får order om att utgå till anvisad plats. Polis, räddningskår och olika befattningshavare såväl innanför som utanför flottiljområdet larmas. Flygledarna i tornet blir som en spindel mitt i nätet. Telefoner ringar, radioanrop besvaras och lågmälda order utdelas, allt i en lugn men spänd atmosfär.

I samråd med Luftfartsverket, polisen och SAS beslutas att passagerarna skall evakueras tillbaka till den civila flygstationen. Luftfartsverket får till uppgift att transportera fram trappor till flygplanet. F 4 ställer transportkapacitet till förfogande. Allt samordnas via tornet.

Sju minuter efter start landar SAS 2054 och piloterna hänvisas av tornet till den "gamla civila plattan". Eftersom landningen sker på bana 12 behöver flygplanet bara rulla rakt fram ett hundratal meter. Piloten meddelar tornet att både civil och "militär" polis finns på plats. Man avser tömma flygplanet på besättning och passagerare via ordinarie



Ovan: Polisen och bevakningschefen klarar ut läget.

Nedan: flygledare i arbete vid trafikkontrollen.



utgångar eftersom trapporna redan finns på plats.

Bombhund anlitas

Ett sambandsbefäl från polisen anländer till tornet och får av flygledaren en kort resumé av läget. Det visar sig att polisen med kort varsel lyckats få fram en bombhund som nu i ilfart är på väg till F 4. Polisbefälet berättar, att det normalt inte finns någon sådan hund stationerad i Östersund. Men av en händelse genomför man just nu en övning i närheten! Påpassligt ...

Under de närmaste 20 minuterna transporteras passagerarna iväg i F 4:s bussar. Området kring flygplanet spärras av och genomsökningen av planet inleds.

Alla som finns på checklistorna har larmats och finns på avsedd plats. Ett relativt lugn infinner sig bland personalen i tornet. Lugnet avbryts endast av något enstaka telefonsamtal från pressen. De hänvisas till flottiljens presschef som nu blivit insatt i alla detaljer.

Resultatlös nosning

Två timmar efter bombhotet är flygplanet genomsökt. Man kan konstatera att ingen bomb fanns gömd vare sig i själva flygplanet eller i bagaget. Piloterna anropar tornet och får tillstånd att taxa tillbaka till den civila flygstationen. Polis och räddningskår återgår till sina respektive stationer och beredskapsplutonen återupptar sitt avbrutna rutinarbete. Även i tornet varvas det ner. Men innan de inblandade skiljs åt bestäms, att polisen skall kalla till ett uppföljningsmöte där erfarenheterna av det inträffade kommer att tas upp.

"Scandi 2054 cleared for take off."

Två timmar och 34 minuter försenad lyfter SAS Boeing 737 igen mot Stockholm. Ombord finns 112 tacksamma passagerare. Tacksamma för de professionella insatser som F 4:s personal genomfört tillsammans med samhällets civila funktioner.

● Det var falskt larm denna gång. Man kan dock hålla med, när våra värnpliktiga i insatsstyrkan återgått till sin rutinemässiga vaktjänstgöring gör reflexionen: Är det värt att riskera livet för 38 kr/dygn? Frågan tål att grannas på. ■

15.30

Helikoptern

- en
livräddare

Inom systemövningens ram spelas ett moment ut med en pilot som tros ha skjutit ut sig ur sitt Viggenflygplan i trakten av Lit, ett par mil norr om flottiljen. Räddningshelikoptern startar med läkare och sjuksköterska ombord.

Övningslarm! – Via högtalarmeddelande från flygledaren i tornet larmas helikopterbesättning, räddningsstation och F 4:s sjukhus med läkare och sköterska. Bråttom, bråttom! Allt sker nu i högt tempo men efter väl inövat mönster.

Den viktigaste delen av F 4:s helikoptergrupps arbetsuppgifter utgörs av beredskap och övningar inför eventuella flyghaverier. Beredskapskravet innebär bl a att helikoptern med sjukvårdspersonal skall kunna lyfta inom fem minuter från larm.

Räddningshelikoptern, som på grund av dagens bistra vädersituation står flygklar inne i hangaren, bogseras ut. I samband med motorstart går sjuksköterska och läkare ombord, dittransporterade av räddningsambulansen.

Helikopterbesättningen får via radio från flygledaren veta att en

Jaktviggen-pilot anmält "motorstörningar" i trakten av Lit och tvingats lämna flygplanet med raketstolen. "Haveriplatsen" beräknas ligga cirka 25 kilometer nordost om flottiljen.

Att vinna minuter

Helikoptern startar. Snabbt iväg. Här gäller att vinna dyrbara minuter. En snöby med åtföljande dålig sikt och låg molnbas tvingar oss att flyga på låg höjd. Detta begränsar räckvidden hos den "nödställda" pilotens nödsändare.

Vi får inte in nödsändarens signaler förrän på cirka tio kilometers avstånd. Fartreduktion och noggrann inflygning mot den registrerade signalen. Plats, 15-20 sekunders rakbana och sedan sväng tillbaka mot

nödsignalen. Maximal koncentration och spaning efter den "nödställda" hos alla ombord.

Där i skogsbrynet – ser vi plötsligt den välkända orangevita fallskärmen liggande i snön och bredvid skärmen siktas piloten, även han liggande i snön. Är han skadad? Helikopterföraren landar knappt 100 meter från piloten för att inte virvla upp alltför mycket snö och därmed försvåra arbetet.

Smärtstillande

Undersökning av föraren avslöjar en underbensfraktur. Sjukvårdspersonalen ger smärtstillande och stabiliserar ben och fraktur med skena. Därefter läggs den "skadade" i vakuummadrass och lyfts ombord. Så bär det av mot flottiljen igen för vidare transport till stadens sjukhus och ortopedkliniken – om det hela nu hade varit "på riktigt" förstås!

Men övning ger färdighet. Nödvändig sådan. Som också överför trygghet till flygande besättningar. Lika viktigt. ■

Idrott & Friskvård

Av löjtnant Jan Nordin Foto: Peter Modigh



F 4 har av tradition betraktats som en av Flygvapnets mest kompletta idrottsflottiljer. Redan på 40-talet och vidare framåt står det klart att F 4:s idrottsmän både fått internationellt och nationellt erkännande för sina framgångar.

enskilde individen skall lära sig förstå att leva ett sundare och skönare liv.

● ● **Hälsoprofil** är ett prov och undersökning av levnadsvanor. Denna metod är hos civila företag mycket anlitad. Profilen är ett riktvärde och värdemätare för den enskilde individen. Denna form av bedömning anser vi vara av stor vikt för att på eget initiativ ändra sina levnadsvanor. Vi kommer att inleda denna verksamhet under kommande höst. Vi hoppas förstås på ett bra gensvar hos personalen.

Vi andas stor optimism för de år som är kvar av 90-talet. Tävlingsidrotten varvat med en stor portion friskvård och en grundläggande hälsoprofil kommer att ge personalen vid F 4 ett rikare och sundare liv. Var så säker! – Mår den enskilde bättre, mår kollektivet F 4 bättre! ■

Hur ser då dagens F 4 ut som idrotts- och friskvårdsflottilj?

Vi kan redovisa en idrottsverksamhet som vi tror saknar motstycke i Försvarmakten när det gäller bredden. Våra flottilmästerskap samlar mellan 150 och 200 startande i tävlingar från terränglöpning till stor-slalom. Våra mästerskap är heldagsarrangemang.

Under de senaste åren har våra kvinnliga civilanställda och officerare visat sin förmåga även i idrott på tävlingsnivå. Vi har för närvarande cirka tio som ägnar sig åt terränglöpning, orientering/fälttävlan samt skidåkning. Hoppas att andra förband skyn-

dar sig att ta efter, så det blir lite konkurrens även på damsidan.

Vägen till hälsa

Friskvården är ju den bas alla skall stå på. När det gäller fysiska prestationer och psykisk stabilitet är friskvården den grundläggande formen.

Vår inriktning till friskvård har alltid varit positiv. Vi ger personalen tillfälligen att utan nummerlapp och stress motionera och friskvårda sig. Vi måste dock erkänna, att friskvården fått för lite tid och utrymme jämfört med tävlingsidrotten. Vi skall göra friskvården mycket mer omfattande. Den

Hälsoprofil ny friskvårdsdrive





17.00

Serviceplutonchefen och tekniske chefen diskuterar luftvärdighet med anledning av ett tekniskt fel på en Jaktviggen.



Av flygdirektör Anders Edqvist & kontrollingenjör Lars Fönsson

Foto: Peter Modigh

Att spåra och åtgärda tekniska fel

Arbetsdagen lider mot sitt slut. Teknikavdelningen vid tekniska enheten diskuterar felutfallet på tröghetsnavigeringssystemet (IME) på JA 37 Viggen under den senaste månaden, då telefonen ring-er.

Det är serviceplutonchefen vid första stationskompaniet som meddelar att flygplan 360 har haft ett antal tändmissar i efterbrännkammaren. Vi kommer överens om att ta ut en RUF-utskrift. RUF står för *Registrering för Underhåll och Flygsäkerhet*. Det är ett övervakningssystem som Jaktviggen är utrustad med. Åttahundra signaler från flygplanets olika delsystem registreras med olika intervaller.

Signalerna spelas in på band som efter flygpassets slut kan analyseras i en dator på marken. Vi går gemensamt igenom utskriften. Den ger då en tvåstjärnig anmärkning med kommentaren "EBK-utslockning upptändning under tändgräns". Med det menas att motors efterbrännkammare inte tänder upp.

Motorprovhus

Anmärkningarna från RUF klassas i tre grupper – en-, två- eller tre-stjärniga. Tvåstjärniga anmärkningar innebär

att en åtgärd omedelbart skall utföras. Vi kommer överens om att koppla upp flygplanet för motorkörning. Detta sker i motorprovhuset av kompaniets personal med assistans av körledaren från tekniska enheten.

Hela provförloppet av motorn följer specificerade rutiner och följs upp med hjälp av dator. Vid körningen tänds EBK normalt. Utvärderingen som följer visar dock att sticklågans varaktighet är för kort. Detta framgår av att bränsletrycket till sticklågetändaren är felaktigt.

Vi inom teknikavdelningen och kompaniet diskuterar felyttringen och

beslutar att byta tändapparatens backventil. Kompanipersonalen byter backventilen och gör en täthets- och delkontrollkörning i motorprovhuset. Vi kontrollerar också med hjälp av datautskrifter att backventilsbytet har avhjälpt felet med bränsletrycket.

Kontrollflygning

Därefter klagörs flygplanet för kontrollflygning. Kontrollflygning är en speciell flygning som utförs efter ett bestämt program för att verifiera funktionen (luftvärdigheten) på hela eller delar av flygplanet. Vid flygningen, som utförs av tekniskt kunniga piloter eller flygingenjörer förs protokoll som komplement till den automatiska registreringen. Den kontrollflygning som nu skall genomföras, innan mörkret faller, omfattar kontroll av motorfunktionen och speciellt då EBK:n/efterbrännkammaren.

När flygningen avslutas rapporterar kontrollflygföraren att den har skett utan anmärkning. Chefen för teknikavdelningen och serviceplutonchefen beslutar därför att åter sätta flygplanet i tjänst. ■

Motorkörledaren vid kontrollpanelen i motorprovhuset vid tekniska enheten.



Markförsvarskompaniet genomför en dygnsövning med en närskyddspluton och markbefälsskolan. Övningen är inne på sina sista timmar.

18.00

Snön lyser vit på taken endast markförsvarsofficeren är vaken...

Av fänrik Patrik Bottne Foto: Peter Modigh

I mörkret hörs knarrandet av kängor som pulsar genom snön. Gruppchefen tittar på kartan en extra gång i det röda skenet från ficklampan. 200 meter kvar till målet. Dygnsövningen för andra närskyddsplutonen är inne på sina sista timmar.

Nere på Bynäset (F 4:s övningsområde) grupperar han ut de två grupperna. Närskyddsplutonens plutonchef kontrollerar eldområdena för kulspruteskyttarna. Det är alldeles tyst. Himlen börjar skifta från blått till rött och kylan biter i kinderna. Nu hörs bullret från annalkande fordon ... Vi väntar ... ELD!

Ljudet från de hamrande kulspurtorna, pansarskott och automatkarbiner dånar över hela Bynäset. Eldöverfallet blir lyckat och grupperna fortsätter efter nya order vidare mot nästa mål och uppgift.

Nymodern skjutbana

På skjutbanan har skjutledaren genomgång för tredje utbildningsplutonen innan skjutningen kan börja. Två Jaktvigar sveper förbi på låg höjd och dånnet ger tillfälle till några av kvällens konstpauser.

I kväll skall man skjuta på den nya akustiska automatskjutbanan, en ny typ av skjutbana för oss på kompaniet och med många fördelar – men också med ny teknik och svårartade barnsjukdomar.

På plutonbefälsskolan Markförsvaret har kvällen börjat hektiskt. Alla pulkor till kvällens anfallsutbildning räknas igenom och kontrolleras. Kulsprutor, ammunition m m, ingenting får fattas. Plutonchefen, en av eleverna, ger order till grupperna innan avmarsch. Övningsledaren lyssnar på ordergivningen och nickar nöjt. Vitklädda och tungt lastade försvinner plutonbefälseleverna likt en karavan in bland snödrivorna mot övningsterrängen.

Från noll till fem ...

Fänrik Johan Georgson marscherar samtidigt förbi med första utbild-

Markförsvarskompanisoldater pulsande fram genom djupsnön.



ningsplutonen och tittar lite avundsjukt på jämtlänningarnas skidteknik. Johan är en av tre f d karlsborgare (från F 6) som blivit frösöt och fått tillfälle att öva skidåkning fem månader om året mot tidigare noll.

Nere på hundplutonen hörs ljudet av en skoter. En av instruktörerna är ute och kör upp en patrullsträcka inför morgondagens övning i patrullering vinter. Hundförare och hundar behöver ständigt övas och specialtränas.

Pappersbrottnig ...

På kompanistaben fylls pappershögar med ständigt nya uppgifter som måste lösas. Kompanichefen och hans stab brottas med utredningar, övningsförberedelser och frågvisa fänrikar. I kväll planeras vårens utbildning på den nya granattillsatsen till Automatskarbin 5 (AK 5) för kompaniets befäl.

Från gårdagens post ligger vykort med hälsningar från våra kollegor i fredens tjänst. I Kashmir och Libanon genomför nu två av kompaniets befäl och en sjukvårdslärare uppdrag och uppgifter under lite annorlunda förhållanden.

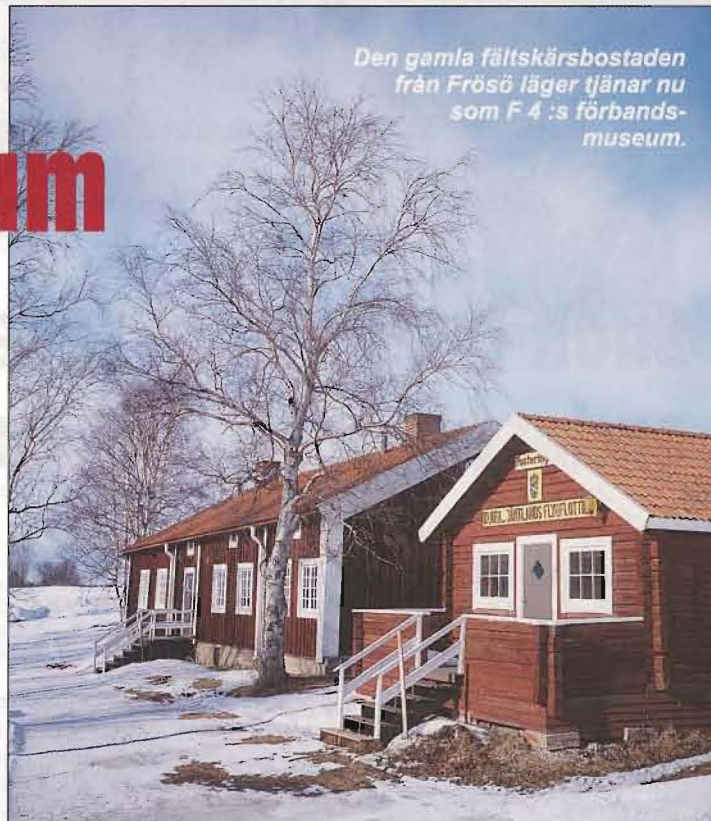
Andra närskyddsplutonen har nu nått fram till styrkans andra uppgift med god marginal. En välförtjänt rast inbjuder till en matbit och en stund för egna tankar. Blicken vilar över Storsjön och Oviksfjällen som skymtar i mörkret i väster. ■

F 4:s förbandsmuseum

F 4:s förbandsmuseum är inrymt i en gammal fältskärsbostad vid Västerhus, Frösö läger. Byggnaden uppfördes 1736 och kom att byggas ut 1830. Till en början var huset bostad för fältskären vid lägret; efterhand gästgiveri, skola och i nära nutid tjänstebostad för vid F 4 anställd personal. F 4:s sista hyresgäster lämnade huset år 1970.

Av major Esbjörn Andersson

Foto: Peter Modigh



Den gamla fältskärsbostaden från Frösö läger tjänar nu som F 4:s förbandsmuseum.

På initiativ av dåvarande flottiljchefen Erik Nygren bildades 1968 en traditionskommitté i avsikt att samla material av historiskt intresse och därigenom planera för ett F 4:s museum. En lämplig lokal skulle visa sig vara just den gamla fältskärsbostaden.

Arbetet inom traditionskommittén kom från 1974 att ledas av dåvarande majoren Anders Roos som, med hjälp av 50 000:- från ÖB:s markententerimedel och med flottiljledningens välvilliga inställning, kunde se F 4:s för-

bandsmuseum invigas under högtidliga former i samband med flottiljens 60-årsdag, maj 1986.

Samlingarna av i dag omfattar dockor med tidsenliga uniformer, flyg- och mekanikerutrustning, varjehanda flygplansdelar, en fungerande radiostation från 50-talet, foton med instruktiva texter, kartor, bildalbum, montrar med modeller i skala 1/72 av flygplan vid

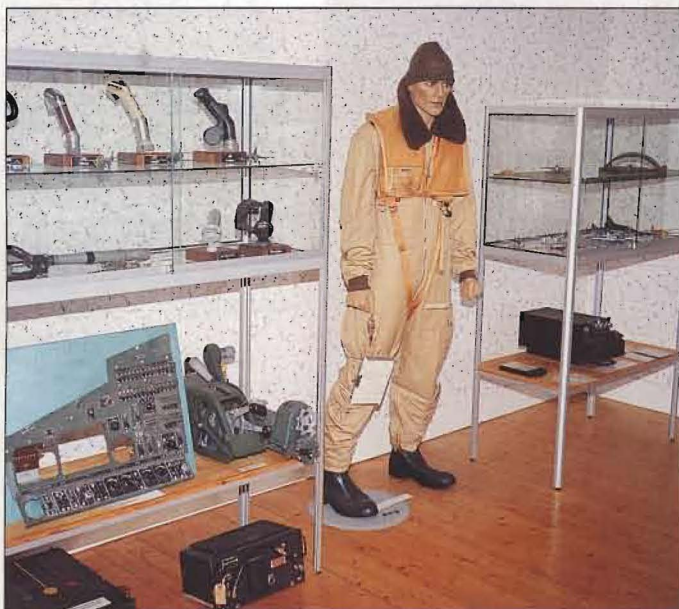


F 4 genom tiderna och mycket mer. Tillkommer de smidesarbeten som berättar om F 4:s begynnelse, ett utsökt hantverk som möter besökaren genast vid inträdet i museet.

Ansvar för F 4:s förbandsmuseum delas mellan F 4:s kamratförening (grundad 1945 och med chefen för F 4 som ordförande) och flottiljen. Kamratföreningen ansvarar för museets utveckling och till-

gänglighet. Museiansvarig är för närvarande kamratföreningens vice ordförande major Anders Roos med bistånd av löjtnant Ernst Wallin.

F 4:s förbandsmuseum ligger något otillgängligt beläget för allmänheten. Det är placerat inom flottiljområdet. Avsikten med museet är väl primärt att för anställda och värnpliktiga vid flottiljen hålla minnet av flottiljen och dess utveckling levande. Men även en större allmänhet är välkommen till "fältskärsbostaden". Ett besök är mödan värd. ■



Bl a: Styrspakar, 50-talspilot, en kamera, m m.



Bl a: Kulspruta, 40-talspilot, bomb, m m.