



# F 4 – vår nordligaste jaktflottilj

*Flottiljingenjören, fld H. Enderlein*

När 4 flygkåren uppsattes på Frösön den 1 juli 1926, skedde detta på en plats med gamla militära traditioner – Frösö Lager. Genom Karl XI:s indelningsverk förändrades 1685 Jämtlands infanteriregemente till dragonregemente, som dock ej var beridet. 1685 mönstrade Karl XI regementet under tre dagar på Frösön. Året därpå anslogs Kråkstads hemman till övningsplats för regementet genom kungl brev. Till en början kallades övningsplatsen Kråkstads Lager omväxlande med Frösö Lager. Det senare namnet blev så småningom det enda brukliga. Planeringen av övningsfältet skedde under ledning av regementets chef, överste Carl Hård af Segerstad. Enligt traditionen skulle översten ha låtit manskapet bära bort stenarna, varav en del av övningsfältet var fyllt, i sina kappor. Rotehållarna skulle ha klagat hos konungen över att manskapets kläder skadats härav och Hård blivit dömd till 2000 dalers böter. Till minne av den nitiske chefen restes år 1690 en sten, den hårdska stenen, som fortfarande finnes att beskåda. Regementsmötena på den nya övningsplatsen ägde rum på eftersommaren och varade i regel en halv månad. Exercis och fälttjänst övades flitigt, och till varje knekt utdelades 8 skarpa och 16 lösa skott.

I samband med Karl XII:s krig byggdes försvaret av Jämtland ut, bl a upp-

fördes 1710–13 en skans, Kronstads skans, på det ställe, där nuvarande fotodetaljen ligger. Av denna skans finnes numera inga rester. Däremot kan man fortfarande iakttaga sträckningen av den betydligt äldre Frösö skans från början av 1600-talet, belägen vid Kungsgården, flottiljchefsbostaden. Denna Frösö Kungsgård hade "urminnes varit på gamla skansen och av de danske fogdarne brukad och kultiverad." Efter 1645, då landet kom under Sveriges krona, brukades egendomen av kommandanterna på Frösö skans. År 1671 flyttades alla användbara hus från skansen, som antagligen fått förfalla, till ungefärligen det ställe där Kungsgården nu står. Den senaste flyttningen skedde någon gång under senare delen av 1800-talet. Åren 1910–26 förvaltades såväl Kungsgården som Frösö lager av Remonteringsstyrelsen, som här drev Frösö remontdepå.

Från lägertiden finnas flera byggnader bevarade, som fortfarande utnyttjas inom flottiljområdet, såsom tre enplans baracker, en tvåningsbyggnad, där bl a uoffmässen är inrymd, samt gymnastiksalen.

Av minnen från forna tider finnes ännu ett värt att nämna, nämligen Frösö kapellruin från 1100-talet. Den befinner sig strax intill banände 12. På grund av läget har man ej kunnat låta

någon del av grunden, det enda som fanns kvar, att sticka upp ovan marknivån. En restauration ägde rum för några år sedan, varför den besökande nu kan få en uppfattning om grundens sträckning.

Chef för Kungl Jämtlands flygflottilj är överste C O Hugosson. Från att tidigare ha varit mycket aktiv inom segelflyget har översten sedan 1947 tagit befälet över ett jaktförband. Av överstens fritidsintressen, tävlingsbridge och golf, har det senare givit upphov till ett hestående minnesmärke, nämligen Frösö golfbana, en av de vackrast belägna banorna i landet.

Flottiljens, eller rättare flygkårens, första chef var överste G von Porat.

Kårens flygmateriel bestod till en början av några S 21, som användes både som land- och sjöflygplan. Förutom fältet fick kåren nämligen en sjöflygstation i den skyddade Kungsgårdsviken mellan ön och Bynäset. Kåren var i detta skede närmast avsedd såsom spaningsförband. Två år senare kompletterades den med Drontar, E2 och A4, avsedda för eskort- och attackuppgifter. 1930 moderniserades flygplansparken med S 6:or.

Hösten 1934 bytte flottiljen chef, då överste E G Gärdin tillträdde. Denne avlöstes efter tre år av överste E Tornberg och samma år blev flottiljen ett lätt bombförband med B4 som offensivt vapen.

Året efter andra världskrigets utbrott försvann de "dubbeldäckade" krigsflygplanen från Frösön. Nu var det dags för B5 att göra sin entré. Flygplanssnickarna hade spelat ut sin roll och plåtslagarna togo vid. Det första helvenska flygplanet, B17, kom våren 1943 och samma sommar övertog överste B G Bjuggren befälet. Vid denna tid blev behovet av ett lämpligt beläget övningsmål för störtbombarna akut. Såsom idealisk för detta ändamål bedömde översten en liten ö i Storsjön, belägen några km utanför flottiljen. Men med de första bomberna utbröt en storin kring Storsjön. Det var inte bara en socken som kände sig våldförd – den lilla ön utgjorde nämligen gemensam gräns för fem...

Med den nuvarande flottiljchefens tillträde 1947 genomgick flottiljen en ny metamorfos och blev jaktflottilj. Stört-



*När vårsolen börjar värma, gör man gärna en fjälltur.*

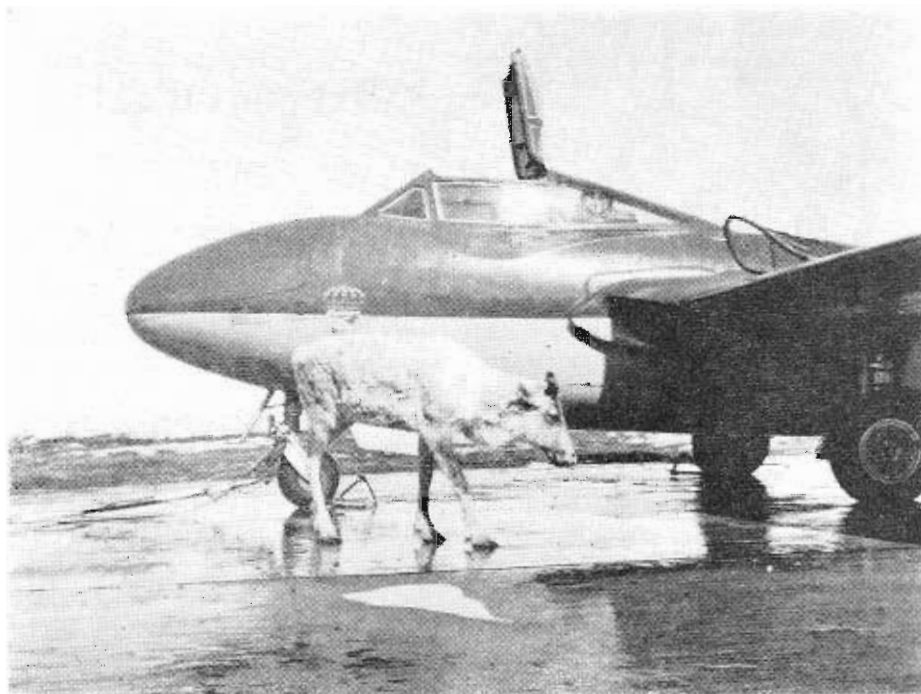


Chefen för F4  
Överste  
C. O. Hugosson

bombarna fingo lära om och trivdes så småningom väl med att tygla sitt nya flygplan, J26 Mustang. I många år svarade Merlin-motorernas dova brum vid varmkörningen på marken och under övningarna i luften för ljudsensationer på Frösö. Men år 1953 kom något alldeles nytt - jetmotorernas ilska tjut. Det var J28 Vampire, som anmälde sig, och med den en genomgripande ny teknik på alla områden inom flottiljen. Efter tre år fick F4 ånyo ett helsvenskt plan, J29, som nu gör utmärkt tjänst, särskilt under vinterförhållanden.

Såsom Sveriges nordligaste jaktflottilj har F4 en del problem att brottas med som äro mindre eller kanske helt saknas på sydligare breddgrader. De klimatiska förhållandena vintertid äro tidvis mycket ansträngande, icke minst för personalen i stationstjänst. Både kyla och snö samverka till att försvåra denna tjänst. Dock har den avsevärt underlättats med jetmotorernas intåg i flygvapnet. Det är icke ovanligt att snöröjningstroppens materiel vintertid kan få arbeta oavbrutet under 14-dagarsperioder. Den alltmera förbättrade utrustningen har emellertid även här medfört ett lättsannare arbete. Vad speciellt avd VI avundas de sydligare flottiljerna är de korta kommunikationsledningarna till centrala verkstäder och centrala förrådet, vilket medför korta transporttider och lätthet att få personlig kontakt. Hur mycket detta betyder för tjänsten förstår man nog ej förrän man upplevt det.

Vid en beskrivning av F4 kan man inte förbigå ambulanstjänsten. Redan under första vintern av 4 flygkårens existens uppkom önskemålet att med flyg möjliggöra transport av sjuka från trakter med dåliga vägförbindelser. Genom överste v Porats energiska arbete lyckades kåren till en början få två S21 "modifierade" för ambulanstransport. Det ville till god hälsa att vara sjuk i dessa plan, var överstens omdöme. S21:orna ersattes så småningom med S6:or och det dröjde ända till sensommaren 1933 innan det första "rik-tiga" ambulansplanet, en Junkers W34, kom i tjänst vid förbandet. Denna flögs till oktober 1938, då ett svårt haveri inträffade. Ambulanstjänsten sköttes en tid härefter med Junkers F13. 1941 hade flottiljen åter en Jun-



En gäst från fjället besöker flottiljen.

kers W34 i tjänst, som 1951 utbyttes mot en Noorduyn Norseman Tp 78, vilken gjorde en god insats ända till ambulanstjänsten övergick till civila företag sommaren 1958. Under sin existens hann F4 ambulans utföra 540 ambulansflygningar. De äro redovisade i ambulansjournalen. Med sina knappa notiser om flygningar på lägsta höjd i fjällvärlden i dimma eller snöyra, med svårt sjuka människor ombord, vilka till varje pris snarast måste under effektiv behandling, utgör denna journal



Vid F4 finnes personal, som varit med vid 4 flygkårens uppsättande, så t ex denne glade tyghantverkare, Erik Rahm, numera 1 verkmästare vid flygverkstaden.

ett monument över det osjälviska tjänandet.

Kungl Jämtlands flygflottilj ligger i en av Sveriges vackraste trakter. Banan befinner sig 70 m över Storsjöns yta med utsikt mot den jämtländska fjällvärlden. Detta panorama ändrar ej blott utseende med årtiderna utan växlar från timme till timme med belysnings- och väderleksförhållandena. Närheten till den orörda vildmarken gör flottiljen till ett eldorado för den fiske-, jakt- och naturintresserade. Vintertid kan man efter en timmes bilfärd hamna i gränsen till fjällvärlden, där den öppnar sig för milsvida skidfärder.

-II-

#### KILOPOND — ~~Jetkraftens mättenhet~~

~~Jet motorernas dragkraft uttrycks i kilopond, som är mättenheten för kraft precis som kilogram är mättenheten för vikt. För att förvandla dragkraft i kilopond till hkr måste man multiplicera kilopondtalet med den aktuella hastigheten i m/sek och sedan dividera med 75.1 hkr=75 kilogrammeter/sek. SAS Caravelle jet har två motorer på tillsammans 10 500 kp. Detta skulle, vid en hastighet av 750 km/tim, motsvara en effekt av ca 28 000 hkr.~~

—//—

#### Överträffat i realism

- Kapten, i går camouflerade vi alla kanonerna.
- Det är bra, får jag se dem.
- Kapten, vi har inte kunnat hitta dem i dag.