

Frösö lägerblad

INFORMATIONSBLAG FÖR JÄMTLANDS FLYGFLOTTILJS KAMRATFÖRENING # 26
Vår / Sommar 2019



INNEHÅLL # 26 2019

Ansvarig utgivare
och
Chefredaktör:
Anders Falk

Redaktionen:
Christer Nordlund
Bernth Olsson
mfl

Adress:
F4 Kamratförening
C/o Anders Falk
Benskedsvägen 11
831 61 ÖSTERSUND

Produktion:
F4 Kamratförening

Foto:
F4 Kamratförening

Tryck:
DAUS tryck och media
Östersund

Hemsida:
www.f4kamratforening.se

Bankgirokonto:
5048-6885

Framsida: *Halvårsavslutning
1985 Öv Rolf Gustavsson och
Öv Michael von Rosen*

Baksida:
Minnesstenen nedanför By 62

02	Innehåll	09	Föreningsinformation
03	Ordf. har ordet	10	Flyg- & Lottamuseet 2019
04	Fälthållning vid krigsbas	12	
05		13	Slutrapport projekt J32B
8	Den svenska SAR-verksamheten	14	Föreningsbutiken
		15	Kalendern



Exempel på föremål som skall inventeras och registreras

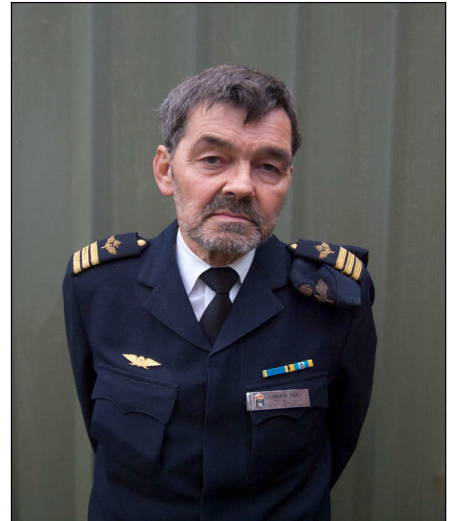
Ordförande har ordet

Hej alla medlemmar!

Nu har vi lagt vintern 2018/2019 bakom oss (även om det när detta skrivs fortfarande är tveksamt om våren verkligen är här) just nu kan jag läsa av ett par plusgrader, en stark nordvästan och stundtals snöbyar! Kan det vara den globala uppvärmningen som har slagit till? Vi får väl vänta och se, det kommer nog en sommar även detta år! Vinterperioden bjöd i alla fall på en förhållandevis lättöverkomlig snöperiod om man jämför med föregående vinter.

Vad har i övrigt hänt hittills under 2019?

Den 14.mars kunde vi genomföra vårt ordinarie årsmöte med ett Något bättre intresse från våra medlemmar. Eftersom vi i samband med vårt julbord äntligen lyckade välja en valberedning, vilken i första hand skulle jobba inför det kommande årsmötet, hade dessa på den korta tid som fanns lyckats få till förslag som förelades mötet. I stort inga större förändringar utan omval på alla positioner och en vakans efter Rune Huldén som av personliga skäl valt att lämna styrelsen. I övrigt väntar ännu en museisäsong med, får vi hoppas, en rejäl höjning av besöksantalet. I övrigt så rullar de olika projekten vidare i makligt tempo och får vi hoppas, uppvisa sina resultat efter hand, där projektet J32B redan är slutfört efter ca 2000 mantimmar



Kamratföreningens vara eller inte vara har kommit upp några gånger under året främst på grund av att styrelsen upplever att vi har dålig respons från våra medlemmar. Det är ju trots allt för dig som medlem i föreningen som vi jobbar! Kom på våra möten och aktiviteter, kom med tips, önskemål och förslag så att vi känner att vi jobbar med rätt verksamheter. Något måste göras NU annars dör föreningen!

Vad gäller programpunkten "Årets resa" så har vi även för 2019 tagit beslutet att inte arrangera någon resa detta år. Mer information återfinner du längre fram i tidningen.

Som nämnts tidigare har vi nu enligt almanackan kommit en bit in i våren/ försommaren, därför blir man något bedrövad när man idag 7 maj drar upp gardinen och konfronteras med mellan 5 och 10 cm blötsnö! Visserligen visar termometern plusgrader så allt försvinner när snöandet upphör men det skall ju vara vår nu! Låt oss hoppas att den bara är lite försenad och trots allt så behöver vi ju all nederbörd för att rädda grundvattnet.

Ha en skön sommar!

Anders Falk

Ordförande

Vinter- och sommarfälthållning på flygbas

Nedanstående artikel har kommit från vår f.d. kollega Per Björkqvist:

Jag tänkte i stort försöka beskriva hur krigsmässig vinterfälthållning på flygbas/flottilj kunde gå till under 1990/2000-talet.

Organisationen har givetvis varierat genom åren, det som beskrivs nedan är det som gällde ca år 2000. Flygfältsarbetstroppen ingick i R3-plutonen som hade tre huvuduppgifter, Räddning, Röjning och Reparation. Troppen bemannades av två yoff, chef och stf, samt en styrka på ca 20 vpl.

Vinterfälthållning på flygbas innebar sk "vit bana".

Det innebär att man enkelt uttryckt, enbart plogar och slungar rullbanor, taxibanor, flygplanvägar och plattor/flygplanplatser.

Till skillnad från fredsflygplatser, och särskilt i norra delen av Sverige där civil flygtrafik pågår samtidigt som militär trafik under mer "ihållande" vinterklimat över tiden.

där används begreppet "svart bana" vilket innebär att man förutom plogning och slungning, dessutom kör med sopblåsmaskiner för att erhålla så god friktion som möjligt.

Å andra sidan på en vinterflygbas med "riktig vinter", är oftast förhållandena så goda vid låga temperaturer, att det normalt är förhållandevis goda friktionsvärden, fullt tillräckligt för flygning på huvudbana.

För att kortbanor skulle kunna användas, erfordrades bromsverkan på minst 0,40, dvs "God Bromsverkan", och gynnsamma vindförhållanden.

På en flygbas prioriterade man snöröjningen precis som på en fredsflottilj, huvudbanan, taxibanor, plattor och flygplanvägar med flygplanplatser, i nämnd ordning.

Parallellt med bansystemet måste även basens vägnät snöröjas, skedde inte detta kom bataljonens fordon inte att ta sig fram.

Även denna uppgift sköttes av ffarbtroppen.

Runt bansystemet finns också landningshjälpmedel och eventuellt utrullningshinder, dessa måste också hållas mer eller mindre snöfria för säker funktion.

Ett ihållande snöfall under en längre period innebar att i första hand hålla bansystemet flygbart enligt prioriteringen, men även att vägnätet i övrigt på basen måste snöröjas.

När uppehåll i vädret kom, då fick man åtgärda hjälpmedlen runt huvudbanan och hålla dem fria från snö.

Exempelvis handskotta runt utrullningshinder samt alla bankantljus och skyltar.



Hjullastare L90 med slunga 92 på Färlilabasen

Under ett kraftigt snöfall som pågår under en längre tid, får man vara mycket observant på när exempelvis bankantljus börjar synas dåligt, skulle man inte hinna handskotta alla så måste man med käppar märka ut var dessa finns exakt.
Gör man inte det, är risken mycket stor att dessa blir överkörda/överplogade så småningom, och banan är utan



Ploasträng klar för slusning

visuella hjälpmedel.

Även på stråkytorna utanför asfalterad yta måste röjas under väderuppehåll, snöprofilen får inte bli för hög eftersom vissa mått av hinderfrihet måste finnas.

Grovt sagt så ska lika stora ytor röjas utanför bansystemet, som på detta.

I samband med att man röjt bansystemet inför flygning, så ska fältbesked lämnas till flygledaren.

Det innebär att bromsvärden för huvudbana, taxibanor osv ska mätas upp.

Beläggningen är också givetvis intressant:

Exempel på detta är Våt bana på ren asfalt, Fuktig bana på ren asfalt, Torr snö, Packad snö, Rimfrost, Blöt snö, Is och Slask.

Dessa kan givetvis vara i kombination, och detta anges då i procent av storleken på huvudbanan.

En friktionsbil används då bromsverkan ska mätas upp, det innebär att ett litet femte hjul på bilen trycks ner i marken med hjälp av hydraulik, detta hjul rullar med viss friktionsmotstånd och ger då signaler till bilens mätenhet.

Fälthållningsledaren kan då på en display och pappersremsa, få ut gällande friktionsvärden.

Den optimala friktionskoefficienten är 1, och det är i princip omöjligt att mäta upp även om ytan är ren och torr.

En ren och torr asfaltyta ligger som regel på cirka 0,95.

När man tar ett bromsprov på en huvudbana, så kör man 5-10 m från mittlinjen på ena sidan till banslut, och detta ska ske under mätsträckan, så lång tid som möjligt, i 96 km/h.

På återresan kör man på andra sidan mittlinjen, och när man är tillbaks där man började, så kan man ta ut en remsa som säger den genomsnittliga bromsverkan på banan uppdelat i tre sektioner.

Detta för att landande flygplan ska få information om var halkan finns och om det finns variationer över banlängden.

Exempelvis kan ett sådant värde vara 0,32-0,35-0,26 och man räknar alltid från lägsta bannummer.

I det här fallet är ju då bromsverkan som sämst i slutet på banan, vilket kan avgöra från vilken riktning flygplanet landar, dessutom hänsyn tagen till vindens riktning.

Om bromsvärdena är väldigt dåliga så måste högre bromsverkan åstadkommas, detta kan då ske med sopblåsmaskiner, eller om det behövs under isiga förhållanden, med UREA som är ett halkbekämpningsmedel tillverkat av 46%-ig kväve i pulverform.

Detta medel är fördelaktigt att använda om det uppkommer underkylt regn som fryser på och gör banan glashal. Medlet fungerar väl ner till -5-6 grader, och ger snabbare resultat än långsam sopblåsning med kort stålborst, eller isrivning med vägghyvel.

Utläggning av UREA sker med traktor och spridarkärra, på slutet kom även lastväxlarmonterad kombispridare som kan lägga torr UREA eller en UREA-lösning i vätskeform.

En huvudbana är oftast ca 2000-2300 m lång och 40-45 meter bred så det är stora ytor som måste halkbekämpas.



Snöröjning i FRAMOM på Färilhasen

Tillkommer gör givetvis kortbanor, taxibanor, plattor och flygplanvägar.

Sandning är inget alternativ, då jetmotorerna lätt suger in grus och sten i motorerna, vilket kan innebära turbinsprängning eller åtminstone svåra motorskador.

Att taxa med exempelvis Viggen och andra typer i några cm snö är som regel inget större bekymmer, bara föraren har referenser på var han är.

Den enda delen av bansystemet, på en krigsbas, som är belyst med lampor är huvudbanan, alla andra delar av bansystemet är enbart markerad med reflexkäppar, målade linjer och skyltar.

Huvudbanan är därför alltid prio 1 och alltid satt i första hand.

Vinterfältthållning på flygbas är givetvis en omfattande process som pågår dygnet runt, även om det inte flygs.

Skulle man låta bansystemet snöa igen är det stora problem att få undan all snö, och särskilt på huvudbanan.

All snö på bansystemet måste slungas efter plogning, annars skulle det väldigt fort bildas höga snövallar som till slut hindrar flygplanrörelser.

Därför så måste man kontinuerligt hålla efter snömängden, skulle man lämna huvudbanan orörd en längre tid under kontinuerligt snöfall, så blir det fort bekymmer eftersom all snö ska plogas åt sidorna.

Blir det för mycket snö så kan inte plogbilarna ta undan snön, det blir helt enkelt för mycket på slutet när 45 meter bana ska plogas åt ett håll.

I stället får man slunga flera gånger, tidsödande och snön kommer inte bort från banan och dess närhet.

Snöslungan måste dessutom kasta snön i vindens riktning så man inte slungar i motvind, detta är viktigt att tänka på vid all snöröjning, annars kommer inte snön att skickas iväg så långt som krävs. Maskinparken avsedd för fälthållning på en basbataljon är inte direkt överdimensionerad. Det ställer höga krav på att Ffarbtroppen snabbt kan lösa enklare reparationer själva, vid svårare fel kom Verkstadstroppen på Stationskompaniet in i bilden, som också ska svara för underhåll och reparationer för hela bataljonens övriga behov. Tillgång på plogskär och borstsatser och dylika förbrukningsdetaljer, måste vara god.

Sommarfälthållning på en flygbas är också en viktig del av arbetet.

Det handlar om att i första hand hålla bansystemet rent från FOD (Föremål Orsakande Driftskada), det innebär att hela bansystemet regelbundet måste blåsas rent från grus och småsten, lera som är indraget från andra fordon osv.

Normalt sopar man inte med soblåsmaskinerna, så tillvida inte det är lera eller jord som inte kan blåsas bort och sitter "fast" i beläggningen.

Man kan använda soblåsmaskinen på tre olika sätt:



Sopblåsekipage på Färilabasens huvudbana

Sopa och blåsa samtidigt, enbart sopning med blåsfunktionen avstängd samt enbart blåsning.

Blåskraften är avsevärd, ca 130 m/s och mycket effektiv så länge asfalten/betongen är torr.

Är ytan våt eller fuktig tappar man lätt verkan, då grus "suger sig fast" i beläggningen.

Gräsklippning är också en viktig del av sommarfälthållningen, håller man inte efter så blir gräset fort långt, och framför allt riskerar man att vissa typer av fåglar som gärna bygger bon i långt gräs.

Detta medför en ökad risk för fågelkollisioner vid start och landning, så det vill man givetvis undvika.

Regelbundna inspektioner av bansystemet måste därför genomföras även under barmarkssäsongen, detta för att upptäcka eventuella FOD i alla dess former, men även andra eventuella skador som sprickor eller lossnade fogar mellan betonggjutningar, belysning, skyltar mm.

Man genomför även magnetsvepning regelbundet, detta för att kunna få bort rester av stålborstresten från soblåsmaskinerna, som annars lätt sugas in i jetmotorerna och kan ge motorskador.

Detta bör man göra under alla årstider, för att förebygga skador.

Metoden man använder är att man använder en magnetvagn, med ca fyra meters bredd på magneten, monterad på en vagn, och den drar man med traktor.

Magnetvagnen utgick ur organisationen ca år 2000, och ersattes av ett banrengöringsaggregat på en lastbil med lastväxlare (rullflak), som i princip påminner om ett aggregat avsedd för sandupptagning mm, med kraftig sugfunktion och med borstar som gör rent.

Dock har man tydligen återgått till användning av magnetvagn igen...under 2018 har återigen nytillverkade magnetvagnar börjat levereras till FV, ungefär samtidigt som nya traktorer har tillförts organisationen.

Utöver själva fälthållningsbiten så ska denna Flygfältsarbetstropp även kunna utföra krigsreparationer av bansystemet.

Blir basen utsatt för bombangrepp och delar av bansystemet skadas, så ska eventuella skador repareras.

Det är ett omfattande arbete att reparera bombkratrar så att det blir flygbart så fort som möjligt.

Resurser finns såsom grävmaskiner och dumprar, tillgången till betong och asfaltsverk kan givetvis vara begränsat i ofred, så man får ta till andra metoder för att göra detta möjligt.

Banreparationsplattor i betong är en stor tillgång i det fallet, dessa är 2X2 meter stora och tillsammans med banreparationsgrus som utfyllnad, så erhåller man en fullgod reparation som väl klarar kraven på belastning. Både plattor och grus fanns vid varje huvudbas i stora partier för att klara det eventuella behovet.

Rent historiskt så började man fälthålla med plogar och snöslungor under senare delen av 1940-talet, innan dess vältade man oftast snön och packade ihop den, så att ett bärande snölager erhöles.

Detta för att flygplan med skidor har bekymmer att starta och landa i alltför djup snö.

Och i stället för banbelysning så ruskade man upp startbanor och taxistråk med exempelvis granruskor,

Detta kom sedermera att utvecklas, och blev allt viktigare en viktig tjänstegren vid både flygbaser och flottiljer, efterhand som flygsäkerhetskraven också ökade beroende på flygplantyper och dess prestanda.

Per Björkqvist

F.d yoff vid F 4, på både fredsmässig Flygfältspluton samt R3-pluton.

Foto: Göran Augustsson

Den svenska SAR-verksamheten

Har under senare år följt de artiklar som berört den svenska helikopterverksamhet som idag bedrivs av Sjöfartsverket och som inte verkar leva upp till sina åtaganden. Fram till någon gång under nittiotalets senare del fanns en väl fungerande helikopterverksamhet som opererades av Försvarmakten (FM). Denna verksamhet skötte huvuddelen av helikopterräddningstjänsten dygnet runt och under de flesta väderbetingelser med väl dokumenterat resultat åt både det civila samhället och Försvarmakten.

Inom denna fanns materiel och personal med rätt utbildning och väl dokumenterad kompetens problemet var bara att något ljushuvud kommit på att denna verksamhet skulle inte försvarmakten syssla med utan den uppgiften skulle naturligtvis ledas av Sjöfartsverket! Alltså plockade man bort denna från FM och uppdrog åt amatörerna vid Sjöfartsverket att bygga upp en verksamhet för i första hand sjöräddning, men även flygräddning kom ganska snabbt in i bilden. Den befintliga verksamheten som funnits inom FM utfasades, materielen (räddningshelikoptrarna och övrig materiel) skrotades eller såldes och personalen avvecklades. Resultatet blev att landet helt plötsligt stod utan t. ex. brandbekämpningshelikoptrar (vattenbombning) eftersom den mycket dyra helikoptrar som köpts in av Sjöfartsverket inte kunde medföra någon brandtunna eftersom man inte hade beställt någon krok för dessa! Det naturliga borde ha varit att man "återanvänt" den organisation och den materiel man utfasat från FM, inom Sjöfartsverket.

Man kan bara undra hur Sjöfartsverket hade hanterat Estoniaolyckan om den inträffat med dagens resursfördelning!

Föreningsinformation V/S-2019

Medlemsavgift 2019

Dags att påminna om medlemsavgiften för 2019. I likhet med de senaste åren är denna oförändrad, 150:-. En del medlemmar har efterfrågat inbetalningskort, men i vår strävan att hålla alla administrativa kostnader så låga som möjligt så skickar vi inte ut några sådana i år heller eftersom vi vet att de flesta betalar sina räkningar via Internet och då inte har bruk för något inbetalningskort. Inbetalning gör du till föreningens **bankgirokonto 5048-6885**. Ange ditt medlemsnummer som referens.

Under senare år har vi tyvärr kunnat konstatera att betalningsviljan hos medlemmarna har sjunkit. Vi har därför under året plockat bort medlemmar som under flera år satt i system att "åka snålskjuts" på de medlemmar som lojalt betalar varje år. Någon kan därför ha plockats bort trots att personen vill stå kvar. Om du blivit bortgallrad så betala in medlemsavgiften och ange sedvanliga kontaktuppgifter så aktiverar vi ditt medlemskap igen. Din medlemsavgift skulle ha varit betald **senast till 2018-04-01**. Medlemsavgiften för 2019 skall vara betald senast 2019-04-01, men kan betalas redan nu!

Som de flesta väl har noterat så skickar vi inte längre ut några medlemskort. Anledningen till detta är främst kostnadsskäl, men även det merarbete som framställningen av korten innebär. Vi tror att våra medlemmar har förståelse för detta .

Planerade aktiviteter 2019

Vi började det nya verksamhetsåret med att kansliet öppnade under mitten av januari.

14.mars	Ordinarie årsmöte
24. juni	Teknikland öppnar för säsongen
18 Augusti	Teknikland stänger för säsongen
Augusti	Årets resa 2019. (om intresse finns!)
December	Julbön och julfest.

Angivna aktiviteter och datum är preliminära och flyttas vid behov. Dock är årsmötet låst till tid och plats.

Föreningens arkiv och bibliotek

Du vet väl att vårt arkiv och bibliotek är tillgängligt för alla medlemmar. Besök oss alla torsdagar mellan 13:00 och 16:00 som är vår normala öppettid Vi kan svara på de flesta frågor om våra arkivhandlingar och böcker. Här kan du också ta del av vårt fotoarkiv .

Påminner om att vi nu har DVD-filmerna om Tunnan, Lansen, Draken och Viggen i vårt arkiv. Ta tillfället i akt och låna någon av dessa nu för att ha lite vinterläsning!

Besök Teknikland i sommar

De flesta har väl redan gjort ett besök men, det händer något nytt till varje säsong! I sommarnumret av tidningen gav jag tyvärr felaktig info avseende inträdet till Teknikland då vi påstod att betalande medlemmar hade fritt inträde till Garnisonsmuseet. Detta visade sig vara fel och gäller inte efter konkursen! Framledes gäller alltså att vi som medlemmar i Kamratföreningen skall betala fullt pris för att se på våra egna föremål! Frågan om rabatterat pris kommer att drivas vidare!

Medlemsrabatter 2019

Att förhandla fram rabatter är idag ingen lätt uppgift. De flesta företag har idag plockat bort denna typ av förmåner. Föreningen har idag kvar endast medlemsrabatt hos XL-bygg Fresks där det är framför allt färger som vi som medlemmar i Kamratföreningen kan köpa billigare. Normalt är rabatten hela 25% på ordinarie pris men endast omfattande icke redan nedsatta produkter eller kampanjprodukter. Rabatten får du som medlem genom att uppge vårt kundnummer: **19208**

Ändringar och tillägg i programmet för 2019

Vid styrelsemötet 2019-05-09 togs beslutet att inte arrangera någon resa under året främst på grund av att lämpligt resmål på rimligt resavstånd saknas! Det diskuterades att förlägga en resa med övernattnig då skulle medge att utbudet av besöksmål kunde ökas. Kostnadsaspekten för detta skall undersökas liksom önskan om resmål inhämtas från medlemmarna. Medlemmarna uppmanas därför att inkomma med önskemål på resmål. Det diskuterades även att anordna en höstfest för våra medlemmar till en mycket låg kostnad för den enskilde. Eventuellt sker denna fest i samordning med en "loppis" eftersom vi måste gallra ur våra samlingar sådan materiel som är av mer civil karaktär (fototavlor, prydnadssaker m.m)

Du som har ideer och förslag, hör av dig med dessa enklast via ett mail till **info@f4kamratforening.se**

Flyg- & Lottamuseet säsongen 2019

Vad händer vid Flyg- & Lottamuseet under årets säsong? Den frågan har varit i högsta grad aktuell under vintern och våren. Under hösten 2018 startades ett arbete upp för att uppgradera och utveckla museets Viggensimulator. Under arbetets gång spårades detta arbete ur och den personal som hade åtagit sig uppgiften avslutade sitt arbete som under större delen av våren 2019 kom att stå i princip helt stilla. Vissa arbeten kom dock igång under senare delen av våren samtidigt som viss internutbildning kunnat genomföras. Idag står man med en simulator som är uppdaterad vad avser den visuella flygupplevelsen medan den totala upplevelsen fortfarande inte fyller uppsatta mål. Man avser dock att köra simulatoren under säsongen. Som simulatorinstruktörer kommer Fd. JA 37-piloter att tjänstgöra. Flyg- & lottamuseets samaretsavtal med Teknikland upphörde vid årsskiftet och avsikten var väl att förnya detta med i stort samma premisser för ytterligare ett par år. Tyvärr var man inte beredda att göra detta då det avtal som presenterades från Teknikland inte på långa vägar ansågs uppfylla kravet på rimlig kostnadstäckning.

Därför beslutades att Flyg- & Lottamuseet under säsongen 2019 kommer att drivas helt i egen regi, vilket innebär att entrebiljett till Teknikland ej kommer att innefatta flygmuseet! Arbetet med att lösa detta problem kommer att fortsätta in på sommaren.

Arbetet med museets Beech 18 fotsätter i maklig takt och har nu kommit så långt att man kommer att påbörja kabin delarna. Flygplanet kommer att visas stående i Törebodabågen.

Projektet med vår J 32B avslutades vid årsskiftet och flygplanet är nu så komplett som går att återskapa utom vad avser flygplanets automatkanoner.



Beech 18 har fått sin nya färg



37-simulatorns nya välvda skärm

Loppisinnehåll 2019

F4 Kamratförening har i sin samlingar en stor mängd materiel som närmast kan klassificeras som prydnadsföremål. Denna materiel kommer i de flesta fallen från olika tjänsterum och tar idag upp stor yta i vårt förrådsberg nere i Lockne, en yta som måste reduceras. Även viss annan materiel av ringa eller inget historiskt värde ingår i den materiel som gallras ut. Därför kommer denna att försälas till i första hand föreningens medlemmar vid en "loppis" under sommaren/hösten 2019.

Exempel på materiel som omfattas:

- Fototavlor
- Div. flyginstrument
- Prydnadsföremål
- Övrig överskottsmateriel

Eftersom vi även fortsättningsvis kommer att behöva hålla en stram ekonomi uppmanar vi dig som medlem i F4 Kamratförening att hålla koll via föreningens hemsida där vi kommer att hålla dig uppdaterad om när, var och hur vi avser att hålla denna höstfest och "loppis"

Då vi ännu inte har beslutat om något datum för vår "LOPPIS" eller en "höstfest" vaser vi att återkomma med detta. Håll därför uppsikt på vår hemsida när vi kommer längre fram i sommaren! Vi har ingen möjlighet att skicka ut brevinfo till alla medlemmar, portot för varje försändelse är 7:50 vilket innebär totalt 1500:- bara i portokostnad

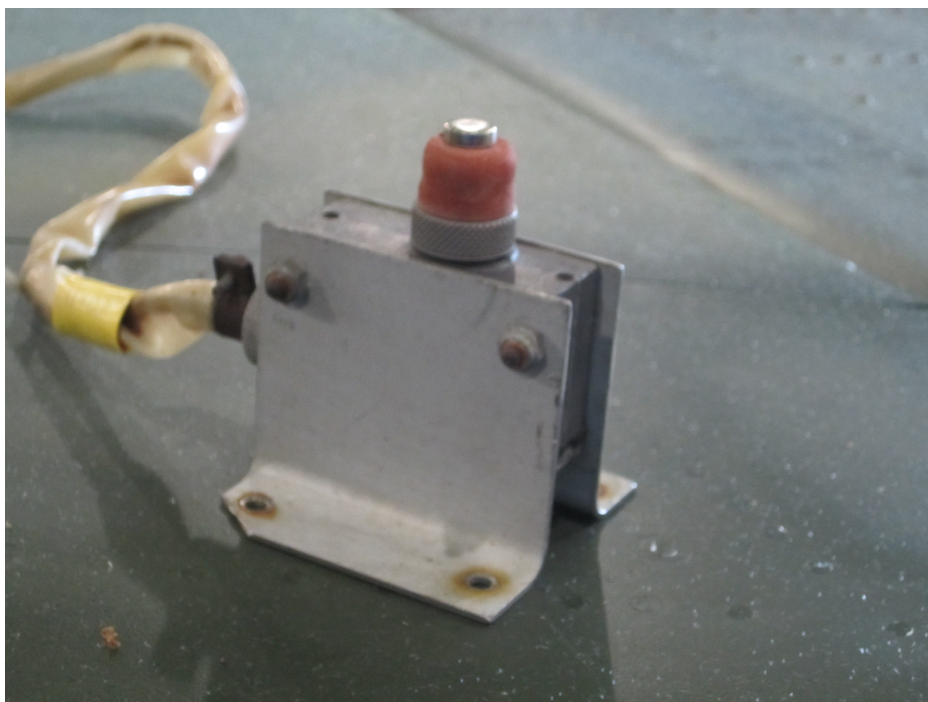


En bild från tider som varit: JA 37 fäller facklor

Slutapport från återskapandet av D 01



Återställningsarbetena har nu nått den punkt där vi kan konstatera att det uppsatta målen för projektet kan anses uppfyllda. Världen enda bevarade J 32 B i det skick flygplanet hade i mitten av 1960-talet finns vid Jämtlands Flyg- & Lottamuseum. De arbeten som återstår att slutföra är endast mindre korrigeringar och kompletteringar som kommer att utföras efter hand som anses lämpligt. Slutsummeringen av Projekt J32B blir att arbetena började under november 2012 och avslutades vid årsskiftet 2017 - 2018 efter ca 2000 mantimmars arbetsinsats. Allt återställningsarbete har bedrivits ner till detaljnivå för att verkligen återskapa flygplanets "arbetsplatser" som dessa verkligen såg ut under den operativa tiden. Nedan ett exempel på en detalj som återfunnits och kunnat återmonteras på dess ursprungliga plats.



Fotknappen till UK-dämpningen som satt i FNAVs fotutrymme

Följande artiklar finns lager för omedelbar leverans från vår BUTIK



Vi har fått tillstånd att trycka upp ett litet antal reproduktioner av fyra stycken svart/vita teckningar av Ernst Wallin. Reproduktionerna levereras oinramade. Ett 25-tal av vardera finns kvar i lager.

Pris: 75:- / styck, eller alla fyra för 200:-



Orrefors vinkaraff med 4 glas, med graverat F 4 emblem. Levereras i presentkartong. Nu är vårt lager helt tomt! Några nya set kommer inte att tas hem. Lösa glas för kompl. finns fortfarande ett mindre antal kvar.

Pris: 400:- (fraktkostnad = postpaket)



Vi har lyckats ta fram lösa glas med gravyr som tidigare till ovanstående "vinsats". Glasen säljs styckevis. Endast enstaka glas finns kvar!

Pris: 125:- (Ev. portoavgifter tillkommer.)
I lager finns ett antal glas där gravyren hamnat ca 5mm fel i höjd. Dessa glas säljer vi för 75:-/st.
Övrigt helt felfria!



Ett antal av F 4 minnesbok och minnes-DVD finns i lager. Vi försäljer dessa till ett mycket lågt pris. En mycket uppskattad present!

Pris: 200:- (portokostnad 44:-)



Ett häfte med teckningar av F 4:s mest kända tecknare, Bo Torstemo och Ernst Wallin.

Pris: 150:- (portokostnad 22:-)



Vi har tagit fram en skön T-tröja i hög kvalitet med föreningens emblem i diskret tryck och som vi försäljer till ett lågt pris. Finns i storlekar från S till XL.

Pris: 75:-

Aktivitetskalender 2019

Kalendern innehåller en grovplanering av aktiviteter under 2019. Efter hand som aktiviteterna tar fastare form återfinns en dagsaktuell kalender på vår hemsida www.f4kamratforening.se

JANUARI 2019	
17	Kansliet öppnar igen
FEBRUARI 2019	
MARS 2019	
14	Årsmöte plats: Teknikland tid: 19:00
APRIL 2019	
MAJ 2019	
JUNI 2019	
24	Teknikland öppnar. Kansliet stänger för semester från midsommar
30	Tidningen kommer ut med nummer 26
AUGUSTI 2019	
22	Kansliet öppnar igen efter semestern
18	Teknikland stänger för säsongen
SEPTEMBER 2019	
OKTOBER 2019	
NOVEMBER 2019	
15	Tidningen kommer ut med nummer 25.
	Julbön i gamla kyrkan
DECEMBER 2019	
	Julfest 2019
	Kansliet stänger för jul / nyår

Nästa nummer av *Frösö lägerblad*....

...räknar vi med att kunna ha ute hos medlemmarna 15. november 2019

Då berättar vi bland annat om följande:

- Hur blev resultatet efter Tekniklands senaste säsong?
- Kåserier, berättelser och klurigheter från svunna tider
- Reportage från våra genomförda aktiviteter
- Övriga nyheter

Vi vill redan nu tillönska alla medlemmar:

Trevlig sommar 2019!



Alltid uppdaterad, besök vår hemsida:
www.f4kamratforening.se