

En kortfattad F2-historia

Redan i februari 1912 kunde man för första gång höra militärt flygplanbuller över Hägernäs och Hägernäsviken. Då gjorde nämligen löjtnanten Dagbäck en uppvisningsflygning på Stora Värtan med ett marinen tillhörigt flygplan.

Det militära flyget utvecklades som speciella verksamheter inom armén och marinen.

1915 tillkom inom marinen en fast organisation som fick namnet **Marinens flygväsende**.

1918 inköpte marinförvaltningen ett markområde om 14 tunnland vis Hägernäsvikens västra strand för att där kunna anlägga hangarer, förråd m m för en flygskola.

1919 började så en vinterflygskola på Hägernäs under mycket primitiva förhållanden. Det blev tälthangarer och provisoriska skjul. Förläggning ordnades ombord på logementsfartyget Freja.

En av de första eleverna var den sedermera legendariske flygaren **Albin Ahrenberg**.

Utbildningen pågick sedan varje vinter till 1926.

Eftersom samverkan med armén resp marinen ansetts vara flygets främsta uppgift, hade det varit naturligt att flyget skulle ingå i dessa försvarsgrenar. Röster började dock höjas för ett självständigt Flygvapen, och 1924 fattade riksdagen ett principbeslut i den riktningen.

1925 lades fram ett förslag som fick regeringens gillande. Enl förslaget skulle uppsättningen ske 1/7 1926 genom en sammanslagning av arméns och marinens flygväsende.

Vapnet skulle utöver ledning bli bestå av fyra flygkårer och en flygskola. Två flygkårer skulle vara armésamverkande och en marinsamverkande. Den senare benämnd **2. Flygkåren** kom att förläggas till Hägernäs.

Kårstaben kom i början att förläggas till Skeppsholmen. Byggnationen i Hägernäs skulle komma att ta sin tid. Först 1/7 1929 kunde kåren med sin huvuddel flytta till de nyuppförda anläggningarna vari bli ingick kanslihus, hangar (81) och gymnastiksal.

Den riktigt stora utbyggnaden kom att ske först efter år 1936. Då tillkom kasernar, hangar (82), mässar, matsal, sjukhus, verkstäder och förrådsbyggnader.

1933 besökte Charles Lindbergh med sin fru F2. De kom i sitt flygplan "Tingmissartog".

Genom 1936 års försvarsbeslut förstärktes flygvapnet. De fyra Flygkårerna blev istället sju Flygflottiljer. 2. Flygkåren blev den 1/7 Kungl Upplands Flygflottilj för att redan den 1/9 byta namn till Kungl Roslagens Flygflottilj.

När ororsmolnen 1939 hopade sig över Europa ökades antalet divisioner på F2 från tre till sex. Divisionerna kom under kriget stt spridas runt landets kuster på många gånger primitiva baser.

Flygplanparken var till stora delar omodern och försliten.

1939 fick F2 ett välkommet tillskott av modern flygplanmateriel (12 fpl) i form av det tyska flygplanet Heinkel 115. Det var ett tvåmotorigt flygplan avsett för spaning, torpedfällning och minläggning. Den svenska beteckningen blev T2.

I sökandet efter ersättare för de äldre flygpånen S5 Hansa och S9 Hawker Ospray, (baserad ombord på Flygplankryssaren Gotland), fastnade man för ytterligare ett tyskt plan, Heinkel 114.

Första leveransen skedde försommaren 1941. 12 flygplan levererades innan tyskarna stoppade leveransen. Flygplanbeteckningen i Sverige blev S12.

1942 började F2 tillföras det svenska flygplanet 17 i spaningsversion (S17) på flottörer. Flygplanet var den första flygplantyp som den nya flygindustrin SAAB levererade till Flygvapnet.

1944, i samband med firandet av att flygverksamhet i 25 år ägt rum vid Hägernås, restes en minnessten söder om kanslihuset. Stenen restes till minne av dem som förolyckats i tjänsten.

F2 Kamratförening, som bildades samma år, vårdar idag stenen.

I och med att radarn gjorde sitt inträde minskade betydelsen av närspaning från flygplan. Frågan om sjöflygplanens vara eller icke vara blev i högsta grad aktuell.

1945 års Försvarsutredning kom till resultatet att en spaningsflottilj skulle läggas ner, detta blev F2.

Den 30/6 1949, 30 år efter starten för marinens flygskola, blev F2 ett skolförband med namnet Kungl Roslagens Flygkår.

Enda flyginslaget kom att utgöras av Flygräddningen med bl a sina tre Catalina-flygplan. I flygräddningen ingick också ambulansflyg med två Norseman-plan tillhöriga Röda Korset.

Radarn började nu spela en allt större roll i speciellt Flygvapnet. Detta krävde en omfattande utbildning av både operativ och teknisk personal, en utbildning som förlades till F2 och Flygvapnets radarskola. Exempel på andra typer av utbildningar som förlades till F2:

- förberedande utbildning (civil) av blivande fältflygare
- aspirant- och kadettutbildning (off i marktjänst)
- trafikledarutbildning
- teleteknisk utbildning
- väderutbildning
- utprovning och utbildning RB68

Flygräddningen överfördes 1/11 1958 till F8 Barkarby. I och med detta var F2 ett rent utbildningsförband.

I juni 1952 inträffade händelser som skakade Sverige och som i hög grad verkade F2.

Den 13/6 på morgonen startar en DC3:a från Barkarby för en sk "navigeringsflygning över Östersjön". Efter en kort radiokontakt blir allt tyst. Kl 1200 betraktas flygplanet försvunnet.

Intensiva spaningar sätts in i vilka även flygräddningens Catalinor deltar. Tidigt på morgonen den 16/6 kommer ett radiomeddelande från en Catalina. "Vi är beskjutna". Planet lyckas landa men sjunker. Besättningen, sju man, tas upp av det tyska fartyget "Münsterland" på väg till Hälsingfors. Först kl 1330 samma dag nås den svenska regeringen av beskedet att besättningen är räddad.

I slutet av 60-talet inleddes en utredning om Flygvapnets fredsorganisation. I decembre 1967 lade utredningen fram ett delbetänkande som innebar att F2 skulle läggas ner senast 1972. Ett energiskt arbete inleddes för att motivera att F2 skulle vara kvar.

Det slutgiltiga beslutet blev dock att nedläggning skulle ske 30/6 1974 och att huvuddelen av verksamheten skulle överföras till F18 i Tullinge.

Den 30 juni 1974 halades så den tretungade flaggan för sista gången.

1997-09-08/75

Kära vänner. Deltagare i F2 Kamratförenings 58. årsmötessammankomst.

Styrelsens ambition var att få en lämplig representant från vlygvapnet att tala vid detta tillfälle, något som dock inte lyckades. Det har därför fallit på min lott, att i väntan på kaffet göra en del flyghistoriska tillbakablickar.

Jag skall hålla mig till den 40-årsperiod som sträcker sig mellan åren 1912 och 1952, två årtal som vi idag har velat äminnas speciellt.

1912 brukar anses vara det svenska militära flygets födelseår. Utvecklingen efter den första flygningen i USA 1903 hade visat att flyget skulle kunna komma att få stor militär betydelse.

Genom donationer av en bryggeridirektör **Neumüller** kunde staten och flottan i slutet av 1911 mottaga ett flygplan för som det hette "spaning till sjöss".

Söndagen den 4. februari 1912 flög dåvarande löjtnanten vid flottan, **Olof Dahlbeck** planet för första gången inför publik. Platsen var Stora Värtans is. Minus 10 grader och byig vind. Han gjorde flera uppstigningar, några med passagerare. Den längsta flygningen var på 17 minuter, svent rekord vid den tiden.

På dagen 50 år efter denna flygning, 4. februari 1962, högtidlighölls detta med en ceremoni vid minnesstenen på F2. En videoinspelning från detta tillfälle kommer att visas under kvällens lopp.

Utvecklingen av flyget fortsatte och snart skulle de boende runt Stora Värtan och Hägernäsviken återigen få höra ljudet från startande och landande flygplan. I en generalordet från Sjöförsvaret fastslås att det fr o m den 12. februari 1919 skulle anordnas en flygstation vid Hägernäsvikens västra strand.

Detta var starten för ett antal sk vinterflygskolor som genomfördes åren 1919-1926. En av de första eleverna var den legendariske flygaren **Albin Ahrenberg**.

Under första delen av 20-talet höjdes alltfler röster för ett självständigt Flygvapen, så blev också fallet. Riksdagen 1925 beslutade att arméns- och marinens flygväsende fr o m 1. juli 1926 skulle bilda egen försvarsgren, Flygvapnet.

Vapnet skulle bli bestå av fyra flygkårer. En av dessa, den andra (F2) med förläggning Hägernäs med uppgift att vara marinsamverkande.

Uppsättningen av kåren gick långsamt. Först i juli 1929 kunde huvuddelen flytta ut till Hägernäs. Kanslihus och hangar 81 var då byggda. För förläggning och förplägnad användes fortfarande logementsfartyg (Göta).

Under av 30-talet började en viss oro sprida sig i Europa. Hitler kom till makten, spanska inbördeskriget bröt ut. Genom ett försvarsbeslut 1936 förstärktes Flygvapnet. De fyra flygkårerna blev flottiljer och beslut om att sätta upp ytterligare tre (F6, F7 och F8) fattades. F2 blev den 1. juli Kungl Upplands Flygflottilj för att redan den 1. september samma år byta namn till Kungl Roslagens Flygflottilj. Utbyggnaden av flottiljen tog nu fart. När orosmolnen hpåade sig över Europa 1939 ökades antalet divisioner från 3 till sex bli genom inköp av Heinkelflygplan från Tyskland. 1942 fick F2 det helsvenska flygplanet SAAB 17 i en spanings och bombversion på flottörer. F2 var under kriget Sveriges största flottilj med verksamhet på baser runt om i landet.

1944 hade 25 år gått sedan den första vinterflygskolan. Man reste då en minnessten söderut kanslihuset för att hedra de kamrater som då förolyckats i tjänsten. Samma år bildades också F2 Kamratförening.

Så kom då krigsslutet 1945. Det står nu klart, att det militära sjöbaserade flyget spelat ut sin roll. Många av dess spaningsuppgifter kunde tas över av den under kriget utvecklade radarn.

1945 års försvarsutredning föreslog nedläggning av en spaningsflottilj och inte oväntat blev denna F2. Den 1, juli 1949 var F2 tid som flottilj ute. F2 skulle ombildas till ett utbildningsförband med namnet Kungl Roslagens Flygkår. Den första utbildningsenheten blev Flygvapnets Radarskola (FRAS) och flera skulle efterhand tillkomma. Det fanns fortfarande flygverksamhet kvar i form av Flygräddningen (FRÅD) med bli tre från Kanada inköpta Catalina-flygplan.

Som sagt, det varma kriget tog slut 1945 men det skulle följas av ett kallt sådant mellan öst- och västmakterna. Ett viktigt led i detta krig var att införskaffa information om motparten. Detta kunde bli ske med hjälp av för den tiden avancerad flygburen elektronisk avlyssningsutrustning. En utmärkt plats för sådan avlyssning var över Östersjön, fredens hav.

Även Sverige deltog i denna mycket hemliga verksamhet med två ombyggda DC-3:or kallade Hugin och Munin efter Odens båda korpar.

Vi är så framme vid sista årtalet, 1952, i min 40-åriga tillbakablick. Det var året då några dagar i juni ordentligt skulle komma att skaka om F2, Flygvapnet och Sverige.

På morgonen fredagen den 13. juni startade en av DC-3:orna, Hugin, för ett av sina rutinuppdrag över Östersjön. Ombord fanns åtta man varav föraren **Alvar Almeberg** och navigatören **Gösta Blad** tillhörde F2. F2 radio uppfattar 1125 ett kort anrop från DC-3:an utan att någon kontakt erhålls. Intensiva spaningar sätts in där Fräd är först ute. Spaningarna fortsätter fredag, lördag och söndag utan resultat.

Tidigt på måndagmorgonen startar två Catalinor varav besättningen i den ena skulle få uppleva en dramatisk flygning. På väg hem efter genomfört uppdrag anfölls Catalinan av två då mycket moderna sovjetiska jaktplan Mig 15. Beskjutningen resulterade i svåra skador på flygplanen och även vissa personskador. Tack vare besättningens skicklighet och en ganska stor portion tur lyckades en svår nödlandning och hela besättningen räddas ombord på lastfartyget Münsterland, som förde dem till Finland.

På måndagkvällen kommer så besättningen hem till Sverige igen, alla utom **Arbin** som ligger kvar på sjukhus i Finland. De har hämtats av en av de nu bara två kvarvarande Catalinorna. Chefen för Flygvapnet och ett stort press och film-uppbåd möter på F8.

En videoinspelning från hemkomsten kommer att visas under kvällen.

Av besättningen är idag 6/7 kvar i livet. **Ove Engberg** dog för några år sedan. Som kamratföreningens gäster har vi här i kväll nöjet att se **Olof Arbin, Elis Eliasson, Paul Eriksson** och **Uno Littke**. Förhindrade att hörsamma inbjudan var **Gösta Stålhammar** och **Sven Törngren**. **Törngren** har bett mig framföra sina hälsningar till de närvarande besättningsmedlemmarna och deras fruar. Från **Stålhammar** har kommit ett postogram som jag nu ber att få läsa upp.

Vad gäller DC-3:ans försvinnande har det trots energiska efterforskningar förblivit en gåta. De anhöriga har under alla dessa år fått leva i ovisshet om vad som hände besättningen. Frågan är om man någonsin skall få veta sanningen.

Föredrag Täby Hembygdsförening. F2-historik.

2007-05-13.

Inledning

Egen presentation

Historieintresse, allmänt flyg F2

Hägernäs historia under epoken 1919-1974 då försvaret disponerade ett landområde vid Hägernäsvikens västra strand söderut från Hägernäs gård för flyg-och utbildningsverksamhet.

Det hela började i oktober 1918, Marinförvaltningen köper 15 tunnland, ca 7 ha av greve Magnus Brahe Rydboholm.

Bild nr 01. SO udden idag.

1919 6/2. Generalorder: "Kunglig mait har i nåder bestämt att en flygstation skall från den 12 ds vara anordnad vid Hägernäs". Snabba ryck. Tält, logementsfartyg.

Vinterflygskola redan 1919. Genomfördes årligen till 1926. Ej 1925. Utbildning av förare och spanare. Elev 1919 Albin Ahernberg.

Enkla förhållanden. Tälthangarer, skjul förläggning på logementsfartyg. Freja.

Bilder: 02 Hägernäs flygstation 1922. 03 Vinterflygskola 1920. 04 SO udden

med Freja. 05 Ahrenberg. *Flygskolegend.*

1926. Flygvapnet blir egen försvarsgren. $\frac{1}{2}$

Fyra flygkårer, F1-F4, en flygskola, central ledning. en verkstad.

Andra flygkåren, F2, marinsamverkande. Förlagd till Hägernäs. Personal och materiel i huvudsak från det tidigare marinflyget.

Verkade under samma förhållande som under vinterflygutbildningar. Ledningen på Skeppsholmen.

1927. Hangar 81, betonghangaren, klar. Trähangarer flyttade från Skeppsholmen.

Bilder: 06 Hangar 81 och H-näs gård. 07 Hangar 81 färg. 08 Hangar 81

ombyggnad. 09 Trähangarerna. 10 Trähangarerna rivning.

1929. Kanslihuset, gymnastiksalen, vattentornet och en bostad för förvaltaren

stod klara. Kårens ledning kunde flytta ut. Adress Viggbyholm. anknytningar

Viggbyholm telestn: Kårchefen 97, Kompanichefen 330, Expedition 28,

Kassachefen 118.

Bilder: 11 Kanslihuset. 12 Förvaltarebostaden.

30 talet

1933 4. sept Fint Besök. Charles Lindbergh med hustru Anna Morrow landar F2. CFV general Eric Wirgin tar emot.

Första soloflygningen över Atlanten. 20-21 maj -27. Flygtid 33,5 tim, Mars -32 kidnappades sonen.

Bilder: 14 Lindbergh i fpl. 15 Tilläggning 16 Paret Lindbergh och CFV.

Flygplanet Heinkel He 5 Hansa S5 ett 50-tal i tjänst vid F2 under åren 1927-45. Licenstillverkning. Sista fpl användes för ambulansflygningar.

Lär ha sänkts utanför Tornön.

Bilder: 17 Hansan i luften. 18 Hansan vid Rydbo

1936 års försvarsbeslut. Oro i Europa. Förstärkning av Flygvapnet. Flygkåreerna blir Flygflottiljer. Beslut om tre nya flottiljer. F2 1/7 Kungl Upplands flygflottilj. Redan 1/9 Kungl Roslagens flygflottilj.

Kraftig utbyggnad inom området. Matsal. kaserner, förråd, hangar, flottiljverkstad mässar. 1938 Göta lämnar för gott.

Bilder: 19 F2 Flygbild -36. 20 F2 flygbild 38.

Ny flygmateriel från Tyskland: 1939 12 Heinkel He 115 T2, 1941 12 Heinkel He 114 S12. Kriget stoppade vidare köp.

1942 helsvenska SAAB 17 S17BS

Bilder: 21 T2-start på viken. 22 S17. 23 Badbild med S17.

1944. Högtidlighölls 25 år flygverksamhet vid Hägernäs. Minnessten till minne av förolyckade i tjänsten, ca 50.

Texten ”De älskade icke så sitt liv att de drogo sig ndan döden” vald av flottiljpastor Ferrenius. Närvarande utöver flottiljens personal, biskop Manfred Björklund, kommunalnämndens ordförande Gustaf Berg, skulptör Axel Wallenberg, arkitekt Evert Milles.

Stenen flyttades 2005.

*KF Sam Lång.
19. ds. Vålke*

Bilder: 24 Minnesstenen avtäcks. 25 Stenen på nya platsen.

F2 var under kriget Sveriges största flottilj. Utöver depån i Hägernäs där i huvudsal central ledning och admistration samt utbildning av värnpliktiga och flygande personal ägde rum, fanns sex divisioner utspridda på olika baser runt Sveriges kust. bl a Karlskrona, Fårösund, Västervik, Gålö. Hårsfjärden, Härnösand, Hindås, Göteborg samt flygplankryssaren Gotland. För divisionernas del innebar det en ganska självständig verksamhet där det i första hand gällde att med tillgängligamedet tillsammans lösa uppgiften. Detta gav grunden till att en mycket god kamratskap byggdes upp som man önskade skulle kunna bestå även efte som man försto att den förstärkta försvarsberedskapen snart skulle vara tillända. Ett led i denna önskan var bildandet av Kungl Roslagens flygflottiljs Kamratförening 1944 Ferrenius, Ahrenberg, Melin, Bergengren, K G Larsson

1945 1/7. Återgång till fredsrutiner.

Erfarenheter från kriget. Det militära sjöflyget hade spelat ut sin roll. En ny uppfinning RADAR hade under kriget spelat en stor roll och visat sig i spaningshänseende i mångt och mycket kunna ersätta ögonseendet. Även i Sverige började man utnyttja radarn och en ny skola FRAS^K för utbildning av operativ och teknisk personal placerades vid F2. Engelsk station ER3B.

Bild: 26 ER3B

K/1947. Tidig elv

1945-års försvarsutredning föreslog nedläggning av en spaningsflottilj. Som väntat blev det F2.

1949 30/6, 30 år efter marinens första vinterflygskola, var F2:s tid som flottilj tillända och namnet byttes till Kungl Roslagens flygkår. En flygräddningsgrupp FRÄD med bl a tre från Canada inköpta Catalinor blev kvar och utnyttjade fram till 1/11 -58 då verksamheten flyttade till F8, hangar 82. I övrigt blev inriktningen baserad på utbildning.

Bild: 27 Catalinastart 28 Hangar 82

Redan 1947 hade ett steg tagits in i utbildningsverksamheten genom att radarskolan Fras kom till F2.

Nya radarstationer och luftförsvarscentraler. Krav på utökad utbildning. En stor elevkategori, radarobservatörer. Historia. Stridsledning. 1965 STRILS FTTS. Efter hand kom F2 att bedriva utbildning inom flera olika områden såsom

Föfs

Kas-m

TI

Väder

Rb68

Den utökade utbildningsmängden innebar personalökning- Självt kom jag till F2 för en två veckors kommendering. Kvar i 22 år. Bostadsbrist.

Bostadsrättsföreningen Flygbåten. Inflyttning till jul 1953.

Händelsen i juni 1952. DC 3:an 13:de. Catalinan 16;de. Catalinaaffären. Pålle minns.

Slutet av 60-talet lade en utredning om Flygvapnets fredsorganisation fram ett förslag om nedläggning av F2 senast 1972. Arbetades för att F2 skulle vara kvar inte minst från kommunen. Största arbetsplat. Slutlig nedläggning 30/6 74 efter 55 år i Hägernäs. Verksamheten till Tullinge.

Juni 8. F2 tq4 farväl av Täby. Besöksdag.

Bild:29

1974 Flaggan halas för sista gång.

Bild: 30

Vakten innan nedläggningen.

Bild:31

Stämmingsbilder 32, 33

Bilder för Pälle 34, 35, 36

ROSLAGENS FLYGKÅR

F 2

Historia

F 2 började sin verksamhet 1926-07-01 under benämningen 2. Flygkåren. Depån förlades först till Galärvarvet i Stockholm men flyttade 1929 till Hägernäs. Ett mindre detachement förlades i Karlskrona (F2 K). Kårens var helt avsedd för marin verksamhet och skulle för detta ändamål omfatta spanings-, bomb-, jakt- och torpedflyg. 1936-09-01 byttes benämningen först till *Upplands flygflottilj* men detta ändrades tämligen omgående till *Roslagens flygflottilj*. Flottiljen - marinflygflottiljen - hade två divisioner torped- och fjärrspaningsplan samt den division som var baserad på flygplanskryssaren Gotland. Detachementet i Karlskrona drogs samtidigt in. Flottiljen ingick 1939-09-08—1940-10-15 med en spaningsdivision i 1. flygeskadern. Under åren 1947 - 48 tillfördes Radarskolan (FRAS), Flygräddningsdivisionen (FRÄD), den regionala Televerkstaden (TV2) samt Stamflygförarskolan, senare benämnd Förberedande fältflygarskolan (FÖFS). Flottiljen lades ned 1949 och erhöll då, som en renodlat skolförband namnet Roslagens flygkår. Denna lades ned 1974-06-30 och verksamheten överfördes till nya F18 i Tullinge som nu benämndes Flygvapnets ertörnsskolor (se detta förband). Flottiljens traditioner förs vidare av Upplands flygflottilj (F16).¹

Heraldiskt vapen (se ovan)

I blått fält landskapet Upplands vapenbild, ett riksäpple i guld.

Förbandsfana

Fanbeskrivning

På blå duk en vingad tvåbladig propeller i guld. I övre inre hörnet landskapet Upplands vapenbild, ett riksäpple i guld. Dekor i infällning och brodyr.²

Fanan överlämnad 1939-06-06 på F8 i Barkarby av HM Konung Gustaf V.

Marsch

Flottiljen hade ingen fastställd marsch.

Stridsflygplan

Spaning

SK 4, Heinkel HD 14 Bellona

1925-

S 3, Hansa

S 9, Hawker Osprey

S 17 BS, ASSA/SAAB

Torped

T 1, Heinkel HD 16

1929-

T 2, Heinkel 115

1939-1952

Förläggning

Hägernäs norr om Stockholm ordinarie förläggningssort från 1929. Kasernerna var färdigbyggda 1938-06-30.

Ett fast detachement från 1929 - 1936 på Stumholmen i Karlskrona.



En division (för flygplanskryssaren Gotland baserad i Gålöbasen från 1939-1942.

Under tiden 1939-1945 fanns extra baser i/på

Lindarängen

Gålöbasen

Västervik

Karlskrona

Färösund

Stockholm

Flosjön och

Norrtälje

Övrigt

En minnessten över kamrater som omkommit i tjänsten restes 1944 inom flottiljområdet. Texten lyder: "De älskade icke så sitt liv att de drogo sig undan döden".

Flottilj- och kårchefer 1926 - 1974

Örnberg, Arthur	1926-1929
Egerström, Christer Åke F:son	1929-1932
Flory, Sven Arvid	1932-1934
Enell, Harald Gustaf H:son	1934-1936
Sundin, Julius Herman	1936-1944
Öwenow, Sven Oscar Hugo	1944-1948
Weidling, Carl Richard	1948-1949 (tjf)
Sandberg, Karl Oskar Gösta	1949-
Sjölin, Trygve Peter	1958 1970
	????-1974

Förbandsmuseum

Stor fotosamling vid Flygvapenmuseum i Malmslätt.

Kamratförening

F2 kamratförening bildades 1944 och är till för både flottiljens och kårens personal. Föreningen tilldelades en egen fana 1954 av HM Konung Gustaf VI Adolf.

Litteratur

Jarneberg Eric, F 2 Hägernäs (Täby hembygdsförenings skriftserie nr 21 1987). Borås 1987.

Noter

¹ HKV

² Go???



Fr. v.: major Weidling, kapellmästare Willy-Hintz,
och komminister O. Ferenius.

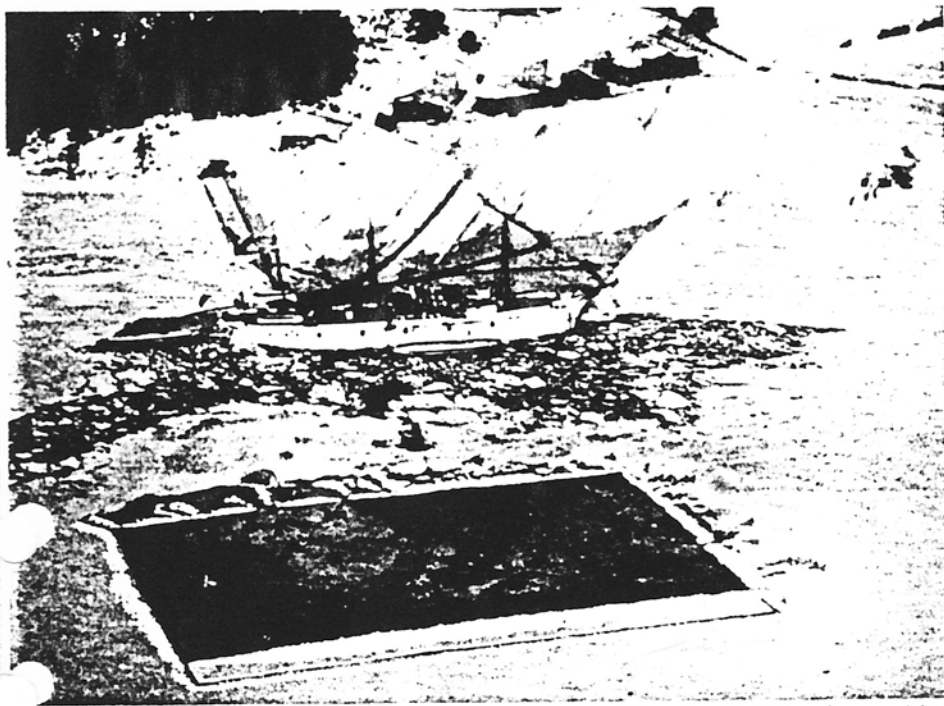
FLYGARFEST PÅ GILLET

"Flottiljen är död, leve flottiljen", är det för tidigt att ropa, men något av den stämningen rådde vid Roslagens flygflottiljs kamratfest på Gillet på onsdagen.

1 juli nästa år försvinner nämligen F 2 och omorganiseras till en flygräddningsflottilj. Sannolikheten att de 800 medlemmarna i kamratföreningen därefter nån gång skall träffas i tjänsten är därför mikroskopisk. Men föreningen kommer

att leva vidare, det lovade kvällens värd, flottiljpastorn och komministern i Täby O. Ferenius, som sköter klubban och som bordsgrannar hade t. f. flottiljchefen major R. Weidling och Albin Ahrenberg. Andra gamla F-tvåare, som klubbmästare fanj. C. A. Carlsson hade att pyssla om, var isbrytarchefen, kommandörkapten Frydolf och byggmästare V. Melin, medan Täbys kommunalordf. G. Berg hörde till de särskilt inbjudna.

Stockholms Tidningen 4/11 1948



● 1921. Hägernäs från luften. Logementskorvetten "Freja", i bakgrunden tälthangarerna. Th en "Albatros".

Roslagens flygkår

☆☆ Få flygvapenförband om ens något har väl under sin existens genomgått så många förändringar som F2. Det skulle dock föra för långt att här göra en fullständig återblick och redogöra för alla dessa förändringar. I höst väntas emellertid riksdagen fatta ett beslut som blir det mest genomgripande av alla som berört F2, nämligen förflyttning av förbandet. Det kan därför vara av intresse att i anslutning härtill peka på några milstolpar i förbandets historia. ☆☆☆

F2 tillkom genom 1925 års försvarsbeslut. De dittillsvarande på armén och marinen uppdelade flygorganisationerna sammanslogs till ett flygvapenförband, 2:a flygkåren. Denna fick därvid överta marinflygets uppgifter.

Genom 1936 års försvarsbeslut omorganiserades flygkåren och upphöjdes till rang och värdighet av flygflottilj. Till en början var beteckningen Upplands flygflottilj men efter kort tid ändrades den till Roslagens flygflottilj.

F2 fungerade som marinspaningsflottilj fram till perioden 1947—48, då flottiljens roll som flygande förband successivt minskade. I stället övergick det alltmer till att bli ett markskolförband. Det var under denna period som större delen av de flygande enheterna avvecklades och ersattes med radarskolan (FRAS) och flygräddningsdivisionen (FRAD). Vidare tillkom dåvarande stamflygförarskolan.

FÖRSTA FLYTTNINGEN...

Vid 1958 års riksdag fattades bl a principbeslut om indragning av F8 och F14. Vid denna tidpunkt hade emellertid den allt mer ökande utbildningsverksamheten medfört lokalbrist. Dåvarande stridsledningsskolan (STRIS) höll på att organiseras och man förutsåg behov av utökad utbildningskapacitet och därmed mer utrymme för bl a FRAS.

Chefen för flygvapnet framförde med anledning härav den tanken, att de genom indragningarna friställda lokalerna skulle användas av F2, som i så fall skulle förflyttas. En närmare undersökning visade emellertid stora ekonomiska nackdelar.

Vi saxar ur Kungl Maj:ts proposition 117/1959: "... skulle en bortflyttning av all nuvarande verksamhet vid F2 medföra investeringskostnader av en storlek, som icke skulle stå i rimlig proportion till storleken av möjliga inbesparingar ifråga om administrationskostnader. En bortflyttning av FRAS och TVL anses vidare medföra ett avbräck i pågående undervisnings- och försöksverksamhet, vilket skulle få allvarliga följder för stridslednings- och luftbevakningsorganisationens effektivitet".

Departementschefen delade denna uppfattning. För att emellertid det ökade behovet av lokaler skulle kunna tillgodoses fick stamflygförarskolan, flygräddningsdivisionen och väderskolan (VÄDS) flytta från Hägernäs. F2 undkom denna gång flyttningsshotet med blotta förskräckelsen och en ny organisation fastställdes 1960.

NY ÖVERSYN, NY ORGANISATON

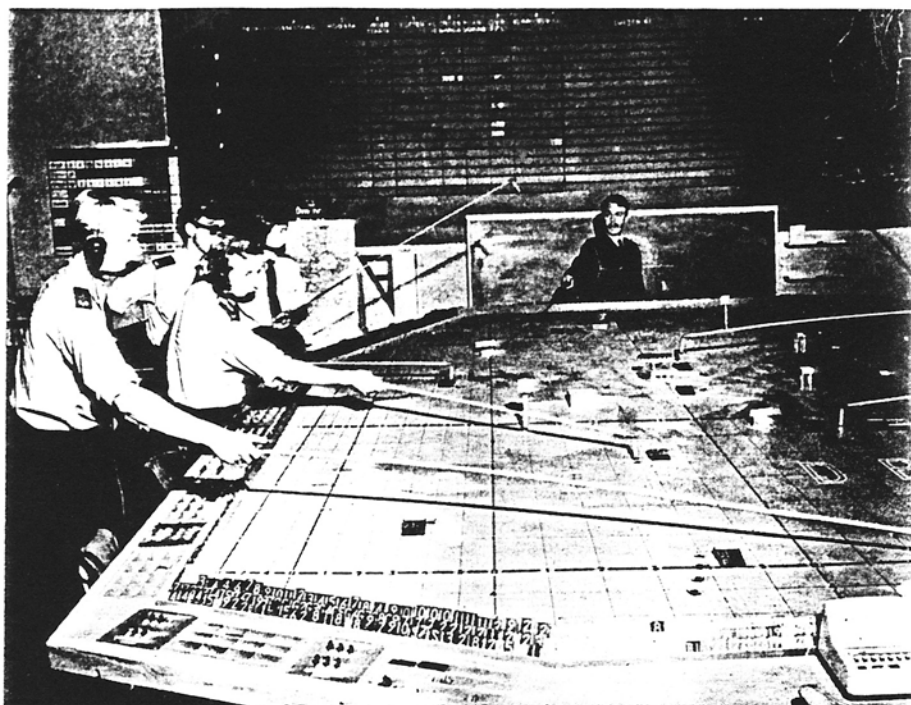
Utvecklingen gick emellertid raskt framåt. Redan 1964 tillkom Flygvapnets flygtrafikledningsskola (FTLS). Det var också snart dags igen för ny översyn av F2:s organisation, som bl a resulterade i att STRIS sammanslogs med operativa delen av FRAS och bildade nuvarande stridslednings- och luftbevakningsskolan (STRILS). Den tekniska utbildningen, som då blev den återstående delen av FRAS, bildade en ny skola, Flygvapnets teletekniska skola (FTTS). Den nya organisationen genomfördes hösten 1966.

När Försvarets fredsorganisationsutredning (FFU) började sitt utredningsarbete kom F2 åter i blickpunkten. Utredningen föreslog indragning av bl a F2.

Förslaget har sedermera grundligt bearbetats på olika håll. Resultatet framgår av Kungl Maj:ts proposition nr 96, given i april i år.

Förvandlingens flygförband

- från sjöflyg till STRIL



● 1970. Vpl radarobservatörer utbildas i kartmarkörtjänst i en luftförsvarscentral... i miniatyr.

I denna förordar departementschefen bl a att F2 nedläggs och att till Tullinge förläggas en skolenhet för striltjänsten inom flygvapnet. Till de uppgifter som nu åvilar F2 som skolförband kommer uppgiften att förbereda och genomföra en förflyttning. Det kan därför vara på sin plats att något beröra innebörden härav.

Det är ett starkt önskemål att förflyttningen planeras och genomförs på ett sådant sätt att utbildningen kan fortgå så ostört som möjligt. En viss nedgång i produktionen blir förr eller senare oundviklig. Chefen för flygvapnet är angelägen att denna nedgång ej blir mer omfattande än nödvändigt.

VISSA PERSONALPROBLEM

Möjligheterna att bedriva utbildning ostört förutsätter bl a att erforderlig lärarpersonal disponeras. I detta avseende har redan vissa svårigheter anmält sig. Projektering och anskaffning av ny strilsimulator, som skall installeras vid Tullinge, har pågått sedan en tid. Detta kräver medverkan av erfarna lärare, som därför redan nu undandras produktionen.

Den tekniska utbildningen har vissa personalproblem att bemästra, då en hel del kvalificerad personal bl a på grund av önskan att ej flytta redan sökt sig ut på den civila marknaden, där de mottagits med öppna armar.

Överflyttningen av F2:s verksamhet till Tullinge medför vidare krav på betydande investeringar. Ett omfattande byggnadsprogram måste genomföras innan flyttningen kan ske. Det är därför naturligt att möjligheterna att starta produktionen på den nya platsen främst blir beroende av att lämpliga och tillräckliga lokaler för såväl administration, utbildning som förläggning m m står färdiga i tid. Personal ur F2 beräknas i varje fall tidvis behöva medverka i dessa planerings- och projekteringsarbeten.

ANPASSNING

Även andra med flyttningen sammanhängande problem kommer att uppstå efter hand och kräva sin lösning. I avsikt att i möjligaste mån säkerställa att flyttningen av F2 inte orsakar större nedgång i utbildningsproduktionen än vad som är oundgängligen nödvändigt har flygstaben och F2 redan nu gemensamt börjat klara ut hur man på lämpligaste sätt skall nå detta mål.

Chefen för flygvapnet har i anslutning härtil angivit vissa riktlinjer med avseende på personalkommenderingar och -placeringar, begränsning av nya arbetsuppgifter m m. Förbandet har därför anledning att med viss grad av tillförsikt se fram mot de närmaste åren. De förändringar som successivt skett betr flygkårens arbetsuppgifter, organisation m m har givetvis syttat till att anpassa förbandet och dess produktion efter de ändrade och ökade krav som ställts på det.

Det är en förhoppning att den förändring som Roslagens flygkår nu står inför skall leda till att det på den nya platsen — och även där med den gamla F2-andan — skall finna trivsel och goda arbetsbetingelser för att möta de ökade krav som i framtiden ställs på flygvapnets strilutbildningscentrum. ■

Visste DU

att F2

- har ca 150 kurser om året
- utbildar ca 2.500 elever per år
- har 28 in- resp utryckningsomgångar per år för värnpliktiga
- grundutbildar omkring 1200 värnpliktiga per år
- har "utbildningsöar" från Skåne i söder till mellersta Norrland i norr
- är beroende av sjötransporter i sin dagliga utbildningsverksamhet
- varje år betalar ca 7 milj kr i rese- och traktamentskostnader, varav 5 milj "kontant över disk"
- har ca 125 motorfordon i daglig verksamhet utanför lägerområdet

★ ★ *Flygvapnets stridslednings- och luftbevakningskola, (STRILS) svarar för grundläggande och viss fortsatt utbildning av operativ personal inom strilorganisationen. De elevkategorier som utbildas varierar från värnpliktiga (radarobservatörer) till överstar (luftförvarsledare). Under CFV svarar skolan också för att enhetligheten när det gäller striltaktik i samverkan med flyg-, bas- och luftvärnsrobotförbanden upprätthålls. ★ Detta kräver nära samarbete med de operativa förbanden. Faran för att en central skola skall bli för teoretisk i sin utbildning är att lärarna får för lite kontakt med verkligheten ★ ★ ★*



Genom att sända den fasta lärarkadern på praktisk tjänst i krigsbehandlingar vid uppehåll i utbildningen försöker STRILS dock hålla sig "modernt operativ". Skolan förstärks också under vissa kurser med förbandens erfarna operatörer som lärare, vilket medför att undervisningen ansluter till verkligheten. Ca 40 olika kurser hålls, en del ända upp till sex gånger återkommande per år. Omkring 800 elever utbildas årligen. Den fasta lärarkadern består av ca 30 officerare och underofficerare. Genom "inläning" av lärare från förband kan lärarantalet under de mest belastade delarna av året uppgå till nästan det dubbla.

Arméns luftvärnsledarutbildning ansluter varje år till skolans utbildning av befattningshavare på insatsnivå. Den integrerade utbildningen har ökat förståelsen för vapensystemen och medfört förbättrade samverkansformer. Den gemensamma utbildningen har också resulterat i entydiga och ändamålsenliga instruktioner och taktiska anvisningar. Detta har medfört ökad luftförsvarseffekt samtidigt som varje vapensystem i möjligaste mån fått operativ frihet.

KONTAKTÖVNINGAR

Vid stridsledningsavdelningen sker den

grundläggande utbildningen av flygvapnets radarjaktledare (rrjal). En grundläggande kurs har en total längd av 16 veckor, fördelad på ett simulatorskede (GSU 1) på F2 om tolv veckor samt ett praktiskt skede (GSU 2) om fyra veckor. Under det sistnämnda skedet leder eleverna för första gången krigsflygplan i kontaktövningar.

Två kurser per år förekommer, en kurs för officersaspiranter under våren och sommaren, en omskolningskurs sammanslagen med motsvarande kurs för underbefäl under hösten och vintern. I anslutning till omskolningskursens första veckor pågår dessutom en rrjalinstruktörskurs.

Den tekniska utrustningen utgörs av en radarsimulator (Solartron 3000) som kan producera tjugo ekon samtidigt på indikatorerna. Genom att även flygtrafikledarskolan (FTLS) utnyttjar denna anläggning och således tar ett visst antal ekon i anspråk, måste den simulator (Solartron 3800) utnyttjas som luftbevakningsavdelningen använder. Många intressen kolliderar alltså när det gäller att utnyttja de olika övningsanläggningarna.

NY SIMULATOR TILLSKOTT

Med gott humör och en vilja från alla parter att lösa problemen för utbildningens bästa löper samarbetet friktionsfritt mellan skolorna i olika frågor. En ny mo-

dern simulator, som skall installeras på Tullinge, dit F2 flyttar om några år, kommer att minska kollisionerna mellan olika intressen i mycket hög grad.

En radarsimulator på vilken möjlighet finns att lägga störning av olika slag ger rrjaleven möjlighet att kommunicera med den kamrat som "flyger" de aktuella ekon. Dessutom finns taibandsspelare för att spela in trafiken mellan rrjal och "flygförare".

Avdelningen har sex fast placerade lärare. Eftersom varje rrjalkurs består av ca 18 elever och eftersom i regel nio PPI-platser krävs (en elev är rrjal, en annan styrare i simulatoren) fördras nio instruktörer för en kurs. För att tacka lärarbehovet måste personal kommenderas från andra förband. Av den fasta personalen på F2 tas två i anspråk som kurschef resp förste lärare. Ett totalt inläningsbehov av ca fem lärare per kurs uppstår alltså.

UPPSKATTAD "FLYGVECKA"

Utbildningen ger eleverna grunderna i stridsledningsmetoderna, och begränsas till talstridsledning. På en kurstid om ca 500 tim totalt anslås ungerär hälften till stridsledningstjänst omfattande utbildning i simulatoren, lektioner om olika taktiska anvisningar och instruktioner.

Utbildningen avslutas med en vecka för tillämpningsövningar i simulatoren. Rrjaleven ingår då i rrjallaget och hans för-

- Radarsimulator Solartron 3000 används världens över. Här i tjänst för utbildning hos RAF i England.

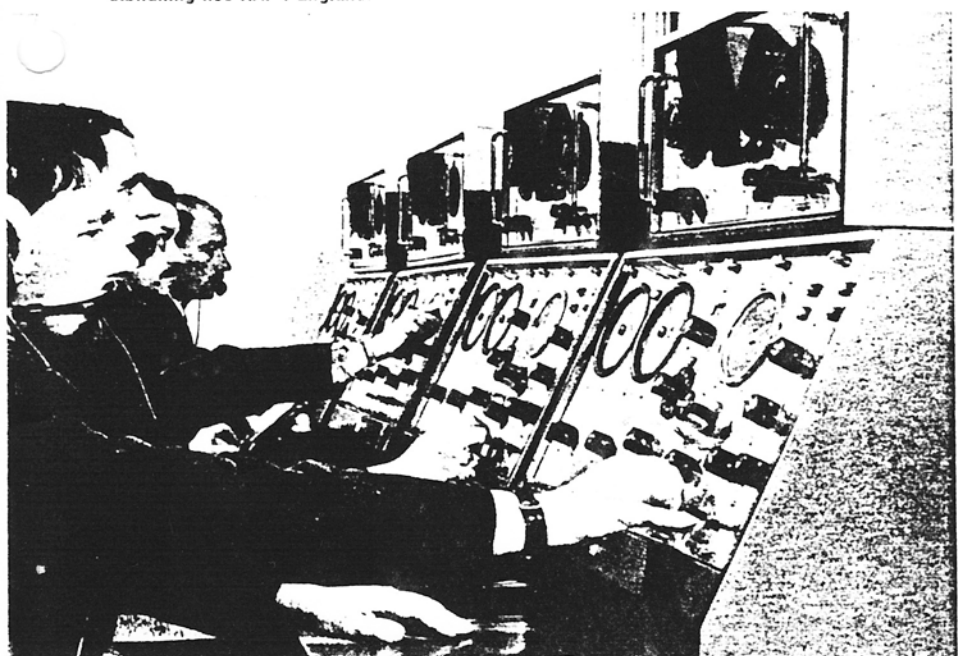


foto: schlumberger

STRIDSLEDNING

flygoperativ nyckelroll

måga att samarbeta med olika befattningshavare visas. De övriga timmarna anslås till lektioner i flygtjänstkunskap, varvid bl a de olika versionerna av J35 behandlas. Vidare ingår lektioner i meteorologi, sambandstjänst, luftkrigskonst samt fysisk träning.

Under en vecka tjänstgör eleverna vid F1 i Västerås, där de får prova på att leda skolflygplan och flyga för att uppleva kontakterna från luften. Dessutom får eleverna flyga i 35-simulatorn och se trafikledarna i aktion. Hoppet är att i framtiden få SK 60 för denna utbildning. Denna "flygvecka" uppskattas mycket av eleverna och är ett välkommet avbrott i simulatorkörningen på F2.

ÄVEN AV-HJÄLPMEDEL

Inom en snar framtid hoppas skolan få möjlighet att med portabla videobandspelare spela in elevernas kontaktförlopp på PPI (dvs "radarskärmar"). Vid prov med videobandspelare har det visat sig att dessa är ett utmärkt undervisningsmedel. Användningsområdena är många. Bandspelaren kan användas för att visa förlopp före en övning, spela in elevens kontakter under ett pass och passat efteråt spela upp förloppet och påvisa de fel eleven gjort.

För att effektivisera utbildningen har försvarets brevskoia anlitats. Avsikten är att få fram visst programmerat undervisningsmaterial, till vilket eleverna kan gå tillbaka om de märker brister i sitt kunnande.

Fran Militärpsykologiska Institutet får skolan hjälp av en psykolog då det gäller utbildningsfrågor. Denne kommer smäningsom att bli hela flygvapnets psykologkonsult i stridslednings- och luftbevakningsfrågor.

UTBILDNING PÅ FÖRBAND

Efter avslutad utbildning i F2:s regi fortsätter eleverna sin utbildning vid olika förband under en period om 20 veckor (GSU 3). Under detta skede får eleverna leda förbanden taktiskt och kommer smäningsom upp i så god rrjaltrim att de beträffande talstridsledning väl kan svara för den jaktstridsledning som förbanden behöver enligt AJU. Efter GSU 3 är rrjalarna krigsplacerbara.

Att se eleverna utvecklas, hjälpa dem på traven då det behövs, förklara "tingens rätta ordning" och att sedan se resultatet av sina ansträngningar ger läraren en mycket stimulerande känsla av att han uträttar något produktivt, någonting som kommer flygvapnet till nytta i framtiden.

Utvecklingen går raskt framåt, och den frihet man har när det gäller att försöka föra utbildningen framåt med hjälp av nya undervisningsmedel skänker ytterligare stimulans åt arbetet.

VID LUFTBEVAKNINGSAVDELNINGEN äger en stor del av flygvapnets grundläggande luftbevakningsutbildning rum. Den personal som utbildas är främst vpl radarobservatörer, strilunderbefälselever samt aspiranter och kadetter på marklinjen. Dessutom svarar avdelningen för viss fortsatt luftbevakningsutbildning.

Organisatoriskt består avdelningen av chef, adjutant, två kurschefer samt ett antal lärare (f n nio).

- Helikoptern är ett ovärderligt hjälpmedel då radarmateriel skall transporteras till svårtillgängliga platser.



Den allra största delen av utbildningsvolymen upptas av vpl radarobservatörer. Den utbildningen sker i sex omgångar per år och med upp till 75 elever i varje. De ämnen som ingår i soldat- och markstridsutbildningen är luftförsvarslära, radarteori, störskyddstjänst, materiellära och naturligtvis huvudämnet radarspaningstjänst.

Grundutbildningen tar nio veckor och övergår sedan i en fortsatt utbildning (ca 3 veckor), som materiellmässigt och operativt är inriktad på den speciella materiel den vpl senare möter under sin tjänstgöring vid flottilj.

VPL CHEFSOBSERVATÖRER

Särskilt lämpliga radarobservatörer uttas senare genom förbandens försorg till chefsobservatörsutbildning. Denna utbildning går i F2:s regi och i regel med två kurser per år.

Såväl strilunderbefälseleverna som aspiranterna på marklinjen genomgår i princip samma grundutbildning i radarobservatörshänseende, även om vissa avsmitt är modifierade med hänsyn till framtida tjänst i våra strilssystem. Vid genomförandet av dessa kurser svarar avdelningen även för utbildningen i ls-, lgc- och lfctjänst.

Luftbevakningsavdelningen kommer även in i bilden i samband med tex repetitionsutbildning av reservofficerare, krigsplacerade i luftbevakningstjänst, och vid de sk paketkurserna i striltjänst.

NOGGRANN PLANERING

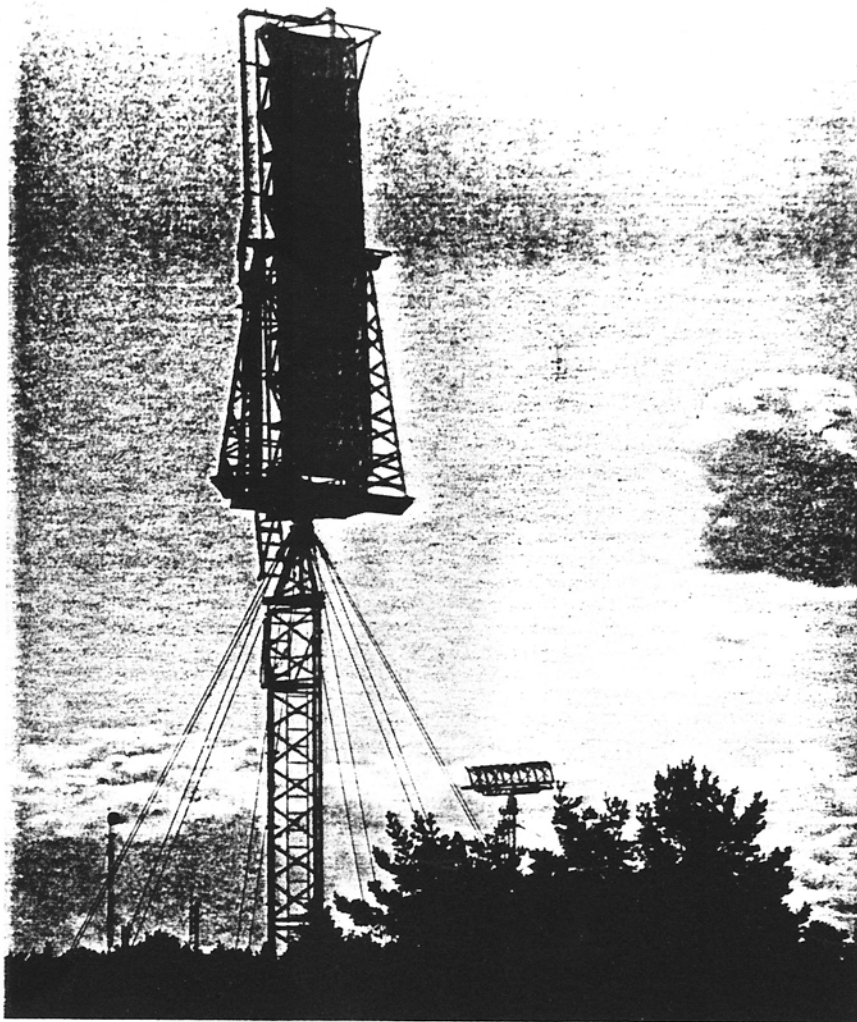
Den stora utbildningsvolymen medför krav på noggrann planering på lång sikt. Vid flera tillfällen under året har skolan dubbla radarobservatörsomgångar inne, samtidigt som annan utbildning pågår. Då är trycket på lärarsidan så stort att instruktörer från förbanden får lånas in för att klara upp situationen.

Skolan är mycket tacksam för det utmärkta bistånd förbanden lämnar vid sådana tillfällen, som även ger möjligheter att diskutera aktuella utbildnings- och operativa problem.

Nuvarande organisation av utbildningen med sex omgångar per år medför tidvis en tung belastning. Även för förbanden innebär tillförsel av radarobservatörer sex gånger per år en hel del nackdelar, främst med tanke på de många in- och utryckningarna och den under året ojämna tillgången på personal. Den beslutade övergången till fyra omgångar per år from 1971 bedöms dock eliminera många av nackdelarna i detta avseende.

Bland övriga aktualiteter inom avdelningens område kan nämnas arbete på en ny instruktion för radartropp, utbildningsanvisningar och modernisering av undervisningsmateriel och metoder. I sistnämnda avseende kan tex nämnas provverksamhet med programmerad undervisning, där resultatet är så uppmuntrande att de gett mersmak.

TAKTIKADELNINGEN svarar för



● Radarantennernas vakande ögon upptäcker det mesta i lufthavet. Här radarhöjdmätare.

- utbildning av personal för krigsplacement i taktiska nivåer inom lfc (lufled, jal, bijal m fl)
- utbildning av flygchefer och divisionschefer beträffande stridsledningens taktiska möjligheter och begränsningar
- uppföljning av och medverkan vid revidering av taktiska anvisningar och instruktioner samt undervisning i jakt — stril taktik
- utbildning av personal till rgc.

LFC-UTBILDNING

Utbildningen är förlagd till luftförsvarscentral. Vartannat är utbildas personal i lfc typ 1 och vartannat är i lfc typ 2. Den personal som tas ut till utbildningen har grundläggande kunskaper och rutin från olika delar av luftförsvarsystemet. Kurslängden är 3—5 veckor beroende på befattning.

Det är viktigt att utbildningen av de olika befattningshavarna bedrivs samtidigt så att tillfällen till samövning ges. Detta innebär att utbildning i lfc typ 1 omfattar 13 samtidiga kurser med ca 70 elever och ca 20 lärare samt i lfc typ 2 sex samtidiga kurser med ca 40 elever och tio lärare. Samordningsproblemen är stora och förberedelsestider för kurserna, naturligt nog, omfattande.

Det verkliga eldprovet inträffar i slutet av kurserna då samövning i form av spel anordnas. För att kunna presentera ett realistiskt lufthavet erfordras en särskild spelorganisation omfattande ca 40 man.

Under den tiden är det trångt och varmt i luftförsvarscentralen och en hård belastning på både elever och spelpersonal. Rea-

lismen i miljön kan man inte klaga på; den miljön återupplevs sedan varje år under en veckas repetitionsutbildning.

TAKTIKKURS

I kurskatalogen återfinns en kurs som benämns strilkurs taktik. Läser man vidare finner man att kursnamnet är 3170. Kurslängden två veckor, max antal elever 20. Kursen anordnas på F2 samt är avsedd för officerare (flygchefer, divisionschefer och gruppchefer) och återkommer årligen.

Utbildningsmålet är att ge eleverna en orienterande stridsledningsutbildning med taktisk bakgrund.

En stor del av utbildningen ägnas åt radarjaktledarens verksamhet, naturligt nog eftersom det är den mannen — eller kvinnan — som flygtöraren mest kommer i kontakt med. "Spakryckaren" upplever detta att inte ledas utan i stället själv få leda flygplanet till skjutläge som något mycket fascinerande och stimulerande. Och svårt — mycket svårare än han egentligen hade trott med alla varierande möjligheter och störningar!

Dessa övningar med lektioner och diskussioner om radarjaktledarens möjligheter och begränsningar, om taktisk samverkan mellan rjäl och törare samt applikatoriska exempel för att betyga grunder-

na för insats av våra luftförsvarsmedel är av stort värde ej endast för eleven utan även för stridsledaren/läraren.

Önskemål föreligger att öka kursen att gälla samtliga jaktförare, men tyvärr måste skolan säga nej av kapacitetsskal.

TAKTIK FÖLJS UPP

Utbildning av taktisk personal har nämnts. En viktig del i verksamheten omfattar uppföljning av förändringar i taktiken, medverkan vid revideringar och undervisning vid skilda kurser.

De publikationer som alltså bör finnas och särskilt studeras på avdelningen är taktiska anvisningar för jaktförband (TAJ), anvisningar för taktisk ledning och jaktstridsledning vid luftförsvaret (TAStri) samt vissa instruktioner för befattningshavare i luftförsvarscentral. Även då det gäller instruktioner har avdelningen ett uppföljningsansvar.

OPTIMALT NYTTJANDE

Uppföljningen av flygförband på låg och lägsta höjd har inom luftförsvaret tidigare utgjort ett stort problem. Därmed har också svårigheterna varit stora när det gäller att leda jakt- och ivrobotförband på dessa höjder.

I och med att radargruppcentral (rgc)-systemet skapades och byggdes ut löstes dessa problem på ett tillfredsställande sätt. Nu gäller det att optimalt kunna utnyttja detta system, som till sin natur är mycket kvalificerat tekniskt och operativt. Systemet fordrar en omfattande teknisk/taktisk utbildning av den operativa personalen. All utbildning genomförs på den taktiska avdelningen på STRILS.

För radarjaktledare och målföljningsledare omfattar utbildningen ca fem veckor i högt uppdrivet tempo. Som lärare utnyttjas de skickligaste operatörerna, som normalt tjänstgör i rgc och därmed har dagsaktuella kunskaper.

RIKT ERFARENHETSBYTE

Avdelningen handhar även de operativa de-

● Vpl radarobservatörer gnuggas i stridsledningens konst.



larna av FTTS tekniska systemkurser på rgc för ingenjörer, som avses placeras inom systemet. Detta bidrar till att skapa förståelse mellan tekniska och operativa personalens arbetsuppgifter till båtnad för systemfunktionen.

Som läsaren redan förstått fordras, för att lösa taktikavdelningens uppgifter, att avdelningen täcker ett ganska stort kunskaps- och erfarenhetsområde. Inom avdelningen finns också specialister på luftbevakningssidan, stridsledningssidan och flygsidan.

Genom tidigare nämnda utbildningsverksamhet då lärare/specialister från olika förband utnyttjas, får avdelningen möjlighet att följa förändringar i materiel, taktik och organisation samt — kanske än viktigare — förbandens erfarenheter därvidlag.

TELESKYDD

MOTMEDELSAVDELNINGEN inom STRILS är en liten avdelning men detta innebär inte att arbetsuppgifter saknas.

Avdelningen har som huvuduppgift att svara för flygvapnets centrala utbildning i motmedels- och teleskyddstjänst med tonvikt på den senare verksamheten, varför avdelningens benämning kanske inte är helt adekvat.

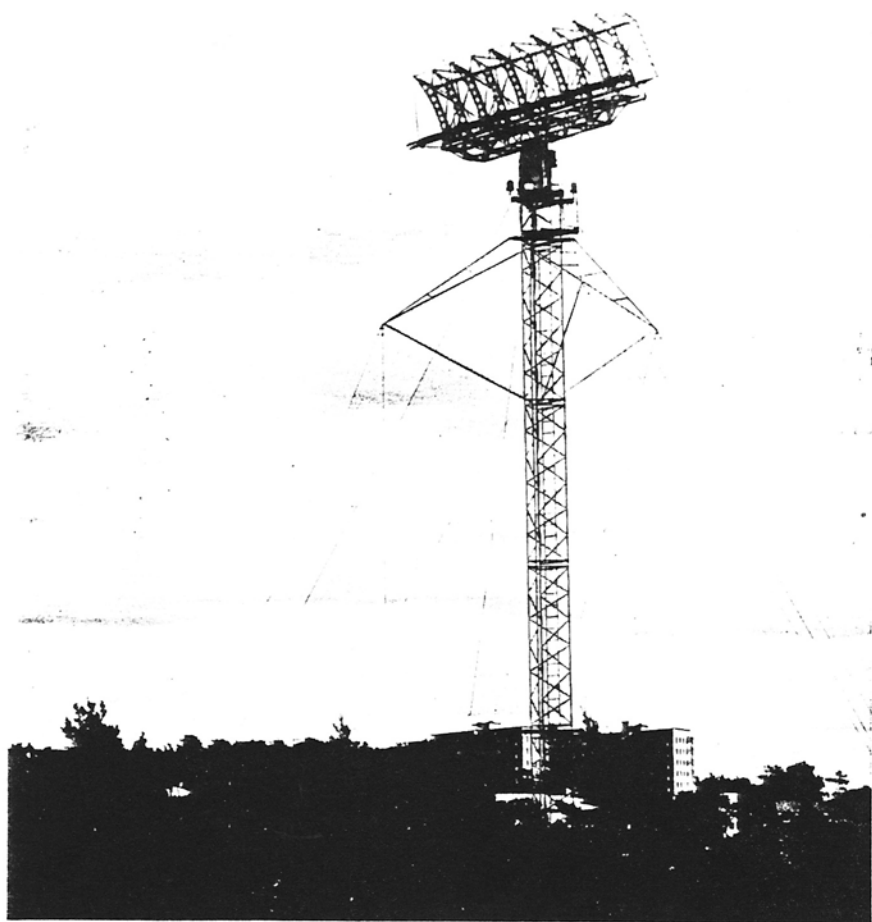
Framtagning av anvisningar rörande teleskyddstjänsten och i viss mån även motmedelstjänsten är ett annat arbetsfält för avdelningen. Denna verksamhet sker naturligtvis i nära samarbete med flygstaben.

Avdelningen verkar dessutom som sammanhållande instans för den störverksamhet som i övningsyfte bedrivs mot strilförbanden. Vid större övningar svarar även avdelningen för planeringsarbete och ledning av störinsatser.

STÖRSIMULATORER ...

Undervisningen omfattar utbildning i motmedelns och teleskyddsmedelns möjligheter, och är i allmänhet av grundläggande art. Eleverna utgörs dels av personal, som genomgått grundläggande strilutbildning och dels av personal vid speciella befälskurser i ämnet där huvudparten av eleverna utgörs av officerare i flyg- och striltjänst.

foto: hans ericsson



● Radarantenn i stadsmiljö. Räckvidden är avsevärd; här "ser" man långt ut över havet.

foto: hans ericsson

Avslutningsvis kan sägas att utvecklingen av materiel och teknik inom området för telekrigföring sker i hög takt, vilket gör att de som arbetar vid avdelningen kan se fram mot ett allt mer stimulerande arbete med ökade möjligheter att föra kunskap vidare inom detta intressanta men tidigare kanske något styvmoderligt behandlade ämnesområde.

MÅNGSIDIG UNDERBEFÄLSSKOLA

Ett trettital blivande underbefäl genomför årligen sin grundläggande strilutbildning vid STRILS underbefälsskola. Eleverna rycker in på F2 i början av juni varje år och har då cirka ett års allmänbildande och allmänmilitär utbildning vid FÖFS (F5) bakom sig.

Vid F2 börjar elevernas egentliga yrkesutbildning, främst inom luftbevakningsområdet. Utbildningstiden är indelad i sex olika skeden, varav F2 är direkt ansvarigt för fyra. Stor vikt läggs vid tekniska ämnen som radarlära, teleteknik och strilsystemlära. Den blivande furiren studerar även andra ämnen, som han får god nytta av i sin framtida tjänstgöring. Instruktorstjänst, expeditionstjänst och sambandstjänst är exempel.

Utbildningen är upplagd så, att eleverna skall få så stor omväxling som möjligt mellan teori och praktik. Man åker i flera omgångar ut till olika strilanläggningar och tillämpar de teoretiska kunskaper i luftbevakningstjänst som man lärt in på F2.

Efter totalt cirka två års utbildning placeras den nyutnämnde furiren ut på förband runt om i Sverige. Merparten har hittills börjat sin första tjänstgöring vid Stril-60 förband.

Till detta kommer naturligtvis lektioner eller föredrag i motmedels- och teleskyddstjänst av orienterande karaktär inom kurser med annan inriktning.

För att kunna bedriva teleskyddsutbildningen på ett meningsfullt sätt fordras hjälpmedel. Härvid utnyttjas bl a störsimulatorerna med vars hjälp olika störtyper, effekter och störbärningar kan åstadkommas. Störsimulering är speciellt under grundutbildningen av radarpersonal av stor betydelse. Här kommer även videobandspelaren till sin rätt.

OCH AUTENTISK STÖRBILD

I den fortsatta utbildningen av radaroperatörer läggs allt större vikt vid att under praktiska övningar träna malföljning och stridsledning under störda förhållanden. Därvid utnyttjas flygplanburna störutrustningar, vilket ger en mer verklighetstrogen bild av den miljö man kan vänta sig i krig.

Denna form av störning är framförallt lämplig att använda sig av vid större övningar. Vid sådana övningar kan även markovningsstörsändare utnyttjas. Genom att nyttja de senare kan kostnaden hållas nere samtidigt som planeringsarbetet blir enklare och tillgänglighetsgraden hög.

F 2 Hägernäs

Från Wikipedia

F 2 Hägernäs, egentligen **F 2** eller **Kungl Roslagens flygflottilj**, (flygkår), var en svensk marinflygflottilj och senare ett skolförband inom Krigsmakten som verkade i olika former mellan åren 1926 och 1974. Förbandet var förlagt i Hägernäs i Uppland.

Innehåll

- 1 Historik
 - 1.1 Viktigare årtal
- 2 Övrigt
- 3 Referenser
- 4 Externa länkar

Historik

F 2 var den enda av flygvapnets flottiljer som saknade rullbana eftersom den var en sjöflygflottilj. Från hangarerna rullades planen rakt ut i sjön. Till förbandets område hörde även Tornön i viken utanför kårens område. Tornön användes för militär övningsverksamhet, bl.a. utbildning i sprängtjänst.

Under 1960- och 1970-talet bestod verksamheten huvudsakligen av markutbildning. *KAS/M*, som var flygvapnets **Kadett- och AspirantSkola (Marklinjen)**, samt korpral- och furirskola för blivande underbefäl i STRIL-tjänst inom Flygvapnet. Vid förbandet fanns även *STRILS*, som var Flygvapnets stridslednings- och luftbevakningsskola.

Mellan 1948 och 1958 fanns flygvapnets från början tre Tp 47 Canso (Catalina) baserade på F 2. En av dem sköts ned av ryskt jaktflyg då spaning bedrevs efter den försvunna DC-3. De två kvarvarande Catalinorna ombaserades därefter till F 8 Barkarby där de tjänstgjorde fram till 1966.

Två Catalinor hade hela natten den 16 juni, 1952 utan framgång sökt efter DC-3an. Sökområdet hade på grund av vind- och strömförhållanden allteftersom flyttats norrut och de båda planen

F 2 Hägernäs



Officiellt namn	Andra flygkåren (1926 – 1936) Kungl Upplands flygflottilj (1936 – 1936) Kungl Roslagens flygflottilj (1936 - 1949)
Ort	Kungl Roslagens flygkår (1949 – 1974) Hägernäs
Grundad	1926
Nedlagd	1974
Flottiljchefer	Arthur Örnberg (1926–1929) Christer A Egerström (1929–1932) S Arvid Flory (1932–1934) Harald G Enell (1934–1936) Herman Sundin (1936–1944) Hugo Svenow (1944–1948) C Richard Weidling (1948–1949) K O Gösta Sandberg (1949–1957)

befann sig nästan tio mil norr om den plats DC-3an troligen var då man förlorade kontakten. Kl. 04.09 fick F 2 på Hägernäs ett meddelande från ena Catalinaplanet: "Skenanfall av två MIG-plan." Två minuter senare kom ett nytt meddelande: "Vi är beskjutna med spårlyjus 20 mm. Det slår till höger." 04.15 kommer det ett meddelande från den andra Catalinan: "Jag är beskjuten och träffad flera gånger." 04.20 hade planet skadats så illa att det tvingades nödlanda. Besättningen på det västtyska lastfartyget Münsterland, som bevittnat hela händelsen, plockade upp flygplanets besättning. Alla överlevde, men piloten Carl Olof Arbin och navigatören Ove Engberg sårades.

Flottiljområdet är numera bostadsområde. En av hangarerna har bevarats och renoverats för användning som parkeringshus för bilar.

Viktigare årtal

- 1919 - Vinterflygskola bildas.
- 1926 - Andra flygkåren bildas.
- 1936 - Kungl. Upplands flygflottilj bildas den 1 juli 1936.
- 1936 - Namnbyte den 1 september till Kungl. Roslagens flygflottilj.
- 1949 - Marinflyget avvecklas den 30 juni och flottiljen omorganiserar till en flygkår bestående av flygräddning och skolförband.
- 1959 - Flygverksamheten upphör vid flygkåren och verksamhet bedrivs endast vid kvarvarande skolor.
- 1963 - Flygvapnets väderskola (VÄDS) överförs till F 12 Kalmar.
- 1972 - 29 maj beslutas genom försvarsbeslutet 1972 att flygkåren ska avvecklas.
- 1974 - 30 juni avvecklas Kungl. Roslagens flygkår och all verksamhet upphör eller omlokaliseras.^[1]

Övrigt

Flottiljemblemet bestod av Upplands landskapsvapen, men det fanns aldrig på några flygplan tillhörande F 2. Efter nedläggningen användes vapnet av F 16 Uppsala.

På F 2 fanns också Flygvapnets radarskola (FRAS), som utbildade bland annat personal inom stridsledning (av flyg) och luftbevakning. Detta skedde med hjälp av för den tiden mycket modern och avancerad teknisk utrustning. Åren 1951-61 fanns även Flygvapnets väderskola på F 2.

Referenser

Skrift

- Braunstein, Christian: *Svenska Flygvapnets förband och skolor under 1900-talet*, Christina von Arbin, 2005, sid. 48-50, 135-137. ISBN 91-971584-8-8.

Noter

	Trygve P Sjölin (1957–1970) Arne Persson (1970–1971) - Klas Normelius (1971–1974)
Flygslag	Marinspaning, torped (1926–1949) Flygräddning, skolor (1949–1974)
Huvudtyper	T 1, T 2, S 1, S 2, S 3, S 4, S 5, S 9, S 12, S 17
Övriga typer	G 101, Se 102, Se 103, Se 104, J 4, P 1, Sk 2, Sk 3, Sk 4, Sk 6, Sk 15, Sk 50B, Tp 1, Tp 2, Tp 8, Tp 24, Tp 45A, Tp 47, Tp 78, Ö 2, Ö 7, Ö 9,

- [^] Kungl Roslagens Flygflottiljs Kamratförening Marinsamverkande flottiljen F2 Hägernäs Läst 29 juni 2009

Externa länkar

- Kungl Roslagens Flygflottiljs Kamratförening

Svenska Flygvapnets flygflottiljer och skolor	[Visa]
Luffart i Stockholm	[Visa]

Hämtad från "http://sv.wikipedia.org/wiki/F_2_H%C3%A4gern%C3%A4s"

Kategorier: [Ej längre existerande svenska flygflottiljer](#) | [Ej längre existerande svenska militära skolor](#) | [Stockholms garnison](#) | [Organisationer bildade 1926](#) | [Organisationer upplösta 1974](#)

- Sidan ändrades senast den 18 oktober 2010 kl. 20.22.
- Wikipedias text är tillgänglig under licensen Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0 Unported. För bilder, se respektive bildsida (klicka på bilden). Se vidare Wikipedia:Upphovsrätt och användarvillkor.