



MARINFLYGAREN

2003

ORGAN FÖR KUNGL. ROSLAGENS FLYGFLÖTTILJS KAMRATFÖRENING



Salerno 1948

Ordföranden har ordet



Det är nu 29 år sedan F2 avvecklades. Det var väl få som då trodde att vår Kamratförening idag fortfarande skulle vara verksam. Det är en sak att driva Kamratförening på aktivt förband och en helt annan, som i vårt fall, helt utan lokaler. Vi har sekretariatet i Tumba och övrigt i Täby, hemma hos respektive styrelsemedlemmar. Tack vare en entusiastisk styrelse och att Ni medlemmar i så stor omfattning kommer till de tre årliga begivenheterna vi har, så ser vi med tillförsikt och glädje fram mot vårt 60-årsjubileum nästa år.

Inom föreningen är saken stor efter två av våra förgrundsprofiler, nämligen *Karl-Gustav Larsson (K-G)* och *Egon Olsson*. Till deras betydelse för föreningen återkommer vi på annan plats i tidningen.

På F2-området har nu bostadsbyggandet påbörjats, vilket innebär att minnesstenen under året kommer att flyttas. Styrelsen arbetar fortfarande mot kommunen när det gäller stenens placering. Vårt önskemål är, att den placeras på den SO udden.

I samråd med Täby Hembygdsförening försöker vi få byggherren JM att se till, att ett exemplar av boken **F2 Hägernäs** finns i varje lägenhet vid inflyttning. På detta sätt skulle de nya täbyborna ges möjlighet att få kännedom om i vilket flyghistoriskt område de nu har sina bostäder.

Detta, och lite till, är för handen just nu och vi ser positivt på föreningens framtid.

Hälsningar

William Sivebro



Omslagsbilden. Salernoolyckan.

Under uppbyggnad av det Etiopiska flygvapnet i slutet av 40-talet engagerades personal från svenska Flygvapnet i stor omfattning. Även flygplan köptes från Sverige i form av SAAB Safir och SAAB B17. I nov 1947 levererades 16 B17 av besättningar ur Flygvapnet. Under hemflygningen i en Bristol-Freighter havererade flygplanet i oländig terräng nära byn Scala väster Salerno. Av flygvapenpersonalen omkom 18 direkt medan fyra kunde räddas. Bybefolkningen, som var först på plats, gjorde en beundransvärd insats när det gällde att ta hand om omkomna och skadade.

På våren 1948 avtäcktes en minnessten vid haveriplatsen i närvaro av dåvarande CFV *Bengt Nordenskiöld*. Med vid tillfället var ock-

Ansvarig utgivare

William Sivebro

Marknadsvägen 271

183 79 Täby

Tfn 08-768 42 25

Redaktör

Kurt Jörgne

Storvretsvägen 24

147 54 Tumba

Tfn 08-530 334 92

E-post kurt.jorgne@telia.com

I redaktionen

Carl-Axel Åkergren

Bilderna, där inget annat anges, är hämtade ur Kamratföreningens fotosamling.

Innehåll

Ordföranden har ordet. Salernoolyckan	2
Herman Sundin. En F2-profil.....	3-5
Några minnen från min tid på F2.	
<i>Sven Törngren</i>	6-8
Uppsats. Skolelever besöker F2	
Februari 1944	8-11
Händelser under gångna året	11-13
In Memoriam	14-15
Medlemsläget	15

så bl a *Olof Brunstorp* och *Gösta Blad* (F2) som på omslagsbilden ses dela ut godis till barnen i byn Scala. Bilden har påskriften: *Till min signalist, sergeant Blad, med tack och till minne av vår italiensfärd. B Nordenskiöld*



Herman Sundin föddes den 12 juli 1894 i Sunnansjö by i Fjällsjö socken Västernorrlands län. Hans föräldrar brukade där ett större hemman i socknen.

1906 tenderade *S* in till 3. klassen i Härnösands Allmänna läroverk, där han avlade studentexamen 1912

Efter studenten stod *S* inför valet av levnadsbana. Av en händelse fick han en

orientering rörande kustartilleriets verksamhet i sin hand. Han fann "vapnet" intressant och skickade in en ansökan om att bli antagen som kadett. Han blev antagen och ryckte i juli 1913 in vid Vaxholms Kustartilleriregemente. De kommande tre åren omfattade teoriutbildning vid Sjökrigsskolan på Skeppsholmen samt praktisk utbildning på förband.

Sommaren 1914 ägde utbildningen rum ombord på pansarbåten Dristigheten som ingick i Kustflottan. I juli eskorterade Kustflottan en fransk eskader med presidenten *Poincaré* ombord genom Stockholms skärgård till Trälhavet. Presidenten skulle göra ett officiellt besök i Sverige och kom närmast från ett sådant besök hos den ryske tsaren.

Det internationella läget var vid denna tidpunkt efter Sarajevomorden (28/6 1914) mycket spänt, varför besöket kortades ner och presidenten återvände till Frankrike. Mobilisering ägde rum i det ena landet efter det andra och de första dagarna i augusti var första världskriget ett faktum.

Vid återkomsten till Oscar-

Herman Sundin

En F2 - profil

Herman Sundin var under åtta år chef för F2. Han tillträdde befattningen 1/7 1936, vid samma tidpunkt som 2. Flygkåren blev flottilj och utbyggnaden av F2 tog fart på allvar, för att under kriget bli Sveriges största flottilj. Den 1/7 1944 var det så dags att överlämna befälet. Underlaget för denna artikel har i huvudsak hämtats från en av *Sundin* själv skriven levnadsbeskrivning.

Red



Överste *Herman Sundin*

Fredriksborg skedde befördran till underofficerskorpral (motsv. furir). I uppgifterna ingick att delta i utbildningen av vid mobiliseringen inkallade.

Sedan följde fortsatt utbildning vid Sjökrigsskolan på Skeppsholmen. Disciplinen var hård både i och utom tjänsten. Att besöka en restaurang utan sällskap av en anhörig var således förbjudet.

Hösten 1916 avlades officersexamen.

I september 1918 sökte *S* avsked för att som frivillig delta i finnarnas kamp mot ryssarna. Trots uppvaktning för sjöministern *Palmstjerna* avlogs avskedsansökan.

På hösten 1919 ansökte *S* till utbildning som flygspannare. I början på januari 1920 kom order om att utbildningen skulle påbörjas vid Hägernäs, där Kronan tidigare inköpt ett landområde att användas av Marinens flygväsende som övningsområde. Några fasta anläggningar fanns ännu inte. Som förläggning användes logementsfartyget *Freja* och för flygplanen sattes upp tälthanger.

Flygplanen hade skidor och start och landning skedde på isen. När isen inte längre bar, flyttades utbildningen över till Karlskrona flygstation.

I september skulle, som avslutning på en kurs i fallskärmspackning under ledning av fallskärmsinstruktören *Raul Thörnblad*, uthopp med fallskärm ske. Utöver *S* skulle *Albin Ahrenberg* och *Gösta André* utföra hoppen. *André* skulle inleda, men av någon anledning vecklade hans skärm ut sig först några 10-tal meter över vattnet. *André* klarade sig oskadd, men de två andra hoppen inställdes. Dagen efter genomfördes de tre hoppen planenligt.



Notis i okänd lokaltidning

omöjligt att förhindra tillträde. Man använde båtar eller tog sig simmande eller vaddande runt avspärningarna. I dikena vid huvudvägen hade fotografer tagit plats för att få bilder på *Lindbergh* när han lämnade området.

Den 1 juli 1936 blev *S* utnämnd till major och samtidigt chef för F2.

Vid denna tidpunkt hade en viss oro för krig börjat sprida sig i Europa. I Sverige hade beslut fattats om förstärkning av Flygvapnet, vilket bl a innebar att de fyra flygkårerna fick flottiljstatus. F2 fick först namnet *Kungl Upplands flygflottilj* vilket dock byttes till *Kungl Roslagens flygflottilj* redan efter två månader.

Under *S* ledning påbörjades nu en omfattande nybyggnation i form av kaserner, mäs-sar, matinrättning, verkstäder förråd och en ny hangar. Den 1 juli 1938 kunde logementsfartyget Göta lämna viken för gott.

1938 gästades F2 av en tysk flygvapenkontingent med sedermera flygmarskalken *Milch* som ledare. Anledningen till besöket var att Sverige planerade inköp av Heinkelflygplan (S12 och T2) från Tyskland. Senare fick *S* göra ett besök i War-

nemünde i samband med hämtning av ett leveransklart flygplan (T2)

I samband med krigsutbrottet 1939 krigsorganiserades flottiljen. Antalet divisioner hade nu utökats från tre till sex divisioner som kom att baseras på baser runt om i landet med uppgift att upprätthålla Sveriges neutralitet

I egenskap av medlem i Statstjänstemännens Riksorganisations styrelse gjorde *S* i mars 1940 studieresa till

fors stad på lunch med *Erik von Fränkel* som värd.

Mitt under lunchen kom meddelandet om att Finland hade kapitulerat. Det blev en dramatisk stund, då gamla gentleman föll i gråt och lunchen slutade i sorg.

Den 1 juli 1944 var tiden inne för *S* att lämna chefskapet för *Kungl Roslagens Flygflottilj*. Han hade då varit dess chef under åtta år, år som präglats av en kraftig utbyggnad som lett till att F2 nu var Sveriges



Herman Sundin tar farväl av F2 efter att i åtta år varit dess chef.

Finland med planerat besök vid den finsk-ryska fronten. Under tågresan mellan Åbo och Helsingfors visade sig krigets verkningar i form av flygoperationer och bombkratar.

Den 13 mars bjöd Helsing-

största flottilj. Med säkerhet var *S* medveten om, att den flottilj han lämnade dock inte hade framtiden för sig. *S*, som nu var överste, blev chef för Norra Flygbasområdet omfattande hela Norrland med bas i Östersund.



**F2-chefen tar avsked
Saxat ur tidskriften Flyg**

Överste *Herman Sundin*, en av Flygvapnets ännu blott 50-åriga trotjänare och

sedan åtta år tillbaka en av dess populäraste flottiljchefer tog avsked av sitt förband - *Kungl Roslagens flygflottilj* - 29-30 juni 1944. Första dagen var *Sundin* på

flygande fot. Han flög då runt till F2:s alla fältförband, vilka vaktade Sveriges kuster, för att ta farväl. Andra dagen tog han adjö av depåpersonalen hemma i Hägernäs, ett avsked som kän-

Forts sid 15

Några minnen från min tid vid F2

Sven Törngren

I förra numret av Nya Marinflygaren kunde vi ta del av Sven Törngrens dramatiska minnen från en junidag 1952 över Östersjön.

Även i detta nummer av vår tidning har vi nöjet att ha Sven som medarbetare, denna gång med minnen av betydligt lugnare natur.

Red

Följande minnesbilder kräver nog en "historisk bakgrund" för att bli begripliga. Så här var det: När F12 (i Kalmar) 1947 ombeväpnades från lätt bomb till jakt - från B17 till J21 - kom radar in i bilden. Jaktförbanden behövde ledning från marken och radarstationen PJ-21 blev den första i denna funktion. Jag hade förmånen att vid F9 (Göteborg) få den erforderliga utbildningen för att vid F12 kunna fungera som "jaktstridsledare".

När jag 1952 beordrades tjänstgöra vid FRAS (Flygvapnets Radarskola) så förmodade jag att det var mina erfarenheter från stridsledningen som skulle utnyttjas. Så fel jag hade: Det fanns inte en människa på F2 som var intresserad av kombinationen jaktteknik och radar!

Jag började min tjänstgöring vid F2 2. maj 1952, då som kapten med 12 års flygtjänst - "i framsits". Snabbt fick jag lära mig att *Kungl Roslagens Flygflottilj* nu blivit

något helt annat: En *Flygkår*, ett utbildningsförband som bl a bestod av FRAS; FRÄD; FÖFS och VÄDS.

Personalen vid F2 var synnerligen älskvärd i sitt sätt att ta emot mig som en ny medarbetare. Från en rundvandring till de nyss nämnda enheterna minns jag ännu de positiva intrycken. Efter Catalina-äventyret (juni 1952) hälsades jag "välkommen till livet och till F2" av några charmfulla representanter för "Flygkårens kvinnor" - de vackra orden åtföljdes av en stor blombukett.

Radarskolans chef, dåvarande majoren *Karl-Erik Nittve*, som låg bakom min omplacering, kände jag från min tid som korpral och "stor Fokkermek" vid F3 (Malmen) 1938. *N* var då en armelöjtnant som efter just avslutad flygskola blivit elev vid arméspaningskursen.

Vid FRAS fick jag ansvaret

för den Operativa sektionen som bl a utbildade värnpliktiga radarobservatörer - en tioveckors kurs före placering vid flottiljer. Den rent militära skollningen sköttes av en fanjunkare, trupputbildare, med biträde av ett antal underbefäl som instruktörer.

Mina nya arbetsuppgifter blev både lärorika och intressanta. Det tunga lasset i radarsammanhang drogs av "obs-lärarna". Jag blev nog mest bara en "galjonsfigur" första tiden till dess jag hade lärt mig lite mera. Det blev hela nio år som jag fick jobba i denna fina kamratkrets. Skulle jag idag ha glömt någon av killarna så är den skadan lätt att reparera: när jag tvingades att lämna "gänget" fick jag en praktfull kristallskål som gåva.

I botten på denna värdefulla pjäs finns ingraverat hela raden av signaturer. Från *Ap* till *Åk*. (*Alpgård, Ahlin, Berven-*



Enheter ur en radarstation PJ-21/R under ombasering till övningsområdet vid Ullnasjön

us, Eriksson, Jörgne, Melver, Nejde, Nylow, Persson, Åker-gren)

Dessa OBS-lärare, fanjunkare eller sergeanter, tidigare flyg-signalister och/eller navigatö-rer hade med skilda personliga framtoningar en gemensam nämnare, yrkesskicklighet och samarbetsförmåga av högsta klass. En ständig källa till glädje för mig. Aldrig några bekymmer.

Att utbildningen till ra-darobservatörer var uppskattad fick vi då och då veta från de förband där de värnpliktiga kom att tjänstgöra. Vissa av dessa soldater kom att bli lite extra berömda. Vpl *Sven Jo-hansson*, senare känd som *Sven Tumba* placerades vid F18 (Tullinge) och bidrog verksamt till att flottiljen blev ishockey-mästare. En annan radarobs som tilldrog sig visst intresse var *Sven Erlander*. Pappan, Statsministern, besök-te oss en gång för att ta del av utbildningen och hälsa på so-nen.

Sven Erlander nådde väl högst bland radarobservatörer. Han

flyttade ju så småningom till Linköping och blev "Rektor Magnificus" vid Universitetet.

Vi pratar "radar" när vi ses

FRAS utbildade inte bara radarobservatörer. Till och med flottiljchefer fick vi informera om radar och dess plats i det moderna flygvapnet. Officersaspiranter var en an-nan elevkategori som också fanns med i Obs-lärarnas olika verksamhetsfält. Även lottor. Och apropå aspiranter. För en tid sedan fick jag ett intressant "dokument" från Ängelholm vilket visade sig vara en verbal blomma till FRAS. En nu pen-sionerad flygläkare, jag kallar honom DrE, sitter och tänker tillbaka på sitt liv. Denne man var en gång elev vid FRAS, då som aspirant. Efter avslutad utbildningskurs begärde han ett intyg, dels på utbildningens omfattning och dels på placer-ingen - han hade blivit kurset-ta! Som kurschef skrev jag ned det önskade. Nu påstår han att tack vare intyget, det gav avse-värda poäng, så blev han anta-gen till läkarutbildningen vid Lunds Universitet! Och han



En radarobservatör vid indikatorn (PPI)

lämnade därmed den avsedda officersbanan - flygintresset hade han dock kvar! Nu ville han överbringa ett tack för det värdefulla bidraget till läkarut-bildningen.

Vid FRAS fanns förut-om den operativa sektionen även en Teknisk sådan vars uppgift var mycket omfattande och fundamental - all den per-sonal som ute på flottiljer och förband skulle handha radar-materielen fick sin skolning vid nämnda sektion. Tre civila lärare svarade för teorin och civilmilitär personal av skilda grader svarade för den praktis-ka delen. Mycket stor skicklig-het i både pedagogik och tek-nik kännetecknade dessa "radarexpert" - jag var själv elev på en tvåårig radaroff-utbildning och kunde då verk-ligen "avnjuta" utbildningen vid Tekniska sektionen.

Jag har avstått från att nämna några namn inom Tekniska sektionen. Dettå enbart av ut-rymmesskal. I mitt minne finns de kvar, liksom även den beundran jag ännu hyser över deras kunnande och förmåga att klarlägga komplicerade för-lopp.

Det fanns dock tre andra "gubbar", flygtekniker, som jag inte kan lämna utan ett om-nämmande. Det är de tre dub-



Stig Nylow leder praktisk övning i övningsanläggning (Ö1)

bel-V:na *Wahlström, Wikström och Wester*. De två förstnämnda vid FRAS och den sistnämnde vid FRÄD. På något sätt ser jag dessa män, komma till vuxen ålder, som personifierande F2-personalens värdefulla egenskaper: Vänlighet, yrkesskicklighet och samarbetsförmåga. Vad gjorde då "de tre V:na"? Jo, de hjälpte mig att ta fram de pedagogiska jippon jag hittade på för att förbättra utbildningen. *Wahlström*, finmekaniker, tillverkade bl a en meterstor framsida av ett katodstrålerör, PPI. *Wikström*, som svarade för fordonsvård inom FRAS, försåg mig med reparationsanvisningar och gjorde önskade kantringsprov med radarfordon (för körning i svår terräng). *Wester* som hade tillgång till plåtslageriverktyg, klippte till och böjde plåtprofiler för mina demonstrationer av antenn-konstruktioner. Det är med goda medarbetare som man når framgång.

Nu återstår att berätta om tillämpningsövningar i mörker och kyla vid Ullnäs-sjön, flygning med sjöflygplan på Hägernäsviken, i ljus och mörker, inkl landning med Catalinan på Brommas korta bana med "Dunken" *Tenggren* som lärare, de ofta återkommande orienteringstävlingarna i Roslagen - i ljus och mörker - med "Älgen" *Eriksson* som banläggare, trivsamma chefer och goda kamrater av olika grader vid samtliga delar/underavdelningar av F2. Ja, mina minnen från F2 är många, de flesta angenäma! En lämplig underrubrik borde nog ha varit: **OM JAG INTE MINNS FEL.**

Sven Törngren



Ovanstående besök ägde rum den 23 februari 1944. En av de 750 deltagarna var den då 12-årige Torgil Rosenberg, elev i klass 1C i Östra real. Vid hemkomsten skrev Torgil en uppsats om besöket, en uppsats som nedan återges i okorrigerat skick. Att Torgil för sin ålder var en duktig skribent, att han hade ett stort flygintresse och att det i Sverige rådde ransonering, därom råder inga tvivel. Så till uppsatsen ...

Red

På onsdag morgon, den 23 februari, vaknade jag, glad i hägen ty denna dag skulle jag åka ut till Hägernäs flygflottilj, F2. Jag klädde på mig och åt litet grand.

När jag nu hade ätit, kände jag efter att jag hade tågbiljetten kvar. Jodå, den fanns där. Den låg väl instoppad i plånboken. Jag gick in till mor och sade adjö.

"Men" sade mor. "Skall du inte ha restaurangkort med dig?"

"Nej" svarade jag. "Det står inte i programmet".

"Ja, med det skall ni nog ha till bullarna ni får där ute. Om dina kamrater inte har några kuponger så kan du få bjuda dem på sådana"

Ja så fick jag kortet och stoppade det i plänboken. Jag gick

I samma hus som jag, fast i uppgång 3, bor en pojke vid namn Tord Fasth. Honom gick jag ner till och frågade om han skulle med till Hägernäs. Han svarade att han skulle det. Jag frågade honom

"När köpte du biljett?"

"Den köpte jag vid Östra station när jag hade varit vid Röda Korset", svarade han. Glatt.

Tolle, som vi kallade honom, ropade på sin 13-årige bror, Ruffe. Ruffe kom ut till oss. Vi gick

"Jag skall upp och hämta Boris", sade Ruffe. "Vänta här".

Ruffe sprang upp till Boris och vi väntade.

"Han kommer ju aldrig", knorrade vi båda två, Tolle och jag.

"Åh", svarade jag. "Vi går, så får dom komma efter".

Vi började sakta gå och kom ut till inkörsporten. Det var härligt väder. Solen sken och det fanns bara några lätta dimslöjor på himlen. Det tog ungefär en kvart att gå till stationen. När vi kom till glasdörrarna mötte vi en bekant från 1c, Ragnar Arve. Han skulle också till Hägernäs, Vi gick upp på perrongen, där tåget väntade. Sökande efter en något så när tom vagn, gick vi längs tåget

och tittade in i vagnarna om det var lite folk i dem.

Så kom vi till första vagnen närmast loket utan att ha funnit någon vagn som passade oss. Denna vagnen hade överbyggda plattformar och den vagnen gick vi in i. Därinne stod Boris och Ruffe. Sedan är det inte mera att berätta om själva resan --

Vid Hägernäs station klev vi av. Vi gick ner till ett fält där vi och andra ungdomar ställde upp oss och började sedan vandra upp mot vakten. Vi gick fyra i bredd. När vi kom upp till vakten uppdelades vi i grupper om vardera 70 i varje grupp. Tolle, Arve och jag kom i åttonde gruppen. Vi fick en bra ledare,

Först fick vi se de hus där flygarna bodde och sedan köket. Ledaren pekade ut radiostationen och radiocentralen samt radiomasterna med röda varningsljus på. Sedan gick vi ner till cementplattan framför hangarerna. De stod sex flygplan uppställda. De stod ute för att vi skulle kunna se den bättre. När vi kom dit höll de andra grupperna på att titta på planen.

"Vi börjar med det bortesta planet", sade ledaren. Det var en helsvensk S17 på skidor som voro infällbara. En stege var ställd upp mot vingen, alldeles intill flygkroppen. Där klättrade barnen upp. Tolle och Arve var med de första, medan jag stod kvar där nere på plattformen, väntande på min tur. Jag tittade upp mot Tolle. Han mötte min blick med ett stort leende. Så kom äntligen min tur. Jag gick upp på stegen och kom upp på plattformen. Där vår grupps ledare höll på att förklara de olika instrumenten i fö-

rarkabinen.

När jag tittat nog gick jag ner. Där stor Tolle och Arve och väntade på mig. Vi gick och tittade på flygplanen som stod uppställda utanför hangaren. Från S 17 räknat stod där en Heinkel He 114 (S12) bredvid den en Hawker Osprey (S 9), en Heinkel He 5 (S 5) och slutligen en S 17 på flottörer. Framför S 17 stod en Klemm Kl 35 (Sk 15). Borta vid monteringshallen låg en kvaddad Heinkel He 115 (T 2). Sedan fick vi se på olika vapen.

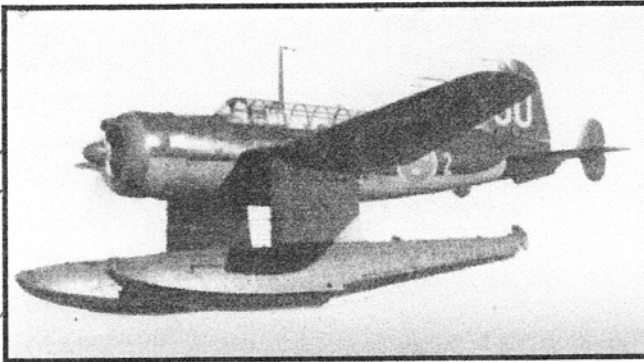
När det var färdigt fick vi se en flyguppvisning som varade en timme. Mitt i ringen av pojkar och flickor, stod en talartribun, på vilken en mikrofon var fästsatt. Ute på isen stod en Sk 15 och en Tiger Moth (Sk 11). Där låg också några segelflygplan, Schulgleiter 38, Grunau med Baby och Weihe.

Weihen låg långt ute på isen.

Jag stod uppe på en kulle för att dels se ut över isen, ifall något flygplan skulle starta och dels bättre se den som talade.

När jag nu stod på kullen och tittade på Klemmen som några mekar höll på att varmköra, fick jag höra någon som talade från tribunen. Jag vände mig om, fastän inte med glädje, ty det var svårt att släppa ögonen från Klemmen. Den kunde ju vilket ögonblick som helst köra ut på isen och starta, men jag var nyfiken på vem det var som talade. Det var självaste flottilychefen H. Sundin i

egen hög person. Han hälsade pojkarna och flickorna välkomna och talade sedan om flottilychens uppgifter. När han hade talat färdigt kom flyguppvisningen. Jag vände mig om och såg Klemmen köra ut på isen, vända för att komma upp i motvind och sedan starta. Den drog på gas. Rullade en bit på alla tre hjulen. Lyfte stjärten och lyfte sedan efter att ha rullat ett 100-tal meter på isen. Det blev en bra uppvisning. När den kommit upp på höjd började den med avancerad flygning och gjorde bl a ryggläggning, spinn, roll, ving-over, hjulning samt looping.



SAAB S17, ett av de flygplan eleverna fick bekanta sig med.

Medan Klemmen var uppe körde Sk 11:an ut till Weihen. Där sammankopplades de båda planen. Sedan startade Sk 11:an och hade då segelplanet efter sig. Segelplanet lättade

först. När då motorflygplanet lyfte flög segelplanet högre än sin bogserare.

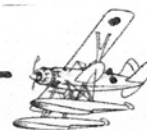
Nu kom konstflygplanet in för landning. Det kom på låg höjd över oss och gjorde sedan vingglidning under sväng så att det kom ännu lägre ner och landade slutligen.

Segelplanet hade nu fått god höjd. Nu svängde motorflygplanet utan att segelplanet gjorde det, vilket betydde att segelplanet hade kopplat loss. Snart var motorflygplanet nere och segelplanet svävade ensamt i den blå rymden, sakta sjunkande till

marken. När jag stod och tittade på segelplanet hörde jag ett flygmotorljud. Det var en S17 som höll på att varmköra motorn. "Den skall tydligen upp", tänkte jag. Mycket riktigt. Efter tio minuters väntan klättrade förare och spanare upp i sina platser och flygplanet körde ut på fältet och ställde sig i startläge. Jag tittade upp och fick se segelplanet på låg höjd. S 17 stod ute på isen och väntade på att segelplanet skulle landa. Det landade efter en stund. Då rusade S 17:s motor upp i toppvarv och planet började röra sig framåt på isen. Det gick fortare och fortare. Nu släpade skidorna i isen med bara bakkanten

och planet lättade. Planet hade inte flugit många meter förrän skidorna fälldes in. Farten ökade och planet gjorde en kavaljers-tart, dvs det steg brant uppåt. Sedan började det göra lågsniffar och tryckningar över oss.

När uppvisningen var slut delade vi upp oss i grupper. Då träffade jag Jettman. Vi gick sedan och åt bullar och drack mjölk. Kupongerna behövdes. Tolle, Arve och Jettman hade inga kuponger så jag lade ut sådana för dem. När vi hade ätit färdigt, gick vi till Viggbyholm och tog tåget hem



HÄNDELSER UNDER DET GÅNGNA VERKSAMHETSÅRET

ÅRSMÖTE MED MIDDAG 05-25

Sammankomsten inleddes på sedvanligt sätt med samling vid minnesstenen på F2. Därefter årsmöte och middag i kommunalhuset i Roslags Näsby.

Två händelser i gången tid kom att uppmärksammas under sammankomsten, nämligen:

- den för 90 år sedan (1912) genomförda militära flygningen på Stora Värtan
- de dramatiska händelserna över Östersjön några junidagar för 50 år sedan (1952)

Årsmötet

Ordföranden, *William Sivebro*, kunde hälsa



Sune Blomqvist, F8 Kamratförening, överlämnar minnesskrifter till *Ulla-Britt Blad* och *Catalinabesättningen*.
Foto K Jörgne

ett 60-tal medlemmar välkomna till förening-



Några årsmötesdeltagare. Foto K Jörgne

ens 58:de årsmöte. Noteras kan:

- att föreningens ekonomi är fortsatt god. Eget kapital ca 38.000 kr.
- att inga förändringar skedde i styrelsens sammansättning.
- att beslut fattades, att bibehålla traditionen med "Konungens skål" vid middagen.

Middagen

Ordföranden hade nöjet att hälsa ett 90-tal deltagare välkomna till bords. Ett speciellt välkommen riktade han till de gäster som kunnat hörsamma inbjudan till denna sammankomst. Det gällde *Catalinabesättningen*.

en med fruvar, nämligen: *Olof o Britt Arbin, Elis o Kerstin Eliasson, Paul o Britta Eriksson, Uno o Birgitta Littke.*

Ulla-Britt Blad, maka till navigatören på DC3:an, *Gösta Blad.*

Gunnel Eriksson och Sune Blomqvist, representanter för F8 Kamratförening.

God mat och dryck, hög stämning, vacker sång och fin service präglade middagen.

Före kaffet gav *Kurt Jörgne* en flyghistorisk tillbakablick gällande tiden 1912-1952 och *Sune Blomqvist* delade ut minnesskrifter till *Ulla-Britt Blad* och Catalinabesättningen.

Paul Eriksson framförde gästernas tack för maten.

MINNESCEREMONI

Den 13 juni, på årsdagen 50 år efter att DC3:an "Hugin" rapporterades saknad över Östersjön, genomfördes en värdig minnesceremoni i flygvapnets minneshall för anhöriga till besättningen samt speciellt inbjudna gäster.

Bland gästerna fanns medlemmar ur Catalinabesättningen samt representanter för F2 och F8 Kamratföreningar. Vår förening representerades av *Börje Chrona* och *Kurt Jörgne*.

I programmet ingick bl a: Kransnedläggning i minneshallen.

Betraktelse av *Claes-Göran Göransson.*

Tal av dåvarande Generalinspektören för Flygvapnet, *Mats Nilsson* och Generaldirektören för FRA *Per Kjellnäs.*

Fanvakt och musik.

Överflygning av DC3:an Daisy eskorterad av fyra Gripenplan.

Vid kaffet talade dåvarande försvarsministern *Björn von Sydow* till de anhöriga



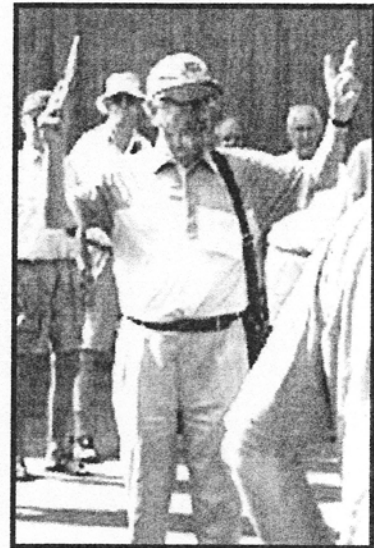
Kransnedläggning Foto K Jörgne

RUNDVANDRINGAR

I början av förra året stod det klart, att den planerade bostadsbebyggelsen inom F2-området skulle påbörjas. Detta innebar, att som en första åtgärd en del av de befintliga byggnaderna behövde rivas. Kamratföreningen fick då en förfrågan från *Svensk Flyghistorisk Förening* (SFF) om intresse förelåg att ställa upp som guider för en rundvandring i området innan alltför stora förändringar skett. Resultatet blev två rundvandringar i augusti med *Kurt Jörgne* och *Paul Eriksson* som guider. De kunde för ett 60-tal deltagare berätta om F2:s och byggnadernas historia.

I *Svensk Flyghistorisk Tidsskrift* nr 6/02 beskriver *Anders Forsberg* en av dessa rundvandringar.

I oktober gjordes också en sådan rundvandring för ca 50 medlemmar ur kamratföreningen SE-SAM (SWEDISH-SENIOR AIR MEN)



Kurt Jörgne i berättartagen

.Dessa aktiviteter blev mycket uppskattade och de gav föreningen en viss publicitet, nya värdefulla kontakter och flera nya medlemmar.

Även lokaltidningen, *Mitt i Täby*, visade intresse för en liknande rundvandring. Detta resulterade i ett sammanträffande mellan en reporter och en fotograf från tidningen och *William Sivebro* och *Kurt Jörgne* från vår förening. Detta gav sedan underlag till en en fyllig artikel i lokaltidningen.

RIVNINGAR

I mitten av augusti inleddes rivningar av äldre bebyggelse för att ge plats åt den första etappen i den planerade bostadsbebyggelsen, fem punkthus utefter den södra stranden. Först att gå i en ojämn närkamp med grävskopan var den gamla trähangaren som kom på plats redan under Marinflygets da-

HÖSTUTFLYKTEN

Som planerat genomfördes den sedvanliga höstutflykten den 21. september.

Resan gick denna gång per buss till F16/F20, samt till *Ulva Kvarns* hantverkscentrum c:a 8 km norr om Uppsala.

50 deltagare mötte upp, några vid Cityterminalen och huvudparten vid Roslags Näsby, varifrån vi startade 0845.

Under färden indelades deltagarna i två grupper.

Vid framkomsten till F16 stannade en av grupperna vid F16 Förbandsmuseum där *Nils Andreasson* och hans medhjälpare svarade för en guidad visning. Den andra gruppen fortsatte till F20/STRILS (Stridslednings och luftbevakningsskolan). Major *Lennart Nilsson* hälsade välkommen och samlade oss i en föreläsningssal för genomgång av verksamheten vid skolan och framtiden. Vi fick också se en film som visade hur utbildningen gick till på STRILS vid F2 strax innan nedläggningen 1974. Visning och genomgång på resp ställe tog ca en timme, varefter vi bytte objekt.

Vid 12-tiden var det så dags för lunch, vilken intogs i *Restaurang Ärna*, tidigare kallad värnpliktsmatsalen.

Kl



Ulva Kvarn. En kvarnplats med anor från förening, liksom 1300-talets början.

1215 fortsatte så färden till *Ulva Kvarn*, där deltagarna kunde vandra omkring i fin miljö och vackert väder.

Ulva kvarn är sedan 1984 en hantverksby, där olika yrkesutövare bedriver sin verksamhet. I själva kvarnhuset finns en stor glasutställning, som tilldrog sig stort intresse.

Kl 1530 var besöket slut och återfärden till Roslags Näsby och Stockholm startade. Vid framkomsten kunde vi konstatera, att ännu en lyckad höstutflykt hade genomförts.

MUSEIKONFERENS OCH KAMRATFÖRENINGSTRÄFF 2002

Denna Konferens/träff avhålls vartannat år och gick denna gång av stapeln på F16 i Uppsala 9-11 oktober. Vår förening representerades av *Gunnar Lindberg* och *Sture Remberger*.

Konferensen/träffen, som leddes av FV-museums chef, *Sven Scheiderbauer*, hade samlat deltagare från 12 museer och 22 kamratföreningar. En konferens/träff av den här typen är mycket ett givande och tagande. För kamratföreningarna ger det möjlighet till intressanta inblickar i hur andra föreningar bedriver sin verksamhet.

En aktivitet, speciellt riktad till kamratföreningarna, var den orientering som lämnades av representant från Sveriges Militära Kamratföreningars Riksförbund (SMKR). Vår

Foto: Göte Blom de flesta flygva-

penföreningar, har tidigare ej varit intresserade av medlemskap. Ny styrelse och inriktning har i viss mån ändrat på denna inställning, varför styrelsen kommer att ta upp frågan om ett medlemskap på årsmötet.

Höstträff

Även detta år gjordes ett försök med en tredje aktivitet, denna gång med en lunch följd av ett föredrag på Täby Park hotell den 22 nov.

Ett 75-tal deltagare hade samlats till en god lunch i fin miljö och under trevlig samvaro. Efter lunchen samling i en konferenssal där f d flygva-penchefen, *Sven-Olof Olson*, höll ett intressant och medryckande föredrag om den originelle träskulptören och flygentusiasten "*Döderhultaren*" (*Axel Pettersson*)



Föredragshållaren, *Sven-Olof Olson* avtackas av vår ordförande

CF16 HALVÅRSORIENTERING

Sedvanlig halvårsorientering avhölls 2003-01-31 Bland deltagarna fanns som vanigt även representanter från de olika Kamratföreningarna. Vid en speciell genomgång för dessa kunde *Lars Flemström* bl a meddela, att det ekonomiska stödet i år uppgick till 9500 Kr/förening.

Redaktionen

In memoriam

Under det sistlidna året har två av vår förenings förgrundsprofiler gått ur tiden, nämligen: *Egon Olson*, som avled den 11 april och *Karl-Gustav (K-G) Larsson* den 29 oktober.

Båda har, var och en på sitt sätt, gjort värdefulla och uppskattade insatser för föreningen. Saknaden efter dem är stor.



Egon Olson föddes i Lund den 22 maj 1924. Som så många andra ynglingar under kriget såg *Egon* en chans till vidareutbildning genom att söka anställning som stamanställd vid försvaret. Han sökte till Flygvapnet och blev 1944 anställd som volontär vid F2

i yrkesgrenen signalist. Efter stamskolorna fick han flygsignalistutbildning. *Egon* hade dock ett mycket stort tekniskt intresse, vilket gjorde att han 1953 sadlade om till en civilmilitär karriär med elektronikinriktning. Han kom sedan att tjänstgöra vid FRAS och FTTS som lärare på i första hand märk och flygradarsystem.

Egon gjorde sig känd som en skicklig yrkesman och pedagog, vilket bl a ledde till läraruppdrag vid Militärhögskolan och Täby aftonskola. Han avgick med pension 1986 som 1. driftingenjör.

Egon blev tidigt medlem i vår Kamratförening och han ingick under åren 1987-99 i dess styrelse. Ett stort allmänt historieintresse ledde till att han även kom att intressera sig för F2:s och kamratföreningens historia, vilket bl a resulterade i:

- framtagning av två omfattande fotoutställningar, varav en finns vid Flygvapenmuseum och en hos Täby Kommun.
- medverkan vid Täby Hembygdsförenings utformning av boken **F2 Hägernäs** med *Eric Jarneberg* som författare.
- fotodokumentation över Marinflygets, F2:s och F2 Kamratförenings historia. Dokumentationen, som omfattr åtta album, vårdas nu av Kamratföreningen. Utvalda sidor i fotosamlingen användes för några år sedan vid tryckning av en

bok med titeln **Bilder ur ett Flygförbands historia**.

Det var *Egons* önskan, att när Kamratföreningens verksamhet upphör, albumen skall överlämnas till Täby Hembygdsförening, en önskan som givetvis skall uppfyllas.

Vi sänder *Egon* en tacksamhetens tanke för det fantastiska arbete han lade ner för Kamratföreningen och säkert också för den framtida flyghistoriska forskningen. Vi lovar att på bästa sätt förvalta detta arbete.

Hedersmedlemmen,

Karl-Gustav Larsson, ett namn som han själv och hans vänner och bekanta sällan använde, det var **K-G** som gällde.

K-G föddes den 14 januari 1916 i Norrköping.

När det var dags att göra värnplikten 1941 var det F2 som fick i uppgift att ge

den militära skolningen. Efter grundutbildning på Gotland kom **K-G** tillbaka till F2. Tydligt hade han gjort ett gott intryck på befälet, för innan första tjänstgöringen var över fick han erbjudande om civilianställning som kontorist vid flottiljstaben. Det behövdes inte lång betänketid för att anta detta erbjudande. Uniformen med den höga kragen ersattes av skjorta, slips och kavaj. Värnpliktige Larsson blev plötsligt herr Larsson och dagersättningen på 50 öre ersattes av en ganska väl tilltagen månadslön. Det gick tydligt att göra så på den tiden.

K-G kom att inneha olika civila befattningar bl a i kassatjänst. Efter fyra år vid F2 var det dags att byta arbete kanske beroende på en viss osäkerhet i vad gällde F2:s framtid. Alla som kände **K-G** visste, att han hade känsla för god mat varför det inte blev någon överraskning att den nye arbetsgivaren var Norrmalms Livsmedel.

K-G kom dock inte att släppa kontakten med F2. Redan tidigt hade han, tillsammans med bl a *Albin Ahrenberg* och pastor *Ferenius*, medverkat i planeringsarbetet för bildandet av en Kamratförening, vilket kunde ske vid ett möte i gymnastiksalen den 19 oktober 1944.. Det blev en förening som **K-G** kom att visa



stort intresse under åren. Sålunda var han medlem i styrelsen under två perioder, som ledamot 1946-1950 och som ordförande 1976-84. Som tecken på uppskattning för gjorda värdefulla insatser utsågs K-G 1985 till Hedersmedlem i föreningen.

I och med sin bortgång var K-G den siste av föreningens medlemmar som varit med från föreningens bildande. Under alla dessa år visade han ett stort engagemang och intresse för föreningen. Vi visste, att om inga speciella hinder förelåg, kunde vi alltid se fram mot K-G:s närvaro på våra sammankomster. Han hade en förmåga att sprida lugn och trivsel kring sin person. Det kändes tryggt för oss efterföljare i styrelsen att veta, att vi hade K-G i bakgrunden, alltid glad och öppen för samtal samt villig att dela med sig av sina stora erfarenheter i olika avseenden.

Styrelsen



**Kamrater
som lämnat oss**

Oscar Ester Brita Lundberg
Karl-Gustav Larsson
Sten Leiderstam Egon Olson
Harry Persson Hans Tellberg
Jan Erik Nilsson Sven Weström
L G G-son Östberg

Medlemsläget

Det är nu nästan 30 år sedan F2:s nedläggning, ett faktum som givetvis borde ha påverkat föreningens medlemsantal i negativ riktning. Så har emellertid inte varit fallet i nämnvärd omfattning. Vid nedläggningen var antalet medlemmar ca 350 och nådde en topp 1982 på 408. Under de senaste 15 åren har antalet hållit sig mellan 350 och 300, för närvarande 322. Man kan se två orsaker till detta, nämligen:

- trogna medlemmar, som även om begränsade möjligheter att delta i föreningens aktiviteter föreligger, vill stödja föreningen i dess verksamhet.

- ett avsevärt tillskott av nya medlemmar, speciellt sedan § 2 i föreningens stadgar beträffande medlemskap fått ändrad lydelse..

Sålunda hade styrelsen under det gångna verksamhetsåret glädjen att hälsa inte mindre än 37 nya medlemmar välkomna i föreningen. Det hindrar dock inte att vi kan bli flera om vi var och en aktivt medverkar till detta.

Forts. F2-chefen tar farväl

des lika svårt för både chefen och hans underordnade.

Överste **Sundin** har på ett alldeles särskilt sätt personifierat sin flottilj, där han för 25 år sedan fick sin flygutbildning och där han sedan varit ung officer, lärare, divisionschef och slutligen chef.

Avskedsceremonierna vid depån började framför den nyinvidga minnesstenen., där de båda depådivisionerna med fanvakt och F8 musikkår stod uppställda. Efter parad för fanan hölls korum under ledning av depåpastor **Hans Ferenius**.

Sedan följde tal, först av den avgående flottiljchefen, sedan av kommunalnämndens ordförande **Gustav Berg** samt representanter för Danderyds lottakår och S:t Olofsgården. För officerskåren talade major **Lövenberg** som överlämnade en kopia av det utomordentliga porträtt av den avgående chefen som målats av **Louis Sparre**. För underofficerskåren talad förvaltaren **S O Karlsson**. Kårens minnesgåva utgjordes av ett silverskrin.

På morgonen den 1 juli tog nye flottiljchefen, överstelöjtnant **Svenow**, emot depån och så var chefskiftet ett faktum.

Red

Glöm inte att

- göra Din anmälan till årsmötet/middagen
- betala in årsavgiften
- meddela förändringar till medlemsmatrikeln
- lämna underlag till medlems-tidningen



Efter några års planering var det så dags att påbörja projektet med bostadsbebyggelse inom F2-området. I mitten av augusti förra året påbörjades rivningar för att skapa utrymme för en första etapp.

Först ut att möta grävskopan blev den gamla trähangaren.

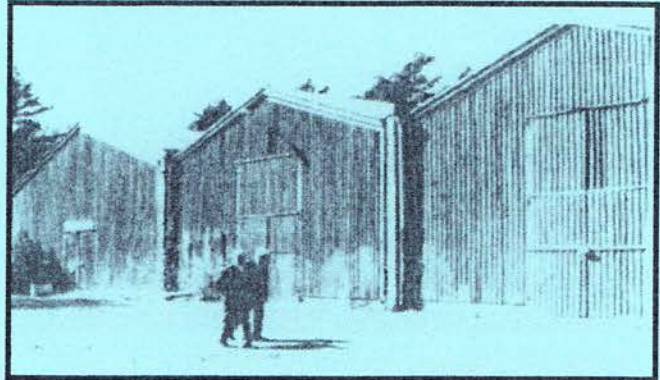


Foto K Jörgne

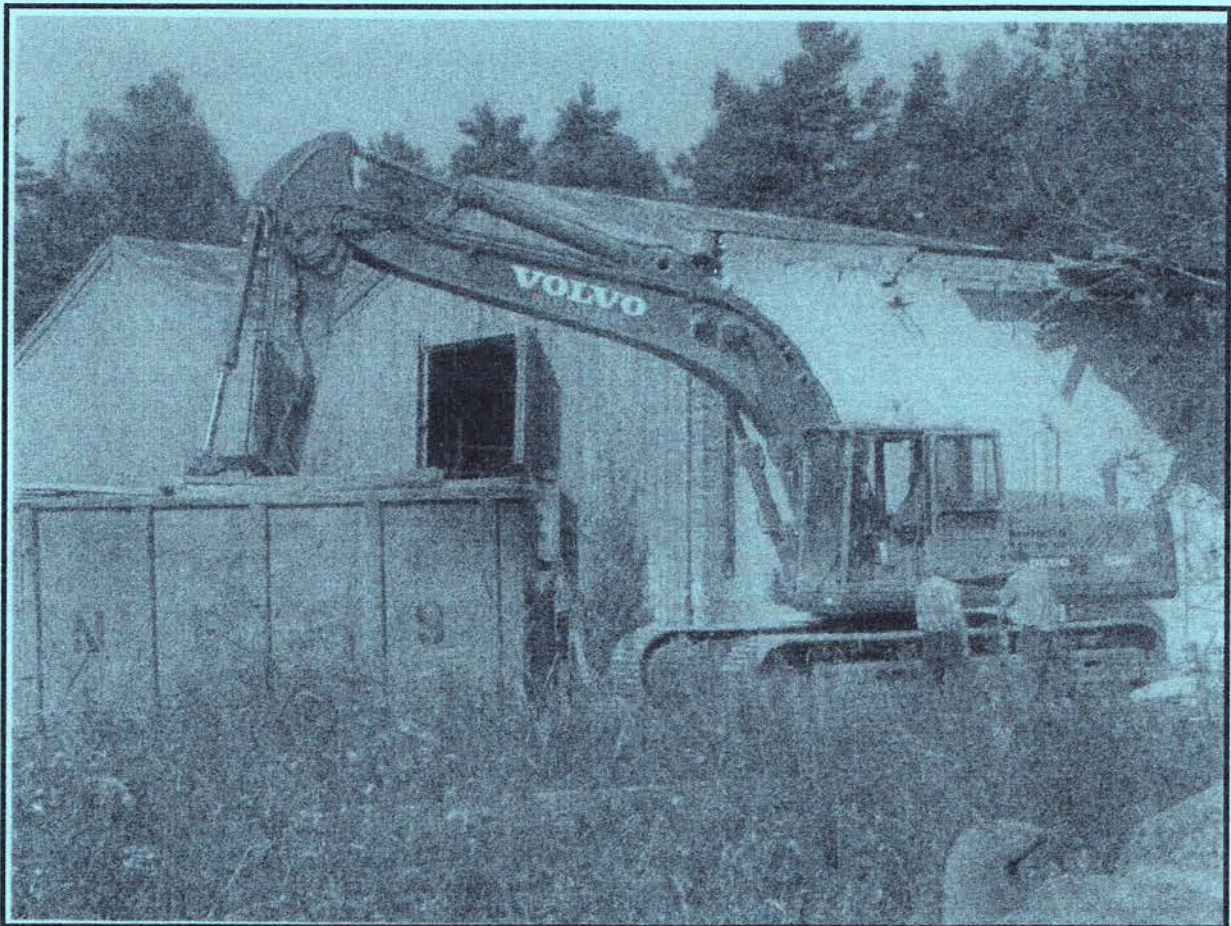


Foto K Jörgne

"Ja, nu är det slut på gamla tider, ja nu är det färdigt inom kort, nu skall hela rasket rivas,, nu skall hela rasket bort...."