

VÅR HOS SEGELFLYGARNA

Nu blåser det ljummare vindar och segelflygarna börja röra på sig på allvar. Chefsinstruktören för segelflyget löjtn. J. G. Karlsson har varit på Alleberg och satt nytt svenskt tidsrekord och Roslagsflygarna som i det längsta flugit på hemmaplan — isen — har startat en ny kurs med 60 elever hos sina grannar Barkarbypojkarna.



ROSLAGSPOJKARNA SEGELFLYGER

Till tysthet har segelflygarna på F 2 skole 14 A-flygare, 10 B-flygare och 4 C-flygare. En god prestation om man betänker att denna flottilj är synnerligen missgynnad vad beträffar segelflyg. Man har ju inget landflygfält. Men detta till trots har man denna gång arbetat på hemmaplan och kommer väl att göra så ännu en till sommars flygfältet, isen på Värtan, smälter bort. Men när så skett, tänker man inte förrådsbehandla flygplanen och skrinlägga segelflygplanerna till nästa vinter för det. Man har nämligen ordnat så, att man hyser in sig hos närmaste granne — på Barkarby.

— De har lätt för att lära sig det här, säger skolchefen för segelflyget på F 2, fänrik Neij, och pekar med tummen över axeln på en Baby, som ligger och svänger på baslinjen. Personalen här har liksom fått flygningen i blodet. Från födseln flygintresserade och med en lång rad av tjänsteår med flygplan brummande över huvudet dagligen anser pojkarna här allt liksom självklart. Han som kommer här i en Baby med utfällda bromsklaffar har gjort ungefär 40 starter och är för länge sedan mogen för certifikatet. — Aj som katten, nu far han förbi landningsmärket. Ut med bromsarna igen gubbe lilla! — Ja det är inte alltid så lätt i början. Vi steg åra steg mot planet, som landat. På knä vid barograflucken ligger sergeant Berglund och studerar barogrammet. Se här, — 1500 meters höjd efter losskoppling på 700 meter, är inte så illa. Hade ungefär 2 m/sek stigning då jag måste ge

Till höger löjtn. J. G. Karlsson som nyligen satte nytt rekord på 17 tim 2 min. Nedan till vänster Neij, skolchef för F 2 segelflyg.

Nytt svenskt tidsrekord

Chefsinstruktören för det svenska segelflyget, löjtnant J. G. Karlsson, satte natten till fredagen den 28 april nytt svenskt uthållighetsrekord i segelflygning. Han startade på Alleberg på torsdagskvällen 17,30 med en Olympia och landade först kl 10,32 på fredagsmorgonen. Det nya rekordet kom sålunda att lyda på 17 tim 2 min vilket är 1 tim 37 min bättre än det gamla rekordet, som sattes i aug. förra året av K.-E. Övgård och löd på 15 tim 25 min.

— Visst var det litet långtråkigt fram emot morgonen, berättar löjtnant Karlsson, då FLYG ringer och gratulerar honom till det nya rekordet. Men annars gick det bra. Jag hade inga som helst symtom till kramp. Olympian är ju relativt rymlig så

att man får rum för litet uppmjukningsrörelser.

Största delen av flygningen gjorde jag i hangvind på västhanget där det blåste en jämn 10 sek/m stark sydvästlig vind. Den höll i sig hela natten men fram på morgonsidan mojnade den och blev ojämn och kantrade dessutom över på nordväst. Tidvis var det ganska kallt. På marken var det frost!

— Höjden, slutar löjtnant Karlsson, varierade mellan 100—200 m över hangkanten. Men vid ett tillfälle var jag uppe på 500 m. Nog kunde jag ha fortsatt en stund till men då hade jag kanske måst landa nedanför hanget och det tyckte jag var onödigt.

Flygman.

upp för kylan. Men nästa gång är det jag som tar på vinteroverallen.

Nu skyndar fänrik Neij bort till bogserflygplanet för att draga upp en elev. Under det släpet brummar fram över våra huvuden berättar sergeant Berglund att man fått en Kranich och en Weihe alldeles nyligen. Förutom dessa två har man två Babies och två S. G. 38:or. De sistnämnda äro byggda på flottiljen — den ena på rekordtid. Från byggsats till skelettbesiktning på 45 dagar är onekligen en prestation. Därvid arbetade 3 man hela dagarna och tio man på sin fritid.

När Kranichen kommer ner passar vi på att intervjua föraren, löjtnant Olausson.

— Anser löjtnanten att segelflygutbildning är till fördel vid utbildning av motorflygare?

— Ja absolut! Segelflygaren har ju luftvana och känsla för rodren. Att det finns motorflyglärare som påstår motsatsen, känner jag dock till.

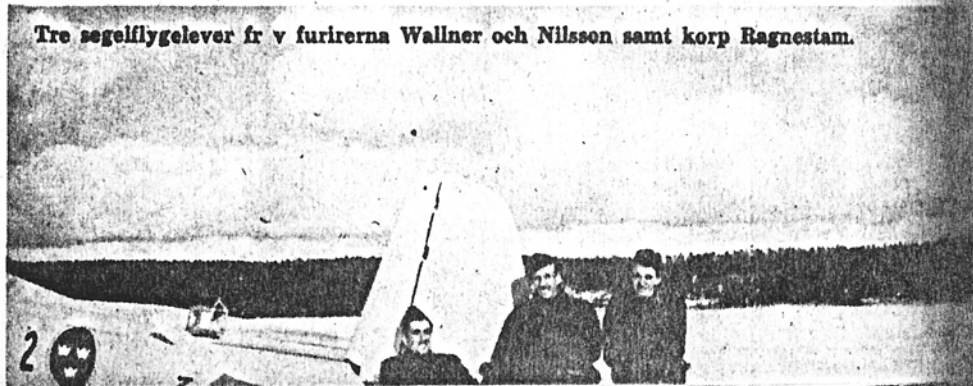
— Framtidsplaner?

— Sjösegelflygning förstås. Både med högvärdiga segelflygplan och glidflygplan. Skulle man inte kunna bygga en flottörkropp till Weihe och bogsera med en Hansa! Förresten tycker jag man kunde tillåta en något högre bogserhastighet vid flygsläp med vana flygare. I så fall skulle man ju kunna använda några fler flygplanstyper för bogsering. Klemm 35 till exempel. Den är ju utrustad för bogsering och används väl i Tyskland. Läste för övrigt i en tysk bok att Babyn kan flygbogseras med en hastighet av 120 km/t och S. G. 38 med 80 km/t.

Kid.



Tre segelflygelever fr v furirerna Wallner och Nilsson samt korp Ragnestam.



till högre destillat
 la brandrisken även

hur knackningsmot-
 tanvärdet är på ett
 tekning är bränslet
 tionsförhållande och
 antal, utan att knack-

ylinderprovmotorer
 kan sägas ha ett
 let, vilket kan va-

id knackningsgrän-
 värdet 25 giver
 av 25 % iso-oktan
 ex oktanvärdet 80

oktanvärden
 a oktanvärde
 ett betydande av-
 motor. Detta för-
 bränslenas knack-
 igen. Enligt den
 14—42 T) anses
 ma bestäm-
 nisa sista metod
 raturmättningsin-
 braninstrumet

knackningsintensiteten
 ans' d v s över
 metod vid vilken
 över en fortsätt-
 stämning av ok-
 ntligt avvikande

atan skulle även

ual-heptan t ex
 ningsintensitets-
 ala i trimetyl-
 tylbutan. Skul-
 etylbutanvärdet
 an ungefärligen

enskommit, att
 n effekt-
 knackningsgränsen
 t provbränsle
 t äga oktan-

in ar-
 pna leve-
 ningsgången
 rkonstruk-

not kyla

skådeplatsen
 anin» har på
 nerandet av
 ten Gordon
 ppet fönster
 all som vid
 lliga syrgas-
 blottat, hade
 fullständigt
 ngerade till
 ation av en
 som använ-

OTOR



Ny uoff-förb-ordf



Flygstationsmästare *H. C. Friberg* valdes till Svenska Underofficersförbundets ordförande vid den kongress underofficerrarna hade i Stockholm den 3/4—6/4.

Flyg gratulerar både Underofficersförbundet och den nye ordföranden.

F 2 i högvakten

Den 18 april fick Kungl Roslagens flygflottilj äran att övertaga högvakten på slotet. Det är emellertid inte första gången flyget går högvakt. Redan den 24 febr. 1928 svarade F 2 första gången för vakt-hållningen där, men då gick man under namnet 2:a flygkåren. Nedan en bild från uppmarschen och infällt vaktchefen fänrik H. Neij och hans ställföreträdare serg. N. O. Olsson, i handbolls-kretsar känd under namnet »Doggens».



Till flygdirrektörer av 2:a grad-
 net ha utnämnts flygflottiljerna
 den vid flygvapnet O. E. Thun-
 O. Lundberg.

Till löjtnanter vid flygvapnet
 flörarikarna R. G. Svartengren,
 P. G. Hedberg, U. G. Brillemberg,
 C. J. S. Lottlitz, N. F. K.
 S.-E. Alm, E. A. Holm och L. O.



Hultgren, F 3, t h och Carles
 het dust.

gång på 6 poular. De tre
 gingo vidare till semifinalen.
 överraskningen var att lagkap-
 son i lördagens segrarlag A 2
 i andra poulen. I övrigt gingo
 vidare. Bland dessa var Tollbo-
 gren, F 3 samt Oterdahl, F 3
 försträmnda gingo också vid-
 len men bäste man, Tollbom,
 7:de plats.

Suverän i finalen var den
 ren, femkamparen och sim-
 Juhlin, Kustflottan, vilken va-
 sina matcher utom en. På and-
 något överraskande lille snal
 A 2. Tredje t o m sjätte ma-
 dera fyra segrar, varför anta-
 stötär fick avgöra. Ordninge-
 son, KA 1, Sandvall, KA 1,
 KA 4 och Hultgren, F 3.

I juniorenas tävlan kval-
 bl a Ahlund och Personne, F 3
 Ahlund vann klassen med 4
 han i sin sista match säkr-
 genom vinst över Gelin, T 1
 tredje platserna belades av
 Andersson och Lindoff, I 6.

Nedan fr h kapt Ahlund, kap-
 löjtn Personne, F 1, löjtn Co-
 Hultgren och kapt Tollbom,



1944

Ny ABA-kapten

Aerotransport har
 till flygkapten från
 den 1 april utnämnt
Torsten Boltenstern.
 Han är den elfte av
 ABA:s nuvarande
 piloter med flygkap-
 tens rang och har
 varit anställd i ABA
 sedan den 1 septem-
 ber 1937. Dessutom
 är han löjtnant i flygvapnets reserv. »Bol-
 tas», som är född 1913 i Skåne, har 534 736
 fägna kilometer bakom sig i ABA:s tjänst.
 Det motsvarar något mer än 13 jorden-
 runtflygningar kring ekvatorn.



För att bli flygkapten i Aerotransport
 måste man ha uppnått minst 3000 flygtim-
 mar och varit trafikflygare minst fem år.

Flyget fäktar

Östgöta flygflottiljs Idrottsförenings
 framgångsrika och energiska fäktsektion
 stod den 1 och 2 april som arrangör för
 de största fäktävlingar på värja, som hit-
 tills — om man undantar SM — ägt rum
 i landet.

I lagtävlingen ställde 18 lag upp. Fly-
 get representerades förutom av svenska
 mästarna från F 3 av ett lag från F 13
 och ett från F 1. Västeråsflygarna avan-
 cerade överraskande till semifinalomgän-
 gen genom att först slå ut I 4, lag 1 och
 därefter i andra omgången sensationellt
 besegra starka I 6 med 5—3. De fäktade
 ypperligt även i semifinalomgången, men
 konkurrensen av F 3 och KA 1 blev dem
 dock där för svår. F 13 slogs redan i för-
 sta omgången ut av T 1 och Kustflottan.

Till finalen kvalificerade sig F 3, A 2,
 KA 1 och I 1. I finalomgångens första
 match hade F 3 ingen större svårighet att
 besegra I 1 med 6—3. Nästa match mellan
 A 2 och KA 1 slöt coup double. KA 1
 vann därefter över F 3 med 5—3 och A 2
 med hela 8—1 över I 1, som dock i näst
 sista matchen rehabiliterade sig genom se-
 ger över KA 1. Före sista matchen mellan
 F 3 och A 2 var alltså ställningen den, att
 samtliga finalag hade en seger vardera.
 Den mycket spännande avslutningsmatchen
 slöt med seger för A 2 med 4—2. Här-
 igenom fick prislistan följande utseende:
 1) A 2, 2) KA 1, 3) F 3, 4) I 1.

Den individuella fäktingen hade delats
 upp i en senior- och en juniortävling. 35
 seniorer och 22 juniorer ställde upp. Senio-
 rerna fäktade först en kvalificerande om-

1944



First Day Cover



Breven från Finland kommer under den närmaste tiden att vara försedda med jubileumsfrimärken i anledning av det finska Aero-O/Ys 20-årsjubileum. Den 20 mars 1924 kl 15,40 startade Aero's första maskin K-SALA sin första tur i regelbunden trafik till Tallinn. Sedan dess ha 1 006 181 kg post befordrats. Det första året fraktades 797 kg och 1943 225 000 kg. Den prestationen är värd sitt eget frimärke!

Dekorerad kvinna

Medlemmen i den amerikanska kvinnliga arméflygkåren I. Gleask dekorerades av general Carl Spaatz med »legion of merit». Hon lokaliserade för någon tid sedan ett amerikanskt flygförband som gått förlorat till sjöss och bidrog genom sitt snabba handlingssätt till att besättningen kunde räddas.



Alltjämt på post

Ni har väl inte glömt bort hemvärnsmännens På Post-märken? Det har blivit litet tunnslätt med den varan på breven till redaktionen på sista tiden. Märkena kosta ju endast 3 öre styck så den fröjden bör man kosta på sig.

Insamlingen »På Post för Sverige» har också skickat redaktionen ett antal intressanta och livfulla vykort från hemvärnsmännens liv. De liksom brevmärkena finnas till salu i pressbyråns kiosker och betinga samma pris som ett vanligt vykort — 15 öre. Insamlingens pengar gå till den utrustning som behövs för hemvärnsmännens frivilliga verksamhet.

Ny souschef



Till ny souschef vid flygförvaltningen har utnämnts överste Nils Söderberg.

»Vårat gäng» på F 2

»Vårat Gäng» kom i början av mars på besök till Kungl. Roslagens Flygflottilj. Som vanligt gjorde »Gänget» även ute hos oss en strålande succé. Gymnastiksalen var packad till bristningsgränsen.

Förströrelsedet, chef, kapten Schultzberg höll ett kort och trevligt anförande samt presenterade »Gängets» medlemmar.

Så till de medverkande: Frk. Britta Borg sjöng med verklig inlevelse bl a »Russian Lullaby» och i svängig stil »Mr. Boogie Woogie». Stormande applåder. Lilla Britt Nilsson knep också hon en god applåd med sin »Två små röda rosor». Hennes parodi på »Flickan med melodi» gillas skarpt. Grabbarna i gänget spelade så att taket höll på ränna. Lill-Arne, Bullan och Thosse har all heder av sin instrumentföring.

Kvällen avslutades med att kapten Schultzberg som minne överräckte en flygarnål till var och en av de agerande.

Till sist och ej att förglömma måste här talas om att det byggs en ny scen. Den är ritad och konstruerad av furir Sven Olof Dailly. Scenen är monterbar och kan uppsättas på ungefär 1 timme av 10—15 man.

Nio Elmer.



Chefen för flygförvaltningens materielavdelning överste N. O. Söderberg har förordnats som souschef i lönegrad Ob 5 vid flygförvaltningen till 1 juli 1946.

Som överste i lönegrad Ob 3 vid flygförvaltningen under samma tid samt som chef för förvaltningens materielavdelning har förordnats chefen för Upplands flygflottilj överste B. M. Jacobsson.

Major K. Lindahl har förordnats att tillvidare uppehålla chefskapet för Upplands flygflottilj.

Till överstelöjtnant vid flygvapnet har utnämnts majoren vid flygvapnet B. T. Rapp och till flottiljchef vid flygvapnet och överstelöjtnant i flygvapnet med förordnande som chef för Brävalla flygflottilj, t. f. chefen för flottiljen major L. G. H. Thunberg.

Till majorer vid flygvapnet ha utnämnts förordnade majoren vid flygvapnet N. T. A. Ahmanson och kaptenen vid flygvapnet S. E. C. Wennerström och till major i flygvapnet med förordnande som major vid vapnet kapten D. R. Edlund.

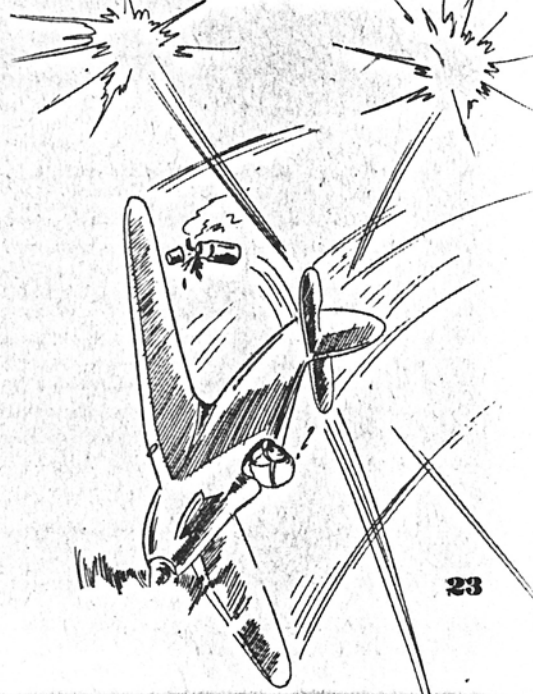
Till kapten vid flygvapnet ha utnämnts förordnade kaptenerna vid vapnet A. G. Ek-dahl och E. B. Berthel.

Fullmakt har tilldelats konstituerade flygingenjören av tredje graden vid flygvapnet L. N. Ekstam.

En tjänst som flygläkare av 1 graden sökes av flygläkaren av 2 graden B. Wallenström, Stockholm, och leg. läkaren I. Hermann, Kalmar.

En tjänst som flygläkare av 2 graden sökes av leg. läkarna C. A. Sjöberg, Sala, G. Aschan, Uppsala, S. G. Jakobsson, C.-G. Engström, H.-O. Mossberg samt B. Aronsson, Stockholm, A. Hård af Segerstad, Lund, D. Lindahl, Stocksund, samt O. Gertzén, Karlskrona.

Mitt i kaffepausen





Ett jubileumsreportage

1944

Överste E. Tornberg, chef för V. flygbasområdet.

Det är skada, att inte översten håller sig med klipparkiv. Men han flyger hellre än han klipper i tidningar eller berättar om glada och tråkiga minnen.

I december 1918 sökte Tornberg till flyget och antogs. Konkurrensen var inte stor och den utbildning, som de blivande flygarna erhöåll var skäligen enkel. Den startade med en motorkurs i Stockholm under en månad. Därefter skickades man till vinterflygskolan i Hägernäsaviken, där de blivande flygarna kamperade tillsammans på logementsfartyget Freja.

— Här tränade vi, flög och landade så länge isen höll, varefter vi allt efter skicklighet och lämplighet sändes som förarelever till Karlskrona eller som spanarelever till Göteborg, säger översten. Materielen var trots allt inte så tokig. Farmans flygplan hade gott namn, 90 hk motor och en hastighet på cirka 90 km/t. Man höll sig uppe så länge motorn gick och klarade man en timma i luften var det vackert så. Men då hade man i regel också frestat motorn till bristningsgränsen!

Efter utbildningen i Karlskrona fick Tornberg både det internationella och det militära flygcertifikatet och kunde kalla sig fältflygare. Är det någon i dessa dagar som skulle komma på den befängda idén att kalla en marinspaningsflygare för fältflygare?

Man skulle naturligtvis tro, att en flygare är skrockfullare än andra människor. Men överste Tornberg hör i varje fall inte till dem som spottar åt svarta katter. Han fick flygcertifikat den 13 mars 1919, han har flugit och låtit sig fotograferas i ett flygplan med nummer 13 i stora svarta bokstäver, och frågan är om det inte var 13 elever i samma flygkurs.

Man flög och studerade flygplanets egenskaper på Guds försyn. Är det någon som har hört hur man planlade flygningar? Meteorologer enbart till flygarnas disposition fanns det givetvis inte på den tiden. När en flygning skulle företagas läste man väderleksrapporterna i tidningarna — dock icke veckotidningar — och så ringde man till folk utmed den route man skulle ta. Systemet gick riktigt bra — ibland. Flygplanet var naturligtvis lika nyckfullt som vädret och var det riktigt groppigt kunde man slita ut ett par handskar på resan. Under sådana färder skaffade man sig en utomordentlig flygvana, vilket kunde behövas med tanke på den utbildning man hade fått. Eller vad sägs om att en flygare släpptes upp ensam i luften efter två timmar i dubbelkommando. Men så hade man bara höjd- och hastighetsmätare samt varvräknare och kompass att hålla reda på.

Det var tydligt att allmänheten ganska väl hade reda på vilka risker man tog däruppe. I en notis från Aeroklubbens propagandaflygningar över Särö, Marstrand och Styrso, en skön sommardag 1921, stod det:

Efter en tur till Billdal och Särö kommo de (flygarna) i laga tid kretsannde över Styrso och gjorde en hel

EGMONT TORNBERG, överste och chef för Västra flygbasområdet, är den ene av landets två äldsta aktiva flygare. Han har bara ett blekt minne av hur han blev intresserad av flygning för tjugofem år sedan. Han var då stationerad på Västkusten som sjöofficer. Vid något tillfälle fick han följa med dåvarande löjtnant Netzer, som sedermera störtade på ett spaningsuppdrag i Göteborgs skärgård, och antingen det nu var skärgårdens skönhet eller tjusningen att fara i luftdroška som gjorde det, så kostade den utfärden marinen en förmodligen skicklig sjöofficer. När Tornberg tog mark igen beslöt han sig nämligen för att bli flygare. Och den saken har jag aldrig ångrat, säger han. Överste Tornberg talar med 25 års erfarenhet på nacken.

Intervju: ÅKE LUNDH

del evolutioner (stiligt ord), beskådade av en rätt så talrik publik. Förståndigt nog försökte man sig dock icke på några farliga trick. Och efter fullgjord andel i propagandan återvände flygofficerarna helbregda till Nya Varvet.

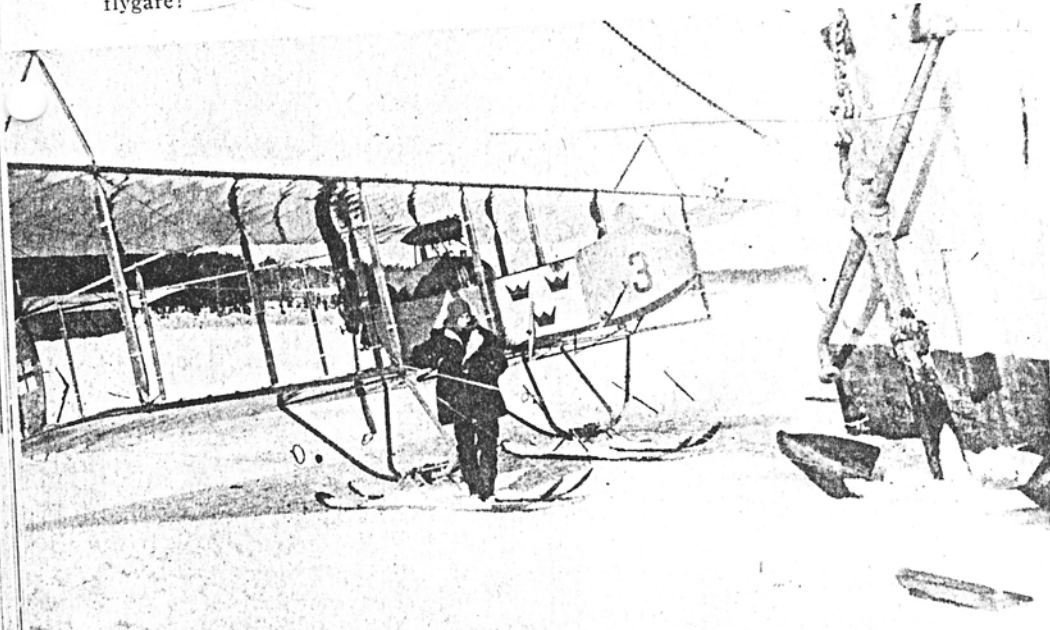
Något äventyrligare var vår färd, berättar överste Tornberg, vid samma tid från Karlskrona till Haparanda och åter. »Märklig färd», kallades det i tidningarna efteråt, och det kan man ju säga. Vi flögo den 2 800 km långa sträckan fram och åter på 23 tim 30 min. I sällskap hade jag kapten A. Flory och flygbåtsmaskinisten E. M. Hultman. Mellanlandningar ägde rum i Furusund, Hörnösand och Luleå. På en sådan fantastisk sträcka kunde vi inte få väderleksrapporter, utan vi flögo »på känn». Flygarna blevo vederbörligen fotograferade i dagspress och veckotidningar, medan allmänheten betraktade flygarna som mer eller mindre tokiga.

Till de papper jag har kvar och som jag sätter värde på är en avskrift av Kustflottans dagorder nr 16, daterad 1923. Där får nämligen kustflottans flygstation ett erkännande för att den »även under de svåraste väderleksbestämmelser utfört dem under sommarens övningar ålagda uppdrag». Överste Tornberg var chef för denna flygavdelning, som var förlagd till Hårsfjärden, och betraktar än i dag denna tjänst, där man etablerade intimt samarbete mellan flyg och kustflotta, som synnerligen intressant och värdefull.

Överste Tornberg har också provat yrket som provflygare. bl a passade han vid ett sådant tillfälle på att i Warnemünde slå världsrekord i höjdflygning med 500 kg last. Jag tror, säger han, att jag låg en halv mil under nu gällande notering.

Vid ett sådant tillfälle som detta skall man inte i onödan röra vid tråkiga händelser, men det är givet att en kvartsekselsflygares timglas har stått ostadigt flera gånger. 1919 störtade Tornberg med ett Farman-hydroplan. Det blev flatspin, och då man på den tiden inte hade några större erfarenheter av spin över huvud taget kom det följande år ut bestämmelser om »Hur man tager sig ur skruv». Det är många som tagit sig ur »skruv» sedan dess.

(Forts. på sid. 24.)

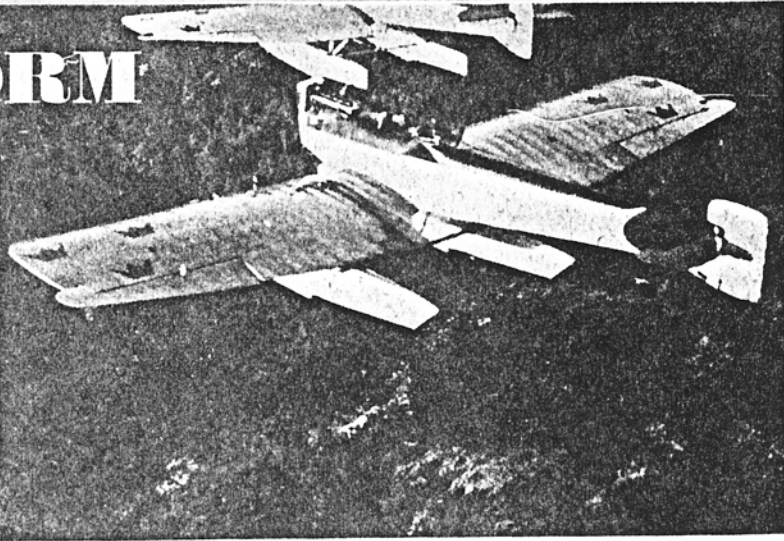


Nuvarande flygdirektören K. G. Hultström kallad »Tulten» vid ett Farmanplan 1919. Vem åtar sig att flyga lådan!

SOM FLYGARBNORM

ALBIN AHRENBERG, kapten, världsberömd flygare, hedersman, ridderligheten själv, är den andre av Sveriges nu levande flygare som den 13 mars fyllde 25 år som aktiv. Han är född i Arby församling i Kalmar län 1889 och son till en av Sveriges sista båtsmän, världsomseglaren på Vanadis, Johan Petter Ahrenberg. Innan Albin blev tio år var han tegelbruksarbetare i Höganäs och tjänade 37 öre om dagen. 1912 gick han till sjöss. Sedan tio årsåldern har han försörjt sig själv. »Rena Zola-historien», säger gamle Albin till Flygman vid jubileumsintervjun på Metropol i Stockholm, höjer sitt vinglas och fastslår: »Jag är gammal utan att vara senil. Den verkliga flygaren är på ålderdomen som det starka slutet på en cigarr.

Intervju: ÅKE WALLIN



Två plan av Hansa Brandenburg-typ. Ahrenberg provflög de tio första 1922—24.

KLARADE LIVET...

Några av Albin Ahrenbergs äventyr.

- 1919 ... flög som spanare, nödländade i öppna havet, fick tag i en ruskprick, klarade livet. ... hade sett Sparmans ekvilibristiska flygningar, försökte göra om det med tungt sjöflygplan, hamnade i sjön vid kloakavlopp i Landskrona, luktade illa men klarade livet. ... havererade i finska skärgården, räddade postsäck och livet. ... tappade stabilisatorn vid en flygning och hamnade bland träden på Loudden, klarade livet. ... på örnjakt i flygplan med Bengt Berg. Motorn slets loss över Oxelösund, klarade livet.
- 1923 ... nattlig reklamflygning över Stockholm, vingarna lossnade i luften, landade med livet. ... vilse i dimma och snötjocka utan kompass, landning i packis i Östergötlands skärgård, livet i behåll.
- 1924 ... gick i backen med felbelastad Junkermaskin, ingen skada. ... till väders med felkopplade roder i en gammal krigsmaskin LVG, totalhaveri, ingen person skadad.
- 1927 ... gick i backen vid provflygning, hastighet 250 km/h, sex man ombord, ingen skadad.

(Forts. på sid. 35.)

Jag träffade Peter Freuchen på Valhallavägen häromdagen, berättar Albin Ahrenberg. Jag har inte sett honom sedan 1929, då han stod och nedkallade Guds frid över våra själar, när vi i våldsam snöstorm flög baklänges över Grönland. Hans första förvånade fråga lød: »Lever du än!»

Man måste säga att de är ganska naturligt frågat då det gäller Albin Ahrenberg. Det har hänt honom ofantligt mycket sedan han 1919 för första gången flög ett Farman-plan och till nu då han sitter som chef för en ny avdelning på flygförvaltningen som har till uppgift att bärga »flygande fästningar» och andra plan som krigets vindar blåser in över Sverige.

— Jag är stolt över att ha valt ett yrke som på så kort tid gjort så oerhörda framsteg. Flygets frammarsch räknar jag i tre etapper. Den första när jag flög till Hamburg 1924 med ABA efter grundligt betänkande. Den andra tio år senare när jag flög Köpenhamn—London med ett plan där passagerarna kunde äta kall kyckling, vin, kaffe och likör serverat av en vitklädd steward. Det var ett stort steg framåt. Den tredje etappen upplever jag idag när jag får ta hand om plan som inte ett och ett utan i armador tar sig över Atlanten. Jag har ju försökt mig på att flyga över. Men på den tiden var 67 kg last något oerhört. Snart är 67 ton inte något nämnvärt. Men tro inte att vi gamla är förvånade. Vi konstaterar endast. Vi ha drömt med Jules Vernes. Tagit allting för gott och inte tyckt någonting vara så vansinnigt att det inte kunnat gå i verkställighet. Våra drömmar ha också förverkligats. Jag tror att allt vad dagens föredragshållare berättar om framtidsflyget skall gå i verkställighet.

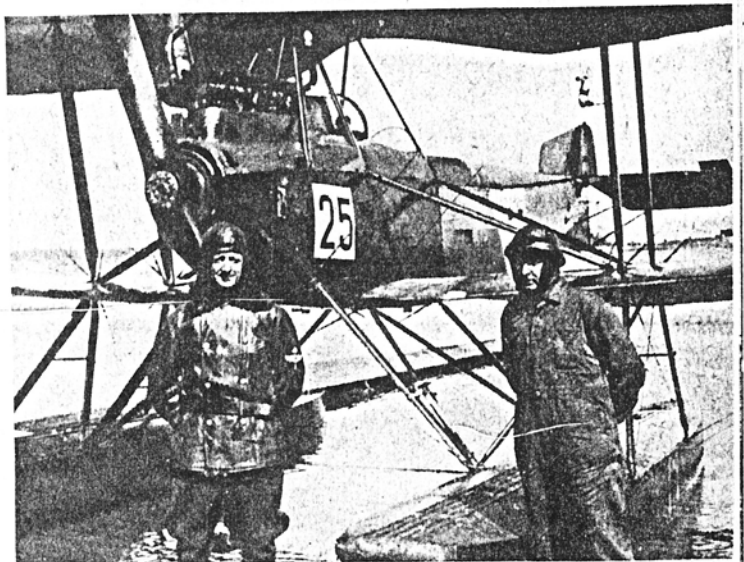
Men jag är övertygad om att de inte tro det själva. De ha inte samma örnvingar på fantasin som vi hade och har.

— Flyget, fortsätter Albin Ahrenberg, är ännu för ungt för att ha någon tradition. De unga flygarna skall komma ihåg att skapa sådan. Men den skapar man inte som jazzgosse på Cecil. Det är ett heligt arv. Liksom vikingarna skapade flottans traditioner så skall nu flygets grundas. Vi står nämligen ännu bara i flygets ynglingår. Många tror att vi idag hunnit långt framåt men antagligen representerar vår tid inte mer än steget mellan paddelkanoten och segelkanoten. Vårt framtidsflyg blir interplanetariskt och slutar på Mars.

Just som Ahrenberg dekreterat denna sin fasta övertygelse kommer det en gammal man fram till vårt bord. Han ber om ursäkt att han stör men han måste fråga om Ahrenberg minns honom och den sköna damen. Det gör han och då berättar mannen hur han en gång som ung blev sjuk i sina öron med fruktansvärda lidanden och öronsus. Av sin läkare blev han ordinerad flyga med Albin Ahrenberg på 3 500 m höjd. Det kanske skulle hjälpa. De två första gångerna han var uppe medförde ingen nämnvärd förbättring. Den tredje gången var mannen så utpinad att han beslutat sig för att gå med upp bara för att hoppa ur och på så sätt begå självmord. Den gången medförde emellertid Ahrenberg en annan passagerare — en ung skön dam. Och åsynen av henne kom mannen att ändra sig. Han kom levande ner från den flygningen och efter ytterligare några uppstigningar blev han bättre. Livet var värt att leva...

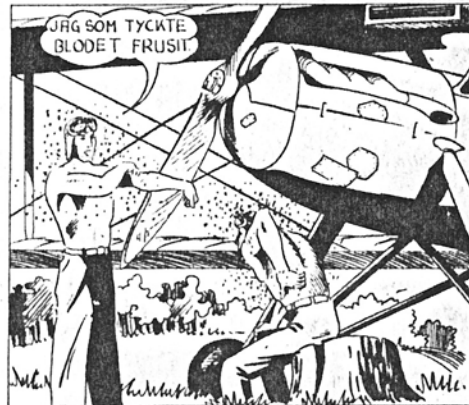
(Forts. på sid. 33.)

T v. kapten Albin Ahrenberg, som har en flygtid på 10—11 000 timmar, representerande 1,6 milj km och 60 000 starter. T h Egmont Tornberg (T v) framför ett plan av typen Friedrichshafen tillsammans med flygarbrodern Karl Haggström.





VAD HAR HÄNT?: Den skrupelfrie flygbolagschefen mr Glensky söker med alla medel få tag i Nord och Bång, som äro innehavare av ett revolutionerande motorpatent. Han får polisen på sin sida men de bägge svenskarna lyckas halvnakna efter att ha arbetat frenetiskt flyg mitt för näsan på förföljarna.



ALBIN AHRENBERG

Forts. fr. sid. 19.

Då mannen gått igen efter det Ahrenberg och han hjärtligt skakat hand, berättar Albin att hur mycket som än stått i tidningarna om honom, så finns det ändå mycket som aldrig kommit till offentligheten. Så var det med den här historien. En annan är att det första barn som fötts i flygplan över Sverige föddes i Ahrenbergs plan 1921 över Bremö.

— Hur jag blev flygare? Ja, det var 1918. Det gavs då en möjlighet för underofficerare vid flottan att söka till flygutbildning. Jag var en bland 300. Strax före jul fick jag på sängen i Karlskrona-Tidningen läsa att jag var en av de fyra utvalda. Den morgonen...

Så började jag då med dåvarande kapten Flory som lärare. Jag hade bara sett ett flygplan en gång tidigare. Det var 1912 då Thulin flög över Karlskrona. Att beskriva känslan när jag med Flory som förare den 19/1 1919 satt i ett flygplan går inte. Flory var den gången min gud. En suverän behärskare av möjligheterna i luften. Jag trodde aldrig, det var mitt första intryck, att jag själv skulle kunna utföra, som jag då tyckte, bragden att med egen vilja lyfta och styra ett flygplan. Men efter tre timmar och fyrtio minuter i luften svarade jag jag på frågan om jag kunde klara

flygplanet själv. Det gick! Det har gått tack vare de grundläggande lärdomar jag fick av denne det svenska marinflygets grand old man — kapten A. Flory. Han lärde oss att vårt arbete i fortsättningen inte bara är lek utan ansvar, inte bara för det nuvarande utan i än högre grad för framtiden.

Den 13 mars 1919 syddes guldvingarna på Ahrenbergs rockärm och den 19 juni kom kronan dit som tecken på att han var fältflygare. Fordringarna voro inte stora. Och kanske var flygarna inte heller så duktiga. Att med en flygtid på 19—20 timmar bakom sig bli kommenderad till flyglärare kan synas otroligt med tanke på de nuvarande bestämmelserna. Ahrenbergs första uppstigning med elev blev också dramatisk. Han tappade motorn på 400 m höjd men lyckades ta sig ner med både sitt eget och elevens liv i behåll. Eleven tackade för första och sista flygningen, bjöd på en god middag och avdunstate.

Som väl var fortsatte de andra eleverna han hade och Ahrenberg blev för första gången pappa till fyra nya flygare. Hur många flygare han sedan varit urfader till är svårt att säga. 1921 övergick Ahrenberg från marinen till civil tjänst och tog plats i Svenska lufttrafikbolaget. Många och mycket av vad Ahrenberg sedan dess uträttat är alltför välkänt för att här uppta platsen. Men några historier av de många han berättade denna jubileumskväll måste med.

Är det någon som har klart för sig hur F 2 kom till. Jo, dåvarande underofficerskorpralen Ahrenberg och några till skickades ut till Hägernäs. De skulle avväga området. Ingen hade någon aning om hur det skulle gå till. Men med några instrument och Nordisk Familjebok som handbok fick man rätsida på problemet. Sedan började man spränga. Ingen hade riktigt heller klart för sig hur det skulle gå till men eftersom förvaltare Ottersjö var från Blekinge och förmodades känna till stensprängning sattes han som bas. Den första kumlingen som skulle sprängas glömmes Albin aldrig. Djupa hål borrades och plockades fulla med krut. Man skrek eld i berget och tände på. Gropen efter den sprängningen finns kvar ännu. Den kan mäta sig med vilken bombkrater som helst. Stenen försvann i småbitar ut i sjön efter att först ha förvandlat några segel ända ut vid Vaxholm till såll innan den för-

(Forts. på sid. 35.)

Flygromanen

"MEKEN SOM MÅSTE FLYGA"

börjar på grund av en del tekniska hinder först i följande nummer av FLYG. Den som väntar...

RÅN KSAKs

AVSLUTNA KLUBBAR

Febro bil- och flygklubb

Det nya namnet på förutvarande Öre-lans automobil- och flygklubb. Namn-ändrades vid klubbens årsmöte för en sedan i samband med att verksamheten delades på olika sektioner: bil, motor-, segelflyg och modellflyg. Samtidigt togs beslut om de nya stadgarna som tvändiggöras härav.

Klubbens nya styrelse blev: major G. Ahrens, ordf., överlärare Otto E. Ander-son, folkskollärare Nils Bäck, Nils Ny-berg, Albin Rapp, fabriker Arvid Gull-berg, major Yngve Ligner, byggnadschef Ragnar Albert, red. Sten Egnell och advokat Torsten Malm (omvalda), samt ing. Nils Engestråle och stud. Göran Lindholm. Styrelset medlemmar har under 1943 varit



KLUBBFÖRVARV: Denna välbyggda Tiger Moth har nyligen inköpts av Halm-lands flygklubb. Säljare var AB Björk-landsflyg.

Skiltstuna flygklubb

har haft årsmöte och därvid till ordf. valt g. Carl Edling. Under året ha 2.570 byggtimmars presterats och under segelflyg-klubbens tillvaro utgöra byggtimmarnas totalt 1.806. Sektionen har från den 1 sept. 1943 fått en ny och större bygglokal. En ny vinsch håller på att färdigställas och beräknas bli klar under 1944.

Hjo flygklubb

har haft årsmöte i sina nya klubblokaler. Den nya styrelsen fick följande samman-ättning: Bengt Grunditz ordf., Wilh. Käll-berg sekr., Gösta Törning kassör, Stig An-derén, Ake Johansson, Gösta Kraft och Gunnar Johansson. Revisorer: Olle Enell och Birger Andersson.

Efter förhandlingarna talade tandläkare Källberg om de observationer av Moaza-rotmoln, som under ett års tid gjorts i Hjo.

Bjuvs modellflygklubb

har haft årsmöte med ca 60 medlemmar närvarande. Styrelsen för 1944: Gunnar Persson ordf., Karl Blom v. ordf., Hans O. Pyk sekr. samt Ove Meissner skatt-mästare. Revisorer: Henning Ståhl och H. Persson.

Serietävling skall under 1944 anordnas som tidigare med undantag för en ändring betr. S 1-klassen.

ALBIN AHRENBERG

Forts. fr. sid. 33.

svann. Det var anläggningen av Hägers-näs, påstår Ahrenberg.

Sitt första försök att göra looping gjor-de Albin redan 1919.

— Vi kom emellertid inte runt med Far-manplanet, berättar han, vi hade nämligen blivit tvungna att förstärka vingarna med tjocka trossar för att de inte skulle knä-cas och det bromsade förfärligt. Kapten Flory stod på marken och svettades. Det härskade på den tiden ingen sådan kada-verdisciplin som på sina håll nu och som jag tror lägger hämsko på flygarnas initia-tiv. Det finns numera sådana som bara flyger efter order och utan hänsyn till sitt sunda förnuft. En flygare kan vara dris-tig ända tills bara ett psalmboksblad skiljer honom från dumdristighet, då kommer han långt. Det där psalmboksbladet har alltid varit mitt motto.

Att Ahrenberg är smålänning märks på mångt och mycket i hans liv. Allt vad han tagit sig före har han genomfört med otro-lig seghet. Själv är han sista länken i den gamla båtsmannasläkten Ahrenberg i Sve-rige. I Amerika hade han en broder, som lustigt nog var djupdykare och då det gäl-lde snålhet måhända även hade fått Albins tillämnade gnidighetsdrag på sin lott, ty snål kan man minst av allt beskylla Albin för att vara. Brodern däremot hängde gär-na sina kläder avigvända i garderoben för att de inte skulle slitas, berättar Albin, som själv, så smålänning han är, alltid ansett att livets innersta mening är att ge.

Apropå Amerika har Ahrenberg i sina samlingar ett brev från den kände borg-mästaren la Guardia. Vid sitt första försök att flyga över Atlanten hade han nämligen med sig några fina halsdukar till borg-mästaren. Albin kom som bekant inte fram, men det gjorde halsdukarna. Borgmästaren ansåg emellertid att de var för tjocka, var-

KRIGET I LUFTEN

Forts. fr. sid. 15.

plantillverkningen. Vidare bör märkas att skolflygplan knappast torde tillverkas i England, eftersom huvuddelen av utbildning-ens förlagts till andra sidan Atlanten.

Från amerikansk flygindustri meddelades en intressant upplysning om vinsten i ar-betstimmar vid masstillverkning av flyg-plan. Ett tungt bombplan krävde först 200 000 arbetstimmar; efter 2 000 tillverka-de flygplan var man nu nere i 13 000 tim-mar per flygplan! 20/3 1944.

OMSLAGSBILDEN



visar bredvid det jät-testora hjulet till ett fyrmotorigt engelskt bombplan en ATC-boy, en medlem av Air Training Corps, den organisation som tar hand om de eng-elska småpojckarna o. förbereder dem för en kommande anställ-ning vid RAF, före-trädesvis som mekur

KLARADE LIVET...

Forts. fr. sid. 19.

1929 ... nådde inte Grönland, 13 all-varliga tillbud, brutna propell-rar, trasiga kylare, sprängda motorer, endast livet var kvar — och ovetet.

1931 ... flygning till Grönland, lätt och behändig, ära och beröm-melse... egen verksamhet, flygpropaganda, 148 000 passa-gerare, 2 187 platser besökta under åren 1931—36.

1933 ... »hjälte» i filmen »Luftens vagabond».

... från detta år ambulansflyg-ningar till England, Estland m fl länder.

1936 ... flög mot bergvägg i tjocka, ingen skadad.

... flög på talltopp och följde med den i sjön, talltoppen flöt, flygplanet sjönk.

... förlorade ett flygplan under kamerajakt på ålgar.

1939 ... till flygvapnet, kontroll-flygningar m m.

1944 ... bärgning av »flygande fäst-ningar».

för han i sitt tackbrev betonade att han endast kan använda dem som minnessaker.

Att flyga hem till Sverige med lik kan ha sina besvärligheter, det fick Ahrenberg erfara en gång då han fått i uppdrag att flyga ett sådant från Pärnu i Estland till Sverige. Det var nämligen mycket besvärligt om någon svensk dog där, arvs-skatter skulle betalas o s v. Det gällde alltså att få ut mannen som dödssjuk patient ur landet.

— Då vi kom till tullen begärde tull-tjänstemännen att få se den sjuke, berättar Ahrenberg, men jag förklarade att han var dödssjuk och inte fick störas. Tulltjänste-mannen gick då efter en högre ämbetsman, men under tiden stuvade vi in liket i flyg-planet och då ämbetsmannen kom rusande, förklarade jag att patienten befann sig på svensk botten, ropade kontakt och startade. Sedan är det en annan historia att motorn stannade i närheten av Mariehamn kl 6 på morgonen, men då var vi redan i säkerhet.

Nu går kapten Albin Ahrenberg och hoppas på att någon av de flygande fäst-ningar han tar hand om skall vara i så-dant skick att han kan få flyga den som kontrast till sitt första gamla skrangliga Farmanplan.

— Och så hoppas jag att Aerotransport bjuder mig på sin första flygtur över At-lanten, slutar Albin. A. W.

PARADDRÄKT

för FV (stor och liten sällskapsdräkt), storlek 48. Yppersta kvalitet och utförande. Obs! Oanvänd. Refl. bedes svara till sign. »M. D.», d. t. k.

GLIDFLYGINSTRUKTÖR

Glidflyginstruktör, som tillika skall tjänst-göra som gruppchef, godkänd av Chefen för flygvapnet, anställes mot lön under juni—juli—augusti och ev. september in-nevarande år. Närmare upplysningar läm-nas av sekr. F. Florén, tel. 32 34, Sundsvall. Skriftligt svar med löneanspråk skall ställ-las till

SUNDSVALLS FLYGSÄLLSKAP
Sundsvall

hoppas, att »gallertkåkarna» dröja med att

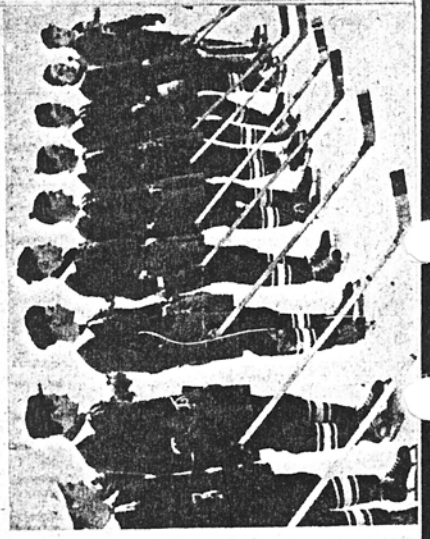


Svart, skön löjtnant
Damen härövan bär namnet Villa Brown och är den första negerkvinnan, som utnämns till löjtnant i Förenta Staternas civila patrullflyg.

Ischockeymästerskapen
Då detta skrives har första omgången i flygvapnets ischockeymästerskap för ärel slutspelats. Atta lag deltog. F 8 besegrade F 2 vid en match på Östermalms idrottsplats med 5-2. I Göteborg lämnade F 9 walk over åt F 1 på grund av dåligt väder. Matchen mellan F 21 och F 3 gick i Luleå och slutade med seger för flygbaskärens mannar på 7-3. Om matchen i Östersund mellan F 4 och F 11 rapporterar vår F 4-korrespondent:

F 4 fick nöjet göra första målet. Den mycket lokalpatriotiska publiken jublade och började hoppas på hemmaseger. Men kvittensen kom så gott som omedelbart, och sedan gästerna blivit varma i kläderna, följde anfall på anfall. Matchen blev just och trevlig och resultatet rättvist. Bland gästerna märkte man framför allt »Lil-vallo» Andersson (landslagsspelare i bandy från Skutskär) och Sandqvist (Sirius, Upsala) och i hemmalaget gjorde nog Stika och Thorstenson bäst ifrån sig. Hemmalaget rekommenderas mera aktränning. Semifinalmatcherna spelas i Västerås mellan F 1 och F 8 samt i Nyköping mellan F 11 och F 21.

Överste löjtnant Bjuggren hälsar F 11-segrarna.



Äter en SAAB-varning

Lustigt, eller hur?



En rörsump eller annan skrotbit på golvet kan sända just Dig till sjukhuset.

Härovan ytterligare en av SAAB:s talande varningar för sin personal. Dom kan gälla oss litet var, inte sant?

F 2 roar sig

då och då med aftonunderhållningar av större eller mindre format. Den 3 febr. gick sålunda en musikafon av stapeln, som sent skall glömmas. Flottiljen hade då besök av den danske jazzsångaren Freddy Ahlbeck. Denne sjöng ett flertal populära filmmelodier till ackompanjering av F 2:s kvintett, som för tillfället var förstärkt med en »civil» bas. Kapellmästaren, vpl Hinz och hans solister, där man särskilt märkte vpl Flink (klar. o. alt.) och fänrik Sjölin (trummor), fick massor av beröm av Ahlbeck. Dessutom spelade F 2:s orkester (10 man) operettmelodier. Kvällen avslutning blev Kalle Schevens vals, unisont sjungen — som det anstår äkta rispiggar. Myr.

ändbarhet.

it använda : raka ntagbara resultat, äckligt) eller att ning (flygning i lningen ej över- och riktning äro etlet i hastighets- ponent vinkelträtt igheter vara c:a i skola få näm- rara lätt iakttag- håll vara sådan, ga rum i god tid att banan följer landsväg, kraft- erlättnas. da c:a 90° vinkel- t sätt kan elimi- om, i motsats till unna påvisas, är aste. an angivits under ca utgöra sidorna kan vindens in- äffel vid tidtag- anläggder m. m. t observationer.

F, att flygningen 50 m över mar- hållas efter hela n skall vara sta- ckan, att så små ygningen och att res denna i båda likerade hastighet it flyga i endast en flygas i båda re sträckorna en- all erhållas måste lämpligen fyra, vråde. För varje f, flygtid mellan Forts. i nästa nr.)

MOTOR