

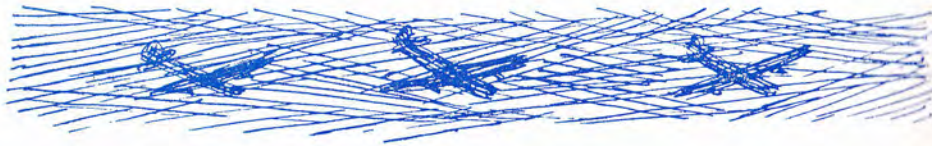
Nr. 1

75 øre

# LUFTENS HELTER

**KURT W. STREIT**

*Oberstens dødsflyvning*



# LUFTENS HELTER

«LUFTENS HELTER» er et nytt blad for flyinteressert ungdom i alle aldre.

«LUFTENS HELTER» bringer spennende fly-historier bygget på opplevelser fra virkeligheten.

«LUFTENS HELTER» presenterer menn og kvinner som har gjort seg fortjent til titelen Luftens Helter, fra pionerene som banet vei for vingene til dagens menn som bygger fremtidens fly.

✱

INNHOOLD:

**Oberstens dødsflyvning**

**Luftpost**

**Hvor fort kan vi fly?**

**Hopp ut — det er 14 000 m. ned!**

✱

NR. 1 — MAI 1955 — 1. ÅRG.

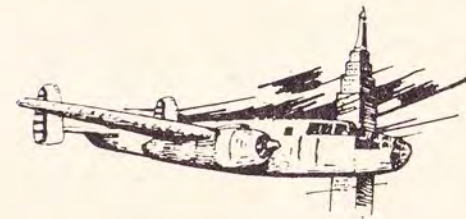
Utgitt av BLADKOMPANIET A/S

Redaktør: C. Huitfeldt

Redaksjon og ekspedisjon: Storgt. 31. Oslo. Tlf. 41 09 87



Kurt W. Streit:



## OBERSTENS DØDSFLYVNING

I.

### Den yngste obersten

Oberst William F. Smith, De forente staters mest berømte kampflyver under den annen verdenskrig, var en statelig kar, høy og kraftig bygd og med det lyse håret kjemmet tilbake over den høye pannen. Han hadde en nesten tankefull ro i sitt vesen, som også bar et visst præg av strenghet. Kanskje disse egenskapene til en viss grad hadde bidratt til å gjøre ham til den yngste obersten i hele hæren. Den 28. juni 1945 ville han nemlig fylle syv og tyve år, hvilket neppe kan sies å være noen respektabel alder for en oberst. Det var forresten akkurat dagen før han fløy med resten av 9. eskadre fra England til New Foundland.

Krigen i Europa var slutt.

Han hadde deltatt i et hundre

og fem flyvninger mot Tyskland og overlevd tre eskadresjefer før han rykket opp i stedet for den siste.

De flyene som var igjen av 9. eskadre hadde landet på New Foundland på vei hjem, og offiserene var samlet i messen med sin sjef. Det var bare sytten av dem, den lille flokken som ved skjebnens luner hadde klart seg gjennom krigens farer.

Nærmest obersten ved bordet satt major Charlie Light, en reserveoffiser på vel førti, som hadde en stor familie og en liten forretning ventende på seg i New Orleans. Han var interessert i astrologi og lignende snodige saker, og skjønt det knapt var noen som hadde ordentlig rede på hva han syslet med, hørte man gjerne på hans utredninger og spurte ham ofte til råds i kinkige situasjoner.

Han bøyd seg frem over bordet. Hva ville han egentlig? Bare drive bort sin sjefs dystre tanker kanskje?

— Vet du at fødselsdatoen din er en ulykkesdag for menneskeheten, Willie? Hør nå her. Den 28. juni 1914 ble den østerrikske tronfølger myrdet et eller annet sted i Serbia, og det ga støtet til den første verdenskrigen, og den 28. juni et annet år ble . . . men du hører jo ikke etter, du er naturligvis allerede hjemme i tankene. Nå, men i hvert fall er det ikke den eneste ulykken som er hendt den 28. juni.

Han tidde litt, og da ingen sa noe, fortsatte han: — Men det jeg egentlig ville sagt var noe helt annet. Og la meg da slå fast, at riktignok er du født på en ulykkesdag for menneskeheten, men ditt eget liv innebærer ikke noen ulykke, tvert om. Du har fløyet over Tyskland et hundre og fem ganger og er kommet helskinnet fra det. Bare seks og tyve år gammel ble du har hærens yngste oberst, og du har alle tapperhetsmedaljer og andre utmerkelser du kan ønske deg. Du er jagu en lykkes gullgutt!

Selv hadde obersten i lang tid trodd at han var født under en lykestjerne, selv om han ikke hadde delt major Lights interesse for horoskoper og slikt tøys. Men bare den omstendighet at han hadde sloppet levende ut av det brennende helvete, som Europa var under krigen, måtte jo kunne overbevise ham om at gode makter sto på hans side. Hvordan kunne det ellers ha seg at han

kunne ha vært med på et hundre og fem raider mot Tyskland og i løpet av to år fløyet sammenlagt mer enn tre måneder over fiendeland og sloppet bomber uten at han hadde fått en skramme?

— Skål, gutter! Drikk et glass med meg. Jeg spanderer, for det er jo fødselsdagen min i morgen! Obersten svingte med glasset for liksom å jage bort tankene sine, og fortsatte så: — I morgen har vi permisjon. Da flyr vi hjem til kona. Jeg er pokker så spent på å se guttungen. Tenke seg til at han er blitt åtte måneder gammel uten at han har sett sin far!

Det ble en løssloppen stemning rundt bordet. Knappt tre timer tidligere hadde disse karene fløyet over Atlanterens blågrå vannmasser, og da endelig New Foundlands kyst dukket opp i horisonten, føltes det som om noe plutselig hadde sloppet taket i dem. Krigen var slutt, og nå vanket det permisjon.

Begivenheten ble feiret hele natten, men obersten forlot selskapet omkring midnatt.

Han gikk inn i telefonboksen og bestilte en rikstelefon på et syvsifret nummer. Mens han ventet på forbindelsen tenkte han på at nå ville telefonen ringe på et nattbord to hundre mil borte. En slank kvinnearm ville strekke seg etter røret . . .

— Hallo? høres en søvning og forundret kvinnestemme. — Dette er fru Smith.

— Og dette er oberst Smith, kommer det til svar. Og for å bryte den forbausede stillheten som følger, fortsetter han: — Jeg

synes det er på tide jeg kommer hjem, nå elskede.

Mer sier han ikke.

Igjen stillhet. Bare et svakt brus av andre stemmer på linjen høres i telefonen.

— Hallo! roper obersten. — Er forbindelsen brutt?

Men til svar får han et jubelskrik.

Så blir de enige om å møtes på La Guardia flyplass ved New York neste formiddag klokken elleve.

— Og glem nå ikke å ta med deg gutten, roper han til slutt. — Jeg er nysgjerrig etter å se sønnen min, skjønner du. Så sees vi i morgen. Sov nå godt igjen!

Og så gikk han tilbake til de andre i messen. Det hadde alt begynt å lysne før de kom seg i seng . . . sytten flyvere og sjefen deres, som etter den siste tidens psykiske press nå følte seg som viltre guttunger.

— — —  
Månen kastet spøkelsesaktige skygger inn gjennom vinduet til den lille villaen fem mil fra New York.

Eve Smith kom seg ikke til å legge på telefonrøret, som nettopp hadde gjengitt hennes manns stemme for henne.

Det var over halvannet år siden de hadde sett hverandre sist. Hun var nå tre og tyve år. Hvordan ville han se ut? Og hvordan ville han like barnet?

Hun la igjen røret til øret som om hun gjennom det kunne holde på den kjære stemmen. Og langsomt begynte tankene å flagre bort som løv for vinden. Lyse, lykkelige tanker.

I morgen var det den 28. juni, hans fødselsdag. Og han skulle komme hjem.

Lykkelig sovnet hun igjen.

## II.

### Hemmelige ordre

Klokken er syv om morgenen den 28. juni, og det ser ut til å bli en strålende dag.

Oberst Smith og kameratene hans har ikke fått en blund på øynene i natt. For to minutter siden kom obersten inn på værelset sitt med lemmer så tunge som bly. Tankene slinger seg som i tåke i hodet hans.

Nå står han foran speilet.

— Men hvordan ser du ut, menneske . . .? Han ser på de slørete øynene i speilet og skjeggstubbene som glinser i det solbrente ansiktet.

Han gjør en grimase og bestemmer seg så for den hestekuren han alltid griper til ved slike anledninger.

Tre minutter etter ligger klærne slengt i en krok, og selv står han splitter naken under den iskalde dusjen.

— Å, det gjorde godt!

Tro hva Eve gjør akkurat nå? Og gutten? Er de allerede oppe for å kjøre og møte ham?

Nå, han måtte ringe igjen og si fra om at han er blitt forsinket. Det vil ta minst fem og en halv time herfra til New York med B-25'eren. For å rekke til New York klokken elleve, østamerikansk tid, måtte han ha vært på vei for lenge siden!

Han måtte snakke med adjutanten om permisjonene en gang til, men om en halv time kunne han la flyet kjøre frem.

Fy pokker så iskaldt vannet var! Nå fikk det være nok!

Hutrende frotterer han hele kroppen og tar så på seg badekåpen. Mens den elektriske barbermaskinen summer, ser han med tilfredshet i speilet at blikket igjen er blitt klart og fast.

— De blir nok forundret, når jeg kommer tilbake så snart, mumler han for seg selv. — Og Charlie, denne skøyerfantan med sine ulykkesdager og stjernekonstellasjoner. Hva var det nå for noe tull med den 28. juni? Han burde blitt professor i historie i stedet for flyver. Flaks har nå forresten hvert eneste menneske i mer eller mindre grad, ellers ville det jo gått pokker i vold.

Han stryker seg over den nybarberte haken, snur seg så og tømmer innholdet i den store klessekken utover den ubrukte sengen.

Klokken halv åtte sitte oberst Smith i det provisoriske sjefskontoret sitt, ennå litt tung i hodet riktignok, men likevel i godt humør. Han lener seg tilbake i svingstolen og slenger bena opp på skrivebordet.

Hele huset synes tomt. Adjutanten er ikke der, og heller ikke de andre offiserene. Bare fra det indre kontoret høres en lyd. Det er en av underoffiserene som sitter og klapper på en skrivemaskin. Lyden går Smith på nervene.

— Hallo, Jimmy! roper han.

— Det er tre ting jeg vil du skal ordne. For det første går du ut og haler adjutanten opp av sengen og skysser ham hit. For det andre henter du en kopp kaffe til meg i messen, og for det tredje hører du etter om flyet mitt er klart. Og en ting til: Stikk inn på telegrafan og hør om de har noen nyheter til oss.

Deretter tar William Smith telefonen fra skrivebordet, setter den i fanget sitt og tenner en Camel.

Eve blir nok glad for å få litt mer tid på seg til å ordne opp hjemme, tenker han. Før klokken ett kan jeg neppe være på La Guardia. Hvor pokker blir det av adjutanten, forresten? Det er vel typisk, rangle hele natten og så forsove seg!

— Hallo, Eve! Det er meg igjen . . . .

Samtalen fortsetter, og oberst Smith er ennå fullstendig uvitende om at han ikke kommer til å lande på La Guardia klokken ett heller.

Etter en stund kommer Jimmy tilbake. Kaffekoppen bærer han på lokket av en pappeske, som han har dekket med et Tysklandskart, trykt på chiffon.

Oberst Smith ler av hans fantasifullhet. Bare for noen uker siden hadde de hatt disse kartene innsydd i uniformskragene. De skulle brukes ved fluktforsøk fra tyske fangeleirer.

Ved siden av kaffekoppen ligger et sammenbrettet og forseglett papir som Jimmy har hentet på telegrafkontoret.

— Takk, du kan gå nå, sier Smith mens han nipper til den sterke kaffen og kjenner den opplivende varmen i kroppen.

Så tar han papiret, bryter seglet og leser.

Han leser, rister på hodet og stryker seg over øynene som om han ville si til seg selv: Dette kan ikke være riktig, Willie, du festet nok litt for kraftig i natt. Men så leser han en gang til og enda en gang, og da kan han ikke lenger tvile på innholdet:

**STRENGT HEMMELIG — AVSENDER: FLYVAPENETS OVERKOMMANDO — ORDRE TIL OBERST WILLIAM SMITH 9. ESKADRE — 9. ESKADRE SKAL STRAKS RAPPORTERE SIN STRIDSSTYRKE OG BEHOV FOR FORSTERKNINGER AV PERSONELL OG MATERIELL FOR SNAREST Å NÅ FULL INNSATSBEREDSKAP — REPARASJONER SKAL UTFØRES PÅ STEDET — FORBERED FORLEGNING TIL STILLEHAVET — YTTERLIGERE ORDRER FØLGER — FULLSTENDIG INNDRAGNING AV PERMISJONER.**

Det var et slag som kjentes like hardt for oberst Smith som for den menige soldat.

Nå ble det altså ikke noe av flyvningen til New York og gjen-synet med Eve og små'n.

Han slubrer i seg den siste kaffeskvetten. Den gir ham en bitende smak i munnen. Så tar han, for tredje gang siden midnatt, telefonen for å ringe til Eve, og nå for å fortelle henne at han kanskje allerede om en uke

vil være forflyttet fra den ene kringen til den andre.

**STRENGT HEMMELIG!** Søren også! For ham kunne gjerne hele luftflåten eksplodere akkurat nå.

### III.

#### Oppløst i tårer.

Imens går en ung kvinne omkring i en liten hage fem mils vei fra New York. I den ene hånden har hun en kjempestor blomsterbukett.

— Hele huset skal være fullt av blomster til Willie, sier hun til seg selv.

Plenen er ennå våt av morgenduggen, og luften er litt disig, som den gjerne er om morgenen så nær havet.

Eve Smith går langsomt bortover grusstien, som knitrer under føttene hennes. Plutselig ser hun igjen for seg den uhyggelige drømmen hun har hatt om natten:

Hun synes hun står på flyplassen med gutten på armen. Rundt henne er det en masse mennesker, som alle synes å vente på noen. Over flyplassen høres brummingen av flymotorer, og hun stirrer ufravendt nordøst, i retning mot New Foundland, hvorfra det to-motors B-25-flyet må komme.

Plutselig er det noen som snakker til henne:

— Fru Smith, De behøver ikke vente lenger!

Mer hører hun ikke, og før hun rekker å snu seg for å se hvem det er som snakker, er han forsvunnet. Ja, det later virkelig til

at de menneskene som står rundt henne, ikke har merket noe.

Pussig, tenker hun, ennå i drømmen. Var det kanskje en indre stemme?

Hun har knapt tenkt tanken ut før hun ser veldige luer, som slår opp fra hangaren på den andre siden av flyplassen . . . i nordøstlig retning.

Eve Smith våkner, tenner nattlampen og ser seg om i soveværelset. Hun er badet i svette.

— Hva var det for en fæl drøm? sier hun og rister på hodet for liksom å ruske den av seg. Men den forfølger henne, selv her ute i hagen.

Hun er visst ikke ved sine fulle fem. Så lenge Willie var i Europa og avisene var fulle av krigsbilder, hadde hun mange ganger drømmer som var langt mer uhyggelige.

Langsomt går hun oppover hagestien mot huset. Hun roper på Mary. Blomstene må settes i vann, og gutten skal bades og kles på.

Selv går hun inn i soveværelset og åpner døren til klesskapet for å velge en passende kjole.

Hun farer sammen, da hun plutselig hører at telefonen ringer, og hun løper bort for å ta den.

Eve lytter. Det er igjen stemmen hans, men ikke fullt så tydelig som første gangen. Det summer i røret og ordene forsvinner rett som det er. Willie fatter seg svært kort. Før klokken ett kan han ikke være i New York. Det er ennå en hel del å gjøre, men så får hun jo også bedre tid på seg til å gjøre all ting i stand.

Eve er enig, og hun skal akku-

rat til å si at han må være forsiktig, for hun hadde drømt så fælt i natt, da forbindelsen ble brutt. Langsomt legger hun røret på.

Hun rekker knapt tilbake til klesskapet før det ringer igjen. Hvem kan det nå være? Willies mor, kanskje? Hun pleier gjerne å ringe om formiddagen for å høre om det er kommet brev fra ham. Så hører hun en stemme si:

— Samtale fra oberst Smith til fru Eve Smith.

Så hyggelig av ham, rekker hun å tenke. Han var naturligvis blitt ergerlig for at forbindelsen ble brutt og ringer på ny. Nå kan hun jo fortelle ham at hun har bestilt en kjempestor fødselsdagskake med ananas, jordbær og nøtter.

Et minutt etter ligger Eve storgråtende på sengen. Det er som om hele verden er rast sammen for henne.

Hva var det egentlig han hadde sagt? At de skulle forlegges til et sted ved Stillehavskysten? Hele eskadren?

Hadde han kanskje ikke allerede gjort nok for sitt land? Kunne de ikke ha unt ham et par ukers permisjon, som han hadde håpet på så lenge. Visste disse skrivebordsfolkene i Washington egentlig hva det ville si å være ung og nygift og ikke få treffes på halvannet år? Å ha et barn og alene se hvordan det vokser, ler for første gang og begynner å ta etter saker og ting, og så ikke kunne dele gleden med den andre!

— Og så urolig som jeg har vært for Willie. Det spør ingen etter. Skal det alltid være på denne måten? Skal jeg igjen være

nødt til å ligge våken om natten og ikke vite om han lever eller er død?

Puten, som hun hviler hodet på, blir helt våt, og dunvaret lyset blodrødt gjennom det fuktige linet.

— — —  
Neppe noen gang før i sin ærrike historie hadde niende eskadre hatt en sjef som var i et så dårlig humør som sjefen i dag. Først nå kom reaksjonen, en god stund etter at han hadde snakket med Eve og hørt den fortvilte stemmen hennes i telefonen. Selv var han trøstesløs som et barn, som har ventet på noe riktig spennende, og så er blitt snytt for det.

Igjen tok han telegrammet og leste det igjennom ord for ord. Så snudde han seg og så at adjutantens kontor fremdeles var tomt. Da blir han plutselig grepet av et maktesløst sinne og roper til Jimmy at alle offiserene skal innfinne seg hos ham innen tyve minutter. Han herjer med vaktene og det tekniske personalet. Han konfererer med den kanadiske kommandanten og kaster seg inn i arbeidet med en desperat, rastløs energi for å glemme at han i grunnen skulle vært hjemme i kveld for første gang på halvannet år. At han skulle vært sammen med sin sønn og sin unge, vakre kone.

#### IV.

##### Først og sist soldat

Det var nesten som om spebarnet kunne forstå sin mors fortvilelse, for plutselig begynte det å storgråte. Barnets gråt rev moren

ut av hennes sorg. Og ikke nok med det, men det vokste en beslutning i henne, og hun satte seg fore at hun ville gjennomføre den for enhver pris.

Eve vil ha Willie til New York, om hun så skal snakke med selveste presidenten.

Hva hjelper fornuft og forståelse overfor militære nødvendigheter, når det gjelder et personlig problem? Eves bekymring er akkurat nå det viktigste i verden. Hun skyver fra seg hver eneste tanke, som kan forpurre hennes planer.

Hun skulle sannelig stå på sin rett. Hun skulle ringe til Washington, til forsvarsministeren, til flyvåpenets overkommando, og alle disse høye herrerne skulle pent få lov til å avbryte sitt arbeid for å høre på henne, oberst Smiths hustru. Hun følte seg fullstendig overbevist om at de ikke ganske enkelt skulle kunne overhøre hennes bønn. Og hun gikk til verks med ekte amerikansk energi. Hun begynte sin kamp liksom drevet av en indre makt, som tvang henne til å gjøre noe som bare kunne bringe fordervelse.

De slanke fingrene hennes dreier på nummerskiven.

Ordene er godt gjennomtenkte. Hun snakker snart bedende, snart fortvilt og snart etter den andres tonefall.

Barnet, som ennå ikke har sett sin far, er hovedargumentet hennes. Deretter kommer Willies berømmelse og popularitet.

Han er jo tross alt den mest dekorerte kampflyveren i Amerika. Har fedrelandet så lite til

overs for sin helter at de ikke engang kan la et litet personlig ønske gå i oppfyllelse?

I Washington svarer man kort og saklig. Man skal se hva man kan gjøre.

Ellers kan man ikke love noe, men hun blir anbefalt å ringe til flyvåpenets overkommando i Boston i stedet.

Hvordan kan forresten fru Smith vite dette om forlegningen til Stillehavskysten?

Med plutselig kvinnelig instinkt svarer hun:

— Ja, jeg visste det i grunnen slett ikke. Det var bare noe jeg gjettet meg til. Krigen mot Japan er jo ikke slutt ennå . . . ikke sant?

Det ble plutselig stille i den andre enden av tråden, og så kommer det kort og konsist:

— Vi skal ringe så fort vi har noe å meddele.

Det tror nå Eve ikke noe på. Tausheten hadde vært altfor påtagelig. Hun blir plutselig redd.

Hadde hun på en eller annen måte skadet Willie ved sine overilte ord? For en uforsiktighet av henne å nevne dette med Stillehavskysten!

Kanskje hun gjorde best i å ta flyet til Boston og oppsøke flyvåpenets overkommando personlig.

Eve er fortvilt, og tårene begynner å trille igjen. Hun hater krigen og alt som har med krig å gjøre.

Hun tenker på Willie, som sitter et sted på New Foundland og sikkert er like fortvilt som hun selv. Men han har jo ikke annet å gjøre enn å lystre. For han er jo soldat.

## V.

### Regnskyer

Flyplassen er våknet til liv. Oberst Smith hadde uten omsvøp sagt hva han mente om sine underordnede, som kunne feste hele natten og forsømme tjenesten neste dag.

Deretter hadde han gitt beskjed om permisjonsinndragningen, og med en barsk tilfredsstillelse hadde han konstatert at de andre syntes å være like skuffet som han selv hadde vært, da han leste telegrammet.

Men han nevnte ikke noe om forlegningen til Stillehavskysten.

Etter at han hadde holdt oppsyn med arbeidet i et par timer og konferert med stabsoffiserene, skulle han klokken ti på elleve gå til lunsj, da kaptein McLate kom løpende. Han var oberstens adjutant og to år yngre enn sin sjef. Liksom Smith var han en meget dyktig flyver, men det var også det eneste de hadde felles. Håret hans var like svart og krøllet som den andres var lyst og glatt, og denne ulikheten gjaldt nesten alle andre egenskaper. Kanskje det var dette som gjorde at de samarbeidet så godt såvel på landjorden som i luften.

— Hva er det på ferde, Mac? spurte Smith.

Med en alvorlig mine rakte kaptein McLate frem et papir og sa:

— Du må fly til Boston i dag. Her er telegrammet.

Obersten tok det uten et ord og leste det mens han klødde seg bak øret.

— Hva pokker vil de meg nå?

tenkte han. Nå, jeg skal pinedøla dem vite at de ikke kan sende flyene mine og de guttene jeg har igjen hvor som helst omkring. Uten skikkelige reparasjoner og fullt personell flyr jeg ikke til Stillehavskysten!

Denne gangen var telegrammet ikke innledet med «Strengt hemmelig». Teksten var ganske kort. Det var en ordre, og likevel gikk det et bredt smil over oberstens ansikt.

OBERST WILLIAM SMITH — SJEF FOR 9. ESKADRE SKAL OMGÅENDE INNFINNE SEG I FLYVÅPENETS OVERKOMMANDO I BOSTON START 28. JUNI MED MELLOMLANDING I NEW YORK LA GUARDIA OG ANMELDE SEG HOS GENERAL CLEARING START FRA NEW YORK TIL BOSTON 29. JUNI MED GENERAL CLEARING OMBORD ANMELDelse SENEST KLOKKEN 15 LOK ROM 214.

Da det gikk opp for ham hva telegrammet egentlig innebar, slo han seg på knærne og ropte så høyt at kaptein McLate i kontoret ved siden av kvakk til.

— Karene har aldeles rett! Selvfølgelig flyr jeg!

— — —

Eve Smith hadde ikke greidd noe av det hun hadde foresatt seg, og nå var hun like fortvilt igjen.

Hun hadde ringt for over tredve dollar og bare oppnådd å bli henvist fra den ene sekretæren til den andre.

Sjefen for flyvåpenets overkommando, general Donald Mac-Button, var bortreist i et tjenesteanliggende, og adjutanten hans var

også opptatt. Og den kvinnelige kapteinen, som hun til slutt fikk snakke med, hadde ikke noe større medfølelse med henne . . . hun fortalte at hun selv hadde en liten gutt og at mannen hennes var i japansk fangenskap. Hun sa riktignok at hun skulle gjøre hva hun kunne for fru Smith, men Eve hadde følelsen av at det ikke var mye å stole på.

Klokken er nå fem over ti. Det begynner å trekke over, Store, grå skyer seiler inn fra Atlanteren og regnet begynner å falle i tunge dråper. Eve går inn til gutten og stuller med ham en stund. Den monotone trommingen av regndråpene på vindusruten har en ganske beroligende virkning på de spente nervene hennes, men da telefonen ringer igjen, spretter hun opp. Hun kan ikke komme fort nok til apparatet, men hun blir stående et øyeblikk før hun løfter av røret. Hun er så redd for nye ubehagelige beskjeder at hun ikke riktig vet om hun skal svare eller ikke. Men drevet av et svakt håp løfter hun til slutt røret til øret. Samtale fra Boston. Det er en major i flyvåpenets overkommando som vil snakke med henne.

Han ber om unnskyldning for at hun har måttet vente så lenge på beskjed. Det har nå vist seg mulig å ordne det slik at oberst Smith kan komme hjem noen timer. Overkommandoen i Boston vil konferere med ham, og da kan det passe at han mellomlander i New York og tar med en general, som også skal til Boston dagen etter. På den måten skulle han kunne tilbringe kvelden sammen med sin

familie. Er fru Smith tilfreds med det? Vi har gjort det vi kunne.

Eve er fullstendig målløs. Hun stammer frem en takk, som hun ikke engang vet om majoren oppfatter ordentlig.

Jovisst går det an å jenke på skjebnen, når en bare griper saken an på den rette måten!

## VI.

### I brennende iver

Alt dette har oberst Smith ikke anelse om. Han var helt uvitende om den beslutningen hans kone hadde tatt om at hun for enhver pris ville ordne permisjonen for ham, og han visste heller ikke at det var den kvinnelige kapteinen i overkommandoen som av personlig sympati for ham hadde fått ordnet med mellomlanding i New York.

Han hadde ikke kjennskap til noe annet enn telegrammet med ordren, og det oppfatter han som et lykketreff. Det er ikke første gangen i oberstens unge liv at en tilsynelatende ubehagelig historie får en bra slutt. Jovisst er han født under en lykkestjerne.

Han reiser seg fra skrivebordet og går bort til vinduet. Han ser at hans B-25 står klar til start borte på startbanen.

Vingene skinner i solen, og i skyggen av dem sitter besetningen og venter på piloten. Det er sersjant Dimitrovich som tjenestgjør som mekaniker og sersjant Perna som radiotelegrafist.

Men hverken obersten eller de to underoffiserene aner noe om den uhyggelige skjebnen, som skal

ramme dem før kvelden. Smith åpner vinduet og roper til sine underordnede:

— Gjør klart nå, gutter. Klokken tolv starter vi til La Guardia og kommer tilbake via Boston. Sersjant Perna, stikk bort og få rede på værutsiktene, og bland nå ikke sammen frekvensene. New York har mer enn én flyplass, som du kanskje vet.

Oberst Smith går tilbake til skrivebordet og begynner å ordne papirene sine. Så roper han på kaptein McLate, og nå tar han igjen den gamle, kameratslige tonen.

— Hør nå her, Mac, sier han. — Major Shooter tar kommandoen i mitt sted til i morgen. Sørg for at C 54-flyene kommer av sted til England i tide. Det tekniske personellet som vi ennå har igjen der borte, må vi ha hit så fort som mulig. Og sett straks opp en liste over hvilke kompletteringer som trengs og send den ned i flyet til meg. På gjensyn, far. Jeg kommer tilbake i morgen. Pussig at jeg på denne måten likevel får være hjemme noen timer og kan få treffe min kone og gutten.

Obersten går så ut til den ventende jeepen og kjører bort til brakken, hvor han har værelset sitt. Han begynner å lete i rotet der. Skal han kanskje ringe til Eve en gang til og si fra at han kommer likevel etter alle bestemmelsene frem og tilbake denne forbaskede formiddagen?

Nei, det er vel best å la det være. Han vil vente til han er landet i New York i god behold. Forresten kunne han vel bare ta

en bil og kjøre hjem og overraske Eve. Det var en fin idé!

Oberst Smith pakker. Han finner frem gavene til Eve og gutten. Et etui med et briljantbesatt armbåndsurs til Eve og en liten dukke i skotsk kilt til gutten. Når en trykker den på magen, høres det en lyd som ligner sekkepipen. Smith prøver, men han synes det høres mest som gryntingeh til en gris.

Plutselig merker han at han er sulten. Det er sant, han rakk jo ikke å spise lunsj. Det har han ikke tid til nå heller. Karene har vel tatt med seg noe mat i flyet. Han får klare seg med det.

Han slenger sakene sine i kofferten og ser seg om i værelset med et triumferende smil.

— Mac får rydde opp her siden. Jeg har ikke tid til å rydde etter meg nå.

Obersten kan ikke komme fort nok ut. Han tar et par trappetrin i skrittet og hopper inn i jeepen, brennende av iver etter å sette seg til spakene.

## VII.

### Endelig underveis

Klokken er ti minutter på tolv og de to motorene er snart kjørt varme.

Obersten hopper ut av jeepen, tar kofferten sin og rekker den opp gjennom luken til sersjant Perna, som tar imot den.

Han skal akkurat til å svinge seg opp selv, da han får øye på en soldat, som kommer nærmere. Han venter et øyeblikk med buk-

sene flagrende i luftdraget fra propellene. Soldaten kommer nærmere.

Han er rød i ansiktet av springmarsjen, og han gisper. Det er en marinesoldat med en stor klessekk på ryggen. Han kan ikke være stort mer enn tyve år.

Obersten legger hånden til øret for å kunne høre hva soldaten sier gjennom motorlarmen.

— Jeg skulle til New York, oberst, sier gutten. — Jeg har fjorten dagers permisjon. Jeg hørte dere skulle til Boston. Jeg ville spare mye tid, om jeg kunne få bli med dere.

— Vel, opp i flyet med deg da, vi starter nå. Og mens de hjelper hverandre opp gjennom luken legger obersten til: — Nå hadde du pokker til flaks, gutt. Jeg skal nemlig mellomlande i New York. Si til radiotelegrafisten hva du heter, så han kan føre deg opp på listen. Har du fløyet noen gang før, forresten?

— Nei, herr oberst, dette er første gangen!

Over New Foundland er himmelen klar og blå. I horisonten i sørvest ligger en mørk skystripe, men den kan obersten ikke se ennå fordi det er land som tar av for utsikten.

Han er forresten helt uinteressert i værutsiktene, for tankene hans er opptatt av andre ting. De er allerede langt borte i en hvit villa med en liten hage, fem mil fra New York.

Flyet sto i enden av den to kilometer lange betongbanen. Det begynte å rulle langsomt fremover,

men Smith tråkket på bremsepedalen. Han vil prøve de to motorene med full gass enda en gang først. Med venstre håndens tommel og pekefinger skyver han langsomt spaken til venstre motoren over på full gass. Han ser at viserne på omdreingsmåleren og trykkmåleren skyter oppover, mens den brølende motoren drukner alle andre lyder.

Oberst Smith kontrollerer også vinkelinnstillingen på propellene og skyver omdreingsinnstillingen noe tilbake for så å skyve den frem igjen. Omdreiningstallet stiger og synker i forhold til den vinkelen, hvormed propellene skjærer gjennom luften.

— All right. Og så den høyre motoren!

Den samme prosessen gjentas. Men da sersjant Dimitrovich vrir over fra første til annen magnet, går det en til å begynne med svak, men etter hvert mer merkbar skjelving gjennom hele flykroppen. Dimitrovich kikker ut gjennom kabinvinduet og ser at hele den høyre motoren rister. Smith vrir fort tilbake på begge magnetene og prøver så på ny. Det samme gjentar seg, og han banner. Det kan ikke være tvil om at det er en feil ved teningen på den andre magneten.

Et øyeblikk overveier obersten om det ikke er best å kjøre flyet tilbake og la motoren grundig undersøke før han starter på den lange flyvningen. Skulle den andre magneten også klikke, så ville de sveve der oppe i luften for bare én motor, og det ville være pokker så ubehagelig.

Men så kommer han igjen til å tenke på dem der hjemme og på det at det er fødselsdagen hans. Flyet er også lett lastet og kan derfor meget godt klare seg med bare én motor, hvis det kniper. Han vinker klart til Dimitrovich, vrir flyet litt til høyre for å komme i riktig startretning og skyver så gasshåndtaket frem.

Først da han ser startbanen ruse frem under seg som en lang, grå skygge, feller han vingeklaffene inn, og i samme øyeblikk letter flyet. Dette knepet med vingeklaffene hadde han lært seg i Europa, hvor en ofte var nødt til å starte på meget små plasser, og av gammel vane fortsetter han med å bruke det.

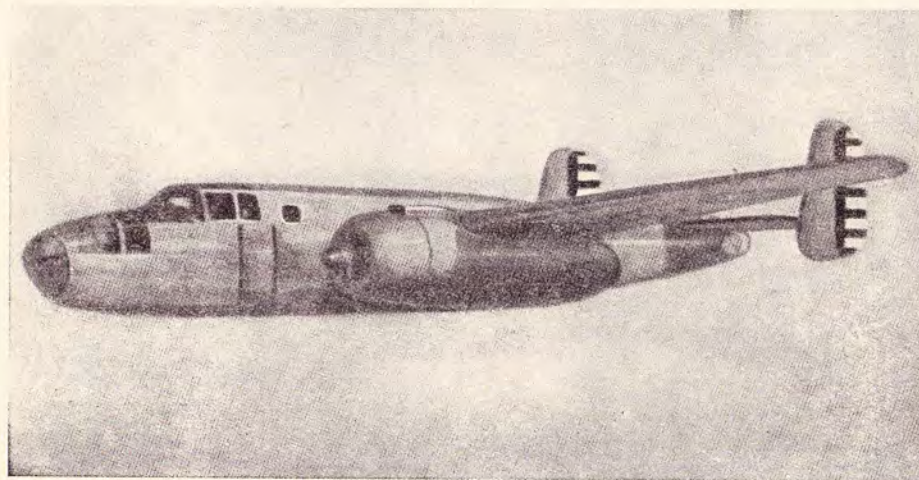
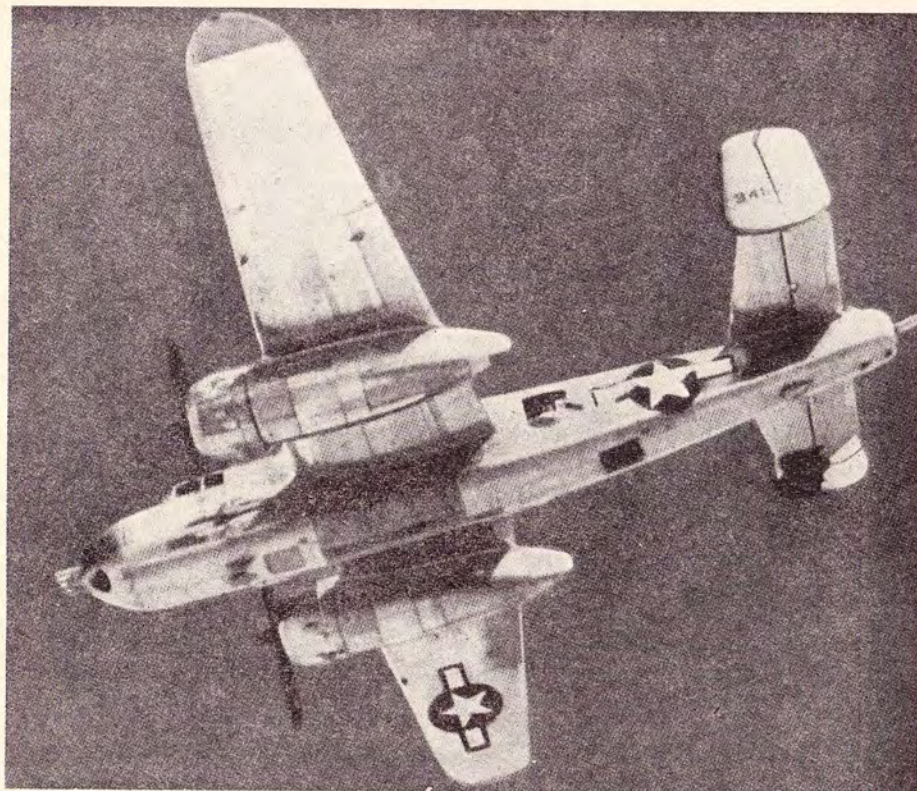
Jo, den unge marinesoldaten George Seafield var nok litt redd for den første flyturen sin, men ikke mer enn de fleste mennesker er, når de for første gang slipper fast jord med føttene for å begi seg opp i det usikre elementet som luften ennå er.

Men det er jo enda en trøst å vite at det er like mye om å gjøre for de tre der fremme å komme velberget frem som det er for meg, tenker han. De ser forresten så rolige ut at jeg sikkert ikke har noe å være nervøs for.

Snart hadde den monotone brummingen av de to motorene dysset ham inn i en fredelig og dyp søvn. Han sover trygt mens oberst Smith med kartet på knærne svinger flyet enda fem grader til høyre for å komme rett inn mot kysten av New Scotland.

— — —

Forts. side 18.



En maskin av typen NORTH AMERICAN B 25 «Mitchell», som oberst Smith brukte ved sin siste flyvning.



# LUFTPOST

## LIVSFARLIG LEK

For en tid siden gikk det gjennom verdenspressen en melding om at det hadde lyktes en mann å bevege seg i luften ved hjelp av påspente vinger. Det var franskmannen Léon Valentin, som om ettermiddagen den 13. mai i fjor endelig nådde sine drømmers mål, og med et par vinger av tre, som han selv hadde konstruert, kunne holde seg svevende i luften ved egen kraft. Han hoppet ut fra et fly i 3000 meters høyde og greide ved hjelp av vingene å fly en strekning på 5 kilometer før han måtte la fallskjermen, han hadde med seg, folde seg ut. Han landet i god behold et stykke nord for flyplassen Givy-les-Nobles.

## VARMEMUREN — FLYTEKNIKKENS NYE PROBLEM

Problemet med lydturen er nå overvunnet, den neste turen som nå står for tur er varmemuren, og amerikanske flyingeniører har i lengre tid vært sterkt opptatt med problemet.

Når et fly suser avgårde med en fart som ligger over lydens, oppstår en voldsom friksjon mellom flyet og luften, og denne friksjonen utvikler varme. Ved en fart av 1200 km/t blir temperaturen på flykroppen ca. 38 grader, noe som i og for seg bare er en

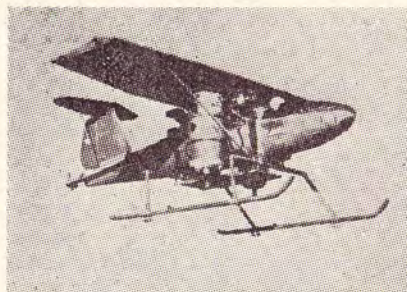
fordel ettersom det alltid er kaldt i de høyere luftlag. Verre blir det når farten økes ytterligere. Ved to ganger lydens hastighet øker temperaturen på den luften som strømmes inn i en ramjetmotor til 204 grader C. ved tre ganger lydshastigheten til 343 grader, eller nok til å smelte bly.

Denne luften er allikevel ikke varm nok til å drive en jetmotor effektivt i høyere luftlag. Den må varmes ytterligere opp i forbrenningskammeret til ca. 870 grader hvoretter den sendes gjennom en etterbrenner med en temperatur på over 1930 grader, som er over stålets smeltepunkt.

Å lage deler som tåler så høye temperaturer innebærer mange problemer, men teknikerne ser frem til den dag da varmemuren ikke vil bety noe større problem enn i sin tid lydturen.

## JETFLY SOM STIGER RETT OPP

Et merkelig fly har i noen uker vært prøveflyet ved Niagara Falls, N. Y. Det ser ut som et lett privatfly med en stor søppeldunk fastspent under hver vinge og helikopterski i stedet for hjul. Nylig har Bell Aircraft Corp. røpet hemmeligheten ved det. Det er en jet-drevet VTOL (vertical take off and landing), og Bell mener at det av dette flyet kan utvikle seg jetjagere og transportfly



som i likhet med helikopteret kan lette rett fra bakken for så å fly som vanlige fly.

Bells VTOL har kropp som et glidefly og vinger som et lett passasjerfly. Under vingene er det på svivler hengt opp to små jetmotorer, som veier 300 pund hver og har 1000 punds kompresjon. Hele flyet veier bare en tonn, og de to jetmotorene kan løfte det rett opp. Men å manøvrere et fly, som letter på den måten, er en vanskelig affære. Og enda vanskeligere er det å omstille det til horisontal flyvning.

Bell VTOL har de vanlige instrumenter for horisontalflyvning. Men disse er ute av funksjon, når flyet ikke har fart fremover, hvorfor det blir ført kompressert luft i rør fra motorenes kompressorer ut til halen og vingespissene. Føreren kontrollerer flyets stilling under letting eller nedstigning ved å variere styrken av luftstrømmen fra rørene.

Flyveren David W. Howe trent seg for jobben med å prøvefly Bells VTOL ved å lære seg å fly

et helikopter. Med den erfaringen han har nå sier han at han ikke har noen vanskeligheter. Med de små motorene snudd nedover letter den lille VTOL fint fra bakken. Farten i oppstigningen kontrolleres ved å variere motorenes gang, og flyet holdes på rett kjøll ved å variere luftstrømmen. Når flyet er klar av alle hindringer, setter han nesen ned og øker farten. Så dreier han motorene slik at kompresjonen dirigeres bakover. Denne manøvreren tar omtrent femten sekunder, deretter flyr VTOL horisontalt som et vanlig fly.

## Som hjemme i luften

Landingen er like lett, sier Howe. Flyveren velger bare stedet hvor han ønsker å lande. Han lar bare flyet sveve . . . og lander. VTOL er hjemme i luften som en øyestikker. Den kan sveve i det uendelige med motorene blåsende nedover. Den kan fly bakover og til sidene og spinne som en dansende mus.

Bell sier ikke stort om VTOL's fart eller lasteevne. Denne første modellen ble satt sammen av flyreservedeler som lenge har vært i bruk for å bevise at et jetfly virkelig kan lette som et helikopter, forklarer selskapet. En mer bearbejdet modell er under utførelse, og Bell tror at svivelmotorprinsippet vil bli anvendt både til militære og sivile fly.

## OBERSTENS DØDSFLYVNING

Fort. fra s. 14.

Ved middagstid driver det vel-dige skymasser inn over New York, og regnet høljer ned over verdensbyen.

Skydekket ligger ugjennom-trengelig så langt ned som til tre-devte etasje i Empire State Building, og i alle kontorene er lyset tent.

Også i den lille villaen fem mil fra New York rår skumringen skjønt det er midt på dagen. Eve går omkring i nervøs spenning. Hvorfor ringer ikke Wille? Har han tenkt å overraske henne? Han vet jo ikke om at det er hun som har ordnet permisjonen for ham.

Hun bestemmer seg for å kjøre bort og snakke med Willies mor og ta henne med seg til flyplassen. Hun har også tenkt å fortelle om denne fæle drømmen hun hadde, med stemmen som sa at Willie ikke ville komme . . . bare for å bevise for svigermoren sin, som var overtroisk og trodde på drømmer, at menneskene kan ta skjebnen i sine egne hender. Ville kanskje Willie ikke komme, tross alt?

### VIII.

#### Strålende sol

Oberst Smith hadde steget med flyet sitt til fire tusen fem hundre meters høyde og legger det nå i horisontal stilling. I går var han kommet med hele eskadren sin over Atlanteren fra Island til New Foundland, men i dag flyr han med bare tre mennesker over det blygrå havet, som lå så forunderlig

rolig under dem. Og over dem hvelver himmelen seg fremdeles klar og blå.

Obersten elsker denne frie ensomheten oppe i atmosfæren, fryder seg ved tanken på at han med tre tusen hestekrefters hjelp kan pløye gjennom den.

Knapt et kvarter etter starten begynte den høyre motoren å fuske, og oberst Smith følte seg et øyeblikk tilbøyelig til å snu, mens han med spent oppmerksomhet lyttet til hver eneste forandring i lyden. Men ristingen varte bare noen sekunder, og viserne på instrumenttavlen pendlet igjen regelmessig. Oberst Smith fortsatte flyvningen, selv om det tok en god stund før han igjen syntes han kunne stole på motorens jevne brumming. Det er som om han er trykket av en ubestemmelig uro.

For noe tøv! Nå skulle han i stedet nyte flyvningen i fulle drag. Her kunne han fly i timevis over et rolig hav uten å behøve å speide etter fiendtlige jagere. B-25'eren holder kursen fullkomment. Oberst Smith passer spakene vant og rolig mens tankene hans er opptatt av helt andre ting. Han ser seg selv komme gående oppover hagestien der hjemme og han skimter Eves forbausede ansikt gjennom vindusruten når han roper sitt «Hallo!» Han plystrer lavt for seg selv og merker knapt hvordan skymassene tårner seg opp i horisonten.

Hittil har han, som så mange andre rutinerte piloter, fløyet «på følelsen». Da han plutselig blir oppmerksom på skyene, som truede nærmer seg flyet, sier hans

erfaring og hans instinkt ham at dette kan komme til å bli ubehagelig.

Straks etter svever de første skydottene forbi flyvingene. Obersten prøver å presse flyet litt oppover for å komme over skyene, som nå begynner å skygge for solen. Et fengslende skuespill utfolder seg foran førerkabinen, en lek mellom lys og skygge, som om tuisensvis av fantastiske skikkelser danser foran dem. IskrySTALLene begynner å danne en tynn hinne på vinduene.

Et sted i flyet ligger værutsiktene for strekningen. Hittil har oberst Smith ikke ofret dem en tanke, men nå begynner plutselig rapportene fra New York, Boston og Philadelphia å interessere ham!

Han skubber skjermpluen bakover snur seg og dytter til radiotelegrafisten og brøler med hendene som en trakt for munnen:

— VÆRET!

Han får det gule arket, og i samme øyeblikk blir flyet av en plutselig byge slengt oppover, så alt løst ombord blir kastet hulter til bulter. Den unge marinesoldaten våkner forskrekket, og oberst Smith blir selv ganske overrasket.

Klokken ti lokal tid rapporterer New York: Tre hundre meters skyhøyde, regn, dårlig siktbarhet og begynnende stormbyger fra øst-sydost.

Mens oberst Smith leser igjen rapportene og blir klar over at en av de på denne årstiden nokså vanlige stormene fra Atlanteren er på vei inn mot det amerikanske fastland, stiger flyet med

en fart av to meter i sekundet opp gjennom skybankene.

Det varer ikke lenge før obersten igjen ser solen over seg. Høydemåleren viser seks tusen ett hundre meter, og tross oppvarmingen i kabinen begynner det å bli nokså kjølig, for temperaturen er sunket til  $\div 12$  grader. Men solen skinner klart og smelter isen på vingene og på vinduene til førerkabinen. De hvite skymassene under flyet reflekterer sollyset med blendende styrke.

Herlig, tenker obersten. Herlig og uforglemmelig for den som en gang har opplevd naturens vekselspill.

Hva bryr han seg om været i New York, Boston og Philadelphia? Han lever i nuet, og forresten er det bare tre og en halv time igjen til New York og bensinen rekker for minst fem og en halv times flyvning, og på så lang tid kan mye forandre seg.

Han vet at seks tusen meter under dem velter bølger så høye som hus frem over havet, og den ene stormbygen jager den andre. Men obersten og hans besetning har vært med på verre ting enn dette. Det er ingen tvil om at de skal klare brasene.

Dermed gir han værrapporten tilbake til radiotelegrafisten, som allerede prøver å komme i kontakt med La Guardia.

### IX.

#### New York svarer

Betty Lou Oliver, den søte, tyve-år gamle kontordamen, som arbeider i ni og syttiende etasje i Em-

pire State Building, kan ikke riktig skjønne hvorfor hun føler seg så urolig i dag. Hun har vondt for å konsentrere seg om arbeidet sitt. Kan det være den regntunge skyen, som trykker mot vindusruten, eller er det kanskje det kalde neonlyset? Eller er det bare det at hun er så usikker på sine følelser for Bob, som hun skal treffe i kveld?

Dumt at sjefen skulle få overtalt henne til å arbeide overtid sammen med sytten kolleger akkurat i kveld, da hun er så dårlig opplagt. Hun spør sin venninne om hun også føler seg rar i dag. Det er som det lå noe uforklarlig i luften, sier hun. Men venninnen har ikke merket noe.

— Du har nok gått hen og forelsket deg, er den eneste forklaringen hun kan gi.

Betty slår seg til tåls med det og prøver igjen å konsentrere seg om arbeidet. Men hun kan ikke la være å kikke på vegguret ustanselig. Tiden kryper frem med sneglefart og uroen hennes øker bare. Hele to timer til hun kan gå hjem. Klokken er nå 16.56, og når storviseren har gått rundt to ganger til, skal hun møte Bob. Hun har tenkt å si til ham at hun vil gå og danse og drikke vin et sted i kveld for å komme i bedre humør.

Betty Lou vet ennå ikke at det er nettopp denne uroen hennes som skal gjøre at hun blir en av de få overlevende i ni og syttiende etasje. Kontorene i etasjene over og under tømmes klokken fire, da arbeidstiden vanligvis er slutt. Det

er også en unntagelse at man arbeider så lenge i dag i ni og syttiende etasje. Det er noe man er blitt liggende etter med, og sjefen mente at været skulle egne seg til overtidarbeide, for det er likevel ingen som har lyst til å gå ut en slik dag.

— — —

Ombord i B-25'eren flyr tiden frem. Flyet er allerede over New Scotland og Fundy Bay, og ennå har besetningen ikke en eneste gang kunnet se ned gjennom skydekket. Den øvre skygrensen er svært ujevn. En god stund har den stadig steget og derved tvunget oberst Smith til å stige med flyet. Han vil nyte denne flyvningen på fødselsdagen sin og det herlige solskinnet så lenge som mulig, helst helt til de blir nødt til å gå ned gjennom skymassene for å lande. På denne måten er de kommet opp i en høyde av syv tusen fem hundre meter, og uten noen bemerkninger har besetningen tatt på seg surstoffmaskene. De har heller ikke glemt marine-soldaten, som begynte å gispe etter luft allerede på fem tusen meter.

I en times tid morer oberst Smith seg med å dukke opp og ned i skydalene. Og rett som det er styrter han seg inn i det hvite skummet for i neste øyeblikk å skyte ut i det blendende solskinnet igjen. Men nå legger han flyet i riktig kurs og suser videre tett over skydekket mot New York.

Klokken er 17.30 New Foundlandstid. Oberst Smith stiller uret

sitt en og en halv time tilbake og kommer derved til klokken 16 New York-tid.

En sterk motvind sinker flyvningen. Det kommer til å ta minst tre kvarter før de rekker Long Island.

Smith overveier med seg selv om det vil være best å gå ned gjennom skydekket allerede nå mens de ennå er over havet og så fly inn over La Guardia i lav høyde, eller om han skal vente med gjennombrytingen til de er kommet over flyplassen. Det er vel best å anrope kontrolltårnet på La Guardia først. Men ennå får de ikke noe svar, og det kommer nok av det dårlige været.

Så spør han radiotelegrafisten om lufttrykket over bakken og korrigerer rutinemessig høydemåleren før han kaster et siste blikk på solen og begynner nedstigningen.

B-25'eren forsvinner inn mellom skyene, og kastevinden begynner å leke med flyet. Oberst Smith minsker gassen på begge motorene og begynner en først ganske bratt, senere noe jevnere glideflukt.

Han tar av seg surstoffmasken, som ikke behøves lenger, tar mikrofonen i hånden og anroper La Guardia gang på gang.

Så dreier han om på «Svar» og lytter til den svake knirkingen.

New York svarer til slutt og oberst Smith ber om skyhøyde, siktbarhet og . . . det aller viktigste . . . landingsforhold.

— — —

Alle ombord i flyet har samme tanken. Alle synes de at flyets krenkning og slingring er pokker så ubehagelig. Hvem kunne nå ha tenkt seg noe slikt, så fint som været var i formiddag? Nå er det bare så vidt en kan skimte vingespissene gjennom kabinvinduene. Noen nervøsitet er det ikke akkurat tale om, for disse flyverne kjenner hverandre ut og inn fra flere hundre flyvninger sammen. De har vært med på verre ting enn det som kan tenkes å vente over La Guardia. Hadde de kanskje ikke en gang greidd å komme seg hjem med en motor som var skutt i filler, ødelagt ror og vinger som bare var hull i hull? De ville sikkert også klare denne turen, selv om ikke værgudene var dem gunstige.

Men for George Seafield er det den første flyturen, og han kan ikke for at hjertet begynner å dunke urolig i brystet. Han kikker ut gjennom kabinvindet og kan ikke se vingene engang. Så redd har han ikke engang vært i en storstorm på havet. Da hylter i hvert fall skipsfløyten, men her høres bare motorenes monotone brumming. De tre karene der fremme i førerkabinen, som veksler ord og tegn, gjør bare situasjonen enda mer gåtefull for ham. Men også de har jo det samme menneskelige ønsket om å få komme hjem til sine i god behold, og de kan sikkert jobben sin. Men likevel, hvis dette går bra, så vil det være rart. Han bestemmer seg for å gå frem til de andre for kanskje å få del i deres ro og sikkerhet.

### Uten siktbarhet

Det var Claus Cling i kontrolltårnet på La Guardia flyplass som først hadde fått kontakt med B-25 denne ettermiddagen, og det var også han som først fikk en anelse om at det kunne gå galt med militærflyets landing på flyplassen. Seks passasjerfly kretset allerede over plassen og ventet på landingstillatelse, og B-25 passet ikke inn i programmet, særlig fordi oberstens posisjonsoppgaver var nokså unøyaktige.

Ville det ikke være best å hen- vise obersten til Newark, hvor det var en militær flyplass? Riktig- nok var værforholdene neppe bedre der, men på den måten ville han i det minste få tid til å ta seg forsvarlig av de seks sivile flyene.

Mens han ennå overveiet denne utveien, blir han igjen anropt av B-25. Obersten vil ha rede på skyhøyden og ber om landings- tillatelse.

Og Claus Cling, som ellers er nøyaktigheten selv, angir sky- høyden og siktbarheten enda dår- ligere enn de i virkeligheten er. Og han legger til at det kanskje er best å innhente de samme opp- lysningene fra Newark, og heller lande der, hvis forholdene er bedre. Spørsmålet om landings- tillatelse går han utenom.

Uret på kontrollbordet viser 16.31. Obersten har angitt 16.50 som ankomsttid. Da har Cling jo rommelig tid på seg til å greie dette med landingstillatelsen, for i grunnen er det jo ikke hyggelig å avvise obersten sånn uten vi-

dere. Men hvis været er bedre i Newark, kommer obersten kan- skje selv på den tanken å fly dit.

Da blir døren åpnet og en kap- tein fra den militære transport- tjenesten kommer inn og spør Cling om han har hatt kontakt med en B-25, som er underveis hit fra New Foundland.

— Joda, svarer Cling overras- ket. — En B-25 er på vei hit og lander omkring klokken 16.50. Men det er jo mulig at den i ste- det flyr til Newark på grunn av været.

— På grunn av været? Det er vel ikke bedre i Newark enn her. Nede i hallen venter oberst Smiths mor og hans frue med et lite barn på armen. Gi ham beskjed om at han under alle omstendigheter må forsøke å lande her. Mange takk!

Kapteinen går ut av kontroll- tårnet og ned til Eve Smith for å fortelle at hennes mann er i ferd med å lande.

Claus Cling vet ikke om det er samtalen han nylig har hatt med kapteinen, regnets tromming på taket eller en indre stemme som får ham til å tenke: landingstillatelse gir du ham i hvert fall ikke. Over- lat til ham selv å avgjøre om han skal lande eller ikke. Si ikke et ord om at hans kone venter, men advar ham bare en gang til og si at han skal iaktta den største for- siktighet. Mer kan du ikke gjøre.

Han bøyer seg frem og ser ut gjennom vinduet mot Manhattan. Alt er skjult i en hvit tåke. Ikke engang Empire State Building kan han se. Ualmennelig tett tåke for denne årstiden!

Så anroper han igjen oberst

Smith, som ennå svever mellom himmel og jord i dette tykke sky- laget omkring fem mil fra fly- plassen.

— — —  
Oberstens ur viser 16.40.

Hvordan er været over La Gu- ardia? Skrapingen og knitringen i øreklaffene er flytt sammen til en skurrende, men hørlig manns- stemme, som fort og nesten uten pauser ramser opp tall, enstavel- sesord og korte setninger, som bare et trenet øre kan oppfatte og få noen mening ut av.

Obersten har imens gått ned til tre tusen meters høyde og oppgir enda en gang sin ankomsttid til klokken 16.50. Skyhøyden er over- måte lav, bare et hundre og åtti meter, og siktbarheten er dårlig. Kanskje det likevel var best å følge rådet om å lande i Newark?

Obersten anroper Newark, en av de mange militære flyplassene, som ligger i en ring rundt New York, men får ikke stort bedre opplysninger derfra. Merkelig nok er skyhøyden og siktbarheten noe bedre der enn over La Guardia. Det stemmer slett ikke med ober- stens erfaringer med hensyn til værforholdene på de to plassene. Men Newark har mye kortere lan- dingsbane, så det blir nok likevel best med La Guardia.

Men det er ikke bare det som får obersten til å bestemme seg for La Guardia. Tanken på Eve og hjemmet gjør det nesten umulig å velge noen annen landingsplass. Hvor lang tid ville det ta å rekke hjem fra Newark? Sikkert minst to timer, og dessuten ville kame- ratene i Newark sikkert holde på

ham en god stund, når han nå var hjemme for første gang på så lenge.

Nei, det finnes i virkeligheten bare en eneste tenkbar landings- plass for ham, og det er La Guar- dia!

Aner Eve kanskje at han kom- mer? Nei, hun kunne jo ikke vite noe. Hun ligger vel hjemme og gråter etter den siste telefonsam- talen deres i morges. Det kommer vel til å bli en ordentlig overras- kelse!

Klokken er nå blitt 16.45, og obersten, som hittil har fløyet i blinde og bare stolt på sin rutine, lar nå radiokompasset løpe lang- somt ut til høyre på skalaen for å peile inn tidsavstanden til sende- ren i La Guardia. Han kobler igjen inn kontrolltårnet. Og han rekker knapt å gi beskjed om at han akter å lande der før han hø- rer en stemme som sier:

— De får selv avgjøre om De vil lande eller ikke. Hvis innflyvnin- gen mislykkes, er det bedre at De fortsetter til Newark. Jeg kan ikke engang se Empire State Building herfra. Gjør det De selv anser for riktigst.

Oberst Smith har allerede be- stemt seg. Han kretser over radio- fyret på La Guardia. En stemme oppfordrer ham til å vente i syv hundre meters høyde før han går ned.

Klokken 16.51 New Yorktid: B-25-flyet har tillatelse til å gå ned. Obersten flyr fra radiofyret rett mot innflygningslinjen. Høy- demåleren viser fem hundre me- ter, og fremdeles har han ikke bakkesikt. Svettperlene begynner

å springe frem på pannen. I fører-kabinen er det varmt som i et drivhus. Han har glemte å stenge av varmen, og det kreves stor anstrengelse og konsentrasjon å holde flyet i riktig kurs.

To minutter etter gjør han en sving for å fly inn over flyplassen mot vinden.

Høydemåleren viser tre hundre og førti meter, og fremdeles kan bakken under dem ikke sees . . . to hundre og åtti meter, og ikke nå heller. B-25'eren spretter som en gummiball i luften, ustanselig oppfanget av stormbygene, som raser utenfor kabinvinduet.

Et hundre og sytti meter . . . et hundre og tredve meter, og fremdeles ingen bakkesikt.

Om knapt et minutt må de ha brutt igjennom. De første svetteperlene triller langsomt nedover de solbrente kinnene.

Nitti meter . . . fem og sytti meter . . . en svart skygge. Oberst Smith går enda litt lenger ned og holder så flyet på samme høyden. Femti meter, og fremdeles bare svarte skyer, som iler forbi, men ikke noen ordentlig siktbarhet.

Her må det være noe som ikke stemmer. La Guardia hadde oppgitt et hundre og åtti meters skyhøyde, og han burde altså forlenge siden hatt tilstrekkelig god bakkesikt.

Han skyver langsomt de to spakene fremover og gir mer gass.

Nei, han må være forsiktig, han må ikke gå under femti meter.

Nervene hans er på bristepunktet. Enda en gang ber han kontrolltårnet om skyhøyde, siktbarhet og vind, og i samme øyeblikk

ser han La Guardia under seg i en revne i skylaget.

Hva kan nå dette bety?

Høydemåleren viser fem og førti meter, men banene ligger et hundre og åtti til to hundre meter under ham.

Obersten rister forundret og mismodig på hodet. Pussig at dette skulle hende ham akkurat i dag. Hvordan kan det ha seg at han har stilt inn høydemåleren feil? Han har aldeles sikkert fått riktig milibarverdi, men han har selv stilt den tyve millimeter for høyt! Slikt må ikke gjenta seg, det kunne tatt en ende med forferdelse! Nå, det var iallfall heldig at høydemåleren viser for lavt og ikke altfor høyt!

Best å stige igjen, for nå er det likevel for sent å lande. Med brøtlende motorer ruser B-25'eren over flyplassen mens regnet dundrer mot kabinvinduet.

Oberst Smith vet ikke lenger hvor høyt han egentlig flyr.

Høydemåleren viser femti meter, men i virkeligheten er det kanskje omkring to hundre. Når han flyr inn neste gang, skal han korrigere høydemåleren.

Inni ham snakker to forskjellige stemmer.

— Stig, sier den ene. — Du er nå rett over tykkeste New York, og du vet ikke engang hvilken høyde du holder . . .

Og den andre sier: — Forsøk å beholde bakkesikten, så du ikke behøver å gjøre en innflyvning til. Hold deg på så lav høyde som mulig og prøv å gå ned. Det kan vel neppe hende noe alvorlig. Riktignok holder du mye høyere enn

høydemåleren viser, men det har du jo deg selv å takke for!

Slik gikk det for seg at obersten hverken steg eller gikk ned, hverken hadde bakkesikt eller horisontalsikt.

Bare nå og da skimtet han bakken idet den gled forbi som en konturløs masse mellom skyene.

## XI.

### Et voldsomt krasj

På samme tiden sitter oberst Smiths unge kone, hans mor og åtte måneder gamle sønn nede i den store ventehallen på La Guardia flyplass.

For tyve minutter siden kom en kaptein i den militære transporttjenesten bort til fru Smith og fortalte at en B-25 fra New Foundland nærmet seg New York.

Det kunne ikke være noen annen enn hennes mann.

Klokken 16.50 var oppgitt som ankomsttid.

Siden er klokken blitt 17, 17.02, 17.06. Da høres plutselig tordenen av to flymotorer, og i brøkdelen av et sekund ser Eve Smith skimten av et fly mellom skyene.

En anelse sier henne at dette må være Willie. Nå varer det ikke mange minuttene før hun har ham her nede hos seg.

Neonrørene lyser kaldt i den store ventehallen og regnet strømmer ned utenfor vinduene. Den monotone trommingen mot vindusrutene høres som en sørgemarsj som aldri vil ta slutt.

Betty Lou Oliver er akkurat ferdig med sitt fem og tyvende brev for dagen.

Det må være noe i veien med henne i dag. Hvordan skal en ellers kunne forklare denne stadike uroen og det at hun ikke er i stand til å konsentrere seg, med den følge at det blir en masse skrivefeil.

Det er vel minst tyvende gangen hun ser på klokken. Nå er den 17.05.

En liten pause skulle vel gjøre godt, tenker hun. Hun kunne jo ta heisen ned til baren i førtiende etasje og få seg en coca-cola. Det ville ikke ta mange minuttene, og etterpå arbeidet hun kanskje bedre.

Hun reiser seg og går ut i den folketomme korridoren, bort til heisene og tar en av dem. Den begynner langsomt å gå nedover.

Betty Lou Oliver er ikke kommet lenger enn til syttiende etasje, da hun hører et forferdelig brak over seg. Det er som om hele Empire State Building skulle rase sammen. Heisen stopper opp et sekund. Hun kastes med voldsom kraft mot gulvet. Over seg hører hun skrik og ståk, og så slokkes lyset. Tross mørket merker hun at heisen er kommet i bevegelse igjen, farten øker og øker.

— Dette er ikke som det skal være. Wiren må være gått. Dette blir nok min død . . .

Hun setter i et uhyggelig redselsskrik, og så mister hun bevisstheten.

— — —  
Uten horisontalsikt og bare med et skimt av bakken under seg nå

og da flyr oberst Smith rett frem i et par minutter. Han bøyer seg frem, og uten å ta blikket fra instrumentene begynner han å skru forsiktig på høydemåleren, som i rykk går oppover fra et hundre og tyve til et hundre og åtti meter, og han har ennå ikke rukket å lene seg tilbake i stolen før det høres et voldsomt smell.

Dette er slutten, rekker han å tenke, og i hundredelen av et sekund ser han for seg Eve og den lille gutten sin før alt blir svart.

Vingene rives av flyet, og med kolossal kraft borer flykroppen seg inn gjennom den tykke betongveggen og havner akkurat på den plassen som Betty Lou Oliver har forlatt for et øyeblikk siden.

## XII.

### Sammenbrudd

Arbeidet i kontorene hadde sluttet for over en time siden, og på grunn av det dårlige været var det ikke så mange mennesker som vanlig ute. De fleste brydde seg ikke engang om å se opp, da de hørte brølet av flymotorer i merkelig lav høyde. Det var vel et fly som skulle til å lande. Forresten var det ikke mulig å se noe i dette været.

Et halvt minutt senere hviler det fullstendig dødsstillhet over ulykkesstedet. Bare smellene av nedfallende flydeler bryter stillheten. Himmelen er blodrød. De øverste etasjene i Empire State Building står i luer.

De første sirenene begynner å hyle.

Eve Smith venter med den lille gutten på armen. Nå kan det bare ta et par minutter før Willie stiger ut av flyet. Pressefotografenes blitzlys blender henne nå og da. Hun nikker og smiler, når de spør henne om de får lov til å ta et bilde av henne sammen med hennes mann og barnet.

Minuttene går, klokken er allerede blitt 17.35. Oppe i kontrolltårnet prøver Claus Cling i fortvilelse å anrope B-25'eren gang på gang, men han får ikke noe svar.

Hvorfor gir ikke obersten livstegn fra seg? Hvorfor fløy han inn over flyplassen i så altfor stor høyde?

Da blir døren åpnet og en ung mann fra det sivile luftvern står blek på dørterskelen.

— En B-25 har tørnet mot Empire State Building. Vi vet ikke noe nærmere, men det later til at flyet ble ført av oberst William Smith. Gi meg lydbåndopptaket, hvis De har hatt radioforbindelse med flyet. Vi trenger det til undersøkelsen.

En het rødme stiger opp i Claus Clings ansikt. Uten et ord gir han mannen lydbåndet. Han vet med seg selv at han har fikset på værrapporten til obersten. Riktignok hadde han gjort den dårligere enn den var, men han vil nok likevel få en del av skylden. Dessuten hadde han latt obersten bli hengende flere ganger. Han hadde drøyet unødige med å svare fordi han helst ikke ville la B-25'eren lande her på La Guardia. Han visste ikke riktig selv hvorfor han hadde gjort det, han hadde bare

lystret en indre stemme som hadde befalt ham. Men han hadde jo uttrykkelig advart obersten mot Empire State Building, og det var da i hvert fall noe som talte til hans forsvar.

Pussig. En føler på seg at det vil hende et eller annet, og likevel kan en ikke gjøre noe for å hindre det.

Eve Smith venter fremdeles. Det er plutselig blitt så stille omkring henne. Da kommer en eldre, hvithåret mann bort til henne. Eve vet ennå ikke om at han er prest, men hun går likevel etter ham da han ber henne om å følge med ham.

Noen minutter etter bryter hun sammen.

— Det var min skyld alt sammen . . .

Den drepte oberstens mor sier stille til presten:

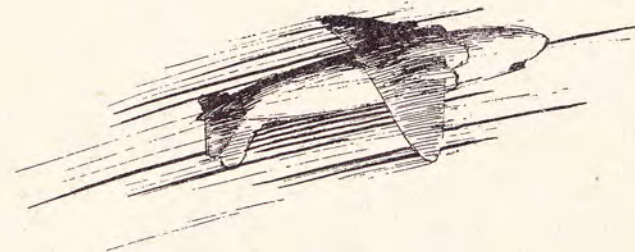
— Jeg visste at dette ville hende pastor, da Eve fortalte meg om drømmen sin. Men jeg kunne ikke si det til henne, hun ville aldri

ha trodd meg! Eve så det i drømmen, og hun burde ikke gjort noe for å prøve å få ham til New York. Drømmer slår alltid til.

Sirenene har forstummet og redningsmannskapene arbeider for å få frem de skadede. Fjorten døde og fem og tyve alvorlig skadede har man funnet hittil. På nordsiden av bygningen gaper et kjempemessig hull i betongveggen.

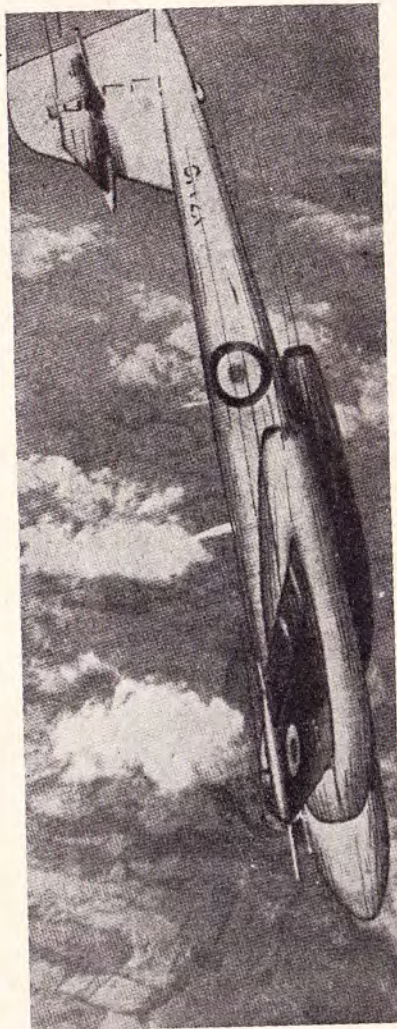
Inne i en krok av flyvraket finner man et lite sammenklemt etui med et briljantbesatt armbåndsur. Uret tikker fremdeles som om ingenting er hendt. På innsiden av lokket til etuiet står det: «Til Eve».

Neste morgen finner en hushjelp en liten dukke på en balkong mange kvartaler lenger nede. Den er blitt litt svidd, men når en trykker den på magen, kommer det en svak lyd som mest minner om et barns hjelpeløse gråt. Et barn som gråtende spør etter sin mor . . .



## Er det grenser for hvor fort man kan fly?

Av George Howard



DET begynner snart å bli alminnelig for innbyggerne i England og U.S.A. å høre drønnene fra jagerfly som går gjennom lyd-barrieren. For tilskuere ved flystevner er dette bare ett av de mange numre i oppvisningen som er typisk for reaksjonsmotorens tidsalder. «Supersonisk» er allerede blitt et utslitt adjektiv. Et publikum som er overmettet med tekniske sensasjoner, kommenterer flytende en oppvisning i flyvning med hastighet større en lydens. Allikevel må den nyoppdagede verden som disse luftens pionerer nå går inn i sidestilles med de største oppdagelser menneskene tidligere har gjort.

Teknisk sett er disse uanede hastigheter blitt mulige takket være reaksjonsmotoren. Med et propelldrevet fly er den teoretiske største hastighet ved havets overflate 1215 km i timen. Uansett hvor fort propellene går kan de ikke virke effektivt ved større hastigheter og som en følge av virkningsgrader, luftens motstand på skrog og vinger etc., vil den praktiske maksimale hastighet være langt mindre.

Med reaksjonsmotorene blir imidlertid maksimalgrensene øket ganske fantastisk. Forbrenningen av en parafin-luft-blanding gir en hastighet på 7680 km/t, mens flytende vannstoff og flytende surstoff vil drive et

legeme, vel å merke uten ytre motstand, med en hastighet på over 18 500 km/t.

Den menneskelige faktor er derfor det største problem når det gjelder flyvning i denne «supersoniske» verden. Først og fremst fordi den menneskelige hjerne ikke reagerer hurtig nok til å kunne kontrollere et fly under alle forhold når hastigheten blir større enn ca. 2500 km/t. På de siste amerikanske og britiske flytyper er derfor visse funksjoner overlatt elektroniske apparater, men dette har igjen ført med seg nye problemer angående vekt og plassforholdene ombord i flyet. Dessuten må disse apparatene holdes avkjølet, nærmest oppbevares i kjøleskap, for ved flyvning over lydens hastighet er der en voldsom varmeutvikling takket være friksjon mellom flyet og luften.

Alle de problemene som er dukket opp i forbindelse med å holde legemets normale funksjoner ved like under svære hastigheter, blir stadig forsket og er til dels løst. Dette arbeidet blir stort sett foretatt ved militære forsøksstasjoner, og av den grunn er det ikke meget som hittil er blitt offentliggjort. Allikevel har vi fått Squadron-Leader F. Latham fra R.A.F. til å gi oss følgende opplysninger:

Flyvning med store hastigheter vil alltid bli foretatt i store høyder, opp til 20 000 meter. Førerrommet og eventuelle passasjerkabiner må være under trykk og holdes avkjølet. Hvis flyets platekledning blir revet av eller overtrykket i kabinen forsvinner av andre årsaker, vil det medføre den visse død for de ombordværende fordi blodet vil koke i årene og store deler av huden rives av.

Bortsett fra følgene av denne type skader på flyet eller dets utstyr, er flyveren langt mer utsatt for fare som følge av akselerasjonskrefter ved manøvrer under store hastigheter. Det er lenge siden de første forsøk ble gjort med flyveren liggende horisontalt. Dette var som bekjent for å hindre at blodet blir presset ned fra hjernen ved krappe svinger eller oppretting etter stup, med den følge at flyveren først mister synsevnen så lenge manøvren står på, eventuelt kan han også miste bevisstheden. Påkjeningen er så stor at legemet kan ta varig skade eller bli så ødelagt at det medfører døden hvis man ikke er tilstrekkelig utstyrt og beskyttet. Derfor blir jagerflyverne nå utstyrt med spesielle drakter som presser på rundt bena og mavepartiet og derved hindrer blodet i å strømme nedover under de nevnte forhold.

Alt dette må imidlertid ikke få leserne til å tro at flyvning over lydens hastighet er en fysisk plage. Hvis dette var tilfellet, ville all slik flyvning bare beregnes på krig. Faktum er at man allerede nå planlegger regulære passasjerflyvninger over Nord-Atlanteren med hastigheter større en lydens for året 1960.

En av Englands mest kjente prøveflygere, Neville Duke, har uttalt at det ikke er noe fysisk ubehag forbundet med å gå gjennom lyd-

barrieren. «Det eneste bevis man har på at så er gjort er avlesning av fartsmåleren». Alle som i det hele tatt har fløyet vil sikkert innse at dette nok er riktig. I 1000 meters høyde har vi mindre inntrykk av fart når vi flyr med 300 km/t enn hvis vi kjører 100 km/t med bil. I 3000 meters høyde har vi mindre inntrykk av fart med 600 km/t enn når vi lar det stå til nedover en bakke på sykkel. I trykk-kabin, med jevnt økende hastighet og under flyvning rett frem er det ingen fysiske sensasjoner som følge av farten.

Det er forlengst offentliggjort at et amerikansk eksperimentfly flere ganger har fløyet med det dobbelte av lydets hastighet i høyder over 20 kilometer over jorden. Riktignok var disse flyvninger av meget kort varighet, og de er ikke anerkjent som verdensrekorder, da rekorder skal settes under full offentlig kontroll og under nøyaktig bestemte forhold, mens de omtalte flyvninger ble foretatt som et ledd i militære eksperimenter.

Når et fly nærmer seg lydets hastighet er det så mange nye problemer som dukker opp og som konstruktørene må ta hensyn til. Ved hastigheter over 1000 km/t vil lufthastigheten på vingenes overside øke til henimot lydets hastighet. Der oppstår da en resonans med lydbølgene, den jevne luftstrømmen blir brutt opp til en voldsom turbulent strømning, trykksenteret på vingen forskyves og flyets stabilitet forandres.

De krefter som oppstår når lydbølgene blander seg med luftstrømmen over vingen er meget store. Hvis flyets hastighet ikke blir forandret, kan det oppstå vibrasjoner som kan ødelegge selv den kraftigste konstruksjon. Disse usynlige kreftene vil nærmest lete etter den minste feil eller uregelmessighet på overflaten, angripe den og riste i den til delen går i stykker. Det er en av grunnene til at det er så viktig å ha perfekte strømlinjeformer på hurtiggående fly, selv søle-flekker eller blærer i malingen må fjernes. Ekspertene fra det amerikanske flyvåpen undersøkte en gang en jetjager av typen F-80 «Shooting Star» som hadde landet med buler i alle platene. Små rester av urenheter i en av platene brakte som resultat at hovedårsaken til det hele var en død mygg! Ved en annen anledning hadde en flyver skutt med kanonene mens flyet hadde en fart på over 1000 km/t. Dette flyet var også en F-80 «Shooting Star». De utstrømmende gassene fra kanonmunningene ble blandet med lydbølgene fra skuddene og hvirvlet rundt og rundt flyet helt til dette gikk i småbiter. I dette tilfellet klarte flyveren å komme klar av flyet og lande uskadd i fallskjerm.

Lydens hastighet varierer med trykket og temperaturen i atmosfæren. På våre breddegrader er den 1225 km/t en sommerdag ved havets overflate, om vinteren litt mindre. Kommer vi opp i større høyder, avtar lydets hastighet, i 13 000 meters høyde er den bare 1024 km/t. For å unngå de praktiske vanskeligheter dette medfører,

snakker flykonstruktører og flyvere bare om Mach-tall. Mach 1 er lydets hastighet i den høyden og under de forhold flyet i øyeblikket befinner seg. Flyets hastighet blir så uttrykt i forhold til dette tallet. Hvis lydets hastighet er 1200 km/t og flyet går med 600 km/t, så sier vi at dets hastighet er Mach 0,5. Ved 900 km/t er hastigheten Mach 0,75 og hvis det kan oppnå 1500 km/t er hastigheten Mach 1,25.

Den teoretiske interesse konsentrerer seg nå om de merkelige fenomener som oppstår når et fly går forlengs og baklengs gjennom lydbarrieren. Meget av menneskenes begrep om tid er basert på lyd, og det faktum at vi nå kan ta igjen lyden, gå fra den, slå av farten og vente på den og så høre den igjen, — alt dette gir muligheter som trosser de vilteste fantasier og gjetninger. Særlig kan man på papiret regne ut eksperimenter hvor nåtid, fortid og fremtid blir blandet sammen på de merkeligste måter.

For å ta et eksempel. La oss tenke oss en usedvanlig kraftig høytaler som kan høres i mange kilometers avstand. Idet flyet passerer over den vil passasjerene i flyet høre det som blir sagt på vanlig måte. Etter hvert som flyet øker farten vil ordene fra høytaleren komme langsommere og langsommere. Et annet fly som flyr med lydets hastighet vil ikke høre et eneste ord når det flyr vekk fra høytaleren, fordi flyet går med samme fart som de lydbølgene høytaleren sender ut: Ordene står stille i luften utenfor cockpitvinduet!! Et 3. fly som går med det dobbelte av lydets hastighet ville høre det, som blir sagt baklengs. Hvis det så slo av på farten til under lydets, ville det høre de samme ordene om igjen, men denne gangen forfra i riktig rekkefølge og helt tydelig. Hvis lydbølgene fra høytaleren bare var kraftige nok, er det ingen grunn til at flyet ikke skulle høre det som ble sagt om og om igjen, bare ved å øke og minske farten. Denne tenkte superhøytaleren blir neppe oppfunnet, men det tenkte superflyet er allerede oppfunnet, lavet og prøvet, så hva flyet angår er fremtidsfantasiene blitt en realitet. —





## Hopp ut - det er 14000 meter ned!

*En skildring fra sekund til sekund om hvordan det føles å falle fra 14 000 m høyde ved fallskjermhopp fra jet-fly*

DERE vet at dere er valgt ut blant et større antall frivillige for å være med på et meget viktig eksperiment!» Sjefslege Brigg fra det amerikanske flyvåpens legevitenskapelige institutt så på de 6 menn som var valgt ut til å være pionerer på et bestemt felt innen den moderne luftfartsforskning.

Dere har alle sammen tidligere vist hva dere kan som fallskjermhoppere, men nå gjelder det å vise at det er mulig å hoppe ut av et jet-fly i 14 kilometers høyde.»

Flyets kolossale hastighet, den tynne luften i stratosfæren og temperaturer omkring 50 kuldegrader har skapt nye problemer og stiller de største krav til fallskjermhoppere.

De forsøk som var gjort hittil hadde alle vært mer eller mindre mislykket. Da oberst Boynton hoppet ut i 13 133 meters høyde, mistet han bevisstheten og klarte ikke å løse ut fallskjermen. En annen oberst ved navn Lovelace fikk revet av den ene hansken da han hoppet ut, slik at han forfrøs hånden. Umiddelbart før han mistet bevisstheten klarte han å trekke i utløserhåndtaket med venstre hånd, slik at han i alle fall kom noenlunde uskadd ned på jorden.

Dette var alt sammen «barne-sykdommer» som nå var overvun-

net. Katapultstolen skyter nå ut fallskjermhopperen med stor fart så han skal være sikker på å komme klar av flyet og ikke bli truffet av halen. Til stolen er der festet måleapparater og radio, slik at han har forbindelse med bakkestasjonen så lenge han fremdeles er fastspent til stolen.

«Alle tenkelige sikkerhetsforanstaltninger er gjort,» fortsatte sjefslege Brigg sin tale, «Dere har 3 fallskjerner hver. En har til oppgave å bremse på farten under fritt fall, den andre er større og er festet til stolen, den tredje er til dere selv. Foruten den automatiske utløsningsmekanismen er der håndtak for vanlig utløsning av denne siste skjermen. På venstre side finner dere et slags rør som dere kan betjene med hånden. Det kan brukes til å forhindre eller stanse et eventuelt spinn. Dette kan som bekjent være skjebnesvangert.

Takket være nylondraktene er dere fullstendig beskyttet mot kulde. Inne i drakten vil det være normalt atmosfæretrykk og en noenlunde behagelig temperatur, og for at man ikke skal komme til skade under landingen, er drakten godt polstret. Mer har jeg ikke å si foreløpig.»

Så var endelig det øyeblikket kommet som disse 6 menn hadde

tenkt på i dager og netter, — spranget ut i verdensrommet fra 14 000 meters høyde.

«Det var en strålende vintermorgen, og flyet vårt steg opp til 14 000 meter med en fart som lå temmelig nær lydets hastighet,» forteller en av disse 6 utvalgte, kaptein Mazza. «Her oppe tok jeg på meg utstyret, krøp bokstavelig talt inn i min «dykkerdrakt», skrudde på surstofftilførselen og kontrollerte nok en gang at alt var i orden. Sersjanten som hjalp meg gikk så gjennom en sjekkliste på 27 punkter og foretok en omhyggelig kontroll med at alt var i orden.

Etterpå slo jeg på radioen og kontrollerte forbindelsen med bakkestasjonen. Så synkroniserte vi klokken våre, og jeg begynte å telle. Alle tanker var forsvunnet fra hjernen, med unntagelse av det ene tilbakevendende, ubesvarte spørsmål: Hva vil de neste sekunder bringe? 10 . . 9 . . 8 . . 7 . . jeg kan ennå se for meg sersjanten holde sin knyttede hånd ut mot meg som om han i tankene holdt meg fast i hånden, 6 . . 5 . . . . , plutselig blir alt stille inne i meg, om et øyeblikk skal det skje, . . 3 . . 2 . . . . Nå!

Katapultstolen skyter ut fra flyet, — så får jeg en følelse av at jeg sitter i en ekspresslevator på vei nedover for full fart. Et lite rykk, — og nå føles det som om jeg sitter i en stol uten å falle, skjønt noe særlig behagelig er det ikke. Himmelen ser ut til å være nesten helt sort, jeg sitter i stolen som holder kraftig bakover og stirrer uvilkårlig rett oppover.

Flyet tar en sving rundt meg, — jeg strekker litt på bena, — i det samme er det forsvunnet. Nå begynner stolen å svinge som en pendel, den holder forover så jeg kan se jorden langt, langt nede. Den ser akkurat slik ut som på de fotografiene jeg har sett.

Plutselig merker jeg at ansiktet nesten er stivnet av kulden. Jeg ser på høydemåleren min og stoppeklokken. — Dette går sannelig fort! Jeg har allerede falt 2130 meter.

«Hallo — hallo, det er bakkestasjonen som anroper. Hvordan går det?» høres en stemme i hode-telefonen. «Takk, utmerket. Jeg følger meg som en gud høyt hevet over alt jordisk. Alt er visstnok i orden.» «Deres åndedrett og puls er i orden. (Dette registreres automatisk). Hvis De ellers har noe å berette, så bare syng ut!»

Men det fortsetter ikke å være like behagelig hele tiden. Stolen begynner plutselig å rotere, jeg tenker på «spinn» og griper etter røret, og det virker straks på samme måten som da vi trente med det i forsøksrommet. Beveggelsene blir roligere. Høydemåleren viser at jeg nå har falt 6 kilometer, men fremdeles er jeg på høyde med de høyeste fjelltoppene i verden.

Jeg merker så å si ikke noe til fallhastigheten, skjønt den er 286 km/t. Jeg har nå falt 100 sekunder og fortsetter uhindret nedover helt til et kraftig rykk river meg ut av mine betraktninger.

I den forutbestemte høyde av 4780 meter har stolskjermene åpnet seg automatisk, først den lille

til å bremse av farten og så selve den store stoltskjermen. Jeg blir sittende i stolen og kaller opp bakkestasjonen på radioen og forteller dem hva som har hendt. «Nå skal vi se om den automatiske stolutløsningen vil fungere.»

«O.K., det kan ikke skje noe galt, bli bare rolig sittende!» Noen få sekunder etterpå blir jeg kastet fri fra stolen med et lite rykk, og så begynner et fritt fall i vill fart mot jorden. Jeg ligger delvis på ryggen og har følelsen av at jeg straks vil miste bevisstheten. Jeg vet at hensikten med det frie fallet er å bringe meg utenfor rekkevidde av stolen. Den fortsetter tom mot jorden i sin egen fallskjerm. Uvilkårlig griper jeg etter utløsningshåndtaket, — nå gjelder det for alt i verden ikke å miste bevisstheten, — men skjermen min skal jo åpne seg automatisk —. Da er det som om en usynlig kjempehånd løfter meg i været, det er den store fallskjermen min som har foldet seg ut, og nå svever jeg fritt og faller langsomt nedover.

Jeg føler meg litt ensom, for radioforbindelsen med kameratene på bakken er borte, den gikk sin vei med stolen som radioen var

festet til. Dessuten blir det etter hvert ubehagelig varmt. Det er forresten ikke så rart når man tenker på at jeg er kledd for stor hastighet i 50 graders kulde.

Jeg åpner glidelåsen på hjelmen og kan for første gang siden jeg forlot flyet puste i frisk, ren luft. Resten av turen forløper rutinemessig og helt u dramatisk.

New Mexicos ørken kommer langsomt opp mot meg, mot slutten virker det som om den nærmer seg stadig fortere, og etter landingen blir jeg slept av fallskjermen et stykke bortover i sanden før jeg får tak i silkesnorene og «tømt» vinden ut av skjermen.

Uten varsel står plutselig dr. Brigg ved siden av meg, bokstavelig talt som himmelfallen. Bare med den forskjell at han kom i helikopter istedenfor fallskjerm. Han spør meg først litt spent om jeg er kommet til skade, men alt er i orden, og så hjelper han meg med å komme ut av den ubekvemme drakten.

Så går det langsomt opp for meg hva jeg har gjennomgått, at det hele virkelig er over, og da først puster jeg virkelig lettet.»

Winston Peters.



«Ja med disse «flyvende tallerkene» går serveringen som en røyk!»



«Jeg kan ikke høre hva du sier — jeg er fløyet gjennom lydmu- ren.»

SPENNENDE OPPLEVELSER I LUFTEN  
BYGGET PÅ HISTORIER FRA VIRKELIGHETEN

# LUFTENS HELTER

I DETTE NUMMER

## Oberstens dødsflyvning

Oberst William F. Smith het Amerikas mest berømte bombe-flyver under siste verdenskrig. Han var hærens yngste oberst og han hadde foretatt ialt 105 tokter over Tyskland da han den 28. juni 1945, på sin 27-års fødselsdag, la ut på sin mest dramatiske tur i spissen for sin skvadron på vei fra slagmarkene i Europa til hjemlandet over dammen . . . .



**Duell i luften**

I NESTE NUMMER

«Duell i luften» heter denne utrolig spennende skildringen av det mest vanvittige kup som noensinne er foretatt i luften. «Duell i luften» er historien om en fanatisk kineser som bemektiger seg et helt fly og dirigerer det inn i kommunistisk Kina og om to tapre flyveres kamp for å redde fly og passasjerer fra en sikker død . . . Dette er en fantastisk men sannferdig beretning som DE må lese!