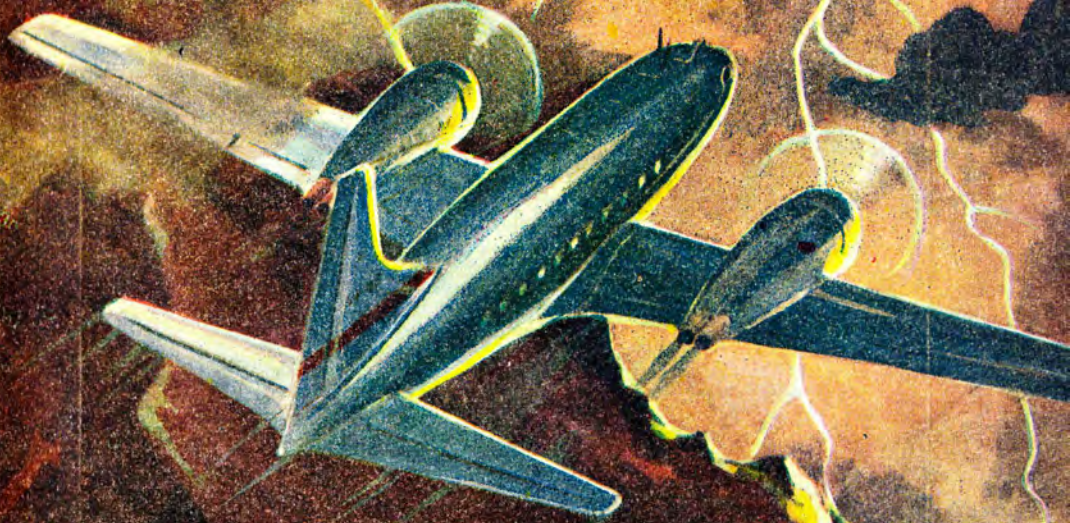


Nr. 6

75 øre

# LUFTENS HELTER



*Hans J. Pirner*

## ORKAN på rute 423

Etter at orkanen hadde truffet flyet hadde kaptein James Donahoe intet valg — han måtte over de 3500 m høye Pyreneene. Men flyhøyden var bare 2700 m —  
OG FLYET NEKTET Å LYSTRE RORENE . . . !





# 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:

Orkan på rute 423

Luftpost

De spør — vi svarer

Fremtidens fly stiger rett opp

Av norsk flyvnings saga

Månedens fly 3

\*

NR. 6 — OKTOBER 1955 — 1. ÅRG.

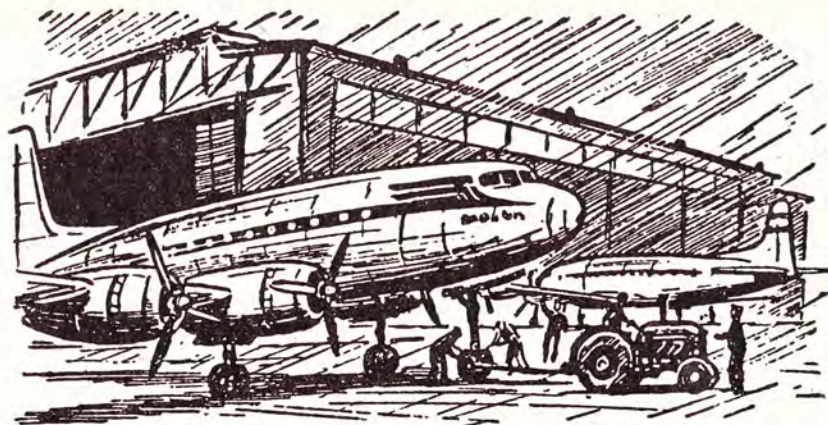
Utgitt av BLADKOMPANIET A/S

Redaktør: C. Huitfeldt

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

Abonnementspris (innenlands):

Kr. 9,00 pr. år og kr. 4,50 pr. halvår



## ORKAN på rute 423

●  
Av Hans J. Pirner

I.

### Passasjerene samles.

Le Bourget, flyplassen ved Paris, er et av knutepunktene for den internasjonale flytrafikk. Der går det hver dag hundrevis av passasjerer ombord i de sølvskinnende flyene for å dra til alle verdenshjørner. Liksom på alle store flyplasser er restauranten på Le Bourget et samlingssted for alle som venter på ruteflyenes avgang. Om ettermiddagen den 29. juli 1953 var restauranten overfylt, og kelnerne anstrengte seg forgjeves med å skaffe plass til flere gjester.

Ved et av vindusbordene satt besetningen til DTF-flyet på rute 423, Paris—Madrid. Føreren, kaptein James Donahoe, drakk ut kaffen sin, ropte

på kelneren og betalte. Han kastet et blick på klokken og snudde seg så til radiotelegrafisten, Charley Merton.

— All right, Charley, jeg tenker vi får begynne å gjøre klar til avgang. Hva mener du om det?

Merton syntes ikke særlig begeistret ved tanken. Han satt i en makelig stol med en kopp kaffe. — Det er vel ingen som spør hva jeg mener, brummet han og reiste seg uvillig.

Flyvertinnen, mademoiselle Lecroire, lo. — Jeg vil råde deg til at du går til køys i rimelig tid for en gangs skyld, når vi kommer til Madrid, sa hun. Og det var ikke første gangen hun ga ham et vink om å holde seg unna nattklubbene i den spanske hovedstad.

Charley Merton kvakk til som om



han hadde fått en bøtte kaldt vann i fjeset, men han sa ikke noe, sendte henne bare et forarget blikk, som hun ikke enste. Hun hadde kjent Merton i lang tid og visste at han i bunn og grunn var et stort barn.

— Men hvor blir det av Ronny? spurte Merton plutselig. Ronny Howing var annenpilot på flyet.

— Aner ikke, svarte kaptein Donahoe. — Er han ikke på trafikkledelsens kontor, finner vi ham vel der, hvor de fleste jentene er samlet.

De tre flykameratene gikk gjennom den svære ventehallen, hvor det vrimlet av folk, for et transatlantisk fly var nettopp kommet inn. Kaptein Donahoe åpnet en solid ståldør med skiltet «Adgang forbudt», og de gikk videre gjennom en lang korridor til trafikkledelsens kontor.

— De må nok vente litt, kaptein, sa trafikklederen d'Almaque. — Flykortet Deres blir ferdig om noen minutter, vi har bare to Dakotaer vi må utklare først. De er bestilt for en tur til Marseille.

— Det er all right. Vi skal jo ikke starte før om førte minutter, så det haster ikke så svært.

Kaptein Donahoe tok opp snadder sin og rakte trafikklederen tobakkesken sin.

— Å jøss, det er lenge siden jeg så «Bond Street», sa d'Almaque. — Det kaller jeg god tobakk!

— Jeg kjøpte den i New York for en uke siden, sa Donahoe. — Vi var over med en gamle DC4, som var chartret av et rederi.

— Jeg misunner Dem, Donahoe. Jeg skulle ønske jeg var i aktiv tjeneste igjen og kunne fly på kryss og tvers over jordkloden. Men De vet naturligvis...

Jo, kaptein Donahoe kjente godt til d'Almaques historie. Den ble fortalt overalt hvor flyvere møttes.

Den nuværende trafikklederen hadde tidligere vært kaptein på langruiter. Han var ansett som en av de best pilotene i sitt selskap og hadde gode utsikter til å bli selskapets sjefspilot. Han hadde ikke bare stor erfaring, men også meget gode teoretiske kunnskaper. Men så rammet uhellet ham

en dag. Han fløy da på ruten La Paz — Lima, en meget vanskelig rute som gikk over Kordillerne. Det var før krigen, og da d'Almaque en dag startet fra La Paz, begynte plutselig venstre motoren å fuske for så å stoppe helt. Flyet var bare kommet opp i åtti meters høyde. Etter flyreglementet skulle d'Almaque bare fortsatt rett frem for å prøve å gjøre en buklanding utenfor startbanen. Men akkurat der hadde en gjeter valgt å la saueflokkene sin beite. Piloten ble derfor nødt til å svinge tilbake til flyplassen og prøve å lande, på tross av at han da fikk vinden i ryggen. Men flyet hadde for liten fart og styrtet. De ni passasjerene og to av besetningen ble drept på stedet. Som ved et under slapp d'Almaque fra det med livet, skjønt han ble alvorlig skadet. Det tok et år før han kom seg helt etter ulykken, og da var det for alltid slutt med flyvningen for hans vedkommende. Men det hardeste slaget for ham var nok at det ble reist sak både mot ham og hans selskap. Retten fastslo riktignok at slik forholdene var kunne han ikke ha handlet annerledes, men han fant likevel å måtte søke avskjed. Først etter krigen fikk han igjen ansettelse i et flyselskap som trafikkleder. Han følte seg da igjen i sitt rette element, til tross for at han ofte lengtet etter å få sitte i førerkabinen til et moderne fly og dra ut på langreis.

James Donahoe ble revet ut av disse tankene ved at annenpiloten hans, Ronny Howing, kom inn på kontoret.

— — —

Samtidig som besetningen på DTF gjorde seg klar til start, kjørte flyselskapets buss gjennom Paris' forsteder. Sjåføren satt med en slokt sigarrett i munnviken og manøvrerte med fransk nonchalans den store vognen gjennom trafikken. Det var akkurat på den tiden da trafikken i Paris kulminerte... klokken var nøyaktig 17.10.

Bak sjåføren satt atten personer i de makelige Pullmanstolene. Det var passasjerene til ruteflyet Paris—Madrid, samt en av flyselskapets funksjonærer, som hadde med seg post til flyplassen. Funksjonæren kikket gran-

skende på passasjerene og konstaterte enda en gang at det alltid var nesten samme typen av mennesker som brukte flyet som fremkommestmiddel. Mannen forrest til venstre var for eksempel ganske sikkert en sportsmanager, som hadde greid å få en god kontrakt for klientene sine, for han så ut til å være trett, men tilfreds. Damen bak ham ga ikke inntrykk av å være så tilfreds. Hun var sikkert av den typen som har for mange penger og ikke vet hvordan man skal bruke dem på beste måte. Antagelig reiste hun bare fra det ene stedet til det andre uten å føle seg hjemme noe sted. Mannen ved siden av henne var typisk forretningsmann, som formodentlig måtte til et viktig møte i Madrid, skjønt han mye heller ville ha tilbrakt kvelden i «Maxim». Til høyre for ham satt tre menn. De var velkledd, men hendene deres røpet at de var mere vant til å gå i overalls enn i sjeviotdresser. Det kunne neppe være tvil om hvorfor de skulle ut på en flyreise. Det var sikkert teknikere eller spesialmekanikere som av sitt firma var sendt ut for å reparere en eller annen kostbar maskin i utlandet. Disse tre var de eneste som snakket med hverandre. De andre passasjerene kikket trett ut gjennom vinduene... en busstur på en halv time forekom dem så uendelig kjedelig.

Bussen svingte nå inn på veien til flyplassen. Administrasjonsbygningene på Le Bourget lå bare to hundre meter borte. Sjåføren stoppet bussen rett foran inngangen. Bærerne sto ferdig til å ta seg av passasjerenes bagasje.

Da bussen stoppet, var den attende passasjerene til Paris—Madrid-flyet fremdeles på vei til Le Bourget. I baksetet til en flott Buick Eight satt den berømte skuespilleren Frits ter Meer og bladde i Paris Soir. Sjåføren hans kjørte bilen i toppfart gjennom en allé for han hadde fått streng beskjed om at han ikke skulle spare på hestekreftene. Skuespilleren kunne ikke konsentrere seg nok til å lese avisen. Stadig fløy tankene hans til Madrid, for denne reisen var av den største betydning for ham. I Madrid skulle han nemlig treffe den mektige film-

produsenten Charles Texton, sjefen for Hollywood Motion Pictures Co. Endelig skulle det kanskje lykkes ham å slutte en kontrakt med det store filmselskapet.

## II.

### Et kvarters forsinkelse.

Flykaptein James Donahoe skrev fort av flykortet, som en av funksjonærene ved flyledelsen hadde gjort i stand. Han kikket distré på kortet. Strekningen Paris—Madrid hadde han nå fløyet så mange ganger at han mente han skulle kunne fly den i søvne. Men i moderne flyvning settes sikkerheten fremfor alt annet, og derfor må piloten alltid ha for hånden et flykort, hvor navigasjonsmerker, kurs, flyhøyde, beholdning og forbruk av bensin og olje er notert.

Kaptein Donahoe kunne ikke la være å le når han tenkte på at under krigen hadde han alltid ført sin Dakota sikkert til bestemmelsesstedet uten alle disse forberedelsene. Da var en flytur til Paris og Madrid bare barneleken, tenkte han. Sjarmen ved flyvningen er blitt mer og mer borte. Nå er flyet bare et samferdselsmiddel blant mange andre. Aldri noe eventyr slik som den gangen man først begynte å håndtere en flyspake.

— Dette er vel litt av en overdriivelse, sa han og viftet med flykortet. — Vi er snart ikke annet enn luftens flysjåfører. Allting skal gjøres etter en tabell, og det blir nesten ikke bruk for noe initiativ.

— Det har De nok til en viss grad rett i, kaptein, sa d'Almaque. — Men flyet er blitt et så viktig ledd i trafikken at vi ikke kan ta noen chanser. Og at det er riktig, viser den stadig synkende kurven for ulykker i rute-flyvningen. Skal bare være glad for at enhver flytur ikke lenger er en kamp på liv og død! Ennå er det nok av vanskeligheter og faremomenter å overvinne. Ikke sant, Howing, la han til, henvendt til annenpiloten.

— Tvi, tvi, tvi! spyttet Ronny Howing.

— — —



— *Attention please!* lød det i høytaleren. — *Passengers for flight 423 to Madrid are kindly requested to proceed to the ticket-counter.* Passasjerer på flyruten til Madrid anmodes vennligst om å begi seg til billett-kontrollen.

Klokken var nå 17,30, og flyet skulle startet klokken 17,50.

Klokken 17,40 kom d'Almaque styrende frem til kontrollskranken for å skynde på kontrollen. Han var allerede klar over at Madridflyet ikke kunne starte etter ruteplanen, billett-kontrollen var blitt forsinket. Hva dette kom av, var han i øyeblikket ikke sikker på, men han trodde at bussen hadde kjørt for sent fra kontoret i Paris. D'Almaque bestemte seg for å sende en ny klage til Pariskontoret. Han kikket gjennom passasjerlisten en gang til og så at det var krysset for alle navnene unntagen ett... skuespiller Frits ter Meer.

Trafikklederen ga en flyvertinne beskjed om å vise passasjerene frem til flyet. Så ba han om at Frits ter Meer måtte bli etterlyst i høytaleren. Og noen sekunder etter ljommet det over hele plassen:

— Skuespiller Frits ter Meer anmodes om å begi seg til flyet på rute 423 øyeblikkelig! Dette er siste oppfordring!

Ikke før var det siste ordet uttalt før skuespilleren kom hesblesende løpende gjennom de store svingdørene. D'Almaque fulgte ham bort til flyet, hvor flere journalister sto og ventet utålmodig. Pressefotografene åpnet ild mot ham og en journalist ropte:

— Bare et spørsmål, herr ter Meer. Hvorfor reiser De til Madrid?

— Jeg beklager. For det første har jeg ikke tid til å svare på noen spørsmål, og for det andre kan jeg ennå ikke si noe om mine planer. Men jeg er antagelig tilbake om et par dager, og da skal De gjerne få et intervju. Trappen ble rullet bort, og den solide flydøren ble lukket hermetisk. Motorene ble startet.

Trafikklederen sto ved den venstre vingen og ga tegn til at bremskløssene skulle tas bort. Kaptein Donahoe hadde skjøvet tilbake det lille side-

vinduet og tilkjennega med en håndbevegelse at han ville rulle bort til startbanen. D'Almaque gjorde honnør og gikk tilbake til kontoret sitt, hvor han gjennom et av de store vinduene kunne se på starten.

Et blikk på klokken i instrumentbordet viste kaptein Donahoe at starten ville bli et kvarter forsinket. Klokken var nå 18, og kontrollen av motorene ville ta enda fem minutter. Han var ergerlig over forsinkelsen, for han la alltid stor vekt på å nå frem etter ruteplanen. For å ta igjen de femten minuttene, måtte han la motorene gå for høyeste omdreinings-hastighet, og det betydde større brenselforbruk, som selskapets reguskapsfolk ville feste seg ved.

Imens hadde Donahoe tatt kontroll-listen opp av sidelommen på stolen sin. På denne «checklisten», som den kalles i flyspråket, var notert alle de håndgrep som måtte gjøres før starten for å kontrollere motorenes driftsikkerhet. Så fort som mulig gikk han igjennom det velkjente skjemaet. Begge Pratt & Whitney motorene fungerte utmerket.

Han tok mikrofonen som hang over hodet hans, for å få forbindelse med kontrolltårnet.

— LE BOURGET TOWER DTF. VI ER KLAR TIL START.

Fra tårnet ble det svart:

— DTF FROM LE BOURGET TOWER. RULL FREM TIL STARTBANEN 27 OG START STRAKS.

Piloten lot flyet trille de hundre meterne frem til startbanen. Så svingte han flyet i startretningen og ga motorene full gass. Og med fart som en racerbil suste flyet, som var en Convair 240, frem over den to tusen meter lange betongbanen. Når speedometeret viste 150 kilometer i timen ville flyet lette seg fra bakken. Men piloten holdt det nede til viseren sto på 180 kilometer. Da trakk han langsomt høyderørsspaken mot seg. Flyet steg jevnt og rolig, og før grensen til flyplassen var passert, var det kommet opp i femti meters høyde. Og nå steg det seks meter i sekundet. Da de var kommet opp i to hundre meters høyde, satte annenpiloten startklaffe-

ne i normalstilling. Flyet satte seg litt. Mens Paris med Eiffeltårnet som landmerke forsvant i det fjerne, kretset Donahoe enda en gang over Le Bourget i seks hundre meters høyde og satte kursen for Toulouse. Kompasset viste kursen 178 grader.

På grunn av forsinkelsen ved starten kunne flyvertinnen, mademoiselle Lecroire, først nå gå i gang med sitt arbeide. Med passasjerlisten i hånden gikk hun fra plass til plass og spurte passasjerene om det var noe de ønsket, og samtidig spurte hun om navnene for å kontrollere med passasjerlisten. På den måten fikk hun vite at damen, som så noe misfornøyd ut, het mrs. Manson, at mannen, som så ut som en sportsmanager, var tysker og het Holm, og at forretningsmannen var amerikaner og het O. B. Anderson. Hun hilste på ter Meer, som hun kjente fra tidligere reiser, og gikk så til det lille kjøkkenet for å gjøre i stand kveldsmaten.

Imens var flyet kommet opp i tre tusen meters høyde og det gikk med større fart enn vanlig for å ta igjen forsinkelsen. De to omdreiningmålerne viste 2100 i minuttet. Radiokompasset var innstilt på senderen i Toulouse.

Kaptein Donahoe kikket ut gjennom de nedre vindusrutene. Skrått under seg kunne han se et bånd som glitret i solen... Loire. Der måtte Orleans ligge, og om noen minutter ville byen gli forbi til høyre. I soldisen over byen kunne han se tårnet på St. Croix-katedralen. Han kom til å tenke på at som student hadde han en gang på en Europareise besøkt katedralen i Orleans. Piloten lot blikket gli videre over det strålende sommerlandskapet under seg.

Det var usedvanlig pent vær i dag for en langflyvning. Men nå husket han at han ennå ikke hadde værvarslingen for flystrekningen.

Han snudde seg mot annenpiloten. — Du synes visst ikke lenger det er nødvendig å vise meg værvarslene. Ronny, sa han.

Howing fant fort frem værrapporten, leverte den til radiotelegrafisten,



som satt mellom de to flyverne, og denne ga den til kapteinen.

— Du får unnskyldte at jeg glemte den, James, sa Howing. — Du finner forresten ikke noe interessant i den. Over hele flystrekningen ligger det et høytrykksområde, som flytter seg langsomt. Bare over Biscaya er det et stormområde. Men rapporten sier at det ikke er noen fare for at det skal bevege seg inn over land. Under særlig ugunstige omstendigheter kan en av uværsområdets østligste utløpere rekke frem til de nordlige Pyreneer omkring klokken 22. Og da skulle vi allerede sitte i vestibylene til hotellet vårt i Madrid.

James Donahoe fordypet seg i værrapporten, som var satt opp av dr. Meunier, en meteorolog som var kjent for å være meget pålitelig.

— Du har rett, Ronny, sa han. — Vi



skulle ikke komme i berøring med det uværet.

Han brettet rapporten sammen og leverte den tilbake til telegrafisten. Så ble han igjen sittende å betrakte landskapet. Han tenkte på samtalen han hadde hatt med d'Almaque i Paris om den moderne flytrafikkens ufarlighet. Man burde ikke snakke slik. Fra krigens dager hadde han dårlige erfaringer om hva som kunne bli følgen av slikt prat... og som de fleste flyvere var også Donahoe nok så overtroisk.

Radiotelegrafisten tok noen peilinger på senderen i Nantes, som lå på tvers av deres kurs, og bestemte så posisjonen. Den viste at flyets gjennomsnittsfart hittil hadde vært 437 kilometer i timen. De femten minutters forsinkelse var ærmed nesten innhentet. Donahoe sakket farten til 1900 omdreininger. De fløy i 3000 meters høyde, vindretningen var 250 grader og vindstyrken 30 kilometer i timen. Det stemte nøyaktig med opplysningene i værrapporten. I sørvest viste det seg nå noen cirrusskyer som hvite slør mot himmelen.

### III.

#### Orkan i Biscaya.

Klokken var 18,50 da DTF fløy over Dordogne mellom Sovillac og Atrillac. Til Toulouse var det omtrent 100 kilometer. Til venstre kunne passasjerene se en omtrent 1800 meter høy fjellkjede, Monts du Cantal, forgylt av solen som nå sto lavt i vest.

I passasjerkabinen hersket en rolig tilfredshet. Selv om mrs. Manson syntes at kaffen var for sterk og suppen for varm, var også hun stort sett fornøyd med turen, for hun kunne ikke fordra å fly i byggevær, som fikk flyet til å slingre. Dagens flyvning hadde vært usedvanlig rolig, og hun hadde nettopp bestemt seg for at hun ville takke pilotene for en herlig tur når de kom frem... noe hun ytterst sjelden nedlot seg til.

Heller ikke skuespiller ter Meer hadde noen grunn til å klage på turen. Han satt og beundret landskapet,

et øde fjellterreng som bredte seg ut under flyvningen. Og som så mange ganger før måtte han innrømme at en flyreise er en opplevelse som en nødig vil unnvære.

Amerikaneren O. B. Anderson tente en ny sigarett. Så tok han frem en pocketbook, som nesten hver eneste amerikaner har med seg på reiser. Bare nå og da kastet han et blikk ut gjennom flexiruten for å se hvor flyet befant seg. Hver gang la han boken fra seg på den ledige stolen ved siden av seg og forsøkte å orientere seg på et kart over ruten. Da flyvertinnen så at han hadde vanskelig for å finne frem på kartet, stanset hun og pekte på et punkt på den med rødt opptrukne flykursen. Mademoiselle Lecroire hadde fløyet denne ruten minst hundre ganger og kunne bare ved å kaste et blikk ut gjennom vinduet si noenlunde hvor flyet befant seg.

Hun gikk så inn i førerkabinen for å gjøre Ronny Howing oppmerksom på at han ennå ikke hadde sendt ut noen «flightlog» til utdeling blant passasjerene. I passasjerfly uten høytaler bruker man en slik «flightlog» til å holde passasjerene underrettet hver halvtime om posisjon, flyhøyde, beregnet ankomsttid osv.

Da hun lukket kabindøren etter seg, så hun sine tre mannlige flykameraters smilende ansikter... de hadde alle tre snudd seg mot henne.

— Jeg vil bare gjerne vite hva det går av dere i dag, sa hun. — Her flyr dere i et ideelt vær, og har omtrent ikke annet å gjøre enn å prate... og likevel har dere ikke rukket å gjøre i stand en «flightlog» til passasjerene.

De tre karene lo bare.

— Fint at ikke du glemmer noe da, sa Ronny. — Men du har da ihvertfall glemt å la oss få mat! Og før vi har fått noe til livs, får ikke du noen «flightlog» fra oss.

Flyvertinnen ville komme med innvendinger, men telegrafisten dyttet henne ganske enkelt ut og lukket døren.

Noen minutter etter kom hun tilbake med maten.

Howing ga henne to «flightlogs», som han hadde skrevet ferdig, og hun

tok dem med seg ut i passasjerkabinen. Hun ga en til hver av de to forreste passasjerene og ba om at de måtte bli sendt bakover i stolrekkene. Frits ter Meer tok papiret og leste:

Klokken: 19,05 lokal tid.

Flykaptein: James Donahoe.

Flyvertinnen: Jeanette Lecroire.

Posisjon: 6 kilometer øst for Montauban, 40 kilometer nord for Toulouse.

Utetemperatur: + 4 grader.

Innetemperatur: + 20 grader.

Beregnet ankomsttid Madrid: Klokken 20,45 lokal tid.

Skuespilleren kikket på armbandsuret sitt. Det viste 19,10. Han lot papiret gå videre og lente seg igjen mækelig tilbake i stolen. Om vel en time skulle de lande i Madrid.

Ennå ante ingen ombord i DTF at akkurat da ble det sendt ut en radiomelding over alle franske stasjoner mellom Biaritz og Brest... en melding som var av aller største betydning for flyrute 423 den 29. juli 1953.

Nøyaktig klokken 19,10, da ter Meer lot «flightlogen» gå videre til neste passasjer, var hele den franske kyst kommet i opprør. Mellom Biaritz og Saint-Nazaire hadde det brudt ut et uvær, hvis make man ikke hadde opplevd i Frankrike på mange år. Riktignok hadde værvarslingskipet «WS 24», som lå femti kilometer utenfor franskekysten på høyde med Gironde-munningen, rapportert at det befant seg i hardt vær, men ingen hadde tilagt meldingen noen særlig betydning, da uvær i Biscaya på denne årstiden ikke var noe særsyn. Senere hadde skipets radio meldt at stormen og sjøen stadig ble voldsommere, men etter det fikk man ingen kontakt med «WS 24».

Kaptein Nestier sto på værvarslingsskipets kommandobro ved 18,30-tiden og så at en svart skybanke tårnet seg opp ute i horisonten. Han kunne ikke vite at disse svarte skyene var det første varslet om et lavtrykk, som allerede for flere timer siden var blitt rapportert å ligge over søndre Biscaya. Dessuten visste kapteinen og de tre meteorologene ombord av erfaring

at slike stormsentrer sjelden rekker frem helt til kysten. Kapteinen ga derfor radiotelegrafisten ordre til bare å rapportere iakttagelsen til kystradiostasjonen uten å føye til noe varsel.

Klokken 18,45 kom «WS 24» opp i et voldsomt uvær, men ennå var det ingen grunn til uro. Først ti minutter senere ble kaptein Nestier klar over at han befant seg midt oppe i et uvær som han ikke hadde opplevd maken til under de verste høststormene på denne farlige delen av Atlanterhavet, og han ga radiotelegrafisten ordre til øyeblikkelig å varsle om hva som var i vente.

Men radiotelegrafisten fikk ikke bekräftet fra noen stasjon at hans melding var oppfanget, for de atmosfæriske forstyrrelser var imens blitt så sterke at radioforbindelsene var umulige og kyststasjonene kunne ikke lenger høre «WS 24». Han tok derfor telefonen til kommandobroen og meldte at kyststasjonene ikke lenger svarte på hans anrop. — Det knitrer så voldsomt i høreklaffene mine at jeg ikke kan oppfatte noen annen lyd, sa han.

— Takk, Meyers. Men send ihvertfall regelmessig følgende ilmelding: **VOLDSOMT UVÆR OVER WS 24. ORKANAKTIG STORM. RETNING 250 GRADER. VINDSTYRKE 100 KILOMETER I TIMEN.**

Meyers gjentok meldingen og begynte så igjen å sende sitt varsel ut i eteren. Han håpet at ihvertfall en og annen stasjon ville oppfange den.

Kapteinen, som sto på broen sammen med førstestyrmannen og en av meteorologene, begynte å bli urolig for skipet. «WS 24» var et gammelt ombygget kystfartøy, som var blitt tatt i bruk for værvarslingsjeneste lenge før krigen og som man derfor ikke lenger våget å sende ut til havs. Skipet gikk ikke lenger enn åtti kilometer ut fra kysten.

Himmelen var nå nesten helt svart. Posisjonslanternene var tent og brått-sjøene slo stadig over dekket.

— Kaptein, vi befinner oss i et stormområde, hvis sentrum ligger sørvest for oss, sa meteorologen. — Det er derfor sannsynlig at vindstyrken



kommer til å øke ytterligere. Jeg synes De straks bør sette kurs for kysten. Selvfølgelig er det ikke verdt å gå så langt inn at vi risikerer å bli kastet på land. Stormbelter av denne typen kan forresten ofte strekke seg over flere hundre kilometer. Det er derfor å frykte at ikke bare Frankrike, men også Nord-Spania kommer i berøring med uværet.

Kapteinen skattet på førstestyrmannens alvorlige ansikt. — Pokker også, brummet han. — Hadde vi enda hatt radioforbindelse!

I samme øyeblikk ble himmelen i brøkdelen av et sekund opplyst av et blennende lys. Straks etter kom et øredøvende brak. Et lyn hadde slått ned like ved skipet. I neste øyeblikk kom en brattsjø som slo over kommandobroen. Kapteinen ropte en kort ordre til styrmannen. Så gikk han bort til rormannen og ga ham ordre om å legge skipet i østlig kurs. Mannen begynte å dreie på rattet.

Førstestyrmannen tok mikrofonen og ropte: — Ordre til alle ombord. Ta på livbeltene!

Langsomt lystret skipet roret. Da kompasset viste østlig kurs, skalv «WS 24» under et veldig slag. En kolossal brattsjø hadde gått over akterskipet.

To minutter etter ble det ropt opp til broen: — Lekkasje i akterskipet!

Kapteinen ga ordre til at alle skott skulle stenges, men han hadde ikke lenger noe større håp om å redde skipet, for orkanen hadde nådd en styrke av 140 kilometer i timen. Gjennomvåt gikk den gamle sjøulken bort og tok telefonen til radiohytten.

— Meyers, send uopphørlig SOS-signal!

#### IV.

##### Siste utvei.

Da førstestyrmannen på «WS 24» ga besetningen ordre om å ta på livbelter, befant rutenet DTF seg fremdeles noen kilometer fra radiopelingsmasten i Toulouse, og hverken besetningen eller passasjerene ante noe om den uhyggelige påkjenningen de hadde i vente.

Besetningen var i glimrende humør. Kaptein Donahoe satt og gumlet på en tyggegummi, for under flyvningen kunne han ikke røke. Mens flyvertinnen var opptatt med passasjerene, gikk radiotelegrafist Merton inn i pentryet og skar seg et stykke sjokoladecake. Han frydet seg over mademoiselle Lecroires forargelse, når hun oppdaget «tyveriet». Ronny Howing satt og lyttet til den rytmiske duren fra de to motorene og kastet nå og da et blick på instrumentene.

— Herlig flyvær, sa han til Merton, som ikke kunne svare fordi han hadde munnen full av sjokoladecake.

— Ja, strålende, svarte Donahoe i stedet.

Inne i passasjerkabinen bestilte Frits ter Meer nettopp sin femte pjolter. Han var i ypperlig humør og omtrent helt sikker på at den amerikanske filmprodusenten ville gi ham kontrakt. I tankene så han seg allerede innstallert i en flott villa i Hollywood, for representasjonen var etter hans mening en meget viktig drivfjær for den som ville frem. Riktignok hørte ter Meer til de mest kjente filmskuespillerne i Europa, hvor han ble hyldet av stadig økende tilskuermasser, men i Amerika var han et ukjent navn. Dette skulle imidlertid den amerikanske produsenten hjelpe ham til å bote på.

Mrs. Manson, som ellers var nesten konstant misfornøyd, satt også ganske tilfreds i stolen sin. Hun hadde latt flyvertinnen hente alle de illustrerte bladene de hadde ombord og satt nå og kikket i dem. Hun tittet nesten adri ut gjennom det lille firkantede vinduet ved siden av seg. Men plutselig stirret hun på kabinveggen og så for første gang at vinduet hun satt ved ikke var noen reserveutgang. På sine tidligere flyturer hadde hun alltid sørget for å få plass ved et vindu som også kunne brukes som nødutgang i tilfelle av fare. Nå ville hun også gjerne ha byttet plass, men ved alle vinduene med det lille røde skiltet EMERGENCY EXIT satt det allerede passasjerer. Hun bestemte seg for at hun for fremtiden ville være enda mere påpasselig med at hun fikk

sitte ved et vindu med et slikt skilt, og så fortsatte hun med å bla i avisen.

Flyvertinnen Jeanette Lecroire følte seg litt trett og tenkte å ta seg en liten blund. Det tok på kreftene å traske slik frem og tilbake for å varte opp både passasjerer og besetning. Hun satte seg i stolen sin bakerst i passasjerkabinen. Men i det samme ringte en av de franske passasjerene for å få mere øl.

Slik var det bestandig. Alltid en eller annen som skulle bestille noe når en ville lure av for et par minutter.

Men hun serverte ølet med et strålende smil.

Det var virkelig ikke noe merkelig ved flyvningen på rute 423 den 29. juli 1953. Ombord på DTF gikk alt sin stille og fredelige gang.

— — —

Allerede en halv time før mademoiselle Lecroire serverte den isavkjølte halve ølen, hadde infernoet brutt løs langs den franske vestkysten. Radiostasjonen på flyplassen i Bordeaux var den sterkeste på disse kanter, og telegrafisten der ble derfor anmodet av værvarslings-tjenesten om å prøve å komme i kontakt med «WS 24». Men også han måtte til slutt gi opp fordi forstyrrelsene var så altfor kraftige. Telegrafist Meyers på «WS 24» kunne ikke oppfatte noe av sendingen fra Bordeaux. Telegrafisten i Bordeaux visste at «WS 24» hadde rapportert et kraftig uvær. Han hadde heller ikke festet seg synderlig ved det, for i Biscaya er uværet gjerne nokså lokalt begrenset. Om det nådde frem til kysten, hadde det alltid avtatt meget i styrke. Det inntrykket hadde ihvertfall telegrafisten på den militære flyplassen i Bordeaux fått.

Da han gjennom vinduet i kontoret sitt, som vendte mot øst, så at det stadig ble mørkere og han merket at de atmosfæriske forstyrrelsene ble sterkere og sterkere, tok han av seg høreklaffene og gikk ut.

Det var et imponerende syn som møtte radiosersjanten, men det falt ham ikke inn at det kunne være farlig. Fra de svarte skybankene i vest

jog mindre skyer i rasende fart inn mot byen. I den dalende solen hadde himmelen fått en nesten bisarr fargeprakt. Telegrafisten gikk tilbake til kontoret sitt. Straks etter brøt uværet med full styrke løs over flyplassen i Bordeaux.

Orkanen feide over startbanene, ødela fly, rev av tak og anrettet alle slags ødeleggelser, for så å herje videre innover landet med en hastighet av 150 kilometer i timen. Telegrafisten satte høreklaffene på seg igjen, og han trodde også at han hørte ett og annet morsesignal, men forstyrrelsene var for sterke til at han kunne tyde dem. Han skjønnte at det ville være nytteløst å prøve å komme i kontakt med noen annen stasjon.

Orkanen var nå så kraftig at han hvert øyeblikk ventet at taket skulle blåse av den lille radiobrakken. For å berolige seg og fordrive tiden tok han en avis og begynte å lese i den mens han ventet på at radioforstyrrelsene skulle gi seg.

Imens begynte teleprinterne å hakke på alle værvarslingsstasjonene langs franskekysten. Deres meldinger ble ført videre inn i landet, og de fleste stasjonene som lå nord for linjen Bordeaux—Cahors fikk i tide varsel om uværet som nærmet seg. Værvarslings-tjenesten hadde imens konstatert at det dreide seg om et lavtrykkssområde som var kommet inn fra Atlanterhavet, og hvorfra det stadig dannet seg nye, kraftige stormer, som med orkanaktig hastighet bredte seg over hele kontinentet.

Også til flyplassen i Toulouse kom uværvarslet tidsnok. Flyledelsen slo straks alarm og alle forholdsregler ble tatt for å gjøre skadene minst mulig.

Den gjennomtrengende ulingen fra alarmsirenene hadde ikke forstummet før hele flyplassens arbeidsstokk var i ferd med å trille fly inn i hangarene. De største flyene ble av traktorer dratt inn i ly mellom hangarene.

I en bygning på flyplassen sto sjeff for flysikkerhetstjeneste Syd, monsieur Marchand, ved et stort kartbord. Hans kontor lå i et tilbygg til kontrolltårnet. Han hadde nettopp stuk-



ket et lite rødt flagg i kartet på et punkt som lå omtrent 40 kilometer sør for Toulouse. På flagget sto det DTF, og det markerte dette flyets posisjon akkurat da.

— Jeg får ta risken selv, sa Marchand til en av sine medarbeidere, som sto ved siden av ham. — Men vi må handle øyeblikkelig! Jeg anser det for tryggest at DTF snur og lander her i Toulouse. Vi får bare håpe at flyet rekker å lande før vi har uværet over oss. Den siste værrapporten fra Pyreneene fikk vi klokken 17. Siden har vi ikke hørt noe derfra.

— Jeg anser det også best at vi lar DTF snu, svarte assistenten. — Ihvertfall vil risikoen bli mindre på den måten.

Marchand ringte straks til radiorommet.

— Sett Dem øyeblikkelig i kontakt med DTF og gi følgende melding: Kraftig uvær foran dere. Snu og fly fortst mulig til flyplassen i Toulouse hvor vi skal prøve å ta imot dere.

Radiotelegrafisten morset ivrig meldingen, da han ikke kunne nå DTF i radiotelefonen.

Et minutt senere meldte telegrafisten på DTF at flyet ville snu med en gang og lande i Toulouse om ti minutter av et kvarter.

Fem minutter senere hadde de første stormbygene nådd frem til flyplassen i Toulouse. Etter enda fem minutter raste orkanen over byen. Alle flyplasser i distriktet måtte sende ut landingsforbud, da ethvert landingsforsøk ville være ensbetydende med den visse død.

Telegrafisten i Toulouse kunne bare oppfatte meldingene fra DTF en kort stund. Og da han hadde mottatt den siste, ble han for alvor urolig.

**DTF TIL FLYSIKKERHETSTJENESTEN I TOULOUSE. MÅ SNU IGJEN. KRAFTIG UVÆR I VEST. FLYR MED KURS MADRID. FLYHØYDE 3000. UMULIG Å GJØRE EN SVING ØSTOVER DA BRENSLSRESERVEN IKKE ER TILSTREKkelig. VÆRSITUASJONEN SØNDENFOR UKJENT.**

Telegrafisten kvitterte for meldin-

gen, men oppfattet ikke om DTF fikk kvitteringen, for akkurat da slo lynet ned i nærheten av radiatorummet.

— Håper at været er så noenlunde lenger sør, sa Marchand da han fikk den siste rapporten om DTF. Men i sitt innerste fryktet han for at de to og tyve menneskene ombord på flyet var fortapt.

— — —

Mens kapteinen på «WS 24» ga sin besetning ordre til å gå i livbåtene, skjønt det bare var en siste fortvilelsens utvei, fikk flykaptein Donahoe en første anelse om hva som kunne være i vente. Han kunne ennå ikke vite at han om noen minutter ville få ordre om å snu og lande i Toulouse. Men han så de svarte, truende skyene som dukket opp i vest.

— Jeg håper det ikke er lavtrykket ditt som kommer der, sa han til Howing. Men han trodde ikke på det selv, for han syntes det nærmest så ut til å være et lokalt uvær.

Howing gjorde en heftig, avfeiende bevegelse, men telegrafist Merton dyttet til ham for å få ham til å holde seg i ro. De to pilotene så spent på Merton.

— Jeg har nettopp oppfanget noen bruddstykker av radiosnakket, sa han.

Pilotene satte også på seg høreklaffene.

— Pokker til forstyrrelser, brummet Merton.

Og så hørte de alle tre en fjern stemme: — Fortsett med morsing... dårlig... Stemmen druknet i en gurglende lyd.

Et halvt minutt etter skrev Merton morsetegnene ned i steilskrift:

**SNU STRAKS. STØRST MULIG FART. FLYSIKKERHETSTJENESTEN I TOULOUSE.**

— Pokker også! utbrøt de tre mennene i kor.

Kaptein Donahoe la i en lang, forsiktig sving om til motsatt kurs. For ikke å gjøre passasjerene unødig nervøse ville han gjøre svingen så umerkelig som mulig. Nå lå den svarte skymuren til venstre for DTF. Det forekom Donahoe at skyene lengst i nord hadde trukket seg mye lenger

mot øst, og det skulle snart vise seg at han hadde rett. Etter bare seks minutters flyvning på den nye kursen forsto de tre mennene at det ikke lenger hadde noen hensikt å forsøke å lande i Toulouse. De hadde tapt kappløpet med uværet. Straks etter kom også landingsforbudet for Toulouse og de omliggende flyplassene.

Forsiktig svingte Donahoe flyet 180 grader og satte igjen kursen for Madrid. Foran ham, i retning av Pyreneene, var siktbarheten ennå forholdsvis god, og den svarte muren holdt seg på stor avstand i vest.

Flyvertinnen kom inn i førerkabinen.

— Hva er det på ferde, kaptein? spurte hun forurettet. — Det var en av passasjerene som spurte om vi hadde forandret kurs.

— Ja, vi har da det, svarte Donahoe og lot henne lese den siste mottatte meldingen. — Men vi har forandret kurs en gang til og flyr nå videre mot Madrid. Vi kommer til å lande et kvarter senere enn beregnet.

— All right, sa flyvertinnen og skulle til å gå. Men Donahoe stanset henne med en håndbevegelse.

— Et øyeblikk, Jeanette. Husker du flyturen vår med førti hysteriske passasjerer? Det var den gangen en av motorene våre begynte å fuske mellom London og København. Takket være deg unngikk vi i siste øyeblikk å få panikk ombord. Vi trenger kanskje til deg på samme måten i dag, og vi må stole på at du kan holde passasjerene i ro, hvis situasjonen skulle bli alvorlig.

— Naturligvis, kaptein... stol på meg!

— Jeg tror nok vi greier oss, men i nødsfall må vi fly rundt Pyreneene, forklarte Donahoe rolig.

Men flyvertinnen forsto at det var en farlig flyvning de hadde foran seg. Hun gikk inn i passasjerkabinen igjen for å meddele at flyet to ganger hadde lagt om kursen etter ordre fra flysikkerhetstjenesten, men at de nå igjen var på vei til Madrid.

— Flink jente! mumlet Merton.

Kaptein Donahoe hadde allerede gitt opp tanken på å fly inn over

Spania via Biarritz—Bilbao for å komme utenom de høyeste toppene i Pyreneene. Det ville vært etter forskriftene for denne flyruten, men han så de svarte skybankene i vest, og han hadde ikke annet å gjøre enn å sette kurs rett for Madrid. Han måtte da fly over midten av fjellkjeden, og skjønt det nå var begynt å bli mørkt, mente Donahoe at det allerede var ruskevær der også. Vestover var veien sperret av uværet, i sør truet fjellene med å sperre veien, og hvis han prøvde å komme forbi dem ved å legge kursen mere østlig, ville det bety en omvei på over fem hundre kilometer.

En slik risiko ville flykapteinen ikke ta, for han måtte alltid ha en viss brenselbeholdning i reserve for tilfelle av vanskeligheter ved landingen i Madrid.

Det later til at vi har kjørt oss ordentlig fast, tenkte han. Han lurte på om han ikke burde fly østover for å lande i Barcelona og fylle tankene før han fortsatte til Madrid.

— Jeg tror vi for sikkerhets skyld skal spørre Barcelona om vi kan lande der, sa han til telegrafisten.

— Barcelona? Flyplassen der er stengt i tolv dager for reparasjon av banene, innskjøt Howing. Han tok opp sitt «notam» (meddelelser til trafikkflyvere) og bladde i det.

— Her har vi det, fortsatte han. — Barcelona... stengt for regulær trafikk. Landing på gressbane mulig bare i ytterste nødsfall...

— Da kan vi ikke lande der. Vi kan kanskje lande på gressbane med dette flyet, men å starte etter å ha fylt tankene er helt utelukket!

Kaptein Donahoe kastet et blikk på kompasset. Det viste 227 grader, og kursen lå rett over Pyreneene mot Madrid. Han snudde seg til de to andre.

— Vi har ikke annet å gjøre enn å fly videre. Nå bryter det løs. Men om et kvarter skulle vi være klar av fjellene, og da må vel det verste være over.

Donahoe visste ta de nærmeste femten minuttene ville avgjøre spørsmålet om liv eller død for besetningen



og passasjerene. Han trykket på knappen som tente skiltet over døren til kabinen: SPENN PÅ SIKKERHETS-BELTENE — RØKNING FORBUDT.

## V.

### Nedising.

Livbåtene hadde for lenge siden rodd vekk fra «WS 24», og kaptein Nestier sto alene på broen til det synkende skipet sitt, som han hadde nektet å forlate. Samtidig nærmet DTF seg Pyreneene, som lå skjult av et svart skydekke.

Frits ter Meer hadde sovnet og drømte om den nye villaen sin i Hollywood. Han så flotte biler som suste gjennom Sunset Boulevard og stanset utenfor villaen hans. Tjenere i livré slo dørene opp på vid vegg, for alt hva Hollywood hadde av berømmheter var innbudt til den europeiske skuespilleren Frits ter Meer.

Mr. O. B. Anderson satt fremdeles og leste i pocketboken sin og smilte lunt av og til.

Mrs. Manson satt med fanget fullt av illustrerte blad, men hun hadde sluttet å bla i dem, hun hadde fordypt seg i en kryssordoppgave i et av dem. Hun trommet uavlatelig med gullblyanten på stolens høyre armlene mens hun grublet over en by på seks bokstaver ved den franske Middelhavskysten. Hun kunne ikke komme på ordet, enda det ikke var så lenge siden hun hadde besøkt Toulon...

Sportmanageren Holm... det var han som hadde lagt merke til at flyet hadde forandret kurs... spurte nå flyvertinnen om flyets nåværende posisjon. Jeanette sa at de befant seg rett foran Pyreneene og at de ville ha fjellene bak seg om femten minutter.

Holm takket og så på armbåndsuret sitt. Så la han hodeputen bedre til rette, slokte leselampen og ga seg til å kikke ut gjennom vinduet.

De tre teknikerne pratet livlig sammen. Da Jeanette gikk forbi dem for å hente et glass melk til et barn blant passasjerene, hørte hun at samtalen dreiet seg om en rotasjonspresse de skulle montere i Cordoba.

— Jeg hadde altså rett, da jeg tipet at de var montører, tenkte Jeanette idet hun gikk med melkeglasset til den lille passasjer. Da hun igjen snudde seg mot pentryet, så hun at skiltet over døren var tent:

SPENN PÅ SIKKERHETSBELTENE. RØKNING FORBUDT.

Jeanette visste at de kom til å fly gjennom et kraftig uværsområde over Pyreneene. Hun visste også hva hun hadde å gjøre.

— Spenn på Dem beltet, er De snill, sa hun til den mannen som satt forrest til høyre, for ingen av passasjerene hadde tydeligvis lagt merke til at skiltet var tent.

Mannen så forskrekket opp på henne. Hun pekte smilende på det lysende skiltet over døren.

— Vi flyr gjennom et lite uværsområde og må være forberedt på kastevind. Men det er ingenting å være nervøs for.

Mannen spente på seg beltet og smilte tilbake. Jeanette fortsatte mellom stolradene og gjorde passasjerene oppmerksom på skiltet. Passasjerene tok det med ro, da hun sa at flyvningen gjennom uværsområdet ikke kom til å ta mer enn femten minutter.

Mrs. Manson kikket på det diamanbesatte armbåndsuret sitt. De små viserne sto på 19,20. Tre minutter etter ble flyet rystet av de første vindstøtene.

Etter at Donahoe endelig hadde bestemt seg for å holde kurs rett på Madrid, øket han omdreiningshastigheten på begge motorene noe og lot flyet stige fem meter i sekundet. Det var imens blitt fullstendig mørkt og han hadde tent lysene på instrumentbordet. De hvite instrumentviserne avtegnet seg i blågrønt lys og fortalte at alt ombord var i den skjønneste orden: omdreiningsstallet var 2100, olje- og bensintrykket var normalt. Det var bare viseren på høydemåleren som beveget seg: 3200, 3400, 3500 meter. Da de var kommet opp i 4000 meters høyde, sakk Donahoe farten igjen. Omdreiningsstallet viste nå 1900 i minuttet.

Inne i førerkabinen var det stille og rolig som i et vitenskapelig laborato-

rium. Ingenting tydet på at de ombordværende hadde noen grunn til å frykte for livet.

Charles Merton hadde igjen satt på seg høreklaffene og forsøkte å få kontakt med en eller annen stasjon. Men det lot til å være oppstått fullstendig taushet i eteren, det var ikke en lyd å høre gjennom forstyrrelsene... den ustanselige knitringen og brakingen. Likevel sendte han ut melding om flyets posisjon. Han fikk ikke noe svar. DTF fløy i fire tusen meters høyde på sin kurs mot den spanske hovedstad uten å ha noen som helst forbindelse med omverdenen.

Brakingen i høreklaffene ble snart så sterk at Merton ble nødt til å ta dem av seg igjen.

Donahoe stirret rett fremfor seg gjennom vinduets splintfrie glass og kunne nå se at lynene buktet seg gjennom skyene der fremme. Da han kastet et blikk til venstre, så han posisjonslanternens røde skinn på en del av vingen.

— Dette blir nok temmelig ukoselig, mumlet Ronny Howing da de første vindstøtene rystet flyet.

— Antagelig, svarte Donahoe. Han ville ikke innlate seg på noen samtale nå da han måtte konsentrere seg helt og holdent om å manøvrere flyet slik at hvert stormkast ble parert så mykt og fort som mulig. Han hadde koblet av radiokompasset da han ikke kunne regne med at peilingene var nøyaktig nok her i fjelltraktene og i dette forferdelige været. Radiokompasset hadde også lenge svingt mistenkelig urolig. Da det var umulig å få radioforbindelser og det var overmåte vanskelig å ta egne peilinger, måtte piloten nå legge ut en ny kurs ved hjelp av det alminnelige kompasset og ved å ta hensyn til den økende vindstyrken. Han anslo vindstyrken til 80 kilometer i timen og retningen til 240 grader.

Besetningen visste at de stormkastene som nå rystet flyet, bare var en forsmak på denne flyvningen gjennom stormen, men fremdeles undervurderte de uværets styrke. Riktignok krysset lynene hverandre rundt flyet som var kommet inn i en skybanke

så tett at posisjonslanternene ikke lenger kunne sees, men flyet slingret fremdeles ikke særlig voldsomt, og Donahoe kunne ennå noenlunde lett parere vindstøtene. Det kunne vel egentlig ikke være så farlig, tenkte han. Men så merket han plutselig at flyet liksom av en usynlig kraft ble slengt oppover. I neste sekund markerte høydemåleren av flyet hadde steget seksten meter.

Donahoe skjøv rorspaken frem. Til ingen nytte! Flyet fortsatt å stige og lystret ikke høyderoret. Det gikk noen sekunder. Så ble flyet grepet av et nedgående vindkast og begynte å falle. Måleren viste et høydetap på tre hundre meter. Besetningen kjempet nå mot stormbygger som stadig ble sterkere.

Ronny Howing hadde grepet om rorspaken foran seg, for trykket på spakene var nå så kraftig at flyet ikke lenger kunne manøvreres bare av én pilot. Svetten rant nedover James Donahoes panne enda det ikke var særlig varmt inne i førerkabinen. Han holdt blikket festet på blindflyvningsinstrumentene og tillot seg bare å skotte på klokken.

— Bare seks minutter! Og det har forekommet meg som en evighet, mumlet han. Flyhøyden var nå 3800 meter.

Bare vi ikke får noe nytt, større høydetap! Det var den tanken som opptok alle tre mennene, for de høyeste fjelltoppene foran dem målte 3400 meter. Og når som helst kunne et nytt nedgående stormkast trykke flyet noen hundre meter ned.

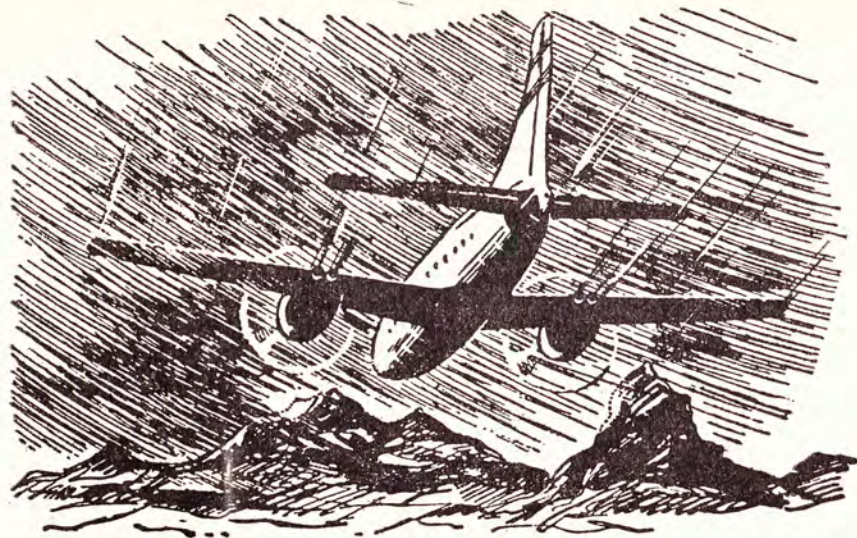
— Utetemperaturen er plus 1 grad. Jeg kobler på defrosteren! ropte Howing gjennom motorduren og stormens brøl.

— O. K.!

Regnet pisket mot vindusrutene, men ble snart tørket vekk av stormen. Men når de kikket ut gjennom dem, kunne de ikke se annet enn det bekksvarte mørket som lynene med korte mellomrom skar igjennom.

— Defrosteren virker ikke på høyre vingen! ropte Howing. Da et lyn lystet opp flyet, hadde han sett at det hadde dannet seg et tynt islag på for-





kanten av vingen. Han hadde tatt en sterk lommelykt og lyst bortover vingen, og hadde da konstatert at defrosteren ikke virket. Han bøyd seg nå frem over Donahoes plass og lyste over hodet hans på den venstre vingen. Han så da at den tykke gummi-foringen på forkanten regelmessig svulmet opp og krympet slik at isen falt av.

— Hva skal vi nå gjøre, James? spurte han. — Det er ikke tvil om at defrosteren ikke virker på den høyre vingen.

— Slå av defrosteren på *begge* vingene, svarte Donahoe kort. Da han ga denne ordren, visste han at nå måtte de også kjempe mot nedisingen, noe som ville gjøre situasjonen enda verre. Det syntes som om alt hadde sammensvoret seg mot DTF denne dagen. I alle de år Donahoe hadde vært flyver hadde det aldri hendt ham at defrosteranlegget hadde sviktet. Men han visste at det eneste fornuftige var å slå av defrosteren på begge vingene. Lot han den virke på den ene vingen, ville denne riktignok bli isfri, men flyet ville komme til å lute mer og mer til høyre og ville snart bli umulig å manøvrere.

Donahoe måtte anstrenge seg til det

ytterste for å berge flyet igjennom. Han kjempet mot stormkastene for ihvertfall å holde flyet i rett kurs.

Med en fart på over 400 kilometer i timen jog flyet over Pyreneene. Uværet hadde ikke avtatt noe, og det var nå klart for besetningen at det ikke bare dreide seg om en usedvanlig kraftig storm, men et uvær som de aldri hadde vært ute i maken til før. Etter omtrent ti minutters nerveslitende kamp mot uværets raseri merket Donahoe at flyet ikke lenger lystret ham! Et blikk på variometeret viste at flyet sank med en fart av fire meter i sekundet. Han ga motorene mere gass og trakk inn rorspaken, men flyet fortsatte å synke likevel. Donahoe forsto at det måtte være den forandrede profilen vingene hadde fått og den ekstra tyngden flyet hadde fått på grunn av nedisingen, som gjorde at det sank. Han forsøkte ved forskjellige manøvrer å befri vingene for islaget, men isen satte seg stadig fast på forkantene. Og variometeret viste fremdeles fire meters høydetap i sekundet.

Donahoe og kameratene hans visste at de bare hadde et par minutters flyvning igjen til de nådde de høyeste toppene i Pyreneene, og det var en

uhyggelig stor risiko for at de kunne kjøre rett inn i en av disse. Den eneste trøsten var at stormen ikke raste fullt så voldsomt nå, men for besetningen ville det vært en lettelse om de bare hadde hatt orkanen å kjempe mot, og ikke den lumske nedisingen også. Donahoe trakk igjen i rorspaken, men flyet fortsatte å synke. Da høydemåleren viste 3400 meter, så de tre mennene tause på hverandre. Nå måtte de regne med en kollisjon når som helst. Med et ansikt som var som hugget i sten stirret Ronny Howing ut i det bekksvarte mørket. Men han kunne ikke se annet enn et lyn av og til.

## VI.

### Døden ved spakene.

Frits ter Meer brummet forarget da flyvertinnen vekket ham av de behagelige drømmene for å be ham spenne på seg sikkerhetsbeltet. Han forsøkte å sove igjen, men det var umulig. Nervøs ble han ikke, dertil var han altfor vant til flyreiser. Men han følte seg ille til mote på grunn av lynene, som ustanselig flammert utenfor vinduene. Til å begynne med var han ikke særlig sjenert av stormkastene heller. Men da flyet plutselig ble slengt oppover og like plutselig sank ned i en avgrunn, som det forekom ham, begynte han å føle et fysisk ubehag som ikke var så lett å undertrykke. Han ønsket at han ikke hadde drukket så mange pjoletter og sank dypere ned i stolen sin.

Da Frits ter Meer åpnet luftventilen over stolen sin, hadde mrs. Manson for lenge siden lagt fra seg bladene. Hun var blitt forferdet da Jeanette fortalte at de snart skulle fly gjennom et uværbelte. Men flyvertinnens trygge opptreden gjorde henne roligere og hun prøvde å skjule sin angst. Men da flyet plutselig falt dypt ned, ble hun likblek, og så besvimte hun.

Mr. O. B. Anderson hadde nettopp lagt fra seg boken igjen. Han ble ikke forbauset da flyvertinnen ba ham å slokke sigaretten. Som forretningsmann var han vant til at ikke alt

gikk etter ønske. Han stompet sigaretten i askebegeret og satte seg makelig til rette... for å vente og se. Mer enn en gang hadde han fløyet i uvær, han visste at det ikke akkurat var så behagelig, men også at det sjelden kunne være farlig. Men han måtte iallfall medgi at dette var det verste uværet han noen gang hadde opplevd i et fly. Og ergerlig var det at flyet nå ganske sikkert ikke kunne være fremme i Madrid til bestemt tid.

Sportsmanageren Holm var også rolig, skjønt han av og til hørte en eien-dommelig lyd som fikk ham til å spisse ørene. Han syntes det hørtes som om det ble kastet småsten mot flykroppen, og han kunne ikke begripe hva det var. Han la øret til vinduet, men fremdeles hørte han bare den svake, raslende lyden. Da et par stormkast igjen traff flyet, dunket han hodet mot vinduskarmen, hvorfor han igjen lente seg tilbake i stolen og ropte på flyvertinnen. Han ga henne et vink om å bøye seg nærmere over ham for at ikke de andre passasjerene skulle bli nervøse.

— Jeg har i en stund hørt en sånn rar lyd utenfor flyet, sa han. — De burde kanskje si fra til kapteinen om det.

— Det er ikke noe De behøver å være nervøs for, herr Holm, svarte Jeanette. — Det er bare et tynt isblegg som løsner fra vingene. Vi har nemlig hatt litt nedising, men det er ikke farlig.

Jeanette satte opp sin aller uskyldigste mine, og Holm takket henne. Akkurat i dette øyeblikket hadde flyet sunket ned til 3000 meter og fløy altså 400 meter lavere enn de høyeste toppene.

Kaptein Donahoe og de to kameratene hans i førerkabinen kjempet fremdeles innbitt mot de løsslopte naturkreftene. Passasjerene trodde at det verste allerede var over fordi stormkastene hadde avtatt i styrke. Men fremdeles fortalte variometeret at flyet tapte høyde, og høydemåleren fortsatte å synke.

Charley Merton hadde allerede flere ganger sendt ut SOS-signaler uten å få noe svar. I øreklaffene var det



fremdeles ikke annet enn knitring og spraking å høre. Med et sukk tok han øreklaffene av seg.

Ronny Howing stirret på høydemåleren. 3000 meter! Han kunne ikke la være å tenke på at toppene foran dem var over 3000 meter høye og at en kollisjon syntes nesten uunngåelig.

James Donahoe holdt halvt mekanisk i rorspaken. Han tenkte på at han før starten hadde beklaget seg for monsieur d'Almaque over at den moderne flyvningen ikke bød på noen farlige og spennende situasjoner. Aldri mer skulle han prate slikt tull. Så husket han at han ikke hadde så særlig store utsikter til å få prate mere tull med noen. Han ble grepet av et avmektig raseri mot alt som hadde sammensvoret seg for å gjøre denne flyturen til en skjærsild å komme igjennom. Han måtte berge flyet ut av denne fortvilte situasjonen. Men han syntes selv at hans grublerier nærmest var latterlige. Hvordan skulle han få en chance til å komme velberget ut av denne helvetesstormen?

Igjen forsøkte Donahoe å få flyet til å stige. Men da han trakk spaken til seg og tvang flynesen opp, sank flyet likevel. Det var nå nede i 2700 meter. Han spekulerte et øyeblikk på om ikke passasjerene burde varsles om den farlige situasjonen, men da måtte han risikere panikk ombord, og det ville gjøre situasjonen enda verre.

De tre mennene i førerkabinen og flyvertinnen hadde oppgitt alt håp, skjønt de fortsatte med å utføre sine plikter som om dette bare var en vanlig flyvning på ruten Paris—Madrid.

Donahoes tanker gikk tilbake til den tiden da han som pur ung flyver-elev var blitt kjent med henne som skulle bli hans hustru. Han tenkte på de mange årene i strengt arbeide før han var blitt førstepilot og fikk gjøre sin første langflyvning som befalshaver. Han tenkte på hvordan han etter flere års tjeneste i Sentral-Afrika endelig var blitt i stand til å kjøpe en liten villa i England og for første gang føle gleden ved å ha sitt eget hjem. Han tenkte på barna sine, hvorav den yngste skulle begynne på skolen neste år... da en oppdagelse plut-

selig rev ham ut av hans tanker om avskjed med alt han hadde kjært.

Nesten umerkelig hadde flyet begynt å lystre roret. Isbelegget hadde tydeligvis smeltet da de var kommet ned i så lav en høyde. Men James Donahoe kunne ikke glede seg over at flyet igjen steg tre meter i sekundet. Sluttet kunne likevel ikke bli annerledes enn de hadde fryktet, for han måtte regne med at i større høyde ville flyet igjen bli nediset, og så begynte leken med døden påny. Men på tross av alt holdt Donahoe stadig sin kurs.

Og plutselig hendte det igjen noe overraskende. Charley Merton, som på ny hadde satt på seg øreklaffene, nærmest for å komme vekk fra de ubehagelige tankene, satte i et hyl. Så ga han dem et vink om å være stille.

— Jeg kan høre Madrid! ropte han straks etter. Og de to kameratene kunne ikke si om det var svette eller tårer som rant nedover kinnene hans. Skulle det likevel lykkes å få forbindelse med omverdenen? Merton skrudde ivrig på knottene. Alle ventet i største spenning. Ville de ihvertfall få en peiling, slik at de kunne bestemme flyets posisjon?

Nå ropte Merton: — Posisjonslinje 55 grader!

Howing tok navigasjonskartet ut av lommen på stolen sin og trakk opp kurslinjen for Madrid. Det kan da ikke være mulig, tenkte han. Er denne opplysningen riktig er vi drevet langt av mot øst.

— Kontroller posisjonslinjen! ropte han til Merton.

Noen minutter etter ropte telegrafisten: — 58 grader!

Da skjønte annenpiloten at det måtte være riktig.

— Vi har hatt flaks, gutter! var det eneste han kunne få frem. Og så viste han Donahoe og Merton hvor flyet omtrent befant seg, og alle tre skjønte hva som hadde hendt.

Når de hadde unngått å kollideres med en eller annen fjelltopp skyldtes det bare at Donahoe hadde anslått vindstyrken til 80 kilometer i timen, mens den i virkeligheten måtte ha vært minst 150 kilometer... en orkans styrke. Derved hadde flyet dre-

vet av så langt østover og hadde ikke passert over den høyeste delen av Pyreneene. Donahoe så på kartet og fant navnet Mont Maudit, som den opprinnelige kurslinjen var lagt over. Ved en ren tilfældighet eller et skjebnens lune hadde de fløyet øst for denne fjelltoppen.

De tre kameratene pustet lettet. Radiokompasset ble koblet på, og den virkelige vindstyrken og vindretningen ble notert. Under stadig bedre værforhold nærmet DTF seg nå den spanske hovedstaden. Alle vanskelighetene syntes plutselig overvunnet, og det syntes som om passasjerene, som hadde ant fred og ingen fare, var blitt reddet ved det rene mirakel...

Like fort som uværet var brutt løs, stilnet det nå av. Inne i passasjerkabinen var det bare flyvertinnen som visste hvilken fare de alle hadde vært i...

## VII.

### Igjen på bakken.

Frits ter Meer gikk inn på toalettet for å stelle seg litt.

Mrs. Manson var kommet til hektene igjen, takket være Jeanettes omsorg og en masse Eau de Cologne. Hun sa at dette var noe hun ikke ville finne seg i, hun ville klage til flyselskapet over pilotens besynderlige manøvrering. For han måtte jo være en ordentlig klossmajor.

Mr. O. B. Anderson tente en ny sigarett og forsøkte å lese videre i boken sin. Han merket nå reaksjonen etter flyvningen gjennom stormen, og han hadde en bestemt følelse av at det ikke hadde vært fullt så ufarlig som han hadde forsøkt å innbille seg.

Manageren Holm satt og kikket ut gjennom vinduet, men kunne ikke se lys noe sted. For flyet fløy fremdeles gjennom et tett skylag.

De tre montørene syntes ikke å ha merket noe, men de ba nå flyvertinnen om å få en dobbelt konjakk hver, og da den var servert, gikk samtalen mellom dem like livlig som før.

Jeanette Lecroire begynte å føle seg litt svak i knærne. Hun hadde hatt

et smil til alle passasjerene hele tiden, til tross for at hun hadde visst at de kunne vente seg døden når som helst. Nå var kreftene hennes fullstendig uttømt, og hun måtte mobilisere all sin energi for ikke å bryte sammen. Da hun hadde servert konjakken, gikk hun inn i pentryet for å være alene en stund. Men så kom Merton og stakk to nye «flightlogs» i hånden hennes.

— Værsågod, Jeanette. Nå vil passasjerene sikkert vite hvor DTF befinner seg og når vi kan være i Madrid.

Jeanette kunne ikke beherske seg lenger. Øynene hennes var fulle av tårer.

— Hvil deg litt, sa Donahoe. — Merton kan dele ut lappene.

Merton nikket og reiste seg, og Jeanette satte seg på hans plass.

— Ja, dette var pokker til flaks, Jeanette! sa Donahoe og fortalte henne om alt som hadde hendt i den siste halvtimen. Jeanette sa ikke noe, tørket bare tårene. Så tok hun opp puderdåsen sin og begynte å fjerne sporene etter dem. Fem minutter etter gikk hun inn i passasjerkabinen igjen, og ingen der ante hvor nær hun hadde vært et nervesammenbrudd.

«Flightlogen» hadde gitt passasjerene beskjed om at flyhøyden var 2000 meter, at de nettopp hadde passert Saragossa og skulle lande i Madrid om 40 minutter.

Merton forsøkte å komme i forbindelse med den spanske flyplassen for å få værutsiktene, men det syntes å være helt umulig. Han kunne bare såvidt høre stasjonen, men det var nok for besetningen etter en flyvning uten noen som helst muligheter til å orientere seg. Så lenge de hørte sendingen fra flyplassen, kunne de ikke godt ta feil av Madrids flyplass, Barajas.

Men Merton var ikke tilfreds, for det hadde alltid vært hans stolthet at han kunne komme fortest mulig i forbindelse med landingsplassen. Dessuten hadde Donahoe bedt om verryport fra Madrid. Det var som det var forgjort. Han kunne simpelthen ikke få kontakt med Barajas.

— Kan du begripe at det ikke er svar å få fra en eneste stasjon? sa



han til Donahoe. — Jeg kan bare så vidt høre Barajas.

— Ta det med ro, Charley. Det viktigste er at du har fått inn flyretningen, så vi nå kan fly til Madrid etter radiokompasset. Vi får sikkert ordentlig forbindelse når vi kommer nærmere.

Og Charley Merton måtte slå seg til tåls med det.

DTF fløy videre i 2000 meters høyde og med 430 kilometers fart. Nå og da kunne Donahoe se hvitt lysskinn under seg. Det kom vel fra bondegårder i denne glissent bebygde delen av Spania. Og det var ihvertfall tegn til liv.

Endelig, da de var førti kilometer fra flyplassen, fikk Merton forbindelse med den gjennom radiotelefonen. Han ropte:

— BARAJASTÅRNET FRA DTF. GI OSS VERRAPORT.

Det knitret litt i høreklaffene, og så kom svaret:

— DTF FRA BARAJASTÅRNET. LANDINGSFORBUD. QBI — QGO. LAVTLIGGENDE SKYDEKKE. FORTSETT TIL LISSABON.

Da Donahoe hørte denne meldingen, kastet han et blick på bensinmåleren og tabellen, og så de absolutt ikke hadde bensin nok til Lissabon. Han tok selv mikrofonen.

— BARAJASTÅRNET FRA DTF. HAR IKKE BRENSSEL NOK PÅ GRUNN AV UVÆRET. MÅ ABSOLUTT FÅ LANDINGSTILLTELSE. Svaret lød: — MÅ FØRST SNAKKE MED FLYSJEFEN.

— Sånt tull! mumlet Donahoe. — En gang må vi jo ned likevel... men helst på den vanlige måten.

Straks etter kom det nytt svar fra Barajas: — FLYSJEFEN GIR LANDINGSTILLTELSE. VI SKAL GJØRE VÅRT BESTE FOR Å FÅ DERE NED. MEN DET MÅ BLI PÅ EGET ANSVAR.

— Det der med ansvaret sier de bare for å være jævlige, sa Merton. Men med en håndbevegelse fikk Donahoe ham til å tie. Nå måtte de alle konsentrere seg om den vanskelige blindlandingen.

Han strupte gassen litt og felte landingshjulene ned. Så nærmet DTF seg

flyplassen med 300 kilometers fart og uten noen luke i skydekket.

I kontrolltårnet på Barajas sto trafikklederen og var nervøs for flyets landing. Han visste hva det ville si å lande med et hurtig rutefly når skydekket var så lavt. Men her hadde man jo ikke noe valg. Man fikk bare håpe at det gikk bra. I høyttaleren hørte han pilotens stemme som sa at flyet nå befant seg i 1200 meters høyde over flyplassen!

Trafikklederen sa i mikrofonen: — DTF FRA BARAJASTÅRNET. DERE KAN BEGYNNE LANDINGEN.

Og så fløy DTF inn for landing og for å oppfange ILS-ledestrålen i den lille indikatoren sin.

Donahoe nådde den nokså snart og svingte inn på denne «usynlige veien» som skulle føre ham ned til flyplassen. Han strupte motorene enda mer da indikatoren viste at flyet fremdeles sank for lite. Men nå sank det med seks meter i sekundet og indikatornålen pendlet midt på skalaen. Flyet hadde den rette glidevinkelen og befant seg i fire hundre meters høyde. Nålen på høydemåleren gikk stadig oppover.

Av gammel vane satt Ronny Howing og kikket ut gjennom vinduet, men han kunne ikke se noen ting. Han kunne ikke engang få øye på fyret på flyplassen.

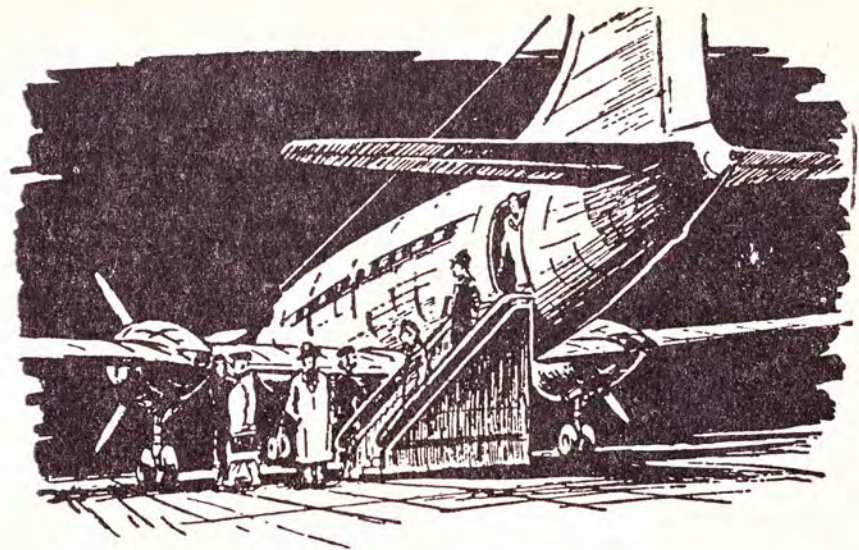
Donahoe var helt innstilt på blindflyvning. Han slapp ikke et øyeblikk indikatornålen av syne, og samtidig måtte han holde øye med høyde- og fartsmålerne.

DTF sank stadig. Men ennå på tre hundre meters høyde kunne de ikke se bakken. Flyet gled ned gjennom et forvirrende mørke. En feil ved et instrument kunne få de mest skjebnesvangre følger.

Howing hadde slått landingsklaffene enda litt mere ned. Farten var nå nede i 240 kilometer og høydemåleren viste 200 meter. Charley holdt øye med den og ga piloten høyden:

— Ett hundre og femti, ett hundre og tyve, nitti, seksti...

Fremdeles befant DTF seg inne i



skydekket. I øreklaffene hørte Merton en stemme:

— Sterk motordur. Dere må være like i nærheten.

Høydemåleren viste førti meter. Piloten strupte motorene enda mere. Farten gikk langsomt ned til 180 kilometer. Howing hadde allerede slått landingsstellet helt ned. Ville landingen lykkes, eller kom det til å bli et crash. Donahoe syntes han så en lysstripe. Og der... jovisst! Flyplassens flombelysning kom svakt frem gjennom mørket. Så kjentes et hardt støt...og flyet rullet frem i et hundre og femti kilometers fart.

Donahoe bremsset forsiktig. Og

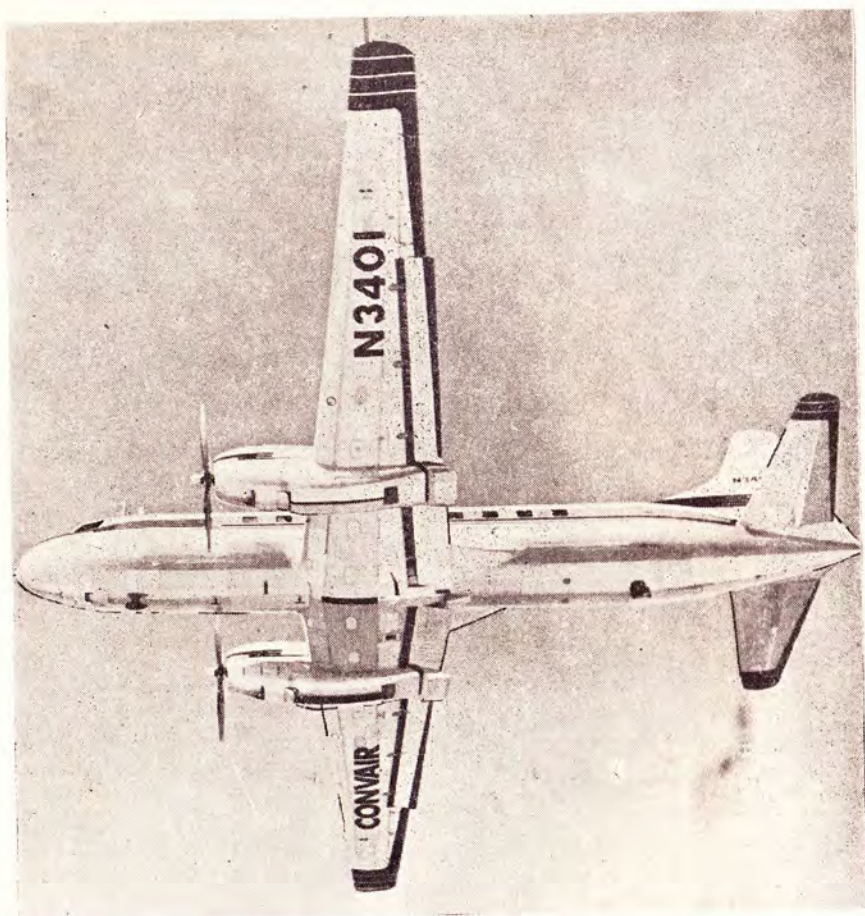
langsomt rullet flyet frem over plassen.

Jeanette Lecroire hjalp smilende noen av passasjerene på med tøyen. Frits ter Meer ble allerede på trappen fra flyet omringet av journalister. Mrs. Manson ga Janette et forarget blick... antagelig ga hun Janette skylden for alle ubehagelighetene. Mr. O. B. Anderson takket hjertelig Jeanette for hennes hjelpsomhet, og Holm spurte henne om det ikke i grunnen hadde vært nokså farlig en stund.

James Donahoe ble sittende sløv i førerstolen. Aldri mer skulle noen høre ham si at ikke moderne flyvning kunne være farlig og spennende...

SLUTT





Bildet viser et passasjerfly av typen Convair 340, som kaptein James Donahoe førte gjennom orkanen fra Paris til Madrid. Convair 340 er, med sine to motorer i besiddelse av gode landings- og take-off-egenskaper og gjør en fart av 435 kilometer i timen. Det er dessuten et av få to-motors fly som er utstyrt med trykk-kabin. Forøvrig er det på dette mellom-distansflyet SAS nylig har sendt inn en større bestilling.

# LUFTPOST

**3600 km i timen.**

*Nytt amerikansk rakett-fly av rustfritt stål skal opp i 35 km's høyde.*

For ikke lenge siden kom det melding om at forsøksmaskinen Bell X-1A hadde eksplodert hengende i bomberrummet til en ombygget B-29 på vei opp i høyere luftlag for en annen testflukt. Piloten kom seg ut, men flyet måtte slippes med den følge at én million dollar falt ned med et brak i Mojave-ørkenen ved Edwards Air Force Base i California. Den rakett-drevne X-1A vant verdensberømmelse i desember 1953 ved å oppnå den fantastiske hastigheten av 2650 km/t, to og en halv gang hurtigere enn lyden. I mai 1954 satte flyet en annen uoffisiell verdensrekord ved å nå en høyde på 27 000 m.

Bell-fabrikkene kunne imidlertid nesten samtidig med meddelelsen om krasjet komme med en nyhet av mer positiv karakter: X-2 er ferdigbygd, og skal begynne prøveflyvningen med motor om kort tid.

Flyet ventes å nå en hastighet av 3600 km. i timen og en høyde av 3500 meter. Maskinen er pilvingeformet og som sin forgjenger rakett-drevet. Ellers er hovedhjulene i understellet erstattet med meier i den hensikt å skaffe mer plass til brennstofftankene.

Opgaven er også i dette tilfelle å utforske flyforholdene ved store hastigheter; de kolossale temperaturene er av særlig interesse. Ved en hastighet av 3200 km. i timen vil varmen som oppstår ved friksjon med luften

være skjebnesvanger for de hittil brukte aluminiumsregeringer. Derfor er X-2 laget av rustfritt stål som er atskillig mer motstandsdyktig. Flyet vil nå kunne tåle den varmen som oppstår ved en fart av 5200 km. i timen.



## Mindre støy fra flyene.

WASHINGTON — Ingeniører i Lockheed-flyelskapet har funnet frem til en metode som kan minske støyen fra flyene med 25 %. Selskapet bruker propeller som går i takt, med en nøyaktighet på en milliontedel av et sekund. Dette minsker støyen inne i flyet med 25 %. Den lyden som blir igjen får en klang som ikke er så ubehagelig for øret. Samkjøringen mellom propellene er avhengig av at de står i et bestemt forhold til hverandre og til flykroppen.



## Nye amerikanske passasjerfly.

*Bestillinger for 3 milliarder kroner.*

Den sterke stigningen i flytrafikken i Amerika i det siste har ført til at de amerikanske flyelskapene har bestilt en rekke nye fly, ialt for 3 milliarder kroner.

*Lockeed «Electra»*

American Airlines har bestilt ikke mindre enn 35 av det nye Lockheed «Electra» for en samlet pris av 450 millioner kroner. Electra er et 4-motors turbo-prop passasjerfly som man regner vil kunne utkonkurrere



det engelske Vickers Viscount som for øyeblikket dominerer markedet i turbo-prop plassen. (Capitol Airlines kjøpte i fjor 60 av disse Viscount-maskinene.) Det påstås at farten vil bli 25 % høyere (680 km/t.) og rekkevidden 150 mil større for Electra'ens vedkommende. Dessuten vil Electra befordre 64 passasjerer mot Viscounts vanlige 48. I American Airlines vil Lockheed Electra erstatte den gamle to-motors Convair som selskapet nå bruker på mellom-distansene.

Andre fly som flyselskapene har bestilt er: Douglas DC-7 og DC-7B og Lockheed Super Constellation. Dessuten har Douglas nå planene ferdig for det nye DC-8 som flyselskapene er meget interessert i.

#### Douglas DC-8

Dette er et rent jet-fly for langdistansene, og sikkert selskapets svar til den engelske «Cometen». Hastigheten blir 880 km/t. med 80—125 passasjerer. Flyet vil kunne krysse Atlan-

Fra John Bull.



— Tøys, Amanda, det er like sikkert som å kjøre bil!

terhavet uten mellomlanding. Det blir ferdig til prøveflyvning i desember 1957 og til levering i 1959.

Det tredje av de store flyfabrikkene i Amerika, Boeing, er sterkt opptatt med jet-tankflyet KC-135 som selskapet bygger for forsvaret. Men regjeringen har gitt tillatelse til at det blir bygget en type for den sivile luftfart på samme verksted hvor de bygger den militære utgaven. Man regner med at det snart vil bli sendt ut melding til luftfartselskapene om at de kan få kjøpt disse flyene.

### Amerikanerne vil opp til 27 000 m i gondol!

Skal hoppe ut med rum-drakt.

Tidlig neste år vil to unge amerikanske flyoffiserer, den 27 år gamle Edward Sperry og den 29 år gamle Henry O. Nielsen, prøve å nå den anseelige høyden av 27 000 meter i en ballong-gondol, melder Daily Express' korrespondent i Washington.

Når de har nådd den planlagte høyden, vil den ene av de to hoppe ut, iført en spesiell rum-drakt. Han håper at fallskjermen vil åpne seg automatisk når han kommer ned til atmosfæren fra stratosfæren.

Den andre vil så løse gondolen fra ballongen, og ved hjelp av en fallskjerm som er montert på gondolen, vil han dale langsomt nedover, til han når 6000 meters høyde. Derfra vil han hoppe ut i vanlig fallskjerm.

De to flyverne slo i fjor verdensrekorden i fallskjermhopping, ved å hoppe ut fra et B-47 jetbomfly i 12750 meters høyde.



Nye rekorder av Canberra:

### LONDON—NEW YORK—LONDON på 14 timer.

Det engelske jet-bombeflyet Canberra utførte nylig den bedrift å fly frem og tilbake over Atlanterhavet (London—New York—London) på 14 timer og 21 minutter. Tiden innbefatter 35 minutters stopp på Brooklyns Floyd Bennet Field. Turen over tok 7 timer og 30 minutter og tilbake 6 timer og 17 minutter. Canberra-flyet som ble benyttet var en ganske almindelig standard maskin som tjenestegjør i det engelske flyvåpen RAF. Produsenter av flyet er English Electric Company.

Flyveren, kaptein John Hackett, er til daglig taxi-flyver og har krysset den engelske kanal ikke mindre enn 6000 ganger. Navigatøren het Peter Money-penny. Disse to er altså de første som har rukket å spise frokost i London, formiddagsmat i New York og aftens tilbake i London — alt på samme dag.

Det er senere meldt at denne turen nær hadde endt med katastrofe. Da piloten og navigatøren hadde forlatt flyet og maskinen ble kjørt inn i hangaren etterlot den seg en pøl med parafin på bakken, 10 meter i diameter. Reportere sier at lekkasjen syntes å komme fra hele maven på flyet. Til svar på spørsmålet fikk reporterne et unnvikende svar om at det skyldtes temperaturforskjellen. Men slike lek-

kasjer og løst flytende brennstoff har ofte vært årsaken til eksplosjoner og brann mens flyet er i luften.

### Høyderecord.

Et annet Canberra-fly satte 3. september en annen rekord idet flyet nådde en høyde av 20079 meter.



# DE SPØR - VI SVARER

På det siste flystevnet på Fornebo så jeg et lite enseters sportsfly, antagelig en amatørbygning, registrert LN-11. Har De noen opplysninger og data om dette flyet?

Terje Strøm.

**SVAR:** LN-11 er en norsk amatørbygning. Det er kaptein Carl Ludvig Larsen, sjefsflyver i Braathens S. A. F. E., som har bygget flyet etter egne tegninger og beregninger. Han har lekt med tanken om flyet helt siden før krigen, men begynte først å bygge det for 4-5 år siden. Det ble ferdig sommeren 1955 og godkjent av Luftfartsdirektoratet. LN-11 er det første norskbygde fly med nesehjul og innfellbart understell. Flyet er et enseters, lavvinget helmetall monoplan. Det er utstyrt med en 65 hk. Continental motor. Under prøveflyvningen oppnådde det en hastighet på 150 miles. Det er meningen å bytte motoren med en 85 hk. Continental motor, og farten beregnes da å kunne komme opp i 250 km/t.

Eg ønsker disse opplysninger om nokre fly: toppfart, motortype, motorkraft, flyvevekt og vingespenn: for F-84 Thunderjet, F-100 Super Sabre, Hawker Hunter, Saab 210 Draken, Saab J-29, F-86 Sabre, M. I. G. 15, F-80 Shooting Star og Saab A-32 Lansen.

J. R.

**SVAR:** Dataene er i samme rekkefølge:

Republic F-84 G «Thunderjet»: 973 km/t, En Allison J-35-A-29 jetmotor, 5600 pounds, 8160 kg., 11,12 m.

Etter at vi oppfordret leserne til å henvende seg til oss med eventuelle spørsmål i forbindelse med fly og flyvning, har vi allerede mottatt en hel rekke brev. Det gleder oss at det er slik interesse for denne spalten og setter igang med å besvare spørsmålene. Skriv til oss om det er noe De lurar på. Adressen er: LUFTENS HELTER, Bladkompaniet, Storgt. 31, Oslo. Spørsmålene blir besvart i den orden de kommer inn.

North American F-100 A «Super Sabre»: Mach 1,25 på 45000 fots høyde, 1205 km/t. ved havflaten. En Pratt & Whitney J 57-P-7 jetmotor, 9500 pounds, med etterbrenner 14250 pounds. Kampvekt 9980 kg., maks. vekt 11790 kg. 11,15 m.

Hawker Hunter F-1, 2, 4 og 6: Ca. 1200 km/t. For F-1, 4 og 6: En Rolls Royce Avon RA 7 jetmotor, 7500 pounds. For F-2: En Armstrong Siddeley Sapphire jetmotor. 8000 pounds. Vekt tillates ikke offentliggjort. 10,26 m.

Saab 210 «Draken»: Ingen opplysninger tillates offentliggjort.

Saab J-29 F «Flygende Tunnan»: Ca. 1060 km/t. En De Havilland Ghost 50 jetmotor, bygget på lisens ved SFA, 5000 pounds, med etterbrenner ca. 7500. Ca. 6100 kg. 11,22 m.

North American F-86 F «Sabre»: 1090 km/t. En General Electric J 47-GE-27 jetmotor. 5800 pounds. 7580 kg. 11,55 m.

F-86 D (Nattjager): 1060 km/t., samme motor, 5400 pounds, med etterbrenner ca. 7350, 8160 kg. Samme vingespenn.

Saab A-32 «Lansen»: Overstiger 1125 km/t. En Rolls Royce Avon RA.7 R jetmotor bygget på lisens ved SFA, 7500 pounds, med etterbrenner 9500, 10000 kg. 13,21 m.

M. I. G. 15: 1100 km/t. En WK-2 jetmotor, 5953 pounds. Kampvekt 5110 kg., maks. vekt 6458 kg. 10,37 m.

Lockheed F-80 «Shooting Star»: 898 km/t. En Rolls Royce Allison J-33-A-35 jetmotor, 4600 pounds, 6350 kg. 11,80 m.

## Fransk kvinne setter fallskjermrekord.

Med tillatelse fra eierne av Punch.

Den kjente franske fallskjermhoppersken Odette Rousseau hoppet den 24. august ut fra 8600 meters høyde, og gjorde etter det vellykte utspranget krav på den kvinnelige verdensrekord.

Frk. Rousseaus hopp ble målt av representanter fra den franske aéroklubb, som sa at hun dermed hadde slått den rekord på 7246 meter som ble satt i Sovjet-Unionen i 1952.

Frk. Rousseau hoppet ut i en høyde av 8600 meter, og hun lot fallskjermen åpne seg først 400 meter over jorden. Rekorden regnes kun for fritt fall.



## Når tyngdekraften opphører.

*Hvordan vil det menneskelige legeme reagere?*

De som vil fly ut i verdensrommet hvor jordens tyngdekraft opphører må være forberedt på å venne seg til en følelse av hjelpeløst fall som i et mareritt. Videre vil de måtte venne seg til at armer og ben ikke fungerer på vanlig måte, samt den psykiske påkjenningen ved ikke å vite hva som er opp og hva som er ned. Alt tyder på at virkningene vil bli meget alvorlige, men ekspertene mener allikevel at menneskene vil kunne lære å venne seg til de uvante forholdene.

Forskere verden over arbeider nå energisk med eksperimenter som vil klarlegge de menneskelige reaksjoner utenfor rekkevidden av jordens begavelige (1G) tiltrekningskraft. Det er

lengesiden flyvere først opplevet forhold hvor kraften av flere G forårsaket blackout fordi den drev blodet fra hodet og ned i kroppen. Men der hvor tyngdekraften er mindre enn 1 er problemet ganske annerledes. Det er forbundet med balansenerven i det indre øret som sier oss om vi står oppreist, om vi faller eller aksellerer. Denne ømfendtlige balanseevnen står i forbindelse med nervesystemet. Og hvis den blir forstyrret forårsaker det virkninger fra kvalme (eller «sjøsyke») til sjokk.

Nå er det umulig å fremvirke G-løse forhold innenfor det område hvor jordens tiltrekningskraft virker, men amerikanske arme-flyvere har funnet en måte å oppnå ihvertfall delvis G-løse forhold. Ved å fly flyet i en langstrakt omvendt looping (slik at flyet er vendt



utover og ikke innover i loopingen) har de greid å frembringe en tilstand hvor tyngdekraftens virkning er under 1G. Ved denne omvendte loopingen blir flyveren løftet ganske lett opp fra setet og i perioder fra 15 til 20 sekunder opplever han virkningene av den reduserte tyngdekraften.

En Thunderjet-pilot rapporterte «en følelse av klossethet» under de første fem prøvene og «en tendens til å bomme på det han grep etter med armene». På de neste 25 prøvene lærte han å forutse og å foregripe vanskelighetene. Den berømte prøveflyveren Charles Yeager som fløy i mye større høyder rapporterte «omtåket og alvorlig tap av orienteringsevnen i det 13. sekundet av sin vektløshet.» Han hadde følelsen av at han spant rundt sakte uten noen bestemt retning. Etter 15 sekunder gikk det rundt for ham og han mistet enhver peiling. Da han fikk vekten tilbake gjenvant han imidlertid orienteringsevnen.

Forsøk er også gjort med mus og aper som er blitt sendt opp i raketter. Disse forsøkene har vist at vektetapet antageligvis ikke har noen direkte virkning på hjertet eller blodsirkulasjonen selv om orienteringsevnen kan bli sterkt forstyrret.

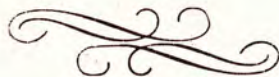
Helt generelt forteller forsøkene at et menneske som kan se og røre ved noe for å orientere seg vil kunne motstå virkningene av en forstyrret balanseevne. Det er ennå ikke klart hva som vil hende når det man ser og rører ikke refererer seg til noe — som for en mann inne i et rumskip ute i rummet. Det er tydelig at forstyrrelsene kan bli alvorlige, men det er altså sannsynlig at vi vil kunne lære oss å beherske dem.

### Neville Duke nødlander.

Den berømte engelske prøveflyveren Neville Duke slapp forleden fra en nødlanding med livet i behold. Flyet, en Hawker Hunter Mark I, fikk motorfeil under prøveflukt, men Duke greide å nødlande. Flyet ble imidlertid ødelagt.

### Fly av magnesium.

De forente stater har nå et fly på vingene som er bygget av metallet magnesium. Dette metallet er betraktelig lettere og sterkere enn aluminium som blir brukt til flyene nå. Da flyet ble bygget kunne man klare seg med halvdelen av de forsterkede delene.



Neste nummer av LUFTENS HELTER kommer om 1 måned.

Postflyet fotografert på Torslanda flyplass utenfor Göteborg.



AV NORSK  
FLYVNINGSSAGA:

# Posten skal frem!

Av Alf-Halvor Kalmoe

Alf Gunnestad heter en av våre mest kjente flyveteraner. Siden han tok sitt flysertifikat i 1925 har han 4000 flytimer bak seg. Han har vært nord i isen på selfangst og i Antarktis, på jakt etter hvalen, fant han nytt land «Prinsesse Astrids land». I 1925 kolliderte han i tåken med et flytårn i Calais og falt ned.

Fra 1930 finner vi Alf Gunnestad som postflyver på natttruten Oslo—Göteborg—København. Gunnestad fløy den siste strekningen Göteborg—København. Han brukte et lite sportsfly, uten radio eller belysningsmidler. Han hadde ingen forbindelse med bakken fra han tok av til han satte seg igjen. Ved landingen var det plasert en rekke almindelige fjøslukter i innflyvningsretningen. Det var bare på Bromma og på Malmø det var noe så moderne som lyskastere!

Nå lar vi Gunnestad fortelle om en dramatisk tur han hadde på denne ruten. Vi er dessverre ikke i stand til å gjengi den så udramatisk som han selv gjorde. Så han får ha oss undskyldt hvis vi etter hans mening har «fiffet» litt på beretningen!

Det var et ufyselig vær da jeg skulle starte fra Göteborg. Sikten var

mer enn skrall. Hittil hadde jeg fløyet nattpostruten uten avbrett, nå var det på tampen av sesongen, langt ute i september. Det ville være mer enn ergerlig hvis jeg ikke greide å komme frem i natt. Stasjonssjefen frarådet turen, men jeg ville av sted. For er det ikke noe som heter at posten skal frem?

Jeg krabbet opp i flyet mitt. Vi satt i åpent fly den gang. Og så bar det avsted. Det ble til at jeg måtte fly lavt over vannflaten med landflyet som jeg brukte. Jeg buktet meg mellom sund, rundt holmer og skjær som jeg nå og da fikk et glimt av.

Da jeg var kommet ned til Båstad begynte jeg å lure på om jeg i det hele tatt ville komme frem. Jeg begynte å sirkle over byen. De tusener av lys under meg ga meg på en eller annen måte en viss trykghetsfølelse.



Men plutselig ble det stummende mørkt under meg, ikke et eneste lysglimt! Min første tanke var at nå flyr du med hodet ned, men den tanken slo jeg fra meg i neste øyeblikk. Flyet lå slik det skulle i luften. Forklaringen på det hele, det fikk jeg høre etterpå, var at Båstad plutselig hadde mistet den elektriske strømmen på grunn av en feil på nettet. Og så skulle det hende akkurat da jeg «hang» over byen! Men så får jeg øye på et svakt blink. Jeg stuper mot det og finner ut at det er et lite fyrtårn i havneinnløpet. Ja, så ga jeg meg til å kretse rundt det da. Så gjorde jeg noen forgjeves forsøk på å komme rundt Hallandsåsen, men hver gang vendte jeg tilbake til det blinkende lyset. Det var liksom, det følte jeg, det eneste holdepunktet jeg hadde mellom himmel og jord. I hele verden var det bare lille meg og det blinkende lyset under meg. Ja, så hang jeg over lyset i det stummende mørket. Men slik kunne jeg jo ikke holde det gående. Nå fikk det briste eller bære! Jeg måtte ta en bestemmelse. Jeg kastet enda et blikk etter fyrlyset og så satte jeg kursen mot Hallandsåsen og greide å komme meg rundt. Jeg passerte Toreskov badhotell i høyde med annen etasje. Det var ikke fritt for annet enn at jeg ønsket at jeg lå i en myk seng der inne!

Da jeg så lysene fra Helsingør viste det seg at det var smått med bensin igjen på hovedtanken. Bensinmåleren fortalte at det snart var slutt. Men det var ikke noen fare på ferde av den grunn. I flyet var det montert en reservetank som lå nede i selve flykroppen, så det skulle nok greie seg fint. Det eneste «aber» var at bensinen måtte pumpes opp i falltanken

med håndkraft. Jeg satte i gang, etter et par pumpeslag oppdaget jeg at pumpestemplet var falt av! Og her satt jeg da med bensin nok, men kunne ikke bruke den. Det var ikke fritt for annet enn at jeg begynte å føle meg en smule tørr i halsen.

Den eneste chansen jeg nå hadde var å forsøke å nå Malmø flyplass. Avstanden til Malmø er en del kortere enn frem til København. Jeg dro ut over Øresund, gjorde flyvesten klar, for nå var jeg villig til å ta et lite veddemål på at jeg ville få meg en nattlig dukkert i Øresund.

Da jeg en stund senere kikket på bensinmåleren viste den tom tank! Merkelig nok brummet og gikk motoren feilfritt ennå. Hele tiden satt jeg med den vemmelige følelsen, at nå, nå stopper motoren. Jeg gjorde meg så lett som mulig, som om det skulle hjelpe noe. Minuttene føltes som eviglange timer. Motoren gikk ennå da jeg freste lavt over Malmøs hustak. Plutselig ble lyskasterne på flyplassen tent, de søkte litt etter meg, så fanget de meg inn. Heldigvis var de plasert i den riktige retningen så jeg kunne gå direkte inn for landing. I det samme hjulene tok bakken stoppet motoren. Hadde jeg holdt meg i luften et halvt minutt til, var det gått galt. Postruten ville i et hvert fall ikke ha blitt gjennomført med 100 % den sesongen.

Så fort det lot seg gjøre fylte jeg bensin. Klokken var nå nesten blitt halv tre på natten, eller rettere sagt, på morgenen.

Jeg tok av og nådde København. Der var det en smule forvirring, de aller fleste trodde at jeg lå ute i Øresund og svømte, og diskuterte livlig hva de skulle gjøre.

For egen regning vil vi gjerne få lov til å føye noe til om denne turen. Noe som står i norske og svenske aviser fra den tiden. Både det svenske og finske postflyet innstilte sine

turer den natten. Selv Trällebörgfergen innstilte turene sine! Sikten var nemlig ikke mer enn 25 meter! Refleksjonene gir seg i grunnen selv.



## Hva med Cometen?

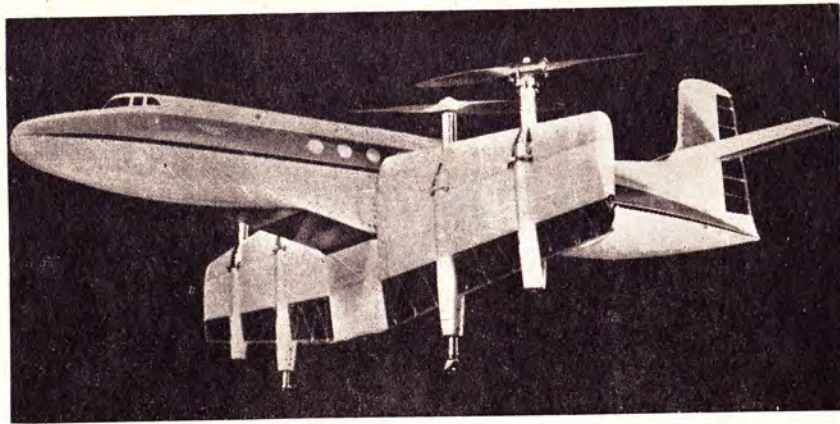
### Rekordflyet kommer igjen.

Det har vært stille omkring de Havillands sensasjonelle Comet i det siste. Cometen som var verdens første rene jet-drevne passasjerfly fløy for første gang i 1949. Den satte så en rekke rekorder på forskjellige strekninger og gikk inn i fast rute London—Johannesburg 2. mai 1952.

Som mange vil huske ble flyet forfulgt av en rekke uhell for godt og vel halvannet år siden og ble i april 1954 trukket tilbake fra tjeneste. Men

Cometens dager er ikke talte. De Havilland fabrikkens arbeider videre med flyet på grunnlag av de erfaringer som har vært gjort og en ny utgave (Comet III og IV) vil være ferdig i 1957. Cometen vil altså ennå kunne bli det første rene jet-fly i regulær rute-trafikk til tross for tiden som er gått tapt. Amerikanerne vil ha et rent jet-passasjerfly (Douglas DC-8) ferdig til prøveflyvning i desember 1957 og franskmennene har allerede prøvflyet sitt nye Caravelle.





Denne prøvemodellen av et passasjerfly som kan starte og lande som et helikopter er allerede prøvoflyet, forlyder det fra Moffett Field, California. Vingene dreies i vannrett stilling for vanlig flukt.

## Vertikal start og landing.

*Vanlige flytyper mestrer nå det som hittil har vært helikopterets eneområde.*

Mange er de spådommer som har vært fremsatt om de mest utrolige utviklingstendenser innen flyvningen siden jet-motoren for første gang ble tatt i bruk. Nylig ble det i England vist hvorledes en spesialutstyrt reaksjonsmotor direkte kan anvendes til å redusere flyets steilefart og dermed landingshastigheten, enn videre til å redusere startlengden.

Flyet var en Gloster «Meteor» med to Rolls-Royce «Nene» jetmotorer. Disse motorene var for anledningen utstyrt med noe engelskmennene kaller «jet deflectors». Dette er ledeskovler plassert i utblåsningsrøret i den

hensikt å bøye av gass-strålen nedover, hvorved flyet får en vertikal løftkomponent i tillegg til skyvekraften fra motoren. Ledeskovlene er plassert slik at den vertikale komponenten går gjennom flyets tyngdepunkt.

Prøveflyvningene har foregått helt siden mai 1954, og resultatene er så lovende at man allerede nå anser denne metoden for å være et langt skritt i retning av å gjøre flyvningen ennå sikrere. Som eksempel kan nevnes at når Meteor'en kommer inn for landing med begge motorene på 60 % av maksimal ytelse, blir steilefarten redusert med 20 % takket være lede-

skovlene. Ved økende motorkraft blir selvsagt steilefarten redusert tilsvarende.

Hvilke fordeler har så dette for flyveren? Han kan starte og lande på flyplasser med kortere baner enn det som tidligere var minimumskravet. Videre har han bedre kontroll over flyet under siste og mest kritiske del av innlegget for landing, takket være den vertikale løftkomponent. En gjennomsynkning eller glidning kan hurtigere enn tidligere endres til stigning, som dessuten kan foretas med mindre flyhastighet fordi en del av motorkraften blir direkte anvendt i vertikal retning. I samme øyeblikk motorkraften økes, vil stigearten øke proporsjonalt med denne.

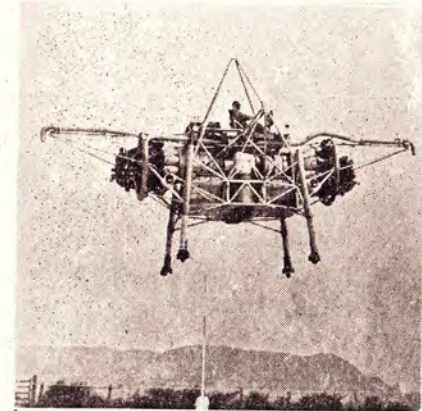
Metoden gir muligheter for å redusere flyenes størrelse, da vingeearealet for bestemte typer og formål kan reduseres i den utstrekning den nye kraftkilden kommer i tillegg under start og landing.

I samme forbindelse faller det naturlig å tenke på alle de mange andre forsøk som er gjort for å redusere startbaner, forbedre stige-egenskaper, helt til de siste amerikanske forsøksfly av typene Convair og Lockheed som starter og lander vertikalt, mens all flyvning foregår horisontalt som vanlig. Disse flyene har turbindrevne propeller, mens den engelske løsning av samme problem består i en høyst merkelig stålørskonstruksjon forsynt med 2 jetmotorer som er plassert vertikalt. Reaksjonskraften fra disse løfter hele arrangementet vertikalt opp fra jorden. Takket være dets pussige utseende har engelskmennene kalt dette prøvearrangementet for «den flyvende jernsengen».

En amerikansk løsning av samme

### Den flyvende jernsengen.

Det engelske eksperimentflyet som kaller seg «den flyvende jernsengen» består kun av en ramme til de to kraftige Roll Royce Nene jet-motorene plus ben. Getstrømmen fra motorene ledes i en vinkel av 90 grader mot jorden for ved trykket simpelthen å overvinne tyngdekraften og bringe flyet rett opp og ned. Flyveren er anbrakt på en plattform over motorene og kan ved hjelp av luftpresset gjennom utblåsningsrørene holde apparatet på rett kjøll og styre det opp og ned. Dette apparatet kan selvsagt ikke flyes i vanlig vannrett flukt. Den første frle flyvning med «jernsengen» fant sted 3. august 1954 og flyveren var captain R. T. Shepherd. Det lyktes ham da å holde apparatet i luften i ti minutter.



Den engelske prøvoflyveren, captain R. T. Shepherd, har tatt plass i «den flyvende jernsengen», men ikke for å sove. Han har brennstoff nok til ti minutters klatring opp og ned.



oppgave er et forsøksfly bygget av Bell. Dette flyet har også 2 jetmotorer som er plassert vertikalt under starten slik at de løfter, eller rettere sagt skyver flyet rett opp, men så kan de svinges om sin lengdeakse slik at de skyver flyet fremover for vanlig horisontal flukt.\* Løsningen høres bra ut, men det gjenstår å se hvorledes den virker i praksis. I skrivende øyeblikk har den ennå ikke vært i luften.

Et annet amerikansk forsøksfly er det nå meget omtalte «Convertpiane». Dette har 2 store rotorer plassert en på hver vingespiss. Under starten vir-

\* Nærmere beskrivelse og fotografi av Bell-flyet ble offentliggjort i mai-nummeret (Nr. 1) av Luftens Helter.

ker det hele som et stort helikopter. Straks etterpå blir rotorenes omdreiningssakse vridd forover helt til de trekker flyet på samme måte som almindelige propellere.

Alle disse løsninger, som hver for seg er fremkommet etter forskjellige oppgaver for varierende formål, antyder store nye muligheter for luftfarten. Men man må være oppmerksom på at de alle bare kan gi positive resultater i de tilfeller hvor motorens løftekraft eller trekkkraft er større enn, eller i det minste utgjør en vesentlig del av flyets totalvekt. Av rent praktiske og økonomiske grunner vil vi derfor i lang tid fremover bare se disse løsninger anvendt på militære og ikke på sivile flytyper.



## ATOMDREVNE FLY OM FIRE ÅR

*tror amerikanske forskere.*

De Forente Staters første atomdrevne fly vil antagelig kunne gå på vingene i løpet av tre eller fire år, uttalte en kjent amerikansk kjernefysiker i Los Angeles nylig. De ledende amerikanske flykonstruktørene arbeider med planer for atomdrevne fly.

Undersøkelser konsentrerer seg spesielt om beskyttelsen av passasjerer og mannskap mot radioaktiv bestråling. Bly passer ikke særlig godt til formålet fordi det er for tungt. Men et metall som kalles Hafnium har vært forsøkt. Det er imidlertid et ytterst sjeldent metall.

## MÅNEDENS FLY - 3:



### HUNTER

Produksjon: Hawker, England.

Flyet blir også bygget på lisens i Holland av Fokker fabrikkene og i Belgium av SABCA og Avions Fairey.

Type: En-seters jagerfly

Motor: Rolls Royce Avon eller Armstrong Siddeley Sapphire

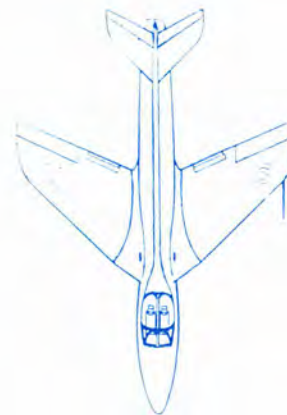
Maks. fart: ca. 1200 km/t.

Vekt: ikke oppgitt.

Vingspenn: 10,26 meter

Lengde: 13,79 meter

Andre opplysninger: Hunter er utstyrt med fire 30mm Aden mitraljøser med radar-sikte. Ved siden av at Hunter er svært hurtig har det utrolig gode fly-egenskaper. Tekst-piloten Neville Duke har med Hunter foretatt en looping mens flyet fløy med lydens hastighet. Hunter er allerede tatt i bruk av Englands Royal Air Force. Store bestillinger er kommet på flyet fra NATO foruten Danmark og Sverige.





SPENNENDE OPPLEVELSER I LUFTEN  
BYGGET PÅ HISTORIER FRA VIRKELIGHETEN

# LUFTENS HELTER

TIDLIGERE ER UTKOMMET

**Nr. 1. Oberstens dødsflyvning**

— historien om Amerikas yngste oberst og mest berømte flyver og hans siste flukt . . .

**Nr. 2. Duell i luften**

— fortellingen om det mest vanvittige kup som noen sinne er foretatt i luften . . .

**Nr. 3. Først over Atlanteren**

— historien om de to vågehalsene som utførte en av de største bragdene i flyhistorien . . .

**Nr. 4. De flyvende tigrene**

— historien om jagerflyveren hvis navn ble en legende under krigen i østen . . .

**Nr. 5. Lydmurens forbannelse**

— historien om den dumdristige prøveflyveren Jacky Cloudy's lek med døden i 2 000 kilometers fart . . .

Disse nummerne kan fåes hos Deres bladforhandler — eller ved bestilling til Bladkompaniet, Storgt. 31, Oslo.

Neste nummer av «Luftens  
helter kommer om 1 mnd.