

Nr. 8

75 øre

LUFTENS HELTER



FINN ARNESEN

I KAMP MED DØDEN
PÅ 88° NORD



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:

I kamp med døden på 88° nord

Luftpost

Franske fly mot toppen

De spør — vi svarer

Jet-motorens første flukt

Vind-tunnel for Mach 3

*

NR. 8 — DESEMBER 1955 — 1. ÅRG.

Utgitt av BLADKOMPANIET A/S

Redaktør: C. Huitfeldt

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

Abonnementspris 12 nummer (innenlands):

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



Finn Arnesen:

I KAMP MED DØDEN på 88° Nord

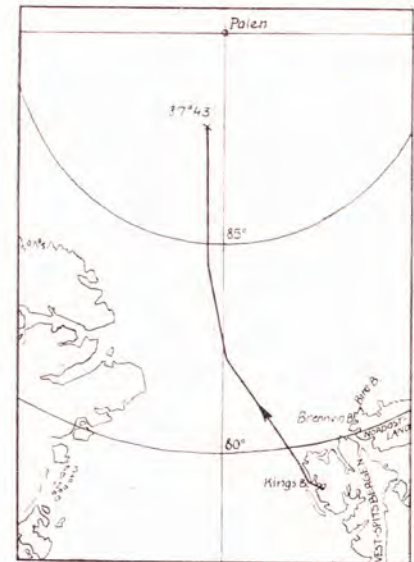


I.

Norges første sivilflyver.

Det var en solblank dag tidlig i juni 1914. På eksersersplassen på Gardermoen hersket travel virksomhet. Gråklede soldater løp bortover mot Avansementshaugen der en liten, spinkel Farman flymaskin sto med brummende motor. Propellen snurret rundt, de to mennene i den vesle gondolen vinket, og langsomt begynte flyet å trille bortover den støvete sandsletten. Soldatene ropte hurra da maskinen elegant lettet og raskt gikk til vær. Alles øyne fulgte den, og hurraene ville ingen ende ta.

Ved rattet i Farman'en satt løytnant Sem-Jacobsen, og passasjerer var Norges første sivile flyver som idag skulle fly solo for første gang og ta sertifikatet. Ansiktet til eleven var nesten helt gjemt under flyhjelmene og de store brillene, men den kraftige ørnene kunne bare tilhøre



ett eneste menneske — Roald Amundsen! Den berømte polarforskeren som hadde presset hundespannene sine frem over Antarktids' isøde og plantet det norske flagget på Sydpolen, og som hadde ført «Gjøa» gjennom Nordvestpassasjen forberedte seg nå på en ny, stor oppdagelsesreise. Og til den trengte han å kunne fly!

— Dette går jo fint! ropte Amundsen, og Sem-Jacobsen vinket muntert tilbake til ham. Soldatene var som maur langt under dem, og Amundsen kunne se lommetørkleene de vinket med som hvite prikker. Han vinket tilbake og smilte bredt.

Plutselig snudde læreren seg, og det var et forskrekket uttrykk i øynene hans.

— Styreledningen er røket!

Amundsen snudde seg kjapt og så ledningen vikle seg rundt propellen. Motoren begynte å fuske, og Sem-Jacobsen lot maskinen sirkle nedover.

— Vi styrter! ropte han med ett. De var tyve-tredve meter oppe da flyet satte nesen rett ned, og Amundsen grep hårdt om kanten av gondolen. I et kort glimt så han de forskrekkede ansiktene til soldatene, og så gikk det et kraftig støt gjennom flyet. Med et høyt smell tok det bakken. Propellen, understellet og vingene ble knekket til pinneved, og tilskuerne styrtet frem mot vraket med hjertene i halsen.

— Kunne de to ha klart seg?

De soldatene som var nærmest stoppet opp og begynte å rope hurra mens de viftet med armene, og snart spredde ropene seg. Ut av vrakhaugen krabbet de to flyverne, og de så ut til å være helt uskadde!

Amundsen rettet seg opp og børstet av seg det verste av støvet.

— Dette var synd! sa han og så på restene av Farman'en. — Nå får jeg vel ikke tatt sertifikatet idag.

Han kastet et blikk rundt seg, og smilte med ett fornøyd. — Men der borte står det jo et annet fly! Jeg lurar på om det kunne la seg gjøre å få låne det?

Noen minutter etter satt den berømte polarforskeren alene i cockpiten på det nye flyet. Tilskuerne rystet forferdet på hodet. Eide ikke mannen nerver? Her gikk han rett i bakken med et brak, og så ville han til værs igjen! Dette kunne aldri gå bra.

Duren fra motoren steg og steg til en voldsom larm, flyet suste bortover startbanen, og så var det med ett oppe luften. Elegant lekte det seg gjennom en åttetalssving, steg så opp i 150 meters høyde, og kom inn over landingsplassen i glideflukt. Forsiktig satte Amundsen maskinen ned på ba-

nen, og den rullet et godt stykke før den stoppet.

Roald Amundsen hadde vist at han kunne manøvrere et fly, og under skingrende hurrarop fra tilskuerne fikk han overrakt sertifikatet. Det hadde nummer 1, for han var vår første sivilflyver.

På veien tilbake til Oslo snudde Sem-Jacobsen seg mot sin tidligere elev.

— Si meg en ting, Amundsen, er det noen spesiell grunn til at du absolutt ville ta flysertifikatet?

Amundsen nikket.

— Ja, det er sikkert. Tenk på hvilke muligheter flyet gir polarforskeren! I århundre etter århundre har han måttet streve med hundesleder og andre primitive hjelpemidler. En eneste ferd har ofte tatt flere år med et fryktelig slit, og nå er det hele forandret med ett slag! Ingen flere lange vandringer, men en rask flytur istedet. Blikket ble fjernt og drømmende.

— Flyet er for lite utviklet ennå til å kunne brukes på lange ferder, men Bleriot's tur over Kanalen har vist at det er muligheter! Vi får prøve oss frem inntil utviklingen har kommet langt nok. Du skjønner, jeg har tenkt å fly over Nordpolen og Polhavet!

Sem-Jacobsen ble sittende og se på ham med åpen munn, og fikk ikke frem et eneste ord!

II.

En svindler lurar Amundsen.

Det varte ikke lenge før Amundsen kjøpte seg et lite Farmanfly med ski-understell, og han hadde tenkt å ta det med seg på den turen nordover som han hadde planlagt med «Fram». Men så ble planene stoppet av en begivenhet han ikke hadde makt over

— den første verdenskrig brøt ut!

I fire lange år gikk Amundsen rundt og verket, men så kom endelig freden, og han dro til Amerika sammen med den unge flyveren han hadde engasjert, Oskar Omdal. De kjøpte et Junkerfly, og ble satt i land fra «Maud» i Wainwright i 1922. Herfra hadde de tenkt å fly over Polhavet til Grønland, men en dag ble hele understellet på flyet smadret, og dermed måtte de gi opp planene for denne gang.

Nå så det mørkt ut. Amundsen hadde ikke flere penger igjen, og det var mange andre som hadde begynt å snakke om å fly over Polhavet også, så det gjaldt å komme avgårde før en eller annen konkurrent kom foran.

Så en dag kom Amundsen styrtende inn på rommet til Omdal, og ansiktet hans var et eneste stort smil.

— Se her, Oskar. Her kommer løsningen på flokene! Jeg har fått et telegram fra skipsreder Hammer i Seattle, han som hjalp meg med så mye da jeg utrustet «Maud» til den siste ferden. Hør hva han skriver: «Kom til Seattle. Jeg har tre nye fly til Dem!»

Omdal spratt opp og danset rundt i rommet av glede.

— Da kan vi kanskje dra avgårde alt i sommer. La oss reise til Seattle med en gang og snakke med Hammer!

De to vennene dro avgårde, og da de kom til byen gikk de rett opp på kontoret til Hammer. Han mottok dem med et stort smil.

— Goddag, Amundsen. Hyggelig å se Dem igjen! Nå skal De snart få tatt den turen over Polhavet De har snakket så mye om. Junkerfabrikkene har foreløpig lovet meg et fly av nyeste modell!

Amundsen og Omdal så på hverandre, og så ristet polarforskeren på hodet.

— De Junkerne er ikke så bra, Hammer. Understellet på dem er for dårlig når man skal lande på isen. Nei, ønsket måtte være å få flybåter!

Hammer smilte på ny og bød på sigarer.

— Flybåter? Det er altså det beste? Da skal jeg selvfølgelig skaffe dere det!

Amundsen så betenkt på ham.

— Men hvordan skal vi få skaffet pengene til dem? Det blir ingen billig affære, vet De.

Skipsrederen slo ut med armene.

— Overlat det til meg, Amundsen. La meg få fullmakt til å handle på Deres vegne. Jeg vet hvordan penger skal skaffes, og det er bare hyggelig å hjelpe en berømt landsmann.

Polarforskeren tenkte seg om. Hammer virket som en grei kar, og selv så han ingen løsning på pengeproblemen.

— All right, sett igang! Da ordner altså De med flyene, så drar Omdal og jeg hjem og planlegger ekspedisjonen.

De tok hjertelig farvel med Hammer og dro tilbake til Norge. Det var høsten 1923, og Amundsen planla å dra avgårde neste sommer. Nå hadde han tenkt å fly fra Svalbard til Alaska, og han engasjerte flyvere og mannskap til turen.

Omdal var straks villig til å bli med.

— Så lenge du ikke gir opp skal du alltid finne meg villig! sa han.

Amundsen engasjerte to unge, norske flyvere til å føre de to andre maskinene, premierløytnantene Hjalmar Riiser-Larsen og Leif Dietrichson. Fra

Seattle skrev Hammer at han hadde bestilt tre Dornier Wal flybåter i Italia, og de skulle koste 130 000 kroner hver.

— Kan De klare å skaffe de pengene? spurte Amundsen, og Hammer svarte at det var en lett sak som polarforskeren ikke behøvde å kaste bort tid til å tenke på. Han holdt på med å samle inn pengene blant rikfolk nå, skrev han.

Tidlig på våren dro flyverne ned til Pisa og prøvdefly maskinene. De var villt begeistret for dem.

— For noen fly! sa Riiser-Larsen, og hele den seks fot høye kjempen av en kar dirret av begeistring. — Disse maskinene her skal vi klare turen med, Amundsen! Jeg har vært oppe i over 3000 meters høyde med to tonns last, og flyet svever som en svale.

Tiden gikk, og rundt midtsommer skulle Amundsen overta flyene. Et telegram til Seattle vedrørende betalingen kom i retur. Skipsreder Hammer hadde forlatt landet og var dratt til Japan! Han hadde tatt med seg mesteparten av de pengene han hadde samlet inn blant rikfolkene i Amerika.

Amundsen tok et skritt tilbake og ble likblek. Riiser-Larsen leste telegrammet over skulderen på ham og knyttet nevene. Det kom et sint uttrykk i øynene hans, og den kraftige skikkelsen ruvet som en arg bjørn.

— Heldig for ham at han er helt i Japan, sa han innbitt. — Hadde jeg bare hatt ham her!

Amundsen rystet fortvilet på hodet.

— Penger, jeg må skaffe penger! Vi skylder 280 000 kroner for flyene! Det er ikke annet å gjøre enn å la seg slå konkurs.

Han smilte plutselig.

— Det skal nok gå. Vi får huske på at det er mørkest når det lysner! Turen skal vi nok gjennomføre når alt dette er ordnet opp.

Med innbitt energi gikk han løs på oppgaven. Konkursboet ga penger så alle fikk dekket fordringene sine, men Amundsen selv var på bar bakke igjen. Utsiktene til å fly over Polhavet var mindre enn noen sinne, men han kjente ikke ordet å gi opp.

— Turen skal gjennomføres, sa han til flyverne. — Jeg drar til Amerika på en foredragsturné. Kanskje jeg kan skaffe penger nok på det!

III.

Lincoln Ellsworth.

En aften noen måneder senere satt Roald Amundsen på et hotellværelse i New York med en blyant i hånden. Han skrev noen tall på et ark papir, summerte dem og kastet blyanten fra seg. Med en trett grimase gned han seg over haken. Dette så alt annet enn lovende ut!

Foredragsreisen var langfra blitt det han hadde ventet. Han hadde alltid vært populær her i Amerika, men nå hadde folk øyensynlig glemt hans tidligere bragder. Det var bare noen få som møtte opp for å høre foredragene hans, og de artiklene han skrev var det ikke lett å få plasert i avisene.

Han så på beregningene han hadde foretatt.

Det var ikke rare sakene, nei. Hvis inntektene fortsatt skulle bli så små ville han være 100 år før han hadde kapital nok til å fly over Polhavet! Hva skulle han gjøre? Noe drastisk måtte foretas, ellers kom han aldri avgårde. Gi opp turen ville han ikke.

Han skulle fly over Polhavet selv om det så mørkt ut for øyeblikket.

Han ble brått avbrutt i sin tanke- rekke av den iltre kimmingen fra telefonen på nattbordet.

Amundsen sukket. Det var sikkert flere kreditorer som ville mase etter penger. Han trakk på skuldrene og grep røret.

— Hallo.

— Er det kaptein Amundsen? spurte en dyp, mandig stemme.

— Ja, det er meg.

— Mitt navn er Lincoln Ellsworth. Jeg vet ikke om De husker meg, men jeg møtte Dem under verdenskrigen. De var på besøk ved fronten i Frankrike, og jeg var en amerikansk frivillig som lå i en skyttergrav der. Vi snakket litt sammen også.

— Dessverre, jeg husker Dem nok ikke.

Amundsen skulle til å bryte samtalen. Det var mange som forsøkte å gjøre seg til venns med berømtheter på denne måten, for senere å sole seg i den annens berømmelse. Han holdt på å legge på røret da Ellsworth fortsatte å snakke.

— Jeg har absolutt ikke noe greie på polarforskning, men det interesserer meg sterkt. Det kan hende jeg kan klare å skaffe Dem penger til en ny ekspedisjon!

Nå tenkte ikke Amundsen på å legge på røret lenger.

— Mener De det? Kunne De komme hit på hotellrommet mitt, så kunne vi snakke om dette her.

— Jeg kommer om to minutter. Jeg ringer nemlig fra telefonboksen nede i foyeren på hotellet!

Et par minutter etter banket det på døren, og en høy ung mann kom inn. Det brunbarkede ansiktet var åpent

og ærlig, og et bredt smil blottet to rader perlehvite tenner. Amundsen likte ham straks og gikk mot ham med utstrakt hånd.

— En fornøyelse, kaptein Amundsen! Skal vi gå over til forretningene straks?

Han slengte seg ned i en stol og tente en sigarett.

— Jeg kan kanskje skaffe Dem 85 000 dollars, sa han rolig, — men på en betingelse. Jeg vil selv være med på ekspedisjonen!

Amundsen hevet overrasket øyebrynene og betraktet ham skarpt. Her satt denne rike, amerikanske gutten som var sønn av en kjent kullmagnat og sa at han ville bli polarforsker! Hvordan ville han som var vant til rikdom og luksus klare de harde strabasene under primitive forhold?

Lincoln Ellsworth lo plutselig.

— Jeg skjønner hva De tenker på, mr. Amundsen! Jeg tror nok jeg skulle kunne holde ut de besværighetene en ekspedisjon vil by på. Jeg er en veltrønet sportsmann, har drevet med bryting og boksing. Jeg har vært på lange turer i ødemarkene i Peru, Alaska og Canada og har klart meg på egen hånd uten sivilisasjonens goder.

Jo, han så virkelig ut til å være i god form og virket slett ikke som noen bortskjemt pappagutt.

— En ting må De være klar over, sa Amundsen. — Ekspedisjonen vil stå under norsk flagg selv om De skaffer pengene. Jeg kommer aldri til å dra avgårde i noe annet lands tjeneste!

— Det er en selvfølge!

Polarforskeren sukket lettet. Nå begynte det å lysne!

— Well, jeg vil gjerne ha Dem med

på turen. Og De kan skaffe pengene?

— Ja, det tror jeg bestemt. Far har massevis av penger, og hvis De vil bli med meg hjem kan vi snakke med ham.

Amundsen var villig, og ikke lenge etter satt han i en god stol i det luksuriøse huset til millionæren James William Ellsworth. Lincoln hadde forelagt ham planene med ungdommelig iver. Faren så vurderende på den norske polarforskeren.

— Si meg, kaptein Amundsen, hvorfor vil De absolutt fly over Nordpolen?

— Det er slett ikke det viktigste! Amundsen ble varm og ivrig i stemmen. — Jeg regner det ikke på noen måte som hovedoppgaven å fly over polen. På den har jo Peary vært for mange år siden. Først og fremst vil jeg fly over Polhavet. Som De vel vet er dette et fullstendig utforsket område på jordkloden. Ingen vet om det er et eneste stort hav eller om det fins land der. Kan hende ligger et helt kontinent skjult bak isbarrieren og venter på å bli utnyttet! Å få konstatert hva som er gjemt i dette isødet er betydningsfullt både for vitenskapen og industrien.

— Hm. Og hva akter De å foreta Dem hvis jeg ikke gir Dem noen penger?

— Jeg klarer vel sannsynligvis å skaffe pengene et annet sted. Det har jeg i alle fall alltid makttet tidligere. Der hvor viljen er til stede fins det alltid en utvei.

Ellsworth så på mannen som satt foran ham, stø og rolig som et fjell og sikker på seg selv. Med ett forsto han at han sto overfor en mann som gjennomførte det han satte seg fore.

— All right, sa han. — Jeg skal overføre 85 000 dollars til Deres konto imorgen!

Lincoln jublet av glede, og Amundsen følte det som om det ble løftet en stor bær fra hjertet hans. Nå skulle Polhavet beseires!

— — —

Noen timer senere ringte et telegrafbud på døren til Hjalmar Riiser-Larsens leilighet i Oslo.

— Et telegram fra Amerika!

Riiser-Larsen rev spent opp konvolutten.

Hjalmar Riiser-Larsen,
Oslo,
Norge.

Vil du bli nestkommanderende på turen over Polhavet Stop Pengene ordnet av Lincoln Ellsworth som blir med på turen Stop Kjøp to Dornier Wal flybåter i Italia Stop

Amundsen.

Riiser-Larsen smilte bredt og gned seg i hendene. Om han ville være med!

Han grep telefonen og ringte opp sentralen.

— Dette er Hjalmar Riiser-Larsen. Jeg ønsker en rikstelefon til Italia. Gi meg Dornier Wal flyfabrikkene i Pisa!

IV.

Mot det ukjente.

Tidlig om morgenen den 9. april 1925 sto to skip ut fra Tromsø havn. Først kom transportskipet «Farm» tilhørende marinen, og etter det en liten ishavsskute som nesten var skjult under to enorme pakkasser. De var for store til å komme ned i lasterommet på «Hobby» og hvilte på rekkene, og

enda stakk de et par meter utenfor skutesisidene. En høy, kraftig mann fór rundt på dekket og følte nervøst på surringene rundt kassene. Riiser-Larsen hadde fått ansvaret for at de to Dornier Wal flybåtene kom i god behold frem til startstedet på Svalbard, og det var en jobb han ikke likte.

— Hvordan vil det gå om det blir storm nå? spurte han kapteinen. Den gamle ishavsskipperen trakk på skuldrene.

— Er vi heldige kommer vi nok frem til Svalbard! sa han.

Roald Amundsen var ombord på «Farm», og de stakk raskt fra den atskillig langsommere «Hobby». Ikke mange timene etter starten blåste det opp til stiv kuling. Bølgene gikk høye langs skutesisiden, og polarforskeren stirret bekymret akterover.

— Hvordan pokker skal maskinene komme hele gjennom dette været? spurte han Leif Dietrichson som sto ved siden av ham ved rekka.

Den unge flyveren rystet på hodet.

— Dette ser ikke bra ut, nei. Men vi får stole på at Riiser-Larsen klarer brasene!

Etterhvert løyet været noe av, og det var nesten vindstille da «Farm» gled inn på havna ved Ny-Ålesund. Ikke før var båten lagt til ved bryggen før Amundsen dro opp kikkerten og rettet den utover fjorden. Ville de noengang få se igjen «Hobby» og flybåtene?

— — —

Da «Hobby» kom inn i kulingen slo Riiser-Larsen seg til på dekket for godt. Hjertet satt helt oppe i halsen av frykt for at kassene skulle rive seg løs og forsvinne overbord. Vinden sto fra nord, og den vesle skuta slingret voldsomt i sjøene. Sjøsprøytet sto

som en foss over dekket, og flyveren var våt til skinnet.

Det rykket brått til i skuta flere ganger da noen ekstra sterke bølger rev i den. En av kassene slet seg løs og skled langsomt bortover rekka.

Riiser-Larsen holdt pusten av spenning. Kassen gled nesten to meter, men så ble den liggende urørlig igjen. Kanskje det skulle gå likevel!

Noen timer etter var de ute av uværet i god behold, og uten at noe mer skjedde nådde de frem til Ny-Ålesund. De to pakkassene ble straks losset og åpnet. I en bitende nordavind og tretten kuldegrader ble delene satt sammen, og etter noen få dager lå de to flybåtene ferdig monterte ved vannkanten. De ble merket N 24 og N 25.

Roald Amundsen samlet de fem karene som skulle være med ham på turen og ga dem de siste instruksene.

— Vi drar avgårde så snart meteorologene lover oss bra vær. Nordpolen er ikke det egentlig målet, der har Peary alt vært, men holder været og inntreffer det ikke noe uforutsett vil vi forsøke å nå den. N 24 skal flys av Leif Dietrichson. Lincoln Ellsworth skal være navigatør og Oskar Omdal mekaniker. Riiser-Larsen skal føre N 25, Feucht er mekaniker og jeg selv er navigatør. Vi tar med nødrasjoner for tre dager, rifler, seilduksbåter, telt, soveposer, ryggsekker, ski og sleder. Radio kan vi ikke ta med. Den er så tung at vi taper massevis av bensin om vi skulle installere den. Noen spørsmål?

Ingen hadde noe å spørre om, og de gikk hver til sitt. Amundsen ble sittende en stund og prate med italieneren Feucht, mekanikeren fra Dornier

Wal fabrikkene som skulle være med på ekspedisjonen.

— — —

Om morgenen den 21. mai kom meteorologen inn på værelset til Amundsen.

— Nå er det bra værutsikter for de nærmeste dagene. Jeg tror De kan dra avgårde idag.

Polarforskeren reiste seg straks og snudde seg mot Lincoln Ellsworth. — Takk, så går vi!

Alt som kunne krype og gå i Ny-Ålesund sto på bryggen da flyverne kom gående i de tunge draktene sine. Fritz Zappfe, som var sjef for Amundsens base på Svalbard, kom med en kasse sigarer og bød frem. Polarforskeren tok en.

— Men det er jo bare seks igjen, Zappfe. Har De nok med dem da?

Zappfe smilte.

— Det blir akkurat en til hver av dere når dere kommer tilbake igjen, det! God tur.

Flyverne gikk ombord i de smekre to-motors flybåtene. De 360 hesters Rolls-Roycemotorene startet. Propellene begynte å gå langsomt rundt, og så raskere og raskere. Flyene gled utover fjorden og snudde så for å gå opp mot vinden. N 25 kom først innover.

Riiser-Larsen ga full gass og 2000 omdreininger på motoren. Farten økte og økte, og så med ett var flyet i luften og suste over Kings Bay snebreen. I en stor bue la han flyet utover og sirklet rundt mens de ventet på N 24.

Dietrichson lot maskinen gli innover startbanen og økte farten. Da hørtes med ett et voldsomt brak, og han kunne høre den forskrekkede stemmen til Omdal over motorlarmen.

— Fire nagler er røket i bunnen av flyet, og vannet fosser inn!

Dietrichson betenkte seg litt, men ga så full gass.

— Vi kan ikke vente og reparere det nå! ropte han. — Det får gå som det best kan!

Flyet steg raskt og snudde nesen mot nord. Som to kjempfugler av duraluminium gikk flybåtene i solskinnen utover havet i 150 kilometers fart.

Zappfe ble stående og følge dem med øynene til de forsvant. Så snudde han seg og gikk langsomt tilbake til værelset sitt. Amundsen hadde regnet med å være borte i tolv timer. Bare de nå kom helskinnet tilbake!

V.

Til 88 grader nord.

Vannet under de to flybåtene var fylt av store isflak som langsomt drev sørover, og som enkelte steder var skrudd opp i store garer. Det kom drivende litt tåke under dem, men det var ingen vind å snakke om og god sikt.

I N 25 satt Riiser-Larsen ved spakene, stø og sikker som Dovre selv. Amundsen speidet hele tiden forover og noterte ivrig i notisboken sin. Begge motorene gikk jevnt og støtt, og Feucht kunne sitte og slappe av på setet sitt.

N 24 fulgte rett etter dem. Dietrichson nynet en populær slager, og Ellsworth slo takten med det ene benet. Idyllen ble brått avbrutt av den forskrekkede stemmen til Omdal.

— Leif, se på termometeret! Kjølevannet i den bakre motoren må være kokende snart!

Og ganske riktig. Et kort blikk for-

talte at ikke alt var som det skulle. Fortsatte temperaturen å stige slik ville motoren snart bli overopphetet og ødelagt.

Omdal krøp opp i motorgondolen med en skiftenøkkel i hånden. Han ble borte i noen minutter og rystet på hodet da han kom ned igjen.

— Jeg kan ikke få gjort noe med den. Du må sette ned omdreiningstallet, ellers smeller det snart!

Han hadde ikke før snakket ferdig så smalt det. Men heldigvis var det bare termometeret som var kommet opp i 115 grader og sprakk.

De tre karene begynte å se etter et sted å nødlande på, men vannet under dem var fylt av høye skrugarer og drivende isflak. De så på hverandre, og Ellsworth trakk på skuldrene.

— Let's go on! sa han bare.

Med redusert kraft på den ene motoren sank farten, og snart ble N 25 til en liten prikk foran dem for så å forsvinne helt i tussmørket som la seg rundt dem som et ullent teppe . . .

— — —

— Se, Amundsen, der kommer midnattssolen, ropte Riiser-Larsen. Solskiven steg opp av havet og hyllet drivisen i et varmt, gyllenrødt skjær.

De tre satt stumme, grepet av skjønnheten i naturen. Det var Feucht som først rev seg løs fra stemningen og kastet et blikk akterover. Han tok opphisset Amundsen i armen.

— N 24 er forsvunnet!

Han hadde rett. Himmelen bak dem var tom og blå.

— De er vel kommet etter av en eller annen grunn. Har de hatt trøbbel håper jeg Dietrichson er fornuftig nok til å gå tilbake til Svalbard.

Flybåten fortsatte innover isødet. Ved midnatt hadde de fløyet i åtte

timer, og Feucht opplyste at halvparten av bensinen var oppbrukt. — Og nå er vi på 88° nord, sa Amundsen trett. — Vi får gå ned her, og det betyr at vi ikke nådde polen dennegang heller. Der nede er en råk vi kan lande i.

Under dem var det et stort åpent felt i isen. Riiser-Larsen lot flyet gå ned i store sirkler, men plutselig begynte den ene motoren å fuske.

— Vi er for tungt lastet til å kunne holde oss oppe på en motor! ropte han. — Nå for det briste eller bære!

Det ble klart for dem at flyet ikke ville nå frem til råken. Riiser-Larsen vred det ned mot en bred sprekk i isen, og med et høyt smell tok flybåten vannet. Hendene grep lett og sikkert om spakene, og han formelig snodde flyet gjennom issørpen. De to andre ble grepet av beundring for hans dyktige manøvrering, og da flyet stoppet trakk de et lettelsens sukk. Skrugarer var rundt dem på alle kanter, og flyet lå med nesen oppe på fast is.

— Vi tar en kort hvil, sa Amundsen, — og så får vi reparere motoren og forsøke å komme opp igjen og dra tilbake.

De sov en times tid, og så tørnet de ut igjen. De var nødt til å snu flyet for å kunne komme opp med det, men isen var frosset til rundt det, og det satt bommende fast.

— Vi klarer aldri å snu det nå, sa Riiser-Larsen og tørket svetten av pannen, — og for hvert minutt som går fryser det mer og mer fast!

De så på hverandre og kastet et blikk rundt seg. Alt de så var is, is og atter is

— — —

Fritz Zappfe tenkte ikke på å legge

seg i det hele tatt. Klokken dro seg over 24, og en ny dag begynte, men han satt fremdeles og la kabal i den vesle lugaren sin ombord på «Hobby».

Nå skulle snart karene være tilbake, og han ville ikke sove når de kom.

Etter hvert som timene gikk tittet han oftere og oftere på klokken, og ansiktsuttrykket hans ble mer og mer betenkt. Da det begynte å lysne i øst sto fortvilelse å lese i øynene hans. Urolig kom han seg på benene og gikk ut på dekket. Han stilte seg ved rekken og så nordover, men ingen fly var å se eller høre.

Da solen sto opp sto han der fremdeles. Nå var karene allerede flere timer forsinket. Det kunne vel ikke være skjedd noe galt med begge flyene? Skipet begynte å våkne til liv. Flere og flere kom opp på dekk, strakte seg og stilte seg ved relingen for å stirre mot nord.

Timene gikk, men flyene var ikke å se. Ved middagstider kom skipperen bort til Zappfe.

— Det må være skjedd noe. Jeg foreslår at vi drar en tur nordover for å se om vi kan oppdage noe.

Zappfe nikket.

— La oss gjøre det. Kanskje de har nødlandet og trenger hjelp.

Straks etter lettet «Hobby» anker og dro for full fart nordover. Da de var kommet til 80° nord møtte de pakkisen, og patruljerte østover mot Vogelsang og Jermac Point.

Det ble kveld igjen. Urolig gikk Zappfe frem og tilbake på dekket mens mørket ble tettere og tettere, for så å brytes da midnattssolen dukket opp over horisonten. Hele natten gikk uten at noe skjedde, og neste

morgen dro «Hobby» til Virgohavn der den kastet ankeret.

Det gikk flere dager uten at flyene kom tilbake eller ga livstegn fra seg. Verdens øyne ble rettet mot Ishavet. Om kvelden 27. mai kom det telegram fra Oslo om at to flybåter fra marinen skulle komme nordover og lete etter polarforskerne. Fra USA ble det telegrafert at luftskipet «Shannon» ville bli sendt om ikke flyene kom tilbake på et par dager.

Den 29. mai dro «Hobby» ut på en ny patruljetur, men heller ikke denne gang oppdaget de noe. Zappfe var utslitt av bekymringer og våkenetter, og etter hvert som tiden gikk ble ansiktet hans tynnere og tynnere.

Den 17. juni kom, og ennå var det ikke funnet spor etter polarforskerne. Mange var de som mente at de måtte være forulykket, men Zappfe ga ikke opp håpet.

Om ettermiddagen kom to fly fra marinen eskortert av «Heimdal», som skulle være moderskipet deres. Dagen etter skulle flyene dra inn over isen.

Zappfe la seg sent på kvelden og kastet seg frem og tilbake i sengen uten å få sove. Var polarforskerne i live, eller var deres døde legemer forlenget frosset inne i det hvite helvete der oppe i nord?

VI.

Kampen mot polarisen.

Roald Amundsen tenkte ikke på å gi opp selv om de ikke klarte å snu flyet som var frosset fast i issørpen.

— Vi er nødt til å få maskinen opp på fast is, sa han rolig. — Det eneste vi kan gjøre er å hugge vekk den skrugaren der borte og dra det opp.

Riiser-Larsen og Feucht så tause på

hverandre. Den kolossale skrugaren måtte bestå av flere tonn hård stål. Kunne tre mann klare å fjerne den og deretter å dra et fly som veide fire og et halvt tonn opp av vannet? Det er umulig, tenkte Riiser-Larsen, men han sa det ikke.

— Well, da er det bare å begynne. Hva har vi av redskap å arbeide med?

Det viste seg å være svært lite. En speiderøks, noen kniver og en liten treskuffe var alt som som kunne brukes, men de satte likevel igang med å hugge is og skuffe den vekk. Helt til det begynte å mørkne hang de i, og etter å ha slukt noe mat sank de utmattede ned i soveposene.

— Får vi ikke vekk denne skrugaren må vi gå til Kapp Columbia på Grønland, sa Amundsen og sukket. Det blir en pokkers så lang marsj over drivisen, omtrent 100 mil . . .

Tidlig neste morgen var de på benene igjen og fortsatte arbeidet. Så fort de tok en pause kløv Amundsen opp på toppen av skrugaren med kikerten i neven for å speide etter N 24. Han gransket nøye alle mørke flekker i terrenget, og med øtt utstøtte han et høyt rop.

— Jeg kan se vingen på et fly! Det må være N 24. Jo, det er et telt også, og folk! La oss få opp et flagg.

Riiser-Larsen kom løpende med flagget og begynte å vifte med det. En mørk skikkelse kavet med armene i den andre leiren.

— Det er Dietrichson! sa Amundsen beveget. — Signaliser til ham.

Riiser-Larsen begynte å sende morsebokstaver, og ble enig med Dietrichson om at mannskapet på N 24 skulle prøve å nå bort til N 25. Det varte ikke lenge før karene forlot leiren og

kom gående over isen med sleder og store oppakninger.

— Bare de nå ikke går over den store råken vi så da vi landet, sa Feucht med ett. — Det har vel lagt seg noe ny is på den, og det er ikke sikkert de oppdager den er usikker. Vi må . . .

Han tidde brått da et skingrende rop lød gjennom stillheten. De tre så på hverandre uten å si noe. Karene fra N 24 var skjult for dem bak en høy skrugar, og de kunne ikke få hjulpet dem på noen måte da de var helt på andre siden av råken. Var de druknet alle sammen?

— — —

Dietrichson fikk satt flyet ned i en liten råk da den overopphetede motoren stoppet. Vannet fosset inn gjennom den ødelagte bunnen, og flyverne begynte å hive sakene sine inn på fast is for å redde det som kunne reddes om maskinen skulle synke.

De tilbrakte en kald og ubehagelig natt på isen, og stor var gleden da Dietrichson oppdaget N 25. Så snart de hadde fått pakket sammen utstyret dro de avgårde for å komme sammen med kameratene igjen. Omdal gikk først, så kom Dietrichson og til slutt Ellsworth.

De passerte flere små, åpne råker og gyngende seierris, og flere ganger holdt en av dem på å plumpe uti. De var ikke mer enn noen hundre meter fra N 25 da Dietrichson med ett gikk gjennom isen. Med et skingrende skrik hugg han tak i iskanten, og Omdal snudde seg kjapt. Før han fikk kommet seg på sikker is var imidlertid også han uti, og de tunge ryggsekkene truet med å dra dem under.

— Forsøk å holde ut! ropete Ellsworth.

Han nølte ikke et sekund med å hjelpe. Lynsnart spente han av seg skiene, la seg ned på isen og akte seg langsomt og forsiktig utover mot råken. Det knaket faretruende under ham, og isen slo store sprekker. Han strakte seg ut, og skjøv en av skiene bort mot Dietrichson. Flyveren fikk grepet tak i enden av den og Ellsworth dro ham opp av vannet.

Omdal kjente at musklene begynte å stivne. Han klorte seg fast med neglene i iskanten og bet tennene sammen. Rett før han skulle til å synke kjente han et hårdt tak i skulderen. Det var Ellsworth som holdt ham oppe inntil Dietrichson nådde frem og fikk hjulpet ham med å få opp Omdal.

De samlet krefter i noen minutter, men snart etter var de på benene igjen og fortsatte marsjen. Endelig dukket leiren opp foran dem, og så kom Amundsen, Riiser-Larsen og Feucht løpende.

— Gudskjelov, sa Amundsen og pustet lettet ut. — Da vi hørte skriket visste vi ikke hva vi skulle tro. Skynd dere inn i flyet og få på dere noen tørre klær.

Så snart det var gjort samlet Amundsen dem for å planlegge hvordan de skulle komme seg tilbake til Svalbard. De ble enige om at de måtte prøve å få N 25 opp av vannet og få lagd en startbane til den. N 24 var så ødelagt at den aldri ville kunne lette mer.

De satte straks igang med å arbeide. Provianten ble strengt rasjonert, hver mann fikk 250 gram om dagen. Fra morgen til kveld slet de med å fjerne is og sne med de primitive redskapene sine og litt etter litt vokste lengden på startbanen.

Dødstrette krøp de i soveposene, og hadde knapt sovnet da et høyt rop vekket dem. Det var Riiser-Larsen.

— Kom fort! Isen skrur seg sammen rundt flyet og holder på å presse det ned!

I en fart tørnet de ut og grep redskapene sine. Isen sto allerede høyt oppe på sidene av flyet, og i febrilsk hast hogg de løs på den. Riiser-Larsen hoppet opp og ned på den åtte tommer tykke isen og trampet den i biter med hjørnevekten sin. Det ble en hård kamp før de endelig reddet flyet inn på fast is.

Etter noen timers søvn var de oppe igjen, og spiste den magre frokosten sin: tre havrekjeks og en kopp sjokolade. De begynte å arbeide på startbanen igjen med en gang.

Dag etter dag fortsatte de å planere isen. Høye skrugarer ble hugget og trampet ned og overflødig is ble skyflet vekk. Det tunge arbeidet på knappe rasjoner begynte å virke på dem. Mennene ble tause og dradde i ansiktet. Uten et ord krøp de i posene om kvelden og sovnet øyeblikkelig inn. Hver morgen slepte de seg like dødstrette ut og arbeidet så lenge det var lyst.

Endelig den 15. juni var startbanen lang nok til at de kunne gjøre et forsøk på å gå opp. Med hjertet i halsen krøp de inn i N 25, og Riiser-Larsen sank ned i førersetet.

Startbanen var ikke for lang, og den endte rett i en stor skrugar. Fikk de ikke høyde nok ville de kjøre rett inn i den . . .

Riiser-Larsen bet tennene sammen og startet motorene. Med et brøl tente de 720 hestekreftene, og han ga 2000 omdreininger. I full fart skjønte flybåten avgårde over den knudrede,

ujevne isen. En liten råk ble passert med et hopp, og så trakk Riiser-Larsen spaken bakover. Langsamt fikk den tungt lastede maskinen luft under vingene, skrugaren fór forbi under dem, og de var oppe. Amundsen trakk et langt sukk og snudde seg mot de fillete, skjeggete følgesvennene sine.

— Vi klarte det, sa han stille. — Vi nådde ikke målet denne gang, men vi berget i alle fall livet. Det kan gjøres flere forsøk, og jeg skal klare å fly over Polhavet!

N 25 durte over isen, sørover mot det åpne havet. Time på time fløy de i lav høyde. Riiser-Larsen merket tidlig at den ene styreledningen var i uorden, og balanseroret var vanskelig å bevege. Bare de klarte å holde seg på vingene til de hadde passert iskanten!

— Der var åpent vann! Han betenkte seg ikke, men satte flyet rett ned så sjøsprøyten sto høyt til alle kanter. Det var land et stykke forut, og han taxet flyet på vannet dit. Ikke lenge etter la de til i Brennevinsbukta på Nordostlandet, og det var en herlig følelse å kjenne fast mark under benene igjen.

De rigget opp en primus og skulle til å begynne med kveldsmaten da Ellsworth med ett spratt opp.

— Se, der er en båt!

En liten fangstskute kom tilsyne ute i bukten. Karen begynte å huje og skrike, og ikke lenge etter la «Sjøliv» inntil stranden. Skipper Nils Wollan så på de skjeggete karene med åpen munn. Det var jo Roald Amundsen, og den svære ruggen der borte kunne ikke være noen annen enn Riiser-Larsen! Så levde de altså likevel!

— Kom igjen, sa han, — så skal jeg

få dere til Ny-Ålesund så fort skuta kan gå!

— — —

Fritz Zappfe våknet av en urolig slummer ved dunkene fra motoren på en fangstskøyte som stevnet inn på havnen. Han gjespet og kastet vekk teppene. Han fikk ikke sove ordentlig likevel, så han kunne like gjerne gå en tur på dekk.

Zappfe gikk opp og stilte seg ved relingen. Fangstskuta tøffet avgårde under ham, og da den passerte hørte han med ett en stemme som lød så forunderlig velkjent.

— Nå, Zappfe, hvordan går det?

Han stivnet til og så nøyer på den skjeggete fremtoningen som sto nede i fiskeskøyta. Det var jo . . . jo, det var virkelig Amundsen!

Zappfe kom med et høyt indianerhyl og kastet seg rett ut i riggen på fangstskuta. Han hoppet ned på dekk og hilste hjertelig på de seks karene.

— Herregud, er det virkelig dere? Alle trodde dere var forsvunnet for godt!

Da de seks hadde lagt i seg utrolig store porsjoner middagsmat og endelig ga seg snudde Amundsen seg mot Zappfe.

— Hm, Zappfe, de sigarene du hadde, vet du, det er vel ikke flere igjen av dem?

Zappfe smilte bredt og fant frem sigarkassen.

— Jeg sa jo at dere skulle få en hver når dere kom tilbake, sa han og lo. — Vær så god og forsyn dere!

VII.

Fra Svalbard til Alaska.

En vakker sommerdag kom premierløytnant Hjalmar Riiser-Larsen inn i haven til Roald Amundsens hjem ved

Bunnefjorden. Polarforskeren la fra seg pennen og reiste seg med et stort smil.

— Nei, er det deg, Hjalmar! Jeg sitter her og skriver på boken min om den siste ferden vår, men du forstyrer ikke.

Riiser-Larsen slo seg ned i en stol.

— Amundsen, sa han langsomt, — du snakket om at du ville fly over Polhavet, og at du ville bruke et luftskip, ikke sant?

— Jo, det stemmer. Jeg tror luftskip er sikrere enn fly, og jeg har allerede satt meg i forbindelse med Zeppelinerfabrikkene.

— Jeg vet det, men jeg tror jeg har noe som er bedre. Husker du det luftskipet du fløy med da du var i Italia, marinens N 1? Det skal selges nå.

Amundsen reiste seg og smilte fornøyd.

— Det høres fint ut! Alltså må vi skaffe penger, mye penger. Det ble et overskudd på en halv million på flyferden vår, og jeg skulle vel kunne tjene endel på boken min, men det er likevel langt fra nok. Jeg får dra over til Amerika og holde foredrag igjen, og så får du ordne med luftskipet.

Han tidde og smilte.

— Ja, jeg sier vi, men jeg vet jo ikke om du vil bli med på denne nye turen?

Riiser-Larsen lo høyt og reiste seg.

— Når skal vi dra? spurte han.

— — —

Mens Amundsen oppholdt seg i Amerika ble luftskipet bygd om i Italia og fikk navnet «Norge» av Oslo. Mannen som hadde bygd det, Umberto Nobile, ble engasjert som fører på ferden, og Riiser-Larsen skulle være nestkommanderende. Det måtte

bygges en stor hall for luftskipet ved Ny-Ålesund på Svalbard, og tredve mann overvintret der og arbeidet på den i mørke og bitende kulde.

Da Amundsen kom til New York ble han møtt på kaien av en smilende Lincoln Ellsworth.

— Amundsen, jeg har skaffet en halv million kroner! sa han straks, — og jeg håper jeg får bli med på turen?

Nordmannen så på ham.

— Jeg vet ingen jeg heller ville ha med enn deg, sa han varmt.

Amundsen kiarte altså å skaffe de pengene som skulle til, og tidlig på våren 1926 reiste han og Ellsworth til Svalbard. Det var et imponerende syn som møtte dem i Ny-Ålesund. Luftskipshallen var så godt som ferdig, en enorm bygning som ruvet tredve meter opp i været. Vannstoff-flaskene til luftskipet var losset på bryggen og en traktor kjørte dem opp til hallen. Den ble kjørt av en ung, lyslokket kar som allerede på den tid var sterkt interessert i flyvning — Bernt Balchen.

— Vi kan ikke få tatt med oss polarklærne våre, sa Riiser-Larsen en dag. — Jeg sendte dem ned til Italia, men Nobile har returnert dem. Det er ikke plass til så mye utstyr, sier han.

— All right, da får vi klare oss uten dem.

I slutten av april ventet de «Norge» oppover hver dag det skulle være. En ettermiddag dukket en båt opp ute på fjorden, og stjernebanneret vaiet fra stangen akter på den.

— Det er «Chantier», ropte Riiser-Larsen, — det er kommandør Richard Byrd som kommer!

Alle stumlet sammen ved bryggen. Byrd var en av Amundsens konkur-

renter, og han tenkte å være førstemann som fløy over Nordpolen. Han hadde et tre motors Fordfly, «Josephine Ford». Amundsen hilste hjertelig på ham, og ønsket ham alt hell på ferden. Amerikanerne begynte straks å klargjøre flyet til turen.

To dager etter kom «Norge» seilende inn over fjorden, og slo seg elegant ned på fortøyningsmasten. Den over hundre meter lange kjempen minnet mest av alt om et ruvende fortidsuhyre.

Umberto Nobile hilste på Amundsen, og det mørke ansiktet hans lyste opp da han smilte.

— Signor Amundsen, vi kan klare å slå Byrd og være først over polen! sa han. — Riktignok er den ene motoren ikke helt i orden, men vi kan klare oss fint på de to andre. Vi kan ta en liten tur opp til polen og vende tilbake hit og reparere motoren før vi drar over Polhavet.

Amundsen rynket pannen og rystet på hodet.

— Jeg går ikke opp uten at alt er i orden, sa han rolig. — Dessuten har det ingen betydning hvem som blir førstemann som flyr over Nordpolen, for Peary har forlenget plantet stjernebanneret der. Nei, jeg vil være først over Polhavet og se hva som skjuler seg der inne i isødet. Jeg vil se om det finnes land der eller om det bare er hav.

Nobile svarte ikke, men gikk inn på værelset sitt.

Noen dager etter startet Byrd og hans følgesvenn Bennett, og etterat de hadde vært borte i femten timer kom de inn for landing igjen. De var de første som fløy over Nordpolen. Amundsen var den første til å gratulere dem.

Den 11. mai var alt klart til start, og den seksten mann store besetningen gikk ombord i luftskipet. Amundsen og Ellsworth var ledere. Etter dem krøp den ruvende skikkelsen til nestkommanderende inn i gondolen, og så fulgte føreren Nobile. Oskar Omdal var med som mekaniker, og ellers var flere av Amundsens gamle venner med blant mannskapet.

Nobile satte seg i føreriset og startet de tre 250 hesters motorene. Det gikk et rykk gjennom gondolen da propellene begynte å piske luften, og så gled det store luftskipet ut over Ny-Ålesund. Byrd fløy ved siden av det et stykke nordover, og vippet et par ganger med vingene som avskjedshilsen da han snudde.

Ferden var begynt. De hadde bensin ombord for åtti timers flyvning, og det var rikelig for turen til Nome i Alaska der de hadde planlagt å lande. For sikkerhets skyld hadde Amundsen også med nødproviant for femti dager, for om noe skjedde skulle han ikke ha sultekuren fra året før om igjen!

I flott vær og for god fart gled «Norge» majestetisk nordover over havet. Amundsen smilte da de passerte 88° nord. Den gang skulle de ikke dit ned og slåss mot isen. Nå skulle de fly over Polhavet!

Det fine været holdt fremdeles da klokken passerte 24. Riiser-Larsen arbeidet med instrumentene og regnet nøye ut posisjonen. Alle sikret seg plass ved vinduene i gondolen.

— Vi skulle være rett over Nordpolen nå! sa han.

Nobile minsket høyden til 200 meter, og bunnluken i gondolen ble åpnet. Roald Amundsen grep det norske flagget og lot det gli ut. Den

spisse enden på stangen satte seg fast isen der nede, og det røde, hvite og blå flagget foldet seg ut og blafret friskt i vinden på polpunktet. Så kom Ellsworth med stjernebannet og kastet ned det. Flagget var før de dro overraskende ham av den amerikanske presidenten personlig. Til slutt kastet Nobile ned det italienske flagget.

Med blottede hoder tok mennene hverandre i hånden, tause og grepet av øyeblikkets storhet.

«Norge» kretset et par ganger over polen, og så ble farten økt og kursen satt mot Nome i Alaska. Amundsen fant frem notisboken sin og skrev ned det han så mens han hele tiden holdt skarp utkikk. Nå var han endelig ved sine drømmers mål. Nå skulle det vise seg om det fantes nytt og ukjent land i det arktiske området.

Foreløpig var det bare is og vann under dem, høye skrugarer og åpne råker med drivende flak.

Ellsworth slo seg ned ved siden av ham.

— Det er tåke forut, Amundsen. Det var vel ikke å vente heller at godværet skulle holde hele turen.

Amundsen så opp. Forut var hav og himmel skjult av tykke, gulhvite tåkebanker, og snart stakk luftskipet inn i dem. Skodden la seg som en ullen hånd rundt førergondolen og dempet motorlarmen. I flere minutter fløy de i blinde i denne nye, tause verden. Riiser-Larsen hadde stilt seg ved siden av Nobile og forsøkte å speide fremover. Han kastet et tilfeldig blikk på instrumentbordet og utstøtte plutselig en ed.

— Nobile, se for pokker på høydemåleren! Vi er ikke mer enn ti meter over isen!

Italieneren snudde seg raskt, og det glimtet sint i øynene hans.

— Jeg vet det. Jeg har gått ned for å se om det skulle være bedre sikt her. De kan ikke lære meg å fly luftskip!

Riiser-Larsen nølte ikke. Dette var galmannsprat og var et tydelig tegn på at Nobile ikke var den flyveren han gjerne ville gå for. Han rev spaken ut av italienerens hender og dro den kraftig bakover. «Norge» satte nesen i været og gikk rett til værs. Og så dukket med ett en høy skrugar opp rett foran dem. Bunnen av førergondolen skrapet mot toppen av den, og så var de over og forbi.

Riiser-Larsen tørket kaldsvetten av pannen. Det var på nære nippet!

Nobile skjøv ham vekk, sprekkeferdig av sinne.

— De skal ikke lære meg å fly! Jeg ville ha hevet luftskipet når jeg oppdaget skrugaren. Det var tid nok!

Riiser-Larsen skulle til å gi et kraftig svar, men besinnet seg da Amundsen la hånden på armen hans.

— Ta det rolig, Hjalmar, sa han på norsk. — Ikke gjør noe oppstyr av det, men hold istedet et øye med hvordan han flyr så vi ikke blir utsatt for noe slikt på ny!

Riiser-Larsen trakk på skuldrene og satte seg ned på plassen sin. Nobile lot «Norge» fortsette å stige for om mulig å komme opp over tåken, men selv da høydemåleren viste 1000 meter var den like tett. Høyere kunne de ikke gå uten å slippe ut gass, og det kunne de ikke risikere å gjøre.*

* I tynn luft utvider vannstoffgassen seg, og kan derfor sprenges sekkene den er lastet i hvis ikke flyhøyden minsker eller gass slippes ut.

— Det begynner å legge seg is på luftskipet! ropte med ett Oskar Omdal. De andre så raskt ut og oppdaget straks at han hadde rett. Den klamme tåken fros utenpå hylsteret, og snart var hele luftskipet dekket av et tykt islag. Et voldsomt smell hørt, og flere fulgte, g deretter kom en hvislende lyd som ikke ga seg.

— Det er slått hull i hylsteret, sa Amundsen. — Isen er brukket i biter og trukket inn i propellene, og de kaster isklumpene mot hylsteret med slik kraft at de slår hull i det!

— Vi mister gass! ropte Ellsworth. — Come an, vi må reparere!

Mannskapet kom seg på benene og fant raskt frem de lappesakene de hadde med til slikt bruk. Det ble et hårdt arbeid med tiden, og Nobile senket farten og lot «Norge» gå ned til 100 meters høyde. Der var det heldigvis klart nå, og isen smeltet og rant av luftskipet. Mennene klarte å utbedre skadene, og ferden fortsatte.

Time etter time fløy de over is og hav. Amundsen noterte stadig, og han var blitt klar over at polarisene ikke gjemte noe uutforsket kontinent i sin kalde favn. Arktis besto bare av hav og is.

Om morgenen den 13. mai reiste Ellsworth seg og pekte fremover med et stort smil.

— Se der fremme. Det er land!

Alle fulgte retningen han pekte i, og høye gledesrop runget gjennom gondolen. Det var virkelig land, og de hadde klart å krysse Polhavet på 45 timer.

— Det er ikke Point Barrow, sa Amundsen, — det der er Wainwright. Der nede ligger Maudheim! Ser du ikke det, Omdal?

— Jo, visst pokker! Det var her vi var med Junkeren i 1922.

Nobile var like opptatt som de andre av å beskue husene under dem, og på ny var det bare Riiser-Larsens skarpe blikk som reddet dem alle fra døden.

I et sprang kastet han seg over spaken og hev luftskipet til venstre. En høy fjellrygg gled forbi så tett inntil gondolvinduene at det ble skrapet et merke i ett av dem av en fremspringende sten!

— Vær for pokker mer oppmerksom! brølte Riiser-Larsen til Nobile, og kjempeskikkelsen hans dirret av innestengt forbitrelse. — Det er annen gang De har utsatt hele ekspedisjonen for dødsfare!

Uten et ord reiste Nobile seg og forsvant bakover i gondolen.

Riiser-Larsen hevet øyebrynene og sank ned i førersetet.

Amundsen kom bort til ham.

— Vi får fortsette vestover mot Beringstredet, Hjalmar, og forsøke å nå Nome. Vi skulle ha bensin nok til det.

Riiser-Larsen nikket og forandret kursen. Under dem lå Beringstredet, og bølgene gikk høye med topper av hvitt skum. Vinden økte til kuling og hylte mot luftskipet. Litt etter litt steg den til full storm, og «Norge» hev seg urolig fra side til side. Med stø hånd styrte nordmannen rolig gjennom uværet.

Plutselig begynte det å smelle i hylsteret på ny. Det var blit nediset igjen og nå slo isen hull i det.

— Vi har ikke mer lappesaker, sa Amundsen kort, — og gassen driver fort ut. Vi må snart lande uansett hvor det blir!

Etter flere timer avløste Nobile

Riiser-Larsen. Italieneren sa ikke noe, men sank bare mutt ned i førerasetet.

Stormen hadde brakt luftskipet ut av kurs, og for å finne ut hvor de var måtte de ha en solobservasjon. Riiser-Larsen grep sekstanten, men det viste seg at de ikke fikk nesen på luftskipet høyt nok i været til å få sol på instrumentet.

Riiser-Larsen nikket muntert til kameratene og forsvant opp i det indre av luftskipet. I baugen var det en luke, og fra den førte en smal leder helt opp på nesen av luftskipet. Det blåste godt her, men nordmannen puttet sekstanten lommen og nølte ikke med å klyve ut. Han klemte seg fast med benene og fikk frem instrumentet. Langt under seg så han en mørk strand og det åpne havet, men han smilte kaldt og tok sine observasjoner uanfektet av høyden. Da han var ferdig kløv han rolig ned i førergondolen igjen.

— Vi er nord for Kotzebue Sund, sa han da han hadde regnet ut posisjonen.

Det begynte å blåse opp igjen da Riiser-Larsen på ny avløste Nobile og satte seg i førerasetet. Den ene motoren var stoppet for en tid siden, og nå begynte plutselig også en av de to andre å fuske.

— Vi må gå ned! ropte Amundsen.

Riiser-Larsen nikket kort. Dette ble ikke lett. I denne vinden kunne luftskipet drive rett på sjøen. En liten husklyngelå lå under dem, og han lot «Norge» gli nedover i store sirkler. Det larmet gjennom gondolen da ankeret ble sluppet ned, og så gjorde flyveren klar til landing.

Så skjedde underet. Vinden løyet plutselig av og det ble blikk stille! Riiser-Larsen satte luftskipet rett ned

på isen, og mannskapet åpnet dørene og stormet ut. De hadde vært 72 timer i luften.

Fra husene kom det løpende folk.

— Hvor er vi? spurte Amundsen.

— Dere er i Teller i Alaska!

Teller! Det var åtti kilometer nord for Nome, men de var i alle fall i live. Og Polhavet var beseiret!

VIII.

S.O.S. fra Ishavet.

Ikke lenge etter dro «Norge»s besetning med båt til Seattle. Riiser-Larsen kom forbitret bort til Amundsen da han sto lenet til relingen og betraktet innseilingen til byen.

— Nå kommer forsyne meg Nobile og de andre italienerne i paradeuniformer! sa han sint. — Polarklærne våre returnerte han fra Rom fordi det ikke var plass til så mye utstyr i luftskipet, men paraduniformene til sine egne hadde han plass til!

Amundsen rynket pannen.

— Hm! Nobile var nok dessverre ikke den beste vi kunne fått med på ekspedisjonen. Men lag ikke noe oppstyr nå, Hjalmar. Alt har jo gått bra og nå skal vi likevel snart skilles fra ham.

— Som du vil, men jeg syns nå han fortjener en lærepenge!

Vel fremme i Seattle begynte Amundsen å sende sine rapporter om det som var observert på turen til vitenskapsakademiene verden over. Mens han holdt på med dette kom Nobile inn på værelset hans.

— Aha, rapporter, sa han, — det er vel jeg som skal undertegne dem? Som fører på ferden skulle jeg være den nærmeste til det!

Riiser-Larsen og Ellsworth reiste seg

fra stolene sine, og nordmannen brummet illevarslende, så illevarslende at italieneren skyndsomt trakk seg ut av værelset!

Amundsen stoppet Riiser-Larsen.

— Hold ut noen dager til, så ser vi ham ikke mer!

Nordmennene dro hjem med «Bergensfjord» etter at Amundsen hadde tatt hjertelig avskjed med Ellsworth. Den unge mannen var beveget da han for siste gang trykket hånden til den mannen han beundret over alle andre.

— Farvel, Amundsen. Skulle du noengang tenke på å legge ut på en ny ferd så husk på at jeg er rede!

Amundsen rystet på hodet.

— Jeg har oppnådd det jeg satte meg som mål da jeg var ung. Jeg ville plante det norske flagget på begge polene, dra gjennom Nordvest- og Nordostpasasjen og over Polhavet. Nå får yngre krefter overta. Men, tilføyde han, — skulle noen i syd eller nord noengang trenge min hjelp så er jeg selvfølgelig beredt.

Den store polarforskeren fikk en enestående mottagelse på Honnør-bryggen i Oslo. Tusenvis av menneskjer var møtt frem, og hurraropene steg til en øredøvende hyllestlarm da Amundsen gikk på talerstolen.

— Det er rart å komme hjem og se folket i fest, sa han. — Det er betaling for det arbeidet en har gjort, selv om det av og til kunne være hardt. Mange ganger har jeg blitt spurt om hva det var som dro meg ut, hva jeg arbeidet for.

Han holdt opp et norsk flagg.

— Det er dette. Flagget er slitt og i filler, men jeg kan forsikre dere: det er rent!

— — —

Noen uker senere kom Riiser-Lar-

sen styrtende inn til Amundsen med en avis i hånden.

— Se her, sa han opphisset og pekte på avisen. — Nå har Nobile vært på ferde igjen! Han drar rundt i Amerika og holder foredrag. Etter det han sier høres det ut som om han like gjerne kunne vært alene ombord i luftskipet på ferden over Polhavet, for ingen av oss andre var visst noe annet enn passasjerer!

Amundsen fór opp.

— Nei, nå har jeg fått nok av Nobile! Hadde ikke du grepet inn på turen ville ingen av oss ha vendt levende tilbake. Jeg skal skrive en bok og fortelle verden sannheten om ham!

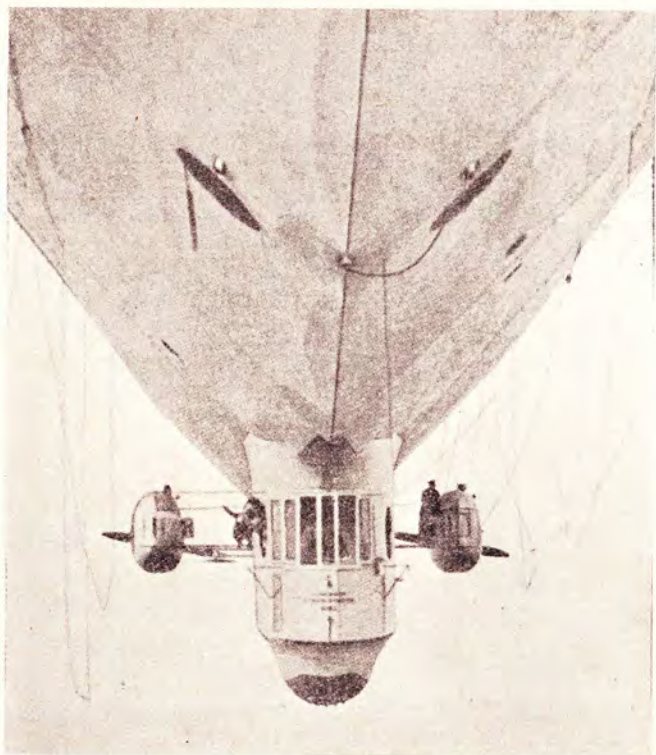
— Ja, gjør det. Det er på tide noen tar glorien av den bløffmakeren!

— — —

Tidlig i 1928 fikk Amundsen høre at Nobile skulle ut på en ny polekspedisjon, og nå skulle han selv være lederen. Før han dro opp til Svalbard med luftskipet sitt, «Italia», ble han intervjuet, og da sa han til journalisten som spurte om hva han ville gjøre om han falt ned der oppe i isen: — Det ville være en stor ulykke om vi falt ned, men jeg ville regne det for en enda større ulykke om jeg skulle bli reddet av en nordmann!

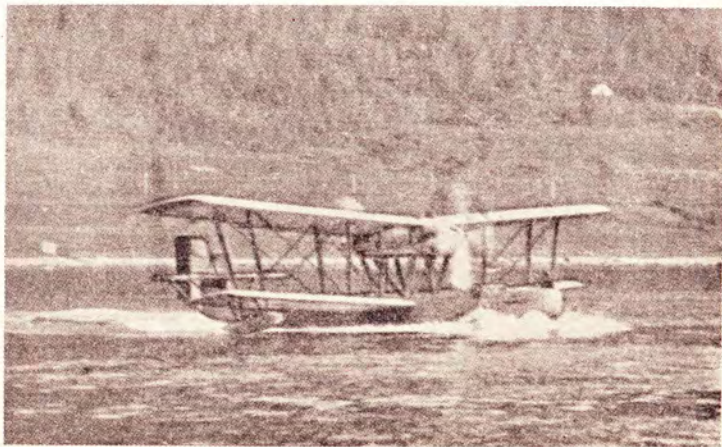
Amundsen rystet oppgitt på hodet da han leste dette. Det kunne vel ikke være tvil om hvem Nobile tenkte på!

I mai dro Nobile avgårde nordover, og Amundsen tenkte ikke mer på ham. Han fikk nemlig besøk av to amerikanere som hadde fløyet fra Alaska til Svalbard, og han samlet alle sine gamle venner til en liten hyldningsfest for dem. Mens de satt ved middagsbordet ringte det plutse-



Over: Et glimt av gondolen på luftskipet «Norge».

Under: Den 18. juni lettet «Latham» fra Tromsøysundet og ble aldri sett igjen.



lig på døren. Riiser-Larsen gikk ut for å åpne, og han kom inn med et telegram i hånden. Han så underlig på Amundsen og leste det høyt:

Nobiles luftskip nødlandet på isen.

Ni mann hjelpeløse der med lite proviant. Kan De lede en unnsetningsekspedisjon?

Riiser-Larsen så spent på Amundsen. Hva ville han svare? Nobile hadde krenket ham mer enn noen annen og forsøkt å nedverdige ham og forringe ham over hele verden.

Den berømte polarforskeren betenkte seg ikke et sekund.

— Selvfølgelig! var det eneste han sa.

IX.

Roald Amundsens siste ferd.

Det var lettere sagt enn gjort for Amundsen å dra avgårde. Polhavsturen var gått med stort underskudd, og han hadde ingen penger å kjøpe et fly for. Riiser-Larsen dro nordover i et av marinens fly mens Amundsen satte seg isving for å få låne et fly. Helst ville han ha en Dornier Wal, men det var umulig.

Så kom et telegram fra to norske forretningsmenn i Paris. De kunne gi ham en flybåt av typen Latham 47. Amundsen aksepterte glad tilbudet, og en fransk flyver fløy flyet til Bergen der han ble møtt av polarforskeren og Leif Dietrichson som også skulle være med på turen.

Den franske flyveren rystet på hodet da Amundsen spurte ham om hvordan Latham'en var.

— Den egner seg ikke godt. Den nederste vingen sitter for lavt, og lander vi på sjøen kan vi like gjerne gjøre kolbøtte. Den er vanskelig å manøvrere også.

— Det får ikke hjelpe. Vi får bruke det vi har. Det er mennesker som trenger hjelp der oppe.

De fløy til Tromsø, og her tok de inn 5000 liter bensin og forsyninger. Den 18. juni 1928 lå flyet startklart på Malangfjorden.

Dietrichson startet de 500 hesters motorene, og tungt lastet som det var ség flyet bortover fjorden. Endelig lettet det, og kursen ble satt mot nord.

De var ikke kommet langt før store tåkebanker kom sigende, og det begynte å blåse friskt fra nord.

Amundsen kalte opp Ingøy i radioen.

— LATHAM KALLER INGØY. KURS FOR SVALBARD. ALT VEL. OVER.

Klokken 17.40 hørte radiovakten på Ingøy at Latham anropte Longyearbyen, og det var det siste noen hørte til flyverne.

Flybåten nådde aldri frem til Svalbard. Tiden gikk, og flere og flere ble overbevist om at Roald Amundsen aldri mer ville vende tilbake. Store unnsetningsekspedisjoner ble igangsatt, men ingen spor ble funnet etter Latham'en før to måneder senere da to fiskere fant en av flottørene fra flyet drivende i sjøen.

Nå var alt håp ute. Stormen må ha brukket flyet ned i havet og tatt til seg den store polarforskeren og hans tapre ledsagere.

Nobile ble reddet, men mannen som uegennyttig og uten å betenke seg dro ut for å redde han som hadde uttalt seg så foraktelig om ham kom aldri tilbake.

SLUTT



LUFTPOST

Nå en «flyvende u-båt»

Et fly som kan operere i luften og under vannet er nå oppfunnet. Det er Donald B. Doolittle, vise-presidenten i All American Engineering Company, som skal være mester for ny-konstruksjonen og han sier at hans «Flyvende undervannsbåt» blir et jet-fly som kan lande på vannet og som kan ta inn vann som balast og derved dukke. Under vannet vil flyet bevege seg ved hjelp av propellere. For å få flyet opp til overflaten igjen benyttes trykkluft omtrent på samme måte som i vanlige undervannsbåter.

Det første atomdrevne flyet blir et sjøfly

New York — Meget taler for at det første amerikanske flyet som letter med atomkraft vil bli et sjøfly, opplyser magasinet «Aero Digest». Fagfolk mener at denne begivenheten er nærmere enn folk flest tror.

En av grunnene til at magasinet mener at det første forsøket vil bli gjort med en flybåt er den at anlegget for atomdriften vil bli så tungt at flyet trenger lang bane for å lette og lande. Dessuten vil faren for andre være mindre når man flyr over vannet. De beskyttelsestiltakene som må til, krever utstyr som er like tungt som motoren, men dette blir mere enn opphevet fordi man ikke trenger de store tankene med brennstoff. Flyet vil kanskje bli mindre enn et vanlig

fly av samme vekten fordi drivstoffet, atomreaktoren og «hysteret» til den må samles på et forholdsvis lite areal. Vekten av flyet ved landing vil bli større enn vanlig fordi man ikke får det samme forbruket av brennstoff under flukten som ellers.

Farlig svakhet ved Hunter-jageren

Det engelske luftfartsministerium har nettopp advart mot å foreta visse manøvrer med Hunter-flyet under flyving i skarpe svinger i høyder under 3 000 meter.

Faren skal være den at flyet, i en skarp sving i lav høyde, fratår flyveren kontrollen, med det resultat at kreftene som virker på fly og flyver blir uutholdelige. Flyveren mister bevisstheten og flyet bulker seg, og kan bli vridd i stykker.

Denne svakheten, «tightening» som den blir kalt, er forøvrig ikke noen nyhet. Det var dette som felte Supermarine's «Swift». Alle fly med pilformete vinger har vært mer eller mindre utsatt for denne defekten. Amerikanerne hadde bl. a. lignende vanskeligheter med de første Sabreflyene.

PS. De fleste jagerfly er beregnet å kunne tåle mellom 9 og 10 G (10 ganger tyngdekraftens styrke). Ved 11 til 13 G, alt etter flyets konstruksjon, vil bulking og alvorlige vriddninger forekomme.

Flyveren selv kan tåle mellom 4 og 5 G uten spesiell beskyttelse. Med en anti-G drakt kan flyveren holde 7 G eller mer uten å miste bevisstheten.

Fallsjerm for fly

Noen personer i Baltimore har tatt patent på et apparat som kan gjøre det mulig å bruke fallsjerner til å få hurtiggående fly sikkert ned på jorden. Ideen er blitt bearbeidet av Glenn L. Martin Aircraft Company. Den store «redningsfallsjermen for fly» blir bygget inn i et rom på oversiden av flykroppen og er festet inne i flyet. Fallsjermen kan lages slik at den folder seg ut hvis flyets hastighet forandrer seg.

Fantastisk utvikling i fly-metaller

Nye og motstandsdyktige metaller for flyproduksjon ser stadig dagens lys rundt om i USA, Sovjetsamveldet, Frankrike og Storbritannia. Det gamle bløte aluminium som i alle år har vært viktigste råstoff i flyproduksjonen på grunn av sin store letthet, brukes riktignok ennå, men selve stoffets egenskaper og sammensetning er ikke lenger til å kjenne igjen. Ved å la aluminiumet øjeblikkelig gjennomgå forskjellige herdingsprosesser og iblandinger av andre stoffer, får man helt nye legeringer hvis egenskaper kommer nærmere stålet hva styrke angår mens det beholder aluminiumets letthet.

Men samtidig har også stålet gjenomgått en fantastisk utvikling.

Nå har også de kjente flyfabrikkene Douglas Aircraft Co. fremstillet et nytt materiale til bruk for fremtidens luftfartøyer. Det er en spesiell blanding av rustfritt stål og kobolt, som etter prøvene å dømme må ha ganske fantastiske egenskaper.

Det er foreløbig kjent at legeringen i 64 000 meters høyde er istand til å motstå en konstant temperatur på 720 grader C. ved en hastighet på 11 200 kilometer! Til sammenligning ville aluminium bryte sammen under de samme forhold allerede ved 93° C.



Vinn et modell-fly byggesett!

I hvert nummer fremover kan Du vinne et byggesett i LUFTENS HELTER. Bare fyll ut kupongen nedenfor og send den til Luftens Helder, Bladkompaniet, Storgt. 31, Oslo. Treknningen foretas 15. januar 1956. Husk å send kupongen inn i god tid!

Klipp her

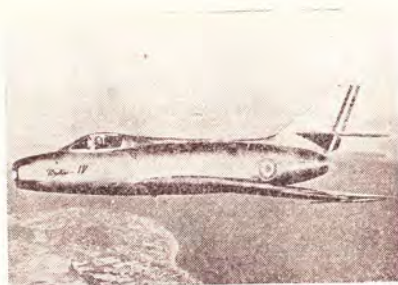
Navn:

Alder:

Adresse:

Har du bygget modell-fly før?

Send denne kupongen til:
LUFTENS HELTER, Bladkompaniet A/S, Storgt. 31, Oslo, innen 15. jan. 1956.



Dassault's «Mystère».

Franske fly mot toppen

Fransk fly-industri satser på nye typer

Frankrike har store tradisjoner innenfor flyvningens område. Mens Amerika stolt fremholder Wrightbrødrene fra 1903 minnes franskmennene med god grunn Clement Ader og hans første flukt i 1890. Franskmennene var forøvrig blant de første som kom igang med serie-produksjon av fly og landets flyindustri var i 1918 den største i verden med en månedsproduksjon på 3000 fly. I mellomkrigsårene begynte konstruktørene å interessere seg for sivilfly og industrien lå her meget sterkt an.

Krigen og okkupasjonen satte industrien helt tilbake og i 1945 ble det startet på nytt — helt fra begynnelsen. Famlende og uten plan gikk fabrikkene igang og skaffet seg dyrkjøpte erfaringer. Men på grunnlag av disse kunne myndighetene i 1951 starte sitt planlagte program. Med sine begrensede midler skulle fransk flyindustri lage sine egne typer, ikke forsøke å forbedre andres.

Idag ser vi resultatene.

Frankrikes 24 flyfabrikker og 8 motorfabrikker arbeider nå med lette jet-fly og små motorer, som er enkle å fremstille, samtidig som de legger an på radikale prøve-konstruksjoner heller en masse-produksjon.

Av de lette jet-flyene skal nevnes Fouga Magister, et to-seters treningsfly med en fart på ca. 700 km/t. Fouga 170 R Magister er av NATO karakterisert som det beste treningsfly i verden. Videre har Morane-Saulnier laget et fire-seters 650 km/t liaison-fly eller forretnings-fly. Dette flyet, Morane Saulnier 760 Paris er allerede demonstrert i Amerika og er blitt viet stor interesse i militær- og forretningskretser.

Av mer eksperimentartede fly er nå S.N.C.A.S.O.s Trident nå i luften. Det er en jet- og rakett-drevet jager med supersonisk hastighet. Leduc har laget en helt annen type jager som blir brakt tilværs plasert på ryggen av et moder-fly for å slippes i stor fart. Cockpiten er bygget inn i den nålelignende snuten. Denne jet-jageren har allerede brutt gjennom lydmuren under stigning og ventes å nå Mach 2 (2,445 km/t) i plan-flukt ved havets overflate.

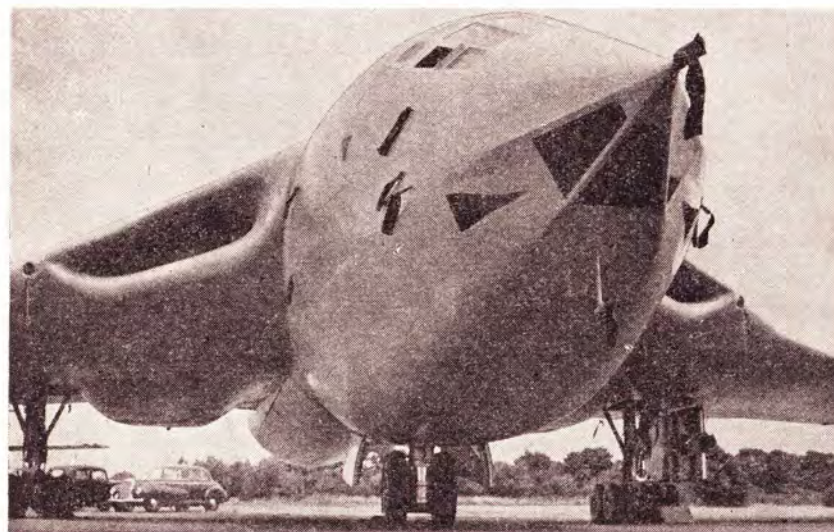
Den største utviklingen kanskje, er skjedd på et område som både England og Amerika har neglisjert. Det gjelder små og lette jet-motorer. Her har de franske flymotor-fabrikkene kommet langt. Fremst ligger Turbomeca som har ni motorer i vektstørrelsen 300-900lbs under produksjon. En 298lb. Turbomeca med 880lbs. skyvekraft blir anvendt i begge de nevnte flyene Magister og Paris. (Forholdet vekt-kraft er her 1-3 mot vanlige

1-2 for større motorer.) Denne Turbomeca-motoren blir bygget på lisens i Amerika og skal anvendes på det amerikanske flyvåpens nye jet-trener Cessna T-37. Forøvrig bruker franskmennene motoren for eksperimenter med lette helikoptere.

Franske flykonstruktører beskjefteger seg også med større fly. Marcel Dassault har tegnet å laget 350 Ouragan jagerfly, Frankrikes første pilformede jet-jager, og holder nå på med en bestilling på 200 overlyds-fly av typen Super Mystère. Videre bygger S.N.C.A.S.O. et 1160 km/t jager-bombefly med navnet Vautour. Dette flyet vil kunne føre med seg en A-bombe.

Samme fabrikk prøveflyr nå det nye jet-passasjerflyet Caravelle. Flyet minner om Cometen men har de to jet-motorene plasert i halen og ikke i vingene. Caravelle er et mellom-distansefly og vil kunne ta 91 passasjerer. Farten vil overstige 700 km/t.

Frankrike har ca. 60 000 arbeidere i flyindustrien mot Englands 200 000 og Amerikas 600 000, og kan derfor ikke konkurrere når det gjelder produksjon av store fly. Men på småflyenes område, med suksesser som Fouga Magister og den lette Turbomeca-motoren, har franskmennene muligheter til å vinne en sikker plass på verdensmarkedet.



På den årlige flyutstillingen i Farnborough i september i år vakte dette jet-bombeflyet stor oppmerksomhet. Det er en Handley Page «Victor».

DE SPØR - VI SVARER

Vi er to kamerater som har diskutert og ikke kan bli enige om Northrop N 3 PB treningsfly og observasjonsfly som ble meget benyttet i siste verdenskrig er norsk eller amerikansk?

E & N fra Haugesund.

SVAR: N 3 PB er amerikansk, og var Northrop-fabrikkens første produksjon. Den av dere som mente flyet var norsk har imidlertid ikke grepet det helt ut av luften. Det ble bygd utelukkende for Norge etter norske spesifikasjoner, og det ble bare benyttet av den norske 330. skvadron som under krigen opererte fra Island. Flyene ble bestilt før krigen og fløy for første gang i 1940. N 3 PB var forresten verdens hurtigste sjøfly på den tid.

1. Hvilke fem norske jagerflyvere skjøt ned flest tyske fly under krigen, og hvor mange skjøt de ned?

2. Er Jon Tvedte's bok «Opp med Spitfire» å få kjøpt fremdeles, og hvor?

3. Er Hawker Hunter det beste masseproduserte jagerfly?

«X», Prestefoss.

SVAR:

1. Det har ikke lyktes oss å få helt sikkert svar på dette spørsmålet men de tre første skulle være: Kaptein (nå ob.ltn.) Svein Heggland 14½ nedskutte, 6 sannsynlige, 5 skadet. Ob.ltn. Martin Gran, kaptein Spang 10½ nedskutte. Dansken oberst Birksted som tjenstgjorde i det norske flyvåpenet skjøt ned 10 fly og Marius Eriksen 7.

2. Forlaget har sluttet sin virksomhet, og kan ikke skaffe boken. Muligheten må da være at bokhandlerne kan ha resterende eksemplarer av den. Skulle ikke det være tilfelle, er siste sjanse

aitikvariatene, som kanskje kan skaffe Dem boken.

3. Det er umulig å gi et bestemt svar på hvilket masseprodusert fly som er det beste. Det vil alltid bli et vurderings spørsmål. Et fly kan være raskt, mens et annet som kanskje ikke har så stor fart er mye mer manøvreringsdyktig, eller har større ildkraft osv. Hawker Hunter er i alle fall ikke det raskeste masseproduserte fly. Super Sabre f. eks. har større topphastighet, og amerikanerne regner det selvsagt for å være bedre.

1. Hvem laget Spitfire-jagerne?

2. Hvilket nasjonalitetsmerke har U.S.A.?

3. Hvilket nasjonalitetsmerke har Storbritannia?

Eric Kenworthy.

Svar: 1. Den engelske flyfabrikken Supermarine. Imidlertid var Supermarine i 1928 gått sammen med Vickers-fabrikkene — så flyets korrekte navn er Vickers Supermarine «Spitfire».

2. Hvit stjerne i blå sirkel med to hvite vinger på blå bunn.

3. «Regnbueringen»; ytterst blå, så hvit ring rundt en rød sirkel.

Hvem fløy først fra Amerika til Australia, og når var det?

Kjell fra Risør.

SVAR: 1. Det var amerikaneren Charles E. Kingsford-Smith som startet fra vestkysten av USA 31. mai 1928. Mannskapet på den tre motors Fokkeren var C. T. P. Ulm, Harry Lyon og Jim Warner. De landet i Australia 8. juni.

Hva slags motorer har Boeing «Stratocruiser»?

Flyinteressert.

SVAR: Fire 3500 hestekrefters Pratt & Whitney R-4360-TSB 3G Wasp Major motorer.



Det første jet-flyet — Gloster E 28/39 — med Whittles motor.

Jet-motorens

FØRSTE FLUKT

Av Sir Frank Whittle

I dagboken min har jeg for 15de mai 1941 bare notert følgende: «Om aftenen — første prøveflyvning med E. 28.» Det er det eneste notat jeg har fra denne dagen som betegnet slutten på 13 års kontinuerlig slit med en bestemt idé. Ingen kan av disse få ordene få inntrykk av at begivenheten faktisk var en milepel i historien.

Ellers pleide jeg å gjøre omhyggelige notater om alt vi foretok oss, så når det derfor kan synes litt merkelig at jeg fullstendig ignorerte betydningen av det som hadde hendt, må dette tilskrives den naturlige reaksjon som fulgte.

I april samme år var vi kommet

så langt at vi hadde begynt med kjøring av flyet på bakken. Under en av disse kjøreprøvene ble forresten farten så stor at flyet faktisk var i luften et kort øyeblikk. Den 7de april om aftenen begynte vi på Gloster-fabrikkens flyplass. Det var allerede sent, og det var begynt å mørkne. Vi hadde begrenset reaksjonsmotorens største omdreiningss-

I forrige nummer brakte vi historien om Sir Frank Whittle — mannen som oppfant jetmotoren. Her skildrer Whittle selv de spennende minuttene da motoren fløy for første gang.

tall til 13 000 omdreiningar pr. minutt. Gressdekket på plassen var så vått etter regnvær at motoren måtte kjøres opp til 12 000 o/min. før flyet beveget seg, og ved 13 000 o/min. gikk det ikke fortere enn 30 km/t.

Flyveren var tydelig skuffet. Han var sikkert overbevist om at motoren ikke ville gi tilstrekkelig «puff» til at den kunne få flyet av bakken. Jeg forsikret ham at alt ville bli annerledes når motoren gikk fortere, men det så ikke ut som han trodde noe på det.

Neste morgen øket vi største tillatte turtall på motoren til 15 000 o/min. og så gjorde jeg selv noen kjøreprøver med flyet hvor farten var helt oppe i 100 km/t. Det var på mange måter en fantastisk opplevelse. For det første var det helt klart at motoren ville gi tilstrekkelig skyvekraft så snart vi kunne øke turtallet til det største tillatte. Den var fullstendig fri for vibrasjoner, det var langt mindre støy i cockpit'en enn på alminnelige en-motors fly, utsikten fra cockpit'en var bedre, betjeningshåndtakene færre og enklere.

Etter lunch øket vi igjen motorens turtall, denne gang til 16 000 o/min. Flyveren kjørte først helt ned til enden av startbanen og snudde så flyet opp mot vinden. Dette var litt usedvanlig til å være en kjøreprøve, så vi mistenkte ham for å ha andre hensikter enn bare å humpe bortover gressmatten. Vi hadde innprentet ham at motoren fremdeles var langt fra luftdyktig. Allikevel åpnet han opp motoren til det maksimale turtall mens han holdt flyet igjen med bremsene, farten øket raskt og før han slo av motoren og bremsset opp var han faktisk i luften et lite øyeblikk.

Her kan det være passende å skyte inn noen få data om dette flyet. Det var konstruert av Glosterfabrikken under ledelse av George Carter, og hadde fått betegnelsen «Gloster Whittle E. 28/39». Flyveren var den senere avdøde Gerry Sayer, som den gang var Gloster's sjefsprøveflyver. Motoren var den nå berømte W.1., bygget av B.-T.-H. Co. for Power Jets Ltd. — Dette siste var et lite privat selskap stiftet 5 år tidligere for å utvikle min reaksjonsmotor.

I dag er både E. 28 flyet og dets W.1. motor å se på det tekniske museum i South Kensington, men særlig flyet ser langt fra ut som noen museumsgjenstand i vanlig forstand, selv om vi sammenligner det med de aller siste flytyper. Etter min mening er det et av de peneste fly som noen gang er bygget og George Carter og hans stab har all grunn til å være stolt av det.

Motoren var en eksperimentell utgave av typen W.1., og det hadde aldri vært meningen at den skulle brukes til flyvning. Dessuten hadde den vært utsatt for adskillige uhell under innkjøringen på prøvestanden, noe som ikke skulle hjelpe til å gjøre den bedre egnet som flymotor.

— — —

Den 15de mai var endelig alt klart for den første prøveflyvning. Hele morgenen og formiddagen var været dårlig, lavt skydekke og regn. Utover ettermiddagen lettet det litt, og mot aftenen hadde skylaget løftet seg tilstrekkelig, dessuten var det enkelte gløtt med blå himmel.

Mens E. 28 kjørte helt ned til enden av startbanen, tok vi oppstilling ved siden av banen omtrent 350 meter fra startstedet. Sayer var klar for

avgang kl. 19.40. Han holdt flyet på bremsene og kjørte opp motoren til 16 500 o/min., så slapp han bremsene, flyet rullet bortover med økende hastighet og lettet etter ca. 550 meter.

Etter avgangen fortsatte det vestover mens det steg langsomt. Da det hadde fløyet noen kilometer forsvant det bak noen skyer. I flere minutter kunne vi bare høre den jevne duren fra motoren. Plutselig kom det til syne igjen like før det tok en stor sving for å gå inn for landing. Det var tydelig for alle at Sayer hadde fullt herredømme over flyet, og at han følte seg hjemme i det. Han kom inn med en serie glidende svinger som om han hadde fløyet det i flere hundre timer og kjente dets begrensninger til den minste detalj.

Så avsluttet han med en perfekt landing. Han satte flyet ned helt på enden av banen og stoppet utrulling før det var kommet så langt som der vi sto. Hele turen hadde vart i 17 minutter. Han kjørte bort til oss, stoppet flyet, men lot motoren gå på tomgang og ga oss «tommelen-opp» som tegn på at alt var i orden. Da var det vår tur til å flytte på oss, vi sværmet om flyet og gratulerte ham på det hjerteligste.

Det er vanskelig å beskrive de følelser jeg hadde under og etter denne flyvningen. Jeg var veldig spent, ikke så meget fordi jeg næret noen tvil med hensyn til motoren, men nærmest fordi dette var en ny flytype som var i luften for første gang. George Carter hadde selvsagt langt større grunn til å være spent, men hvis han var det viste han det i hvert fall ikke.

Senere er det blitt fortalt meg at

flyet hadde lettet fra bakken hadde en eller annen dunket meg i ryggen og sagt: «Frank, se: det flyr!» hvortil jeg i dette spennende øyeblikk skulle ha svart: «Ja, men det er jo det det er laget for å gjøre, er det ikke?»

En del av flyvningen ble filmet med et alminnelig håndkamera, men takket være de dårlige lysforholdene ble ikke resultatet særlig bra.

Helt til da var det ingen som hadde tenkt på at begivenheten måtte feires, men selv om det nå var blitt sent på aftenen klarte betjeningen i offisersmessen å trylle frem det som skal til for et improvisert selskap, — komplett til den minste detalj, inklusive en meny trykket spesielt for anledningen!

I de neste 12 dagene fortsatte vi med prøveflyvninger i henhold til den oppsatte plan, bare av og til avbrutt p.g.a. været. Under hele denne perioden var det ikke engang nødvendig å foreta noen inspeksjoner eller justeringer på motoren.

Dette virket høyst forbausende på personellet hos Gloster. Vanligvis får en ny motor et grundig ettersyn av motormekanikere etter hver prøveflyvning. De sto derfor målløse av forbauselse da folkene fra Power Jets nærmest tørket hendene og gikk så snart E. 28 var kjørt inn i hangaren etter sin første flukt. Nå var ikke folkene våre fullt så likegyldige som de så ut til. Takket være sin lange erfaring med denne motoren på prøvestanden visste de bare ved å høre etter duren på motoren at alt var i orden.

Den største fart vi oppnådde un-

der disse prøveflyvningene var 590 km/t. i 7500 meters høyde. Dette var et resultat av største betydning, fordi det var større fart enn datidens fly hadde under tilsvarende forhold.

Foreløbige beregninger viste oss at flyets ytelser stemte temmelig nøyaktig med de kalkulasjoner vi hadde gjort basert på resultatene fra kjøringen på motorprøvestanden. Etter hvert som flere data ble tilgjengelige og vi fikk tid til å analysere disse, kom vi til at ytelsene stort sett lå over våre forhåndsregninger.

Den gang var det meget sjelden at en ny flytypes ytelser lå over det konstruktørene hadde gått ut fra som maksimum, men i de senere år har dette hendt flere ganger med reaksjonsdrevne fly.

Jeg husker spesielt godt den demonstrasjonsflyvningen vi foretok den 21de mai fra R.A.F. stasjonen Cranwell. Tilstede var luftfartsministeren Sir Archibald Sinclair, flere andre regjeringsmedlemmer, parlamentsmedlemmer og adskillige toppfigurer innen alle grener av flyvning, spesielt fra R.A.F. selvfølgelig og ikke minst de offiserene som var på stasjonen.

Hva disse så og hørte resulterte i et utall av beretninger og gjetninger og dermed var ryktene i full sving. En av offiserene som sto og så på starten spurte en av de andre:

«Hvorledes i all verden virker det derre» — hvortil den andre svarte med en selvfølgelig mine: «Å det er enkelt nok, den bare suger seg bortover på samme måte som en støvsuger!»

En annen offiser som virkelig var bekymret etter hva han hadde sett, satt alene i messen og stirret tomt frem for seg med rynkede øyenbryn. Da han ble spurt om hva det var som plaget ham, svarte han at han hadde sett et rart fly som gikk som et «olja lyn», men det var noe eget ved det som han ikke var istand til å finne. Plutselig reiste han seg opp og sa dypt alvorlig med et fortvilet uttrykk: «Gutter nå er jeg blitt sprø: flyet hadde ingen propell!!»



3,000 km/t Vindtunnel

Varmemuren utforskes

Det er ikke så svært lenge siden vi første gang hørte om «supersoniske» hastigheter i forbindelse med flyvning, og siden da har det vært skrevet og talt meget om «lydmuren» og alle vanskeligheter i forbindelse med flyvning gjennom denne. Nå er utviklingen kommet så langt at vi allerede innser muligheten av å fly med 3 ganger lydens hastighet i den nærmeste fremtid, og da er det nye problemer av en helt annen natur som må løses.

For å bringe full klarhet over dette, og for å kunne utforske og studere både problemene og alle forslag til løsning av disse, er det i England nettopp bygget ferdig en ny vindtunnel med dette for øyet. Det er betegnende for luftfartens eksplorative utvikling at anlegget ble åpnet av Lord Brabazon, en av flyvningens pionerer og blant de første som har flysertifikat.

Hele anlegget ligger i nærheten av Coventry og har fått navnet «Whitley»-tunnelen. Det har kostet 4 millioner kroner, og dekker et område så stort som en fotballplass. Selve vindtunnelen drives med en elektromotor på 10000 HK, og hele den lille elven som renner forbi anlegget må ledes innom for å benyttes til kjølevann for tunnelen.

I tunnelen kan man eksperimentere med nye typer raketter, fjern-

styrte projektiler, reaksjonsmotorer og fly beregnet for «supersoniske» hastigheter. Vindstyrken i tunnelen kan komme opp i 3000 km. pr. time. Etter å ha sett disse talleksempler på anleggets størrelse, vil det sikkert virke forbausende på de fleste av leserne når vi nå forteller at tunnelens arbeidsfelt er så lite at man ikke kan eksperimentere med modeller som er over 40 cm. lange. Årsaken til dette er, populært forklart, at det er som en følge av den kraftige tverrsnittsreduksjon i tunnelen at det overhodet er mulig å oppnå så store, kontinuerlige hastigheter.

Etter at «lydmuren» nå er passert og de største problemer i denne forbindelse er løst, møter vi neste hindring ved hastigheter mellom 2 og 3 ganger lydens hastighet. Dette hinderet på vår vei mot stadig større hastighet blir ofte omtalt som «varmemuren» eller «den termiske barriere». Årsaken er den varmeutvikling som oppstår som følge av friksjonen mellom flyets overflate og luften ved hastigheter det her er tale om. Dette resulterer i så store temperaturstigninger at de hittil anvendte aluminiumslegeringer ikke lenger kan benyttes, hvorfor den vesentlige del av konstruksjonsmaterialet vil bli varmebestandige stållegeringer.

Videre er det litt av et problem å få avkjølet cockpit'en tilstrekkelig.

Selv om flyvning ved disse hastigheter alltid foregår i store høyder hvor luftens temperatur er under -50°C ., kan flyverne allikevel risikere å bli «stekt levende» hvis flyet

ikke har et skikkelig kjølesystem for cockpit'en.

Dette og mange andre problemer er det den nye vindtunnelen ved Coventry skal hjelpe os med å løse.

Vindtunnel også ved NTH, Trondheim

til utdannelse for flyingeniører og skihoppere

En ny vindtunnel er nettopp ferdigbygget ved Norges Tekniske Høyskole i Trondhjem. Riktignok kan den ikke måle seg med den ovenfor nevnte tunnelen i Coventry — dens topphastighet er 45 meter i sekundet — men med denne tunnelen vil det nye Flyteknisk Institutt, under ledelse av Professor Lockwood Taylor, kunne gi våre vordende flyingeniører anledning til å foreta praktiske prøver under undervisningen.

Vindtunnelen er en type av midtels størrelse og bygget for «lave» hastigheter. I den såkalte arbeidsseksjon, dvs. den del av tunnelen hvor eksperimentene blir foretatt vil topphastigheten være 45 meter i se-

kundet og dette er tilstrekkelig for det behovet man foreløpig har ved NTH, hvor formålet foreløpig er undervisning. I tunnelen vil man kunne foreta de fleste gjengse kraftprøver, f. eks. løftkraft, luftmotstand osv.

Men vindtunnelen i Trondhjem blir også utnyttet på annen måte. Professor Taylor har foretatt eksperimenter som kan få stor betydning for den konkurransetil norske skihoppere vil gå inn for i fremtiden. Disse undersøkelser vil vise hvordan de aerodynamiske krefter virker på en skiløper mens han er i «svevet». Det er Norges Skiforbund som har tatt initiativet til forsøkene, for å finne ut hva som kan frembringe de gunstigste aerodynamiske forhold for hopperen.

Samler Du på Luftens Helter?

Ennu kan vi skaffe de nummerene du mangler. Se fortegnelsen på baksiden av bladet. Hvis din forhandler er utsolgt så skriv til oss: Luftens Helter, Bladkompaniet, Storgt 31, Oslo og legg ved penger i frimerker.

MÅNEDENS FLY - 5:



BRITANNIA

Produksjon: Bristol, England

Type: Rutefly (prototypen opererer på mellom-distanser, men typen som er under bygning er beregnet på lange distanser.)

Motor: Fire Bristol Proteus 753 turbo-prop. (Får senere fire Bristol BE 25 som gir adskillig større fart.)

Marsj-fart: 563 km/t.

Vekt: 70 tonn (br. vekt)

Rekkevidde: 2400—3200 km. (Langdistanse-typen går 7242 km med 13 500 kg last eller 9800 km med 7250 kg.)

Vingespenn: 43,37 m

Lengde: 37,87 m

Andre opplysninger: Langdistanse-typen blir til neste år satt inn i trafikken av B.O.A.C. (British Overseas Airways Corporation) og blir det første langdistanse-fly med turboprop-motorer. Britannia vil ta 80—100 passasjerer og vil fly London—New York uten mellom-landing.





LUFTENS HELTER

BLADET FOR FLYINTERESSERT UNGDOM

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 noensinde 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** — denne dramatiske fortellingen er om prøveflyveren Jacky Cloudy's lek med døden i 2000 km's fart
- Nr. 6. **Orkan på rute 423** — ingen flyver har vel noensinde vært med på noe så nervepirrende som det kaptein James Donahoe opplevet den dagen på rute 423
- Nr. 7. **På dødens vinger** — fortellingen om den franske flyhelten Max Guedj's tapre kamp mot tyskerne over Narvik vinteren 1945

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

Følg med i Luftens Helter