

BLADET FOR FLYINTERESSERT UNGDOM

LUFTENS HELTER

Nr. 1 (9)

75 øre



HØK *over* HØK

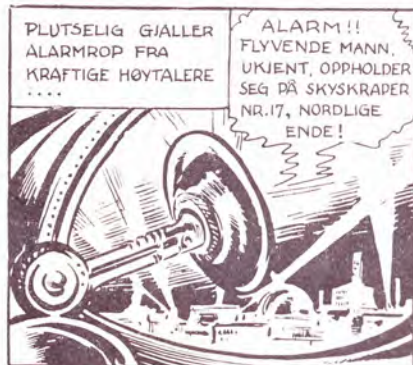
Fire engelske flyveres store kup og deres vanvittige flukt med et italiensk fly fra fangenskapet til Malta.

Flynytt — Modellflyvere skal bli jetflyvere — Månedens fly: SAAB «Flygande Tunnan» — Vinn et byggesett — m. m.



RACA DEN FLYVENDE PIL

NATTEN SENKER JEG
OVER DEN KJEMPESTORE
BYEN „KVADRATA“ LYS-
KASTERE FLOMBELYSER
EN ENORM BYGNING.
NOE AV LYSET FALLER
PÅ EN SPENSTIG UNG
MANN KLEDD I EN
TETTSITTENDE DRAKT



ALARM!!
FLYVENDE MANN.
UKJENT, OPPHOLDER
SEG PÅ SKYSKRAPER
NR.17, NORDLIGE
ENDE!



FORTSETTES PÅ SIDE 35

Nr. 1 (9)

LUFTENS HELTER

Januar 1956

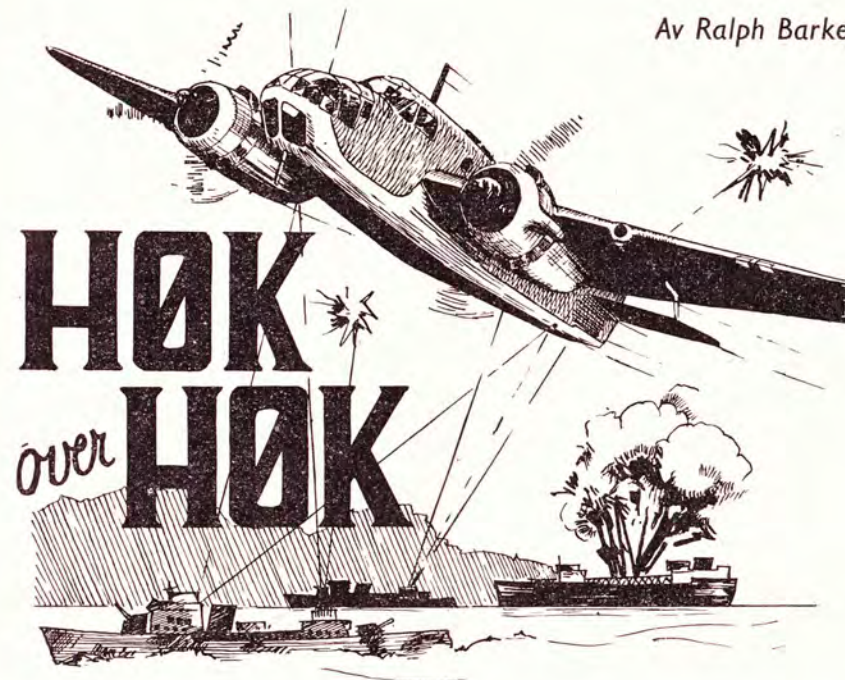
Utgitt av BLADKOMPANIET A/S

Redaktør: C. Huitfeldt

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

Abonnementspris pr. år (12 nummer): kr. 9.00. Pr. halvår: kr. 4.50

Av Ralph Barker



I.

Slaget om Egypt.

Da Rommel stoppet opp foran Ei Alamein tidlig i juli 1942, etter den fantastiske offensiven som førte ham fra Kyrenaika over den libyske ørken

nesten frem til Alexandria, begynte det virkelige slaget om Egypt og nøk-
len til Østen, slaget om forsynings-
linjene. De allierte hadde flere enn
én vei å få sine forsyninger frem til
Egypt på. Lasteskip og troppetrans-
portskip gikk den lange veien rundt

Kapp og gjennom Rødehavet frem til Suez-kanalen. Fly ble fløyet direkte fra England via Gibraltar og Malta, eller de ble pakket i kasser i England og sendt med skip derfra til vestkysten av Afrika, hvor de ble satt sammen og fløyet frem til basene i ørkenen. Men for Rommel var problemet ikke fullt så enkelt. Mellom industrien i Ruhr og det mektige Afrika Korps gikk det bare en tynn og meget sårbar forsyningslinje tvers over Middelhavet. R.A.F.-torpedofly, stasjonert på Malta, truet til stadighet med å skjære denne linjen over.

Den 1ste juli 1942 begynte tyskerne et nytt forsøk på å ødelegge øy-festningen Malta med bomber. Tanken på at Rommel og hans seirrike troppers skjebne skulle påvirkes, eller kanskje besegles, av denne stedige og ubetydelige vesle øen, var utålelig. Men det Luftwaffe ikke hadde greid med større styrker, og mot et mindre sterkt forsvar om våren, kunne de ikke gjennomføre nå da styrkeforholdet delvis var endret. I løpet av de første ti dagene i juli måned ble det skutt ned over ett hundre fiendtlige fly mot et tap av egne fly på mindre enn fjerdedelen. I midten av juli var fiendens tap så store at stup-bombingen ble innstillet. Malta fikk pusterum igjen, og kunne nå fritt få utføre sin viktige, offensive rolle i slaget om Egypt.

II.

Til angrep.

Den 28de juli 1942 fløy en Spitfire som var stasjonert på Malta en rekognoseringstur over kystlinjene

i det østlige Middelhav, og oppdaget en fiendtlig tankbåt, eskortert av fem italienske destroyere med jagerbeskyttelse. Konvoien snek seg langs kysten av øen Sapienza i det sydlige Grekenland, i den åpenbare hensikt å holde seg utenom rekkevidden av slagkraften til flyene fra Malta før den satte kursen mot Tobruk havn, tvers over Middelhavet. Spitfire'en satte øyeblikkelig kursen mot Malta, og da den var innenfor radiosenderens rekkevidde anropte flyveren stasjonen og ga rapport om konvoien. Ni Beaufort-besetninger som sto i alarmberedskap ble øyeblikkelig kalt ut for omgående start.

Disse Beaufort-karene var en underlig blanding av flyvere fra forskjellige himmelstrøk. Når de en sjelden gang byttet khaki-shorts'ene og khaki-skjortene med permisjonsuniformene så de ut som en pose med blandet drops, en slags Britisk Imperium Mix, i de ulike fargede plaggene sine. Det var omtrent like mange fra Australia og Canada som fra England, Syd-Afrika og New Zealand.

For løytnant Ted Strever fra det Syd-Afrikanske Flyvåpen, som nettopp var kommet til Malta, var dette torpedo-tokt nummer tre. Som navigatør hadde han flysersjant W. M. Dunsmore, fra Liverpool. De to telegrafistene, som også tjenestegjorde som skyttere var begge new-zealandere, sersjant J. A. Wilkinson fra Auckland, og sersjant A. R. Brown fra Timaru. Wilkinson og Brown var blitt skutt ned sammen med en annen besetning ti-dager før, flyveren og navigatøren deres var blitt såret, og nå var de to sersjantene overført til Strever og Dunsmore.

De startet like før klokken ni om morgenen. Det var ni Beaufort-fly som i formasjon fløy ut for å ta seg av oljetankeren ved Sapienza. Det var en stekende varm dag, og det var nesten utålelig varmt inne i flyet da de rullet nedover runwayene. Det var en lise å kjenne den friske luften strømme inn gjennom de åpne kanonlukene på begge sider av skroget. Beaufort'ene hadde dobbeltløpete Browning'er på vingene og i tårnet som lå midt i skroget, og en enkelt, frittstående kanon på hver side av skroget like i forkant av tårnet. Under trefning bemannet telegrafistene disse to kanonene.

Da de ni Beaufortene var kommet på vingene delte formasjonen seg opp i to og to, og satte kursen øst-nord-øst for Sapienza. Like etterpå suste de lavt over vannflaten, med 160 knops fart, og tilfredse med å ha kommet klar av de fiendtlige jagerne som alltid opererte i nærheten av Malta. Dunsmore, navigatøren, løste sikkerhetsbeltet sitt og satte seg ved siden av Strever i perspex-snuten. Brown, som hadde vært på utkikk etter fiendtlige jagere like etter starten, prøveskjøt de to kanonene, og satte seg ned ved radioen for å ta opp eventuelle signaler fra hovedkvarteret. Wilkinson prøveskjøt de andre kanonene og dreiet tårnet rundt for å kontrollere at det fungerte. De innstilte seg på en flyvetur på to-og-en-halv time, den tiden det ville ta før de ville være ved den posisjonen som Spitfire'en hadde oppgitt. Femti fot under dem lå det dypblå, bølgende Middelhavet. Wilkinson så fra tårnet Malta forsvinne som en hvit prikk i horisonten.

Klokken kvarter over elleve be-

gynte Brown å få inn noen små prikker på radarskjermen sin. Han ropte opp resten av besetningen og ga dem beskjed om det, og like etterpå så Strever at skadronsjeften gikk inn i en skarp sving til styrbord, og vugget med vingene på Beaufort'en sin. Strever ga svakt ror og fulgte etter ham. Langt borte skimtet de konvoien, tankeren med de fem destroyerne og med jagerne som sirklet over skipene. Hele bildet virket nærmest fredelig, det så ut som om ingen på konvoien var forberedt på å møte fienden her i skyggen av Sapienza. De fløy inn i angrepsstillingene sine. Strever holdt fremdeles Beauforten sin femti fot over havflaten. Han stusset på om de var blitt oppdaget. Han kastet et hurtig sideblikk til høyre og til venstre, og så de andre Beaufortene, åtte i tallet, innta stillingene sine i den ringen de skulle danne rundt konvoien før de fløy inn mot den, som eker i et hjul. Hittil hadde de i alle fall ikke tapt noen av sine egne fly.

Dette øyeblikket, mens sjøen glitret forbi nedenunder i rasende fart og skipene forut ble større og større for hvert sekund som gikk, var noe av det mest oppkvikkende en kunne oppleve i en moderne krig. Følelsen av fart, og den prikkende fornemmelsen av intens fare sammen med den vissheten den ga om viktigheten av egen innsats, og selve skyteskiven som lå foran, den trauste konvoien som steamet fremover, intetanende om den katastrofen som var like forestående, alt dette til sammen dannet det store og enestående spenningsmomentet ved torpedo-flyvning. Til slutt kom det avgjørende øyeblikket, mens sølvfisken dernede un-

der havflaten pløyde seg frem mot offeret sitt, og den uunngåelige blotelsen av flyets underkropp idet man suste over destroyerne som lå der og ventet, og så — hvis man da fremdeles var i live — ble man vitne til det grufulle skuespillet når torpedoen traff, og hele skipet eksploderte med en stikkflamme som var mere intens enn sollyset.

III.

Nødlanding.

Konvoien var kommet forbi dem nå, og for å få inn en salve mot akterskipet tok Beauforten en sving til babord, over mot kysten av Sapienza, og deretter bråvendte den og gikk til angrep i rett linje fra selve kysten. To Beafort-fly lå foran Strever. De hadde anslått tankerens fart til tov knop, og Strever innstillet avvikelsen på torpedosiktet som var montert på frontruten. Han ropte Dunsmore og ba ham komme og sitte ved siden av ham og slippe torpedoen. Destroyerene virket uhyggelig nære innpå nå, og han lurte på hvorfor de ikke hadde åpnet ild.

Da så han plutselig at sjøen ble pisket opp av noe som lignet en kraftig regniskur, og skjønte at de fløy gjennom en strøm med maskingeværkuler. Et sporlysprojektil kom med lynets fart rett mot øynene hans, og forsvant like over skulderen i siste øyeblikk. Han fløy i sikk-sakk, så meget som han fant forsvarlig i denne høyden, og da han var kommet på tusen meters hold rettet han flyet opp igjen. Han var vant til å bli lurt på avstandsbedømmelse når han fløy like over havflaten, men

han fikk seg ikke til å tro at konvoien fremdeles var over en halv sjømil borte. Ut fra øyenkroken fikk han et glimt av Beauforten som fløy ved siden av ham. Den skjøt plutselig nesen i været, som en marionett som ble rykket opp i en tråd. Et lite øyeblikk ble den hengende ubehjelpelig i luften, så styrtet den med halen først ned i havet. Ikke noe håp for de karene som var ombord der. Nå var tankeren like innpå. Strever ga ordre til Dunsmore:

— Nå!

Dunsmore trykket på utløserknappen. — Torpedoen sluppet!

Strever ga full gass, og de suste like forbi baugen på tankbåten. Brown, som lå ved sidekanonen, så tydelig uniformsknappene til mannskapet ombord i båten glitre i solskinet. Da de strøk foran baugen løp de like inn i sperreilden fra destroyerene. Wilkinsons stemme kom i telefonen. Han rapporterte at torpedoen gikk for full fart mot målet, noen få fot under havflaten, men meldingen hans ble brutt av brakket da babords motor plutselig fikk en treffer. Strever ga høyre ror og tvang flyet ut av skuddlinjen.

Instinktmessig satte han kursen tilbake til Sapienza. Babords motor var bare en rykende skraphaug, og styrbords motor arbeidet hardt under den store påkjenningen. Røk begynte å trenge inn i skroget, og sammen med røken kom en klam, tung lukt av olje. Oljetrykket på babords motor viste null, og på styrbords motor dalte det hurtig ned mot nullpunktet. Nå som de heller ikke hadde høyde var det håpløst å forsøke å rekke kysten. Det var bedre å set-

te flyet ned på sjøen med én gang, enn å ta sjansen på å styrte ned uten motorkraft og uten styring.

Han trottlet styrbords motor tilbake og ga ordrene sine til besetningen. Brown sendte ut et S.O.S., men i denne høyden var det ikke store sjanser for at det ville rekke frem. Han slo ned morsenøklen og forlot plassen sin for å spenne seg fast. Wilkinson kom ut av kanontårnet. Sjøen var blitt mere opprørt nå, og da Strever trakk stikken tilbake følte han støtene i flyet fra vindråsene. Flyet satte seg tungt ned i sjøen, og Strever og Dunsmore som satt foran kom under vann med én gang.

Såsnart flyet hadde gått farten av seg hoppet Wilkinson, som satt ved den åpne kanonluken, opp på vingen og begynte å trekke i utløseren for gummijollen. Brown krabbet frem til den samme luken, og da han kom ut av flyet så han Wilkinson hoppe ombord i jollen. Hele halepartiet var rykket løs like bak tårnet, og fløt omkring for seg selv omtrent hundre meter borte. Brown tok plass i jollen ved siden av Wilkinson.

De stirret åndeløse mot den synkende Beauforten, i håp om å se tegn til Strever og Dunsmore. Det var ikke mulig å forsøke å redde dem ut fra cockpit'en som allerede lå dypt under vann. Men plutselig kom Dunsmore til syne. Han hadde navigasjonssekken i armene, og like etter ham dukket Strever opp. De to klatret ombord i jollen og satte seg ned ved siden av Wilkinson og Brown. Et halv minutt etter dukket Beaufort-flyet under i bølgene, tyve meter borte.

IV.

Tatt til fange.

Nå som de satt trygt og godt i jollen var tiden inne til å summere opp stillingen. De hadde navigasjonssekken, med kartene og kodene, en Very signalpistol og nødrasjoner; dessuten de rasjonene og det utstyret som var i jollen. Dunsmore hadde fått en dyp flenge i den høyre armen, og Wilkinson fant frem nødhjelps-utstyret som lå i jollen og la bandasje rundt såret. De var omtrent fem kvartmil fra Sapienza, som var fiendtlig territorium, men allikevel det landet hvor redningen lå for deres vedkommende. De syntes kysten så rent vennlig og gjestfri ut der de stirret over mot den. I den andre retningen så de den siste Beaufort'en forsvinne mot Malta. Et Baltimore rekognoseringsfly kretset i 20 000 fots høyde over dem, det var mulig at den regnet ut posisjonen deres for å ta den med i rapporten. Malta måtte ligge tre hundre kvartmil borte. Plutselig innså de hvor nær Middelhavet var blitt det Mussolini påsto det var: Mare Nostrum — Vårt Hav!

Å forsøke å rekke frem til eventuelle andre steder enn Sapienza falt dem ikke inn et øyeblikk. Selv det kunne være vanskelig nok. Uten å diskutere saken nærmere tok de i all stillhet til med å padle i retning av kysten. Foran dem lå krigsfangenskapet, og de ble nedslått ved tanken på hva det ville si i praksis.

I tre kvarter padlet de uopphørlig i den stekende solen, og uten å komme nevneverdig fremover. De var plaget av tørst, og de var motløse. De var overbevist om at italienerne hadde sett dem styrte ned, og hadde

overlatt dem til sin skjebne. Da de fikk øye på en Macchi 202 langt borte stirret de spent opp mot den, klare til å jumpe overbord hvis de ble angrepet. Macchien sirklet rundt dem i 500 fots høyde, og forsvant.

Den kjensgjerning at Macchi'en ikke hadde åpnet ild mot dem ga dem nytt håp om at redningen kanskje allikevel var underveis. Noen få minutter etter pekte Wilkinson mot nord.

— Se der! ropte han. — Et sjøfly! Er det mulighet for at det kan være et av våre?

Flyet holdt jevn kurs rett på jollen. Etter en liten stund kunne de skimte tre stjernemotorer, og det klare omrisset av flottørene. Det var ikke noe britisk fly som så slik ut. Det var en italiener, Cant Z 506 B.

Flyet strøk rett over dem og de stirret måpende etter det. De var sikre på at de var blitt sett, og likevel kvitte de seg for å signalisere etter hjelp. Men like etterpå kom flyet tilbake og begynte å sirkle rundt jollen, og til slutt gikk det ned, omtrent femti meter borte. Redningen — og dermed fangenskapet — sto like før døren.

Cant-flyet løp farten av seg, og Strever og mannskapet hans begynte å padle i retning av det. De gjorde ikke noe større fremskritt, og de to gruppene med menn, de i jollen, og de i flyet, stirret mistenksomme på hverandre. Til slutt kledde Strever av seg og hoppet i sjøen. Det var ikke noe annet å foreta seg. Han svømte med lange, kraftige tak frem til sjøflyet. Da han kom frem fikk han en høflig mottagelse av den italienske besetningen som halte ham ombord og anstrengte seg på alle

måter for å vise ham vennlighet. Han funderte på om de hadde hørt om tankbåtens skjebne.

Med en strøm av talende fakter — en ferdighet som han tidligere ikke hadde visst at han var i besiddelse av, forklarte han italienerne hva som hadde skjedd, og de nikket henrykt. Etterpå ga de ham en diger dram med konjakk og en sigarett. Strever, som strevet hardt med å huske reglene i Geneve-konvensjonen, så ikke noen grunn til å avslå noen av delene. Etterpå ga hans verter ham en line som var festet med den ene enden til flyskroget. Strever svømte tilbake til jollen med linen og da han kom frem rakte han tommelfingeren i været.

— Vi er velkommen! sa han.

Mens Strever var borte hadde karene i jollen lagt revolverne sine, kartene og kodebøkene i navigasjonssekken, surret den forsvarlig, og dumpet den i sjøen. Strever klatret ombord i jollen igjen, og italienerne begynte å hale i linen. En stund etterpå var de alle ombord i flyet.

Kapteinen på Cant-flyet presenterte seg som Alessandro Chifari. Besetningen hans besto av en navigatør, en mekaniker, og en telegrafist. Da resten av Strevers besetning også hadde fått en dram av konjakkflasken, ba Chifari dem å sette seg akterut, og ikke røre på seg. Mekanikeren blunket jovialt til dem og sa på et gebrokkent engelsk: — For dere er krig over nå, ja?

Ingen av dem hadde noe å bemerke til dette.

Motorene ble startet igjen, og Strever merket at de takset fremover et langt stykke. Sjøen gikk ganske høyt,

og det lot ikke til at italienerne hadde noe hastverk med å få flyet på vingene. Strever antok at de hadde dypvannsbomber eller annen farlig last ombord, og at de derfor ville komme inn i smult vann i kanalen bak Sapienza før de startet. Etter å ha tilbragt en halvtime i uvisshet følte de at sjøen ble roligere, og nå brølte motorene opp. Flyet skulle starte. De syntes å takse avsted i det uendelige, og de tenkte litt urolig på dypvannsbombene. Larmen inne i flyet var nesten uutholdelig, og etter at de hadde lettet kunne de ikke høre hverandres stemmer bak i flyet. De ante ikke noe om retningen, men de noterte seg nøyaktig tiden de var i luften, i tilfelle av at de skulle kunne regne seg frem til posisjonen når de en gang kom frem.

Turen varte i nøyaktig to timer. Strever følte seg overbevist om at de hadde fløyet i nordlig retning. Da de til slutt gikk ned ble flyet fortøyet til en flytebrygge, og en vakt-tropp tok seg av dem. De funderte på om de kanskje var kommet til Italia allerede. De ble kjørt i bil til noe som Strever antok måtte være det lokale hovedkvarteret. Her ble de forhørt. Spørsmål på spørsmål ble avfyrt mot dem, om deres siste tokt, om basen deres, om flystyrkene på Malta, om skvadronen deres, o.s.v. men de nektet resolutt å oppgi annet enn navn, rang og nummer. Det ble ikke øvet noe press på dem, og til slutt ble de ført inn i offisersmessen. Det hersket en hyggelig og sorgløs tone blant de italienske offiserene, som om krigen var et fjernt begrep, og Strever ble ennå mere overbevist om at de hadde fløyet nord-nord-vest den ettermiddagen, og at de fremde-

les befant seg på en av de mange øene i det greske arkipel.

I messen fikk de låne sivile klær, hvilket var meget kjærkomment, da khaki-uniformene deres var gjennomvåte. Fire digre tallerkener med makaroni ble plassert foran dem, og ettersom de ikke hadde spist på over tolv timer la de i seg etter beste evne. Da de trodde at måltidet var ferdig, kom det inn fire saftige biffer. Etter de sparsomme rasjonene de hadde levet av på Malta var det ikke noe å si på appetitten deres, og biffene fikk ben å gå på. Måltidet sluttet med ennå mere konjakk og sigaretter, og resten av dagen fikk de oppholde seg i messen, og ble gjestfritt behandlet på alle måter. Før de tørnet inn fikk de utlevert skrivesaker, og fikk beskjed om at de kunne skrive til sine pårørende hvis de ønsket det.

— Hvor er vi? spurte Strever.

Det spørsmålet ville i italienerne ikke svare på, så Strever forsøkte et annet.

— Hvor skal vi hen?

— Til Taranto, svarte en av de italienske offiserene. Det kunne ikke bety annet enn at de ennå ikke var kommet til selve Italia. Senere fortalte den eneste offiseren som snakket engelsk at de skulle flyves til Taranto neste morgen, og bli overført til en fangeleir. — Det er ikke så bra for dere, sa offiseren. De hadde fått mere ut av italienerne enn disse hadde fått ut av dem.

— Imorgen kjedelig, idag hyggelig, sa italienerne. De ble ennå bedre overbevist om betydningen av dette da de ble anvist sovekvarter for natten. Fire av de italienske offiserene hadde overlatt fangene sine to dob-

beltværelser for at de skulle kunne tilbringe en rolig natt. Strever delte rum med Dunsmore, mens de to new-zealenderene delte det andre rummet. Vakter ble postert i korridoren, og utenfor vinduene. Nå begynte de for alvor å føle at de var fanger, og fornemmelsen var ikke særlig behagelig. Og hele tiden runget vertenes ord: «imorgen kjedelig!» i ørene deres.

På veggen i new-zealenderenes værelse hang det et kart over Adriaterhavet og den greske kysten. Brown og Wilkinson begynte ivrig å studere det. Et eller annet sted på dette kartet lå det stedet hvor de nå skulle tilbringe natten. De fant den antagelige posisjonen til konvoien og så etter et punkt på kartet som kunne ligge omtrentlig to timers flyvning derfra.

— Vi er et sted i nærheten her, sa Wilkinson og slo pekefingeren sin mot et punkt på kartet. — Levkas, eller sydsiden av Korfu. Jeg skal vedde et hundre mot en på at vi ikke er langt fra dette stedet.

— Og der ligger Taranto! sa Brown. — Det skulle være omkring halvannen times flyvning dit.

Wilkinson sa ikke noe på en stund. Da han til slutt brøt tausheten, var Brown nesten falt i søvn.

— Jeg skal se å pelle meg ut av dette så snart det er mulig!

V.

Flukt eller krigsfangenskap.

De ble vekket klokken syv neste morgen, og fikk en utmerket frokost med egg (de første de hadde spist på mange uker), bacon, tomater, ris-

tet brød og kaffe. Ved frokostbordet ble de latt alene et øyeblikk. De begynte øyeblikkelig å snakke om mulighetene for flukt.

— Jeg har regnet ut hvor vi er, sa Wilkinson. — Enten Levkas eller Korfu. Taranto kan ikke være mere enn tre hundre kilometer herfra. Hvis vi ikke foretar oss noe ganske snart er vi fangeleiren før middag.

— Her er i alle fall ikke noe håp om å komme unna, sa Dunsmore. — En filmstjerne har større sjanse til å forsvinne blant mengden på en verdenspremiere. Det er bedre å vente til vi kommer til Taranto.

— Du vet hva det sies, sa Strever. — De beste sjanser for flukt kommer alltid like etter at en er fanget. Og når vi kommer til Taranto er det slutt på denne oppvarningen også. Det kan du skrive opp.

— Har noen av dere tenkt på åssen det ville være å kapre flyet og ta det til Malta? Det skulle være omtrent fem hundre kilometer dit såvidt jeg skjønner.

— Jeg har tenkt på det, Wilkie, sa Strever. — Jeg tenkte på det igår allerede. Vi hadde antagelig en bedre sjanse da enn vi får idag. De sender sikkert en vebnet vakt med oss nå. Men vi får holde øynene åpne.

— Se opp! sa Brown. Vaktene hadde kommet for å føre dem ned til luftavnen. De fikk ikke flere sjanser til å diskutere flukten.

Det lot til at hele staben i det italienske hovedkvarteret var møtt opp for å si farvel til dem. Alle insisterte på å trykke hendene deres og ta fotografier av dem, og da de gikk ombord i et annet Cant-fly — det var ikke det samme som dagen før, og mannskapet var heller ikke det sam-

me — ble et helt batteri med kamerar knipset av. Strever måtte uvilkårlig sammenligne den sorgløse atmosfæren her med den bitre, realistiske stemningen på Malta. Her levde en i luksus og makelighet, og mat og drikke var det i overflod. Livet på Malta var hektisk og spartansk. Det var nesten ikke til å tro at de to nasjonene kjempet en fortvilet kamp for livet mot hverandre. Strever forsøkte etter beste evne å finne tilbake til den bitre fiendtligheten som hersket under kamp, men den lystige hjerteligheten hos italienerne avvebnet ham fullstendig. Han kjempet imot den følelsen av velvilje som hersket hos alle da han gikk ombord.

Besetningen på sjøflyet besto av en flyver, en annenflyver, en mekaniker, en radiotelegrafist og en korporal som skulle passe på fangene. Han var bevestet med en revolver, kaliber 45, som så ut som om den var tatt rett ut fra et museum. Strever og mannskapet hans gikk først inn i flyet, fulgt av korporalen. Etterpå kom italienerne, alle sammen i strålende humør og hver med en lang pakke under armen. De skulle hjem på permisjon. Gleden var ikke vanskelig å spore, det lot til at feriestemningen allerede var inntrådt i og med flyveturen.

Den italienske flyveren presenterte seg: — Kaptein Gatetama Mastrodasa, til Deres tjeneste mine herrer. Han smilte hjertelig og blottet en rad kritthvite, feilfrie tenner. — Vi skal til Italia, på permisjon. Jeg skal se min lille bambino — han vugget en imaginær baby i armene — for første gang. For dere, er det ikke fullt så hyggelig! Han trakk på skuldrene og

slo ut med hendene. Så snudde han på helen og gikk forut til førersetet.

Det var lite plass i dette Cant-flyet, og de ni mennene kom til å sitte ganske nær innpå hverandre. Flyver og annenflyver satt i fører-setene fremme i perspex-cockpit'en. Bak dem, mellom setene, sto korporalen med ansiktet vendt akterover. Så kom telegrafisten og mekanikeren. De satt med ansiktene vendt forover. Bakerst i cabin'en satt Strever og besetningen hans på gulvet.

De kom på vingene klokken 9.40. Det betydde at de ville være ved Taranto omkring kl. 11.10 hvis det ikke skulle inntreffe forhindringer. De satt rolig og forsøkte å se likegyldig ut. Allikevel var de helt fengslet av synet av revolveren i hylstret til korporalen. Hvor kjapp ville han være med å trekke? Hvilke skytevåpen hadde de andre italienerne til rådighet? Og hvis de greide å overmanne disse folkene, hva så?

Kunne de greie å holde disse karene i sjakk, og samtidig fly et ukjent fly og navigere det fra et ukjent sted til en liter, ø som det virkelig var litt av et problem å finne frem til ellers, uten radio og for den saks skyld også uten kart?

Vel, det kunne være verd et forsøk.

Sjøflyet humpet seg frem gjennom urolige luftmasser, tungt lastet med menn og bagasje, og ute av stand til å klatre høyere enn tusen fot. Varmen var nesten ikke til å holde ut. Fire av mennene i flyet skulle i fangeleir, mens fire skulle hjem på permisjon. Og midt mellom disse to lagene, som en slags nøytral kampdommer, sto vaktkorporalen.

VI.

Kuppet.

Korporalen satte seg ned bak føreren. Det var en hard prøvelse for en mann som ikke var vant til å bevege seg i de høyere luftlag, og som dessuten hadde lett for å bli luftsyk. Korporalen følte svetten piple frem på pannen, men likevel frøs han. Han lengtet etter å sette foten på fast grunn igjen. Hvor lenge var det turen skulle være? Nitti minutter? Da kunne de ikke være halvveis ennu. Han svelget uopphørlig. Han hadde en plagsom hodepine, og hadde mest lyst til å legge seg ned. Flyet ble kastet opp og ned i luftstrømmene, og hver bevegelse fikk ham til å vrenge seg innvendig. Han bet tennene sammen og bestemte seg for å stå imot fristelsen til å kaste opp. Øynene hans ble tunge i hodet, kindene hang ned. Han følte seg helt kraftløs og apatisk. Hvis bare flyet kunne krasje eller noe slikt! Han skulle gi hva som helst for å komme ned på jorden igjen.

Wilkinson satt og studerte telegrafisten som samtidig gjorde tjeneste som navigatør, og som hadde loggboken liggende foran seg på navigasjonsbordet. Bak ham satt korporalen, grågul i ansiktet. Wilkinson så på klokken. De måtte være omtrent halvveis nå. Det kunne være risikabelt å utsette det stort lenger. Snart ville de bli peilet inn av den italienske kyst-radaren. Det gjaldt nå eller aldri.

På en eller annen måte måtte han bortlede oppmerksomheten til telegrafisten, og samtidig plante neven sin fast og tungt på skyteren til korporalen.

Det beste han kunne finne på var et gammel skolegutt-trick. Du peker plutselig ut gjennom vinduet og mens offeret ditt glør ut har du sjansen til å slå til. Skolegutter kjenner tricket, og det er ikke alltid de biter på. Men han måtte ta sjansen med denne fyren.

— Se opp!

Navigatøren snudde seg brått og det neste han så var et hav av stjerner som gikk over til svart natt da Wilkinsons tunge neve landet på kjaiken hans. Mannen sank sammen uten et kvidder. Wilkinson lot kroppen sin følge med i slaget, kastet seg over den livløse skikkelsen til navigatøren og snappet korporalens revolver opp fra hylstret. Han rakte revolveren bakover til Strever som hadde sprunget frem i samme øyeblikk. Korporalen fattet ikke hva som foregikk før de to fangene sto over ham. Dunsmore og Brown tok seg av navigatøren og mekanikeren. Korporalen falt ned mellom flyveren og instrumentbordet, og mens han strevet for å komme seg fri plantet han seg midt på stikken med den følge at flyet gikk ned i et nesten loddrett stup. Wilkinson kastet seg forover, grep korporalen i nakken og trakk ham opp igjen med et kraftig rykk. I mellomtiden hadde Strever plassert seg bak ryggen på flyveren, og presset pistolen inn i ribbenene hans. Han trodde at slaget var vunnet, men han var ikke oppmerksom på at annenflyveren i samme øyeblikk rettet en tung lugerpistol mot ham.

Brown som sto og holdt i den sanseløse navigatøren så i et glimt annenflyveren snu seg triumferende med lugeren i hånden. Et sekund til, og den skjønn drømmen deres om

å sikre seg flyet og friheten ville ta en brå slutt.

Det nærmeste kastevåpnet han kunne finne var en tung, flat pute. Han grep den, og kastet den, med en eneste bevegelse, som om han skulle ha innstudert denne manøvreren for scenen. Puten fløy gjennom luften og traff akkurat der den skulle. Lugeren ble slått ut av hånden på annenføreren. I neste øyeblikk ble det vilt slagsmål om lugeren, men Dunsmore greide å sikre seg våpenet mens Strever fremdeles holdt sin revolver hardt mot ryggen til føreren. Dunsmore rakte lugeren til Wilkinson. Den italienske besetningen tapte motet på å slåss videre.

Men kaptein Mastradrassa hadde ikke tenkt å gi opp ennu. Han rettet snuten på sjøflyet nedover. Han hadde bestemt seg for å få Beaufort-besetningen i fellen ved å gå ned på sjøen.

Strever svinget revolveren opp foran øynene hans og lot som om han skulle slå den ned i skallen på italieneren. Horisonten senket seg plutselig foran dem som en gardin mens sjøflyet ble rettet opp igjen.

I mellomtiden hadde Dunsmore og Brown hatt det travelt med å surre resten av mannskapet forsvarlig med en fortøyningstrosse de hadde fått tak i. Dunsmore bant dem, mens Brown sto truende over dem med en tung skiftenøkkel, ferdig til slag.

— Hvis dere så mye som leer på aua så smeller det! ropte han, og svingte med skiftnøklen. Italienerene forsto minen, og tonen, om de ikke forsto noe av det han sa. Men hver gang Dunsmore mente at han hadde surret en mann forsvarlig, ristet italienerne på hodet og viste hvor lett

de kunne rive seg løs. Til slutt bant Dunsmore dem med livremmene deres.

VII.

Den store sjangsen.

Strever overtok stikken nå, og svinget sjøflyet nitti grader over til babord, hvilket i store trekk skulle tilsvare retningen mot Malta. Et lite øyeblikk tillot de seg å puste ut og fryde seg over at de nå var herre over dette flyet som de to minutter tidligere hadde sittet som fanger i, på vei til fangeleiren i Taranto.

Men jubelstemningen begynte å legge seg da det hasardiøse ved denne flukten virkelig gikk opp for dem i sin fulle bredde. Dunsmore satte seg ved navigatørbordet og forsøkte å stikke ut en kurs, men de var fremdeles ikke sikre på utgangspunktet for turen. De kunne derfor bare gjøre seg opp en anslagsvis forestilling om hvor på kartet de nå befant seg. Kartet ja. Dunsmore snudde hele navigasjonsskapet opp og ned, men det var ikke mulig å finne noe som lignet et kart. Det var tydelig at disse italienerne var folk som fløy på husken og holdt seg langs kystlinjen for sikkerhets skyld.

Strever fulgte den kursen som Dunsmore hadde gitt ham. Han ble plutselig urolig ved tanken på de farene som ennå kunne møte dem. Det var nesten dobbelt så langt til Malta som til Taranto. De hadde ikke anelse om farten til dette sjøflyet, eller hvor lenge de hadde bensin for. Å fly uten kart, og med et speedometer som viste kilometer, og ikke engelske miles som de var vant

med, ble det rene puslespillet. Hvis de slapp opp for bensin før de kom frem til Malta ville ingen sende unnsetningsfly eller fartøy ut etter dem, hverken italienerne eller engelskmennene. Han var nødt til å ta disse spørsmålene opp med Dunsmore. To hjerner tenkte bedre enn én. Han ropte på Dunsmore.

— Løs båndene på denne annenflyveren er du snill. Jeg vil la ham overta styringen. Jeg kommer akterut for å få en prat med deg.

Den italienske annenflyveren ble befridd for båndene sine, og etterpå ble han dyttet ned i føreraset.

— Hold denne kursen, ropte Strever og pekte på kompasset. Og for at mannen ikke skulle være i tvil om hvor de skulle hen tilføyde han: «Malta, Malta.»

Italieneren snudde seg brått. Han ble gråblek i ansiktet.

— Malta? Dette ordet betydde bare én ting for en annenflyver. Han rullet med øynene.

— Spitfire! ropte han, og demonstrerte med hendene hva som ville skje med sjøflyet når de kom inn i maskingeværssalvene fra jagerne over Malta. Strever kallflirte og gikk akterover til Dunsmore. Den tid den sorg. Foreløbig hadde de sin fulle hyre med å finne frem til Malta om de ikke også skulle begynne å grue seg for mottagelsen de ville få.

Strever og Dunsmore rotet forgjæves gjennom hele flyvet etter et kart. Etterpå begynte de seg i mellom å rekonstruere på et stykke papir den delen av greskekysten de hadde passert dagen før, strekningen langs Adriaterhavet, støvlehelen i sydspissen av Italia, og kysten langs Sicilia. Syd for Sicilia satte de to prikker.

De skulle forestille Malta og Gozo. Etterpå viste de produktet sitt til den italienske navigatøren som ristet energisk på hodet. De løsnet hendene hans og han snappet blyanten fra Dunsmore og rettet kartet deres. Han arbeidet hurtig og sikkert, som en portrett-tegner på tivoli. Strever og Dunsmore korrigerste posisjonen.

— Hva mener du? spurte Strever.

— Vi kan ikke være langt borte, sa Dunsmore. — Jeg har holdt et halvt øye med kompasset hele tiden, og regnet ut kursen og posisjonen noenlunde i hodet. Hold denne kursen i en halv times tid. Hvis det ikke skjer noe innen da kan vi fly rett vest til vi får landkjenning ved Syd-Italia eller Sicilia. Siden kan vi sette kurs for Malta.

— Hvis vi har nok bensin til det, sa Strever. — Det ville være litt av en komedie å slippe opp for bensin utenfor den italienske kysten, med fem italienske fanger ombord. Da ville de være like langt som da de begynte. Det hele begynte å se ut som om de lekte sisten, og denne gangen var det altså italienernes tur til «å stå».

Strever gikk forut for å holde et øye med andre fly, mens Wilkinson forsøkte å peile inn Malta på radioen. Men denne radioen var mere enn alminnelig innviklet, og han klarte ikke å innstille mottageren. Han trodde nok at han skulle klare å få senderen i gang, men da ville han sannsynligvis bare påkalle italienernes oppmerksomhet, og da fikk det heller være.

Etterhvert som de kom lenger sydover begynte Strever å sette seg nøye inn i styreapparatenes funksjon, for å bli bedre kjent med flyet hvis det

skulle oppstå en kritisk situasjon, og for å sikre seg at ikke italienerne gjorde forsøk på å snu tilbake. Etter at de hadde fløyet på den samme kursen i nesten en time uten å se land, gikk Dunsmore forut til Strever.

— Tiden er ute, sa han. — Nå er det best vi går inn og får landkjenning.

Strever ga styrbords ror, og de begynte å speide etter land. På denne tid ville de antagelig være ventendes til Taranto, og de måtte være forberedt på at det ble sendt fly ut for å lete etter dem. De hadde såpass forsprang at det var for sent å sende fly ut etter dem fra Taranto eller fra den basen de hadde forlatt, men italienerne kunne sende melding til fly som var på vingene i nærheten, og for alt de visste kunne hele kysten være alarmert allerede nå. Bortsett fra sjøflyet og besetningen ombord ville det være litt av en bedrift å bringe inn det britiske mannskapet også, så de hadde all grunn til å frykte at det ville bli gjort hissig jakt på dem.

Det tok ikke lang tid før de fikk land i sikte, og det kunne ikke være tvil om at det var selve «støvlehelen» på Italia de hadde foran seg. Strever tok flyet ned til noen få meter over havflaten for å komme unna de italienske radarstasjonene. Da de nærmet seg kysten så de et skip som krysset kursen deres. Strever fortsatte på kurs, og ventet hvert øyeblikk å se anti-luftskytset tre i funksjon, men intet skjedde.

— Ta en titt på den båten, karer, ropte han. — Den er fylt til randen med tyske soldater!

— Jeg skal notere meg kursen og posisjonen, sa Dunsmore. — Dette

vil nok interessere gutta hjemme på basen. Han lo nervøst. Han var klar over at det han sa måtte skurre i ørene på noen hver. Her fløy de et italiensk fly, med italiensk annenflyver, over Italia, og snakket om «gutta hjemme på basen!»

— Junker 52 med kurs like på oss! ropte Brown fra tårnet. Strever vek ikke fra kursen, han turde nesten ikke se seg rundt. Han følte seg som en tyv. Brown ventet til det tyske flyet, men plutselig skar Junkeren ut borte. Så hilste han med å senke kanonene, men han var klar til å brenne løs med dem hvert øyeblikk hvis Junker-flyet viste det minste tegn til krigerske hensikter. Det gikk to-tre minutter, og de kunne likefrem føle de mistenksomme blikkene som ble sendt mot dem fra det tyske flyet, men plutselig skar junkeren ut av kurs og fortsatte nordover.

Strever og Dunsmore pustet ut og begynte å studere kysten for å bli klar over hvor de befant seg. Da de nærmet seg «tåspissen» og Messina-stredet så Strever på klokken igjen. Den var 11.30, og nå kunne de ikke ha mere enn en times flyvning igjen til Malta. De måtte bli klar over posisjonen igjen, og så vende sydover så snart som mulig.

Brown merket seg at den italienske mekanikeren strevet med å gjøre seg fri, og ansiktet hans så helt forpint ut. Han nikket forover hele tiden, til Brown til slutt ble klar over hva han mente. De måtte slå over på reserve-tankene. Brown løsnet hende- ne på italieneren og gikk forover med ham. Mekanikeren slo kranene over, og etterpå pekte han med mange dramatiske faktorer på uret sitt. De skjønnte tydelig hva han mente. Ben-

sintankene ville være tomme klokken 12.30.

Strever mønstret ham kritisk. Det kunne godt hende at det var et trick, for å få dem til å avstå fra å forsøke å rekke Malta. Men på en måte trodde han at italieneren snakket sant. Han snudde flyet sydover og ventet på at Dunsmore skulle gi ham kursen for Malta. Det var litt av et vågestykke å stikke ut kursen på en improvisert kartskisse, men siktbarheten var god. Han tvilte ikke på at de ville få øye på Malta.

VIII.

Dramatiske minutter.

I den timen som fulgte fløy de videre i taushet. Hver mann gjorde opp sin egen teori om det som kunne skje. Hvis de ikke traff på Malta ville de fly ut på videvanke. Det ville komme den stunden da de måtte forlate den sydlige kursen og begynne en systematisk leting etter Malta. Det å velge det rette øyeblikket var det store problemet. Hvis de fløy sydover for lenge ville de ikke ha bensin nok til en slik leting.

Plutselig ble de avbrutt i funderingene sine.

Italienerne begynte å snakke i munnen på hverandre.

— Ingen benzine! ropte en.

— Benzine kaputt! ropte en annen.

Bensinmålerne sto på null. Strever kunne selv se det. Han ropte Wilkinson og Brown forover.

— Vi kan ikke være langt borte nå, karer. For Guds skyld hold øynene på stilker og se om dere får et gløtt av Malta. Og når jeg sier øynene på stilker så mener jeg det. Dere

vet hvilken mottagelse vi kan vente oss av gutta der nede hvis vi skulle renne inn i blystrømmen deres uforvarende.

Han holdt inne et øyeblikk, så fortsatte han:

— Og det er best vi løser disse karene når vi går ned på sjøen.

— Tror du de vil forsøke seg på noen sprell? spurte Brown.

— Nei, jeg er helt sikker på at de ikke vil gjøre tegn til motstand en gang, svarte Strever. — De vet like så godt som oss at vi ikke har mere besin igjen. Ja de vet det bedre enn oss. Se til at de får svømmevestene sine på. Og sørg for at de holder seg i ro.

Wilkinson befrikk de italienske besetningen for båndene deres, og fortsatte å speide rundt horisonten. De to new-zealenderne hadde i grunnen aldri tenkt seg muligheten av at Strever og Dunsmore skulle bømme når det gjaldt å finne frem til Malta. Nå begynte de å bli engstelige for at dette foretagendet som var begynt som en flott triumf skulle ende med en stor tragedie. En tragedie som hverken de selv eller fangene deres kunne gjøre noe for å hindre.

De var også klar over at de nå befant seg midt inne i operasjonsområdet for britiske jagere. En formasjon med Spitfires kunne styrte seg ned på dem som lyn fra klar himmel, og da kunne de være skutt til pinneved før de fikk gitt livstegn fra seg.

Det gikk fem minutter.

De kjentes som en evighet.

Dunsmore bøyde seg over kartskissen sin igjen og så på kompasset.

Plutselig ropte Brown av full hals: — Malta!

Strever korrigerste ham. — Du tar feil, sa han. — Det er Gozo. Men jeg tror jeg kan skimte Malta også nå.

Klokken var 12.40. Den siste, og den mest spennende etappen lå foran dem.

Spenningen steg da omrisset av Malta begynte å bli oppdaget, i tilfelle av at bensintankene plutselig skulle bli tomme. Men på den annen side visste de hvilken mottagelse et enslig italiensk fly kunne vente seg fra jagerne på øyfestningen. Strever ga rorene over til den italienske annenflyveren igjen, og ba ham holde seg noen få fot over vannflaten. Hvis tingene begynte å utvikle seg i retning av det dramatiske kunne de da i alle fall gå ned på sjøen i løpet av kort tid.

Det skulle bli et passe pent sjokk for karene der nede på basen! De fløy så lavt at de ikke ville bli registrert på radarskjermene deres, og nå var de knappe fem kilometer fra kysten. Malta så fredelig og uendelig vakker ut der det lå, opphøyet og utilnærmelig. Om noen få minutter ville de være fremme. Hver eneste mann i flyet holdt pusten av spenning.

Det var da de fikk øye på mastene på radiostasjonen ovenfor Valetta at de ti Spitfire'ne kom susende mot dem.

Dunsmore tok øyeblikkelig av seg den hvite undertrøya sin og holdt den ut fra cockpit'en som tegn på overgivelse. I tårnet svinget Brown kanonene rundt, det alminnelige tegnet på at en ikke vil skyte. Men de ti jagerne fløy rett på dem. De holdt

formasjonen, og gjorde ikke tegn til at de hadde forstått signalene.

Den første Spitfire'en åpnet ild med det samme den var kommet innenfor skuddhold. Den fyrte av både kanoner og maskingevær, og i neste øyeblikk var styrbords vinge på sjøflyet en eneste skraphaug, forvridd og gjennomhullet. Strever ropte til den italienske annenflyveren at han skulle sette flyet ned på sjøen.

I samme øyeblikk flyet tok sjøen og ravet viljeløst bortover havflaten, hostet de tre motorene og døde ut. De hadde sluppet opp for bensin.

Ikke før hadde flyet løpt farten av seg før Strever og mannskapet hans løp ut på vingene og vinket febrilsk til jagerflyverne. Hele formasjonen sirklet over hodene på dem. Spitfire-flyverne sikret avtrekker-knappene sine, og etter å ha tatt et grundig overblikk over det sønderskutte flyet og forvisset seg om at det ikke kunne lette igjen, fløy de i formasjon tilbake til Malta.

Strever og de andre ombord stirret lengselsfullt etter dem. Men de gikk ut fra at unnsetnings-fartøyene var blitt alarmert nå, og de trippet utålmodig rundt og ventet på å bli tatt opp og kunne sette foten på fast grunn igjen. Og de gledet seg til å kunne fortelle det som hadde skjedd.

Nå når hele eventyret nesten var slutt begynte de å føle den onde samvittigheten over den måten de hadde behandlet italienerne på. De hadde selv blitt mottatt med vennlighet og hjertelighet da de var blitt tatt til fange, og på denne måten gjengjeldte de denne gjestfriheten! Men italienerne hadde fått humøret på topp igjen, og det lot ikke til at de bar noe nag overfor dem. De åpnet



En Britol Beaufort torpedobomber, som den Strever og hans besetning brukte under angrepet på konvoien ved Sapienza.



Krigsskueplassen i Middelhavet under «slaget om Egypt».

de innholdsrike sekkene sine og trakk frem konjakken, vinen og sigarettene de skulle ha hatt med seg hjem i ferien.

Da den hurtiggående redningsbåten ankom en halv time senere, ble den tatt imot av ni menn som ikke visste hva godt de kunne gjøre for hverandre.

Da de kom frem til Malta ble de ført til den nærmeste officersmesse,

og i anledning av dagen ble det servert bankekjøtt som en avveksling fra den evindelige kjøtthermetikken. Strever og mannskapet hans måtte erkjenne for seg selv at de hadde spist adskillig bedre som krigsfanger. Etterpå eskorterte de italienerne til fangeleiren på øen, anmodet innstendig om at de måtte bli tatt godt vare på, og tok farvel med dem, ikke uten en viss bekymring.

Etterskrift:

Strever og Dunsmore ble dekorert med D.F.C. og Wilkinson og Brown med D.F.M. Mens de hadde vært borte var utstyret deres blitt delt mellom resten av befalet i skvadronen, men de fikk alt tilbake igjen, unntatt en skobørste.

Flyveren på det Baltimore-flyet som hadde sirklet over jollen i stor høyde like etter at flyet deres var sunket, var en god venn av Roy

Brown. Da han kom tilbake til Malta og hørte at Brown var savnet, ble han klar over at det var Strever og mannskapet hans han hadde sett i jollen, og han sendte et telegram om det til Browns nærmeste pårørende. Brown kom tilbake akkurat tidsnok til å forhindre at telegrammet gikk avsted. Senere, hjemme i New Zealand, var flyveren på Baltimore-flyet forlover i Browns brullup.

SLUTT

I neste nummer av «Luftens Helter» bringer vi historien om seks engelske flyveres eventyrlige redning rett for nesen på tyskerne:

«ET FLY ER SAVNET»



LUFTPOST

Norsk helikopter-service

Et privat flyselskap som vil operere med helikopter her ventes å komme i drift om kort tid. Initiativet til foretagendet er tatt av Erling Lorentzen og Gunnar Sønsteby (kjent fra krigen som «nr. 24») og selskapet har fått navnet Scanikopter A/S.

Som kjent er det praktisk talt ikke den ting et helikopter ikke kan foreta seg. I Amerika blir det benyttet til alt mulig, fra forbryterjakt og kvegdrift til passasjer- og redningstjeneste. I vårt urekommelige land skulle det være rike muligheter for en slik helikopter-service.

Kastet ut av jetfly i overlydsfart

En britisk flyvers utrolige redning fra Hawker Hunter-jager.

For første gang i Royal Air Forces historie kan en flyver idag fortelle hvordan han ble kastet ut av et jetfly som fløy hurtigere enn lyden og reddet seg i fallskjerm.

Den 22 årige flyveren Henry Molland befant seg på en øvelsestur i seks kilometers høyde over Syd-England da hans Hawker Hunter-jager

fikk maskinskade og dykket i spinn mot havet. Molland trykket på knappen som utløser det såkalte katapultsete og idet han ble skutt ut av flyet så han at hastighetsmåleren viste litt i underkant av 1150 km/t. I den høyden er det en tiendedel hurtigere enn lyden. Han må følgelig i det øyeblikk han ble slynget ut, kun beskyttet av en vanlig flyverdrakt, ha beveget seg med en fart større enn lydens.

Molland landet i den engelske Kanal og ble samlet opp av en båt. Han hadde brukket kravebenet og bekkenbenet og hadde ellers to store «blå» øyne, men det var også det eneste legene kunne konstatere. Armbandsuret var revet av av lufttrykket.

Vickers Vanguard

Det britiske turbo-prop-drevne passasjerfly Vickers Vanguard viser seg å være så billig i drift at omkostningene blir mer enn dekket om det på strekningen London—Paris ikke er mer enn 30 passasjerer på de 93 plassene som flyet rommer. All frakt kommer da i tillegg som fortjeneste. Vickers-fabrikkene har solgt et større antall Vanguard-fly til BEA (British European Airways) og venter å selge over 200 fly av denne typen.

Av suksessen Viscount har Vickers solgt over 250 fly og venter å kom-

me opp i 350, men markedet er mindre for et mellomdistansefly som Vanguard med en rekkevidde på 4 000 km enn for et kortdistansefly som Viscount. Viscount opererer helst på ruter som ikke er lengre enn 1 600 km.



Tysk flyindustri igjen igang

Etterat Tyskland fra 1. januar i år får bygge sine egne fly er flyproduksjonen igjen igang. I første omgang dreier det seg om sportsfly og treningsfly for det nye Luftwaffe.

Tyskerne regner med å bygge «flere hundre» trenings- og sambandsfly i løpet av dette året. Innen to år regner de med å være ferdige med forberedelsene til å bygge jagerfly på utenlandske lisenser. Innen 1960 regner de med å kunne bygge jagerfly av egen konstruksjon.

Antageligvis vil det første flyet på markedet bli en 65 hk. toseter — HD 153 «Motor-Møve». Dette sportsflyet er konstruert av den kjente seilflyveren og konstruktøren Heini Dittmar. Flyet er opprinnelig konstruert som seilfly (hittil har det vært forbud mot fremstilling av motordrevne fly i Tyskland) men det kan på kort tid forandres til motorisert sportsfly. Nesepartiet taes ganske enkelt av og erstattes med en lettmetallnese med plass for en 40—85 hestekrefters bensin motor — for eksempel en folkevognmotor. Landingsbrettet erstattes med et trehjulet understell (festene er allerede på plass), og flyet er startklart.

Av nye tyske fly venter man først en en-motors Dornier 27, som er et sambandsfly, et en-motors, fireseters, skolefly: BL 502, og Messerschmidt 200, et skolefly som er uteksperimentert i Spania mens det allierte forbudet mot vest-tysk flyproduksjon gjaldt.

(Forts. neste side.)

HØYDEREKORDEN



Høyderekorden som ble satt 3. september ifjor med et English Electric «Canberra» lyder på 20 070 meter.

På bildet ser vi flyveren som satte rekorden, fotografert opp gjennom cockpiten like etter han hadde landet. Det er Wing Commander (major) Walter Gibb, assisterende sjefs-prøveflyver hos Bristol Aeroplane Company. Den tidligere høyderekorden lød på 19 398 meter og var satt i mai 1953 av samme mann, også med en Canberra.

gulvet og støtter kroppen hans fra haken til ankene. Fra brystet til knærne skråner den ca. 30 grader, med en ekstra 5 graders bøy ved hofte, men skråner så andre veien igjen nedenfor knærne. Stillingen flyveren ligger i er lik den en bobsleighkjører har.

På hver side av «sofaen» er det armstøtter. Den usedvanlig korte kontrollstikka står på høyre side og er fjærbelastet, slik at den midtstiller seg selv automatisk. Rorspaken blir manøvrert med foten, mens gassen og de andre kontrollinstrumentene skal manøvreres med venstre hånd. De viktige instrumentene er plassert rett under øynene til føreren.

Manøvreringen byr ikke på noen vanskeligheter, sier wing commander Crawford. Instrumentene er selvdrevne, og behøver bare et lite trykk av foten eller hånden uten at en trenger legge noe kraft bak. — Den mest merkbare følelsen en har når en ligger i flyet er at det virker som en ikke er festet til noe i det hele tatt. En ser ikke som ellers vingene og luftinntakene, bare den korte snuten og bakken under seg. Ved start og landing virker farten stor, selv om den da bare er på ca. 180 km/t. Man ligger bare 2 meter over bakken.

— Flyet byr ikke en erfaren fører noen særlig vanskeligheter. Det kan flys av enhver R.A.F. flyver som har litt erfaring, sier Crawford.

— Stillingen en ligger i er komfortabel, og dette flyet vil gi instituttet nye, verdifulle opplysninger om jetflyvning, som en ikke kan oppnå ved laboratorie-eksperimenter, selv ikke i vår nye sentrifuge. — Flyveren som sitter i flyets vanlige cockpit er som

(Forts. neste side)

DE SPØR

på 120 310 kg, og kan ta 58 900 kg last. Maksimumshastigheten er ca. 500 km/t, og det kan fly 12 960 km med full last.

a) Det ble i dagsnytt meldt om et amerikansk fly med ca. 2—3000 km/t som kunne lande i en storby. Går det an å få nærmere opplysninger om dette flyet?

b) Hvor stor er F 86 K's hastighet?

c) Hvor mange jetmotor-typer er det, og hvilket av prinsippene innen jetmotorene er best?

d) Er det mulig at «Luftens Helter» blir utvidet?

F-86.

SVAR: a) Oss bekjent er det ennå ikke noe fly med en slik hastighet som starter og lander vertikalt. Se forøvrig artiklene «Vertikal start og landing» nr. 6 — oktober og «Jetfly som stiger rett opp» i nr. 3 — juli.

b) North American Sabre F-86 K's hastighet tillates ikke offentliggjort. Flyet er imidlertid nesten det samme som F-86 D, med unntagelse av at K'en har 200 pounds høyere trekkraft på turbojeten, og kanonbevepning mens D'en har rakettbevepning. Farten på de to flyene skulle derfor ikke divergere nevneverdig. F-86 D har en topphastighet på 1060 km/t.

c) En deler gjerne jet- eller gass-turbinreaksjonsmotorene i to typer, aksielle og radielle. I den sistnevnte typen sendes inntaksluften av forkompressoren på tvers ut i alle retninger, i den førstnevnte rett bakover langs akselen. En har etter hvert gått mer og mer over til den aksielle typen, som kan konstrueres «tynnere» og gi mindre luftmotstand.

d) Det er gode muligheter for det.

1. Hvis jeg inklusive yrkesskole har til sammen 4 års verkstedtid som mekaniker på verksted og mo-

VI SVARER

torfabrikk (for båtmotorer) hva kreves da mer for å bli flymekaniker?

2. Hvilken utdanning kreves for å bli fører på et alm. rutefly?

P. J.

SVAR: 1. De sivile flyselskapene finner som oftest sine flymekanikere i det militære. Med den utdanning og praksis De har, kan De bli hjelpearbeider i et flyselskap, og har De avtjent verneplikten vil vi ikke råde Dem til å prøve det. Da er nok mulighetene større som båtmotormekaniker. Har De imidlertid ikke vært på militærtjeneste ennå, kan De søke Dem inn ved Flyvåpnets kurser på Kjevik flyplass ved Kristiansand. De får alle opplysninger om kursene ved å skrive til Forsvarets Rekrutteringskontor, Oslo.

2. For å bli fører på et vanlig rutefly (over 7 tonn totalvekt), kreves D-sertifikat (Trafikkflyversertifikat kl. I). For å få dette må en ha fylt 23 år, og ha en total flyvetid på minst 1200 timer hvorav 100 timer nattflyvning. Av flytimene må 275 være dagtid som 1. fører, 25 nattid som 1. fører, 100 navigasjonsflyvetid som 1. fører eller navigatør, 100 instrumentflyvetid hvorav inntil 50 kan være på link-trainer, og 10 timer flyvetid siste måned. Videre må avlegges praktiske og teoretiske prøver, og en må godkjenes av lægenemnda for flyvere. Sertifikatet er gyldig i 6 måneder.

Så mange av leserne sender oss spørsmål at vi er nødt til å be hver innsender om å begrense seg til tre spørsmål. P.g.a. plassmangel får vi ellers ikke besvart alle spørsmålene før lang tid er gått.

oftest også fra Instituttet. Mens han som ligger foran bare har de aller nødvendige instrumenter, har den andre føreren alle, og det er hans jobb å passe på at flyvningen går som den skal. Denne typen fly har en annen fordel — reaksjonene til en flyver som ligger på maven kan sammenlignes med reaksjonene hos ham som sitter i den vanlige cockpiten, slutter Crawford.

Selv om mange tror at G-påvirkningen er det samme som tyngdekraften, så er ikke dette helt korrekt. G er den kraften som påvirker et legeme, som blir svinget i en sirkel med liten radius, eller som blir utsatt for voldsom akselerasjon eller deselerasjon. Dette forårsaker at en blir presset forover, bakover eller til siden ettersom hvilken kant kraften virker fra. Denne kraften har bare samme betegnelse som tyngdekraften, dvs. at én G er et trykk på 32 fot i sekundet. En og en halv til to G er nok til å holde fast en mann så han ikke kan røre seg, for ved to G blir en manns vekt fordoblet. Kraften til å motstå G er avhengig av både styrken av påvirkningen og varigheten av den. Flyvere som muligens ville klare 20 til 30 G i et kort øyeblikk ville besvime hvis de ble utsatt for 4—5 G i f. eks. 20 sekunder. Etter beregningene skal imidlertid en flyver som ligger på maven eller ryggen kunne tåle 12—15 G lenge nok til å få kontroll over maskinen igjen etter et stup eller en krapp sving. En slik påkjenning ville imidlertid ikke noe militært fly idag tåle uten å brytes i stykker. Et sterkt nok fly kunne nok produseres, men det ville bli så tungt at ytelsene ble dårlige.

(Forts. neste side)

Hvorfor blir G-virkningen mindre i liggende stilling? Under G-påvirkning blir alt bevegelig — i kroppen væskene, og da særlig blodet — trukket i kraftens retning. I en skarp sving vil blodet hos en sittende flyver bli trukket til maven og benene på grunn av sentrifugalkraften. Hjertet klarer ikke lenger å pumpe blodet opp til øynenes retina, og grå skygger begynner å danse for øynene på en («Grey-out».) Hvis påvirkningen vedvarer eller øker, vil synet bli ennå svakere, og hjernecellene som heller ikke får blod vil slutte å funksjonere. Deretter følger fullstendig bevisstløshet, «black-out». Hvis en ligger blir den loddrette avstand blodet må pumpes fra hjertet til hjernen mindre, og derfor kan en bedre motstå G-påvirkningen.

Hvilken innflytelse den liggende flyveren kan få på konstruksjonen av krigsfly er ikke lett å si. Det er imidlertid av stor teoretisk interesse for flykonstruktørene, for det er beregnet at med liggende fører behøver ikke flykroppen en større diameter enn 30 tommer. I praksis krever imidlertid de nye jetflyene så mye drivstoff at kroppen må være adskilleg større for å kunne romme hovedtankene, og da er den også høy nok til at flyveren kan sitte.

Hva eksperimentene med den liggende flyveren har bevist, er imidlertid at han kan motstå en G-påvirkning som ville ødelegge alle de jetfly som er i bruk i dag. I dette tilfelle er altså mennesket sterkere enn maskinen!

Med tillatelse fra eierne av Punch.



Modellflyvning er ikke bare en morsom hobby — det er også en meget nyttig hobby.

Denne artikkelen er den første av tre artikler om modellflyvning som vi bringer i de neste nummerene.



MODELL-FLYVERE

skal bli

FREMTIDENS JET-FLYVERE

I nær fremtid skal ca. 2 700 handelskamre i U.S.A. lansere en omfattende kampanje for å få ungdom i alderen 10—16 år til å delta aktivt i modellflyvning. Hensikten med kampanjen er å skaffe flyvere, flyvende personell, teknikere, værvarslingsfolk, og eksperter på alle andre av flyvnings vidtspennende områder for å avhjelpe det store behov som man vet vil oppstå for slike folk om noen få år.

Forholdet i befolkningstilveksten i U.S.A. ligger nemlig slik an at mens befolkningen fordobles hvert 50de år, fordobles behovet for faglært arbeidskraft hvert tyvende år, og flyvningen og fly-industrien er et av de områder hvor behovet for tilførsel av nye krefter gjør seg særlig gjeldende. Det er ikke så meget arbeidere til selve flybyggingen det skorter på. Deres antall i forhold til produksjonen blir forøvrig mindre for hvert år som går, da en stor del av arbeidet etterhvert blir overtatt av hel- eller halvautomatiserte maskiner. Det er forskningen,

og arbeidet med de nye kontrollapparater som trenger stadig flere teknikere og fagarbeidere. Sambands-tjenesten og værvarslings-tjenesten regner også med at behovet stadig vil stige for folk som kan betjene de tekniske hjelpemidler man idag rår over, for ikke å snakke om de tekniske hjelpemidler som er under utforskning og de som ennå ikke er oppfunnet, men som man regner med vil bli uttenkt og konstruert innen en overskuelig fremtid.

Behovet for flyvende personell er også stadig stigende, og man vet med sikkerhet at de krav som vil bli stillet de menn og kvinner som skal gjøre tjeneste i disse yrkene i fremtiden vil bli meget store. Man kan trygt si at en som sitter i sjefsstolen på et transatlantisk fly om ti år fra idag vil måtte kunne svare på spørsmål som intet levende menneske idag en gang kan stille ham, fordi mange av spørsmålene vil dreie seg om ting som ennå ikke er helt utforsket. De vil gjelde tekniske områder som idag er gjenstand for en intens forsknings-

Illustrasjonen ovenfor forestiller den amerikanske mester med motordrevne modeller, Don Still, Beaumont, Texas.

virksomhet fra vitenskapsmenn verden rundt, områder hvorfra de hjelpemidlene skal komme som skal gjøre det mulig å bygge fremtidens fly større og hurtigere, og gjøre flyvningen ennu sikrere enn den er idag.

For bare noen få årtier siden måtte en flyver stole på sete-musklene sine når han fløy i tåke eller i mørke. Han måtte føle «på kroppen» om flyet hadde slagside, om nesen vendte oppover eller nedover, hvis han ikke skjelnat jorden under seg eller skylaget. Etterhvert fikk man instrumenter som avlastet flyveren i så måte, og noen år før krigen fikk man den såkalte «George» — gyropiloten som styrer flyet automatisk på en gitt kurs. Radio-navigasjonen var også kommet langt før krigen og sikkerheten i luften var blitt så stor at flyet hadde erobret sin plass som fullverdig transportmiddel for sivile og militære behov — sett fra et sikkerhetssynspunkt.

Men ennu var ikke radaren oppfunnet, og ennu hadde vitenskapen bare åpnet på gløtt for det nye eventyret innen elektroteknikken som vi idag gjerne gir fellesbetegnelsen «electronics».

Det er innenfor dette området av teknikken de nye instrumentene skapes som skal føre flyvningen inn i en ny era, sammen med alle de nye oppfinnelsene og forbedringene som er gjort, og stadig gjøres innen metallurgien, og på de rent konstruktive områder.

Nå faller det lett å spørre: Og hva har så alt dette med modellflyvning å bestille?

Det er innlysende at de store oppgavene som skal løses for å skape og siden betjene de tekniske hjelpemid-

lene ikke kan løses uten fagfolk. Og den ungdommen som idag vil gå inn for disse oppgavene må så tidlig som mulig sette seg inn i flyvningens elementære teknikk. Og dette gir igjen modellflyvningen dem den beste mulighet for.

Det er to ting man ikke kommer forbi: Kjennskapet til aerodynamikk og flyvningens mekanikk betinges av innsikt i matematikk og fysikk. Disse to fagene er ikke alltid så interessante å pugge på skolen, selv for ungdom som har både teknisk interesse og kan hende teknisk begavelse. For enkelte kan fagene virke rett og slett kjedelige.

Men modellflyvning kan aldri bli kjedelig. Husk at den eneste forskjell på modellflyvning og «virkelig» flyvning er at et modellfly er lettere enn et virkelig fly, mulighetene for manøvrere det er mere begrenset, og det har en annen funksjon å fylle. Men i det øyeblikket det letter fra bakken og flyr, opplever den som har startet det — og har bygget det — selve flyvningens eventyr, luftens bevingelse, vårt århundres store tekniske erobring.

Den nærmere kontakt med dette store eventyret som en modellflyver oppnår, øker alltid interessen hans for de tekniske faktorene som har gjort eventyret mulig, og kjennskapet til disse faktorene må modellflyveren — bokstavelig talt — regne seg frem til.

La os være ærlige: En ligning med to ukjente tar seg unektelig mindre interessant ut som tentamensoppgave enn når man skal løse den for å finne frem til tyngdepunktet på det modellflyet man skal til å bygge etter egen

konstruksjon. Det er en oppgave som modellbyggeren har hastverk med å løse også, for det haster alltid med å se sine teorier bevist i praksis.

Fremtidens flyvning har bruk for ungdom med denne innstillingen. Det er derfor slike nøkterne institusjoner som handelskamrene i U.S.A. går veien om modellflyvningen for å få kontakt med morgendagens flyvere og de menn som skal holde flyene på vingene. De ungdommene som viser seg skikket til det vil siden få hjelp til den utdannelsen de trenger.

Kampanjen vil omfatte bygging av ikke flyvende og flyvende modellfly, konkurranser, og siden vil de som legger størst interesse og ferdighet for dagen få undervisning i bygging og flyvning av glidefly og motordrevne modellfly. De beste prestasjonene belønnes med diplomer, og glideflyverne får utstedt sine sertifikater.

Man håper på denne måten å finne frem til den ungdommen som ikke bare vil utdanne seg for flyvning og flyvirsomhet, men som også vil fortsette i faget etter endt utdanning, enten det nå er i den sivile eller militære flyvning. For utdannelsen er kotsbar, det kan de nedenstående tallene vitne om:

En utdanning for en flyver koster flyvåpnet i U.S.A. gjennomsnittlig 15 000 dollars (ca. 105 000 kr.). En electronics-eksperts utdanning blir omtrent fem ganger så dyr, på grunn av alt det kostbare materiellet som skal til.

Men dette er små tall i forhold til hva det koster å utdanne en fullt ferdig transportflyver, med kjennskap til, og erfaring i å betjene det kostbare materiellet. Den fornøyelsen koster nemlig Uncle Sam opp til ca. 600 000 dollars pr. mann.

Utdannelsen er med andre ord så kostbar at det er viktig at de riktige folk velges ut for de plasser som skal fylles. Men den ungdommen som blir tatt ut til disse krevende oppgavene, og som viser seg skikket for dem, har på den annen side fremtiden sikret.

Disse forholdene gjelder U.S.A. Tallene ligger litt forskjellig an for vårt vedkommende. Men flyvningen har gjort verden mindre, og både når det gjelder den sivile og den militære flyvning er retningslinjene for utdanning av flyvere stort sett like i den vestlige verden.

Den som vil velge flyvning som yrke bør derfor notere seg dette eksemplet fra U.S.A., og merke seg hvilken rolle man tillegger modellflyvningen for utdannelsen av morgendagens flyvere og flyvende personell.

Flyvende trokopi-modell med to glødeplugg-motorer.



I neste nummer av LUFTENS HELTER kan du lese om «Modellflyvning igår og idag».

AV NORSK FLYVNINGS SAGA:



Førstemann U.S.A.—NORGE

AV FINN ARNESEN

Nå for tiden er det en dagligdags affære å fly over Atlanterhavet. De store clipperne frakter raskt og sikkert passasjerer og gods over de uendelige avstandene som for så lite som et par tiår siden bare de mest dumdristige våghalsene torde prøve seg på.

En vårdag i 1932 sto en ung nordmann et sted på New Foundland og så på vrakrestene av Bellanca'en sin, det flyet han hadde tenkt å fly fra New York til Norge med. Vestlendingen Thor Solberg ville være før-

stemann som gjorde denne turen, men nå så det ikke rart ut med sjansene til det. Flyet var blitt helt nediset og var gått rett i bakken. Det var totalskadet, og det var det rene under at han selv var kommet fra crashet uten en skramme.

Solberg trakk på skuldrene og smilte skjevt. Han hadde mistet flyet sitt og alle sparepengene som han hadde satset på turen, men han hadde ikke mistet håpet. Engang skulle han fly over Atlanteren, og han skulle være førstemann som fløy fra USA til Norge. Ikke så å forstå at hen-

sikten først og fremst var den å være først. Det viktigste for Solberg var å finne en rute som passasjerfly en gang i fremtiden kunne benytte. Folk flest bare blåste av ham. En passasjerrute over Atlanterhavet fra Norge til USA! Det ville aldri bli aktuelt.

Solberg brydde seg ikke om pessimistene. Han begynte å skrape sammen penger til et nytt fly, og litt etter litt begynte det å lysne. Han fikk tak i et gammelt Loening amfibium, og døpte det «Leiv Eriksson».

Den 18. juli 1935 var alt klart til start. I cockpiten satt Solberg og Paul Oscanyon, en amerikaner som skulle være radiotelegrafist ved siden av at han skulle referere turen for en stor amerikansk avis.

I fin fart strøk de over New York's skyskrapere og satte kursen mot Montreal. De var ikke kommet langt før de gikk rett inn i et uværsområde. De kraftige, urolige vindene kastet flyet tre hundre meter rett ned, men i siste liten fikk Solberg rettet opp maskinen.

I Montreal fylte de bensintankene og fløy så annen etappe til Seven Island. Derfra tok de veien til Cartwright helt på spissen av Labrador. I tett tåke og sterk medvind suste de avgårde, og brukte bare fem timer på denne etappen som de hadde beregnet åtte på.

Nå først skulle den virkelige krevende flyvningen begynne. Hoppet over Davisstredet til Grønlands vestkyst var en risikabel etappe. Det gikk så godt som aldri skip her, så om de styrtet i havet ville de være redningsløst fortapte. Tåken lå tett, og et svakt regn drev mot frontglasset.



VINN et modell-fly byggesett

I hvert nummer fremover kan Du vinne et byggesett i LUF-TENS HELTER. Bare fyll ut kupongen nedenfor og send den til Luftens Helter, Bladkompaniet, Storgt. 31, Oslo. Treknin-gen foretas 15. februar 1956. Husk å sende kupongen inn i god tid!

Klipp her

Navn:

Alder:

Adresse:

Har du bygget
modell-fly før?

Send denne kupongen til:
LUF-TENS HELTER, Bladkompa-
niet A/S, Storgt. 31, Oslo, innen
15. februar 1956.

2

Solberg bet tennene sammen og lot «Leiv Eriksson» gå langt på vannet før han tok den opp. Det fikk briste eller bære, for han ville ikke ligge lenger her og vente på godvær. De var ikke kommet langt til havs før Oscanyon snudde seg mot ham.

— Tåkebanker forut!

Han hadde rett. De fløy inn i den verste ertesuppe en kan tenke seg. Skodden lå så tykk at de ikke kunne se en meter foran seg. Solberg tok flyet ned i tyve meters høyde, men det var like svart her.

— Radioen virker ikke! sa Oscanyon plutselig.

Solberg tenkte seg raskt om. Hvis noe skjedde nå kunne de ikke få sendt nødrops om hjelp, og da ville de snart være ferdige. Men Alcock og Brown hadde ikke hatt noen radio da de krysset Atlanteren seksten år tidligere, og flyet de brukte var adskillig dårligere enn «Leiv Eriksson». — Det får ikke hjelpe, sa han kort. — Vi fortsetter, Paul. Jeg går opp i 4000 meters høyde og ser om det er lettere vær der.

Han dro spaken bakover, og flyet satte nesen i været. Oppover og oppover gikk det gjennom tåken, og så med ett lå flyet badet i sollys mens skodden bølget som et opprørt hav under dem.

Time etter time gikk, og så dukket med ett en forreven fjellkjede opp foran dem.

— Det er Grønland! ropte Solberg. — Du er verdens beste flyver! svarte Oscanyon med et smil.

Ikke lenge etter dalte de ned i Julianehåp, og de ble mottatt med stor jubel av danskene som bodde der.

Etter å ha hvilt ut fortsatte de to våghalsene langs Grønlands kyst til

Angmagsalikk. De landet på sjøen rett utenfor stedet og krøp så til sengs. De lå og sov da en danske kom løpende inn på rommet deres og vekket dem.

— Solberg, det har begynt å blåse opp og flyet driver inn mot land!

Flyverne var på benene i ett nå og kastet på seg noen klær. I full fart bar det ned til stranden. Dansken hadde ikke overdrevet faren. Bølgene gikk høye og truet med å knuse «Leiv Eriksson» mot stranden. Uten å betenke seg jumpet Solberg uti det iskaldt vannet så isbitene fór til alle kanter. Han hugg tak i vingen og spente imot for å holde den ute fra land. Isvannet rakk ham til halsen, og i over en time sto han der og holdt flyet før vinden løyet såpass at de klarte å få det i sikkerhet.

Fra Grønland gikk turen til Island etterat de hadde ligget værfast i Angmagsalikk i lengere tid. De landet i Reykjavik og fikk en strålende mottagelse. Verdenspressen ofret mye spalteplass på flyverne og fulgte ferdens deres fra dag til dag. Det ble rene triumftog over til Færøyene der borgermesteren inviterte dem til offisiell middag.

— Nei, takk! sa de i kor. Været var flott, og de ville ikke tape mer tid før siste etappe. Solen skinte fra en skyfri himmel da de lettet og satte kursen for Bergen den 16. august. Det ble ikke noen tur på rekordtid dette her, men det var ikke slikt noe Solberg var ute etter neller. Det var 28 dager siden de dro fra New York, og dårlig vær hadde forsinket dem flere steder.

Norskehavet bølget fredelig under dem, og de første måkene fra gamle-

landet begynte å kretse over sjøen. Solen gikk nettopp ned da de fikk øye på fjellene ved Bergen, og i lav høyde durte de en æresrunde over byen før de gikk ned på havnen. Folk strømmet til, og Bryggen var snart tettpakket av begeistrede bergensere. Da Solberg kom ut på vingen møtte et brøl av begeistring ham. På gull tol ble de to pionerene båret gjennom byen til hotellet.

LITT av HVERT

En moderne jetjager trekker inn i sine turbiner omtrent 3740 kubikkmeter luft i minuttet under vanlig flukt.

Hver av vingene til et jettombefly med tilbakestrøkne (pilformete) vinger inneholder ca. 14700 skruer og nagler.

Den amerikanske jet-motoren «Olympus» som er utstyrt med etterbrennere kan utvikle opptil 25000 pund (ca. 11350 kg) statisk trykk, hvilket er noe av det kraftigste på jetmotorområdet idag.

Storbritannias nye jetliner-håp Comet III, har satt ny rekord for trafikkfly fra Fidji-øyene til Honolulu og venter å slå rekorden fra Honolulu til Vancouver like ettertrykkelig.

Turen tar vanligvis 11 timer. Den 16. desember forlot det svære jettfly

Solberg og Oscanyon hadde gjennomført det de satte seg fore. 57 timer hadde de vært i luften, og de hadde bevist at det lot seg gjøre å fly fra Amerika til Norge.

Når de kjempestore DC 6'ene durer over Atlanteren i våre dager sender sikkert flyverne velvillige tanker til den unge vestlendingen som for tyve år siden la det første grunnlaget for ruten de flyr på.

Honolulu for å gjøre turen på fem timer og 45 minutter.

Comet III er på tur verden rundt.

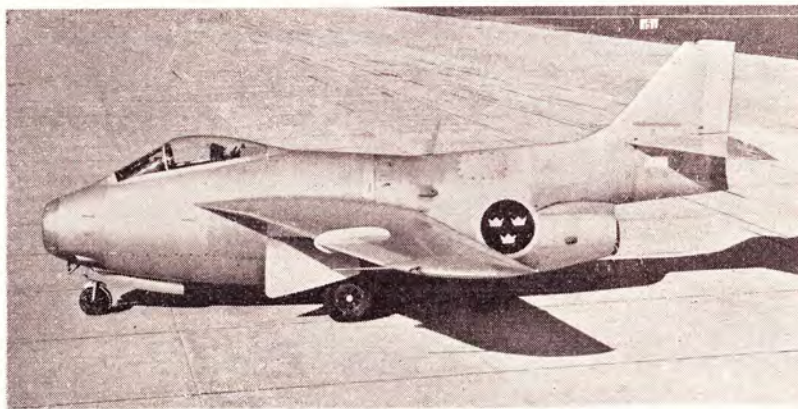
Antallet sivilfly i Amerika idag er 58994. Av disse er 1398 rutefly.

Svenskenes nyeste jagerfly, den trekantformete SAAB «Draken» er nå på vingene. Den flyr gjennom lyd-muren i vannrett flukt. Utstyret omfatter trykkcabin, helautomatisk katalpult-stol, det aller siste i elektronisk utstyr, fallskjerm for bremsing ved landing, automatkanoner og raketter.

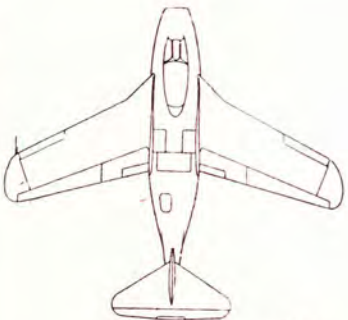
De forente stater har planer om å bygge en flyplass med fullt radarutstyr og en kanal for luftnavigering fra Norfolk i Virginia til Boston. Denne kanalen vil gjøre det mulig å kontrollere flyene med automatisk radar istedetfor ved radiosignaler. Man vil bruke både militært og sivilt radarutstyr for å føre frem trafikken langs østkysten.

Hvorfor ikke ta et abonnement på Luftens Helter? Det koster bare kr. 9,— pr. år og så får du bladet regelmessig med posten hver måned!

MÅNEDENS FLY - 6:



"FLYGANDE TUNNAN" (SAAB J-29F)



Produksjon: S. A. A. B. (Svenska Aeroplan Aktiebolaget), Linköping, Sverige.

Type: Enseters jagerfly.

Motor: En de Havilland Ghost jetmotor, bygget på lisens av Svenska Flygmotor AB og forsynt med svenskkonstruerte etterbrenningskammere.

Toppfart: Over 1050 km/t.

Vekt: ca. 6000 kg.

Vingespenn: 11,00 meter.

Lengde: 10,13 meter.

Bevæpning: fire 20 mm maskinkanoner og rakett-projektiler.

Andre opplysninger: J-29F er den femte serieversjonen av den «Flygande Tunnan», som danner ryggraden i det svenske flyvåpens jageravdelinger. Takket være de nye etterbrenningskammerene er flyets stighastighet fordoblet sammenlignet med tidligere versjoner. Ved en enkel modifikasjon av vingen er flyegenskapene i lydmursområdet forbedret.

Prototype fløy i 1948.

RACA (FORTSATT FRA SIDE 2):



VIL DEN FREMMEDE UNNSLIPPE FRA KVADRATA....?

FORTSETTELSE I NESTE NR.

Be! Flyger!

Da får du et krevende,
men interessant og godt
betalt yrke.



FLYGESKOLEN

tar opp nye aspiranter i mars. Utdanningen foregår for
størstedelen i Canada. Du får alle opplysninger ved å skrive til
FORSVARETS REKRUTTERINGSKONTOR, Sannergata 14, Oslo

KODEN
SERV