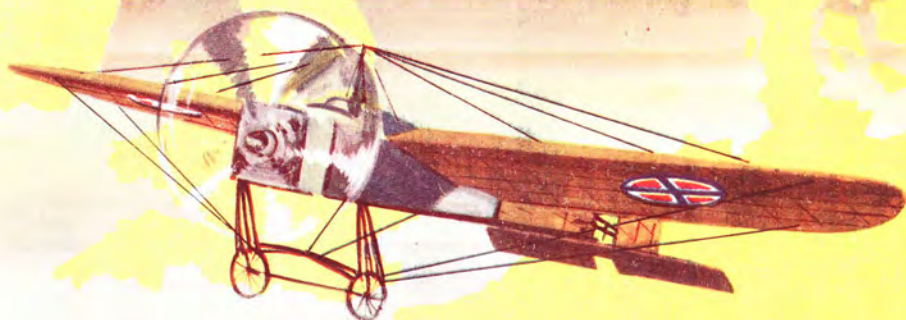


BLADET FÖR FLYINTERESSERT JUNGDOM

LUFTENS HELTER

Nr. 12 (20)

75 ore



FÖRST
OVER NORDSJÖEN
Av Rolf Engesland

SVING

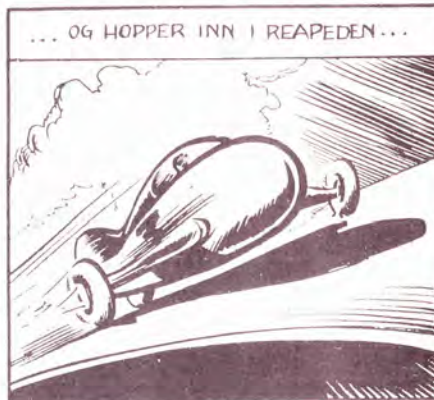
HELTEN AV FR 2000

RACA



DEN FLYTENDE ØEN

Atlantide står i fare for å bli angrepet av Eurasia og Raca blir kalt til hovedkvarteret. Han er imidlertid fange i sin egen leilighet, idet direktøren for hans avis ikke vil la ham slippe ut før han forteller hva som er i gjære...



forts. side 35

Nr. 12 (20)

LUFTENS HELTER

Desember 1956

Utgitt av BLADKOMPANIET A/S

Redaktør: C. Huitfeldt, M.A.

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

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

Først over Nordsjøen



Av Rolf Engesland

I

HJEM FRA SYDPOLEN

En vakker maikveld i 1913, mens passasjerdamperen «Cedrik» kløvde Atlanteren underveis fra New York til Irland, satt en 24 år gammel nordmann på øverste promenadedekk og riktig nød livet.

Det var Tryggve Gran som satt der; på hjemvei fra Scotts Sydpole-ekspedisjon som hadde vart i over tre år og som dessverre endte så tragisk for den staute britiske sjøoffiser og polarforsker. Sir Robert Falcon Scott og fire av hans menn omkom som kjent etter at det hadde lyktes dem å nå selve polen — bare

for å oppdage at det norske flagget allerede sto der og blafret i sneen. Det var Roald Amundsen som tredve dager tidligere hadde vært på jordens sørligste punkt.

Gran satt med halvlukte øyne og gjenopplevde i tankene alt det eventyrlige han hadde vært med på, lot fantasiens vinger føre seg tilbake til sne og is, til umenneskelige strabaser og nerveslitende ensomhet; men også til feiende friske opplevelser; polar-egnens barske, men storslåtte natur, og følelsen av å være med på noe som ville gå inn i historien.

Da plutselig er det noe som fanger den unge nordmanns oppmerksomhet. Han spisser ører og ser opp.

Det er stemmer han hører; fra et ungt, elegant par. De står borte ved rekka og stirrer på måkene; med synlig interesse betrakter de sjøfuglenes skrikende lek rundt skipet. Mannen, en høyreist, staut og sportstrenet skikkelse, fordyper seg en stund i sine egne tanker. Og så kommer det langsomt og dvelende:

— *Snart vil også vi mennesker kunne reise luftveien over Atlanterhavet. Og vi vil fly hurtigere og like sikkert som disse sjøfuglene . . .*

Trygve Gran — som ennå aldri hadde opplevd å se en flymaskin i luften, og på tre år nesten ikke hadde sett andre bevingede skapninger enn Sydpollandets flyudyktige pingviner — fikk noe å tenke på:

Det var jo ennå ikke gått mer enn ti år siden Orville Wright som historiens førstemann i 1903 lettet fra marken og fløy med motordrevet fly. Bare tolv sekunder varte turen, og

flystrekningen ble snaue forti meter — men Wright beviste likevel at mennesket virkelig kunne ta opp konkurransen med fuglen i dens eget rike.

Gran begynte å lure:

— Hadde det skjedd noe epokegjørende på flyvningens område de årene han hadde levd isolert nede i Antarktis's isverden . . . ?

— Var det kanskje Louis Bleriot, den dristige franske flyver og ingeniør, som hadde vært frempå igjen . . . ?

— — —

Da Gran under et midnattskallas noen timer senere ble presentert for den unge mannen som hadde betraktet måkene og kommet med den fantastiske spådommen, viste denne seg å være den berømte britiske flyver og skuespiller Robert Lorrain — folkehelten som sommeren i forveien hadde imponert verden med å gjøre hoppet over Den irske kanal.

Gran og Lorrain ble straks gode venner — og hygget seg sammen med et glass eller to i de sene nattetimer som ble muntre og muntre.

Og — nettopp som feststemningen er på det høyeste — hever flyveren plutselig sitt glass mot Gran og sier:

— De, min herre, burde lære å fly, og så sette kursen fra England til Norge over Nordsjøen . . .

Dette kom temmelig overraskende på den unge nordmannen.

Det at en verdensberømt flyver skulle foreslå ham å være den første vingeløse skapning som fløy over åpent hav, lød litt for fantastisk og fikk tankene til å løpe løpsk. Halvt i ørske hørte han sin egen stemme nervøst stotre frem:

— Jeg vil forsøke . . . !

— — —

Akkurat da var Gran for oppspilt til riktig å fatte omfanget av løftet han hadde gitt seg selv; men etter den samtalen var det bare fly og Nordsjøflyvning som sto i hodet på ham —

Tilfeldighetene kom Gran til hjelp med å realisere sin dristige plan.

I London like etter traff han en tidigerel offiser i den britiske marine, Mr. Temple. Han hadde en sønn som var flyver, Lee Temple — og det var denne som ga Gran den første flyundervisning.

En mer lærenem elev kunne Temple jr. vanskelig ha fått. Den unge nordmann hadde ikke bare anlegg; han var utstyrt med alle de legemlige og sjelelige fortrinn som skal til for å skape en førsteklases flyver.

II

UFRIVILLIG DEBUT I LUFTEN

Tryggve Grans første tur i luften ble ikke bare ufrivillig, men også meget dramatisk.

Det var bare tre elever; to mann og en kvinne, som gikk på flyskolen til Temple jr. Dagene forsvant, den ene mer lik den andre — med bakkekjøring og tørr teori, tørr teori og bakkekjøring. Alle som en gikk de bare og lengtet etter å komme i luften og prøve hva de hadde lært.

Og så en dag hendte det.

En morgen da Gran kjørte flyet henover bakken som en bil, kom plutselig et vindkast som tok et godt tak under vingen. Og før han riktig var klar over hva som skjedde — hevet maskinen seg fra marken og tordnet avsted med kurs for en stor dam.

Nå var gode råd uoppdrivelige —

Lot han flyet dale, så ville han antagelig havne med et plask i vannet.

— Nei, tenkte Gran, — bedre da å la det stå til . . .

Merkelig nok hadde Gran aldri før sett et fly bevege seg gjennom luften. Men han visste hva han skulle gjøre og var ikke nervøs. Nå hadde han jo endelig fått ønsket sitt oppfylt; det ville bare være dumt om han ikke utnyttet sjansen . . . Derfor forsøkte han å nyte sekundene der oppe; han satt til og med og stirret ned i dammen som lå så idyllisk skjermet av trær og busker — og på speilbildet av flyet som raste avsted over vannflaten.

Så plutselig var han over flat mark igjen. Han skyndtet seg å slå av motoren — og like etter tok hjulene jorden.

Hans første flytur var til ende — og han hadde til og med utført en prikkfri landing . . .

— — —

Grans ufrivillige soloflyvning skapte til å begynne med panikk hos dem som sto nede på bakken og spendt fulgte ham med øynene. Men da han var landet trygt igjen var det ikke måte på som hurraropene og klappsalvene braket løs, og Lee Temple selv kom bort til ham og sa, på sin mest smigrende måte:

— Den klarte De fint. I morgen prøver vi litt rundflyvning, og så en gang i neste uke den store avslutningen.

Ikke rart at Gran følte seg stolt —

— — —

Rundflyvningen kom.

Men avslutningen ikke.

For nettopp som leken syntes å

gå som aller best, så rente Grans kvinnelige kollega en vakker dag Caudron-flyet inn i et tre så det smalt. Maskinen ble knust, og den Lee Templeske flyskole hadde ikke annet å gjøre enn å innstille undervisningen for en stund. Å drive flyinstruksjon uten maskin, var opplagt en umulighet.

Elevene fikk reise hjem så lenge.

Etter en herlig sommer og en avslappende ferie på Hankø dro Trygve Gran over til London igjen, for å fortsette undervisningen og ta sertifikatet.

Avslutningsprøvene var ganske enkle: — En rekke åttetall, opp til en viss, men meget rimelig høyde — og så landing med avslått motor innen en rommelig sirkel.

Gran var overlykkelig da han endelig fikk det etterlengtede papiret — han gikk rundt og følte seg som en av luftens store menn:

— Nå skulle det ikke være lenge før han hadde lagt Nordsjøen bak seg ..

Men rusen varte høyden fjorten dager. Da fikk han plutselig et brev som fortalte at man hadde oppdagat feil ved høydemåleren i flyet han hadde brukt under prøvene; at han umulig kunne ha nådd den foreskrevne høyde.

Dette var et slag som rammet Gran under beltestedet. Han hadde ikke råd til den slags bommerter. Skolens eier beklaget det inntrufne, og betydret at han øyeblikkelig skulle skaffe tilveie en annen maskin og arrangere en ny prøve.

Men Gran ville ikke vente. Han dro sporenstreks over til Frankrike for å ta igjen det forsømte der.

III

GRAN MØTER LOUIS BLERIOT

Grans første besøk i Frankrike gjaldt Buc — Louis Bleriot's nye, store flyplass i nærheten av Versailles. Og her ble han kjent med den berømte franske flyver, som skulle komme til å bety så mye for ham — ikke minst under planleggingen av selve Nordsjøflyvningen.

En bedre læremester og veileder enn Louis Bleriot kunne Gran ikke ha fått. Flere ganger hadde denne franske flypioneren imponert verden med sin dyktighet, sin dristighet og sitt aldri sviktende pågangsmot:

— — —

Allerede før århundreskiftet forsøkte Bleriot å lage sin egen flymaskin — et slags apparat som både skulle holde seg i luften og skaffe seg fremdrift ved hjelp av flaksende vinger. Men maskinen var for tung og innviklet og ville på ingen måte fly. Det påstås at den flakset så voldsomt at den til slutt ristet seg selv i stykker.

Men heldigvis — det er av motgang man lærer. Da Bleriot like etter gikk i kast med et nytt fly — hadde han funnet frem til at faste vinger og en propell som skrudde seg frem i luften, ville gjøre seg mye bedre.

Han ville starte fra vannet. Men heller ikke denne gang hadde han hellet med seg. Flyet var alt for tungt og vannets motstand for stor. (For å gi leserne et inntrykk av hvilken beskjeden hastighet datidens eksperimentfly opererte med, kan fortelles at man brukte å slepe dem etter båter når man forsøkte å få dem til å lette.)

— Vel, vel, tenkte Bleriot. — Når

det ikke går an å få flyet til å starte fra vann, så må det vel være mulig å få det opp fra land i stedet . . .

Som tenkt så gjort — han bytte ganske enkelt flottørene ut med hjul.

Men flyet nektet like standhaftig å ta hoppet opp i luften.

Bleriot prøvde seg frem med flytype etter flytype.

Og endelig — etter års iherdige eksperimenter — lyktes det ham endelig å lage en maskin som klarte å holde seg oppe noen sekunder.

— — —

Det er forøvrig et under at Bleriot ikke ble drept under disse forsøkene — for flyene han satt i crashet og ble slått til pinneved nesten like fort som han bygget dem. Så det er nok ikke for ingen ting han hadde ord på seg for å være flyveren med flest smadrede fly på samvittigheten.

At det gikk så godt som det gjorde, skyldes nok ikke bare en stor porasjon kjempeflaks. Vel så viktig var det kanskje at Bleriot var forsiktig og fornuftig tross sin dristighet; han lot følgende bud være en ufravikelig lov for seg:

— Blir en flymaskin utsatt for uhell, må flyveren holde hodet klart og utelukkende tenke på seg selv og ikke på maskinen. Det går galt hvis han forsøker å redde begge deler . . .

Ti maskiner knuste Bleriot til småbiter; noe som kostet ham en halv million kroner. Nå hadde han snart ikke råd til mer — formuen han en gang hadde skapt seg ved en eller annen oppfinnelse, var skrumpet inn til nesten ingen ting. Han måtte ha penger for å kunne fortsette sine kostbare eksperimenter —

— — —

Da var det at skjebnen kom Louis Bleriot til hjelp:

Han hadde nettopp fullført sitt fly nummer elleve, en maskin sterkere og langt mer luftdyktig enn noen han tidligere hadde laget — da den engelske storavisen Daily Mail i juli 1909 satte opp en premie på 18 000 kroner til den som først klarte å fly over Den engelske kanal.

Dette var en sjanse han ikke hadde råd til å la gå fra seg.

Men han måtte raske på hvis han ville ha håp om å vinne pengene, for på den andre siden av kanalen satt den dyktige engelske sportsflyveren Hubert Latham og gjorde seg klar til akkurat samme turen.

— — —

Latham ble først ferdig.

Den 19. juli startet han fra klippe ved Calais, svedde elegant ut over kanalen i 125 meters høyde — og følte nok allerede gevinsten som sin.

Men det varte ikke lenge før han måtte revidere oppfatning og være glad til om han klarte å slippe fra turen med livet i behold: Motoren, som hittil hadde gått som en klokke, sa plutselig stopp da han forsøkte å komme litt høyere — og han hadde ikke annet å gjøre enn å foreta en forsmedelig nødlanding på vannet.

Den slags uhell kan skremme selv den modigste.

Men ikke Hubert Latham:

Da den eskorterende torpedobåten like etter kom stimende bort til havaristen, satt han på kabintaket, med bena trukket opp under seg og hodet hvilende på knærne — og lurte på hvordan han i all hast kunne klare å skaffe seg en ny maskin . . .

— — —

To dager senere kom Bleriot til Calais.

Han hadde hørt om Lathams uhell, og satte alt inn på ikke å lide samme skjebne. Derfor startet han ikke med det samme — men holdt seg i ro ved kanalkysten i fire dager for å studere værforholdene. Han ville finne hvilken tid på døgnet det var gunstigst å legge iveri.

Det ble om morgenen — den 25. juli.

Da solen sto opp kl. 4.41 og morgentåken dunstet bort fra markene, satt Bleriot startklar i det lille flyet sitt og verket etter å komme avsted.

Han verket forresten i dobbelt forstand; for få dager i forveien hadde han skadet den ene foten og den lystret ham ikke slik den burde. Men han lot seg ikke stoppe av om det gjorde vondt når han trakk på pedale. Med friskt mot satte han motoren i gang; flyet humpet bortover sletten, hevet seg opp i luften — og forsvant utover sjøen i elegant flukt.

Til å begynne med hadde han gudene med seg, og alt gikk knirkefritt etter programmet. Men da han var litt over halvferdig med turen og kunne se hvordan målet der forut steg høyere og høyere opp av havet, begynte det plutselig å høleregne.

Og det var noe av det verste som kunne skje!

Den brå temperaturforandringen fikk luften til å bli urolig, flyet slingret hit og dit nesten uten styring — ja, så kritisk var situasjonen at han flere ganger var på nippet til å følge Lathams eksempel og redde sitt eget skinn ved å gå ned på vannet.

Men denne gang syntes Bleriot at han ikke hadde råd til å praktisere sin vanlige forsiktighet — og kjempet seg videre gjennom lullhullene, meter for meter.

Og han hadde hellet med seg.

Etter tyve minutters nerveslitende slingring og dumping opp og ned bedret været seg; like plutselig som regnet hadde kommet forsvant det igjen — og han fikk på ny øye på den engelsk kyst. Han oppdaget at uværet hadde blåst ham et godt stykke ut av kursen, i østlig retning. Så han måtte ta en sving for å få nesen til å peke den riktige veien igjen — og like etter kunne han gå ned på en frodig liten eng bak Dover Castle.

Det lød et forferdelig brak da Bleriot tok bakken.

Men like etter satt han smilende og tørket svetten og regnet av pannen — uskadd i et fly med understellet knust til fliser og buken flerret opp i store revner . . .

— — —

(I parentes kan fortelles at Latham hadde tenkt å gjenta forsøket samme morgen, med et nytt fly han virkelig hadde klart å skaffe tilveie på de få dagene. Men det fatale skjedde — han simpelthen forsov seg. Da han slo øynene opp klokken fem, var Bleriot allerede på den andre siden av kanalen og hadde vunnet de atten tusen — pluss flere andre pengepremier som også var satt opp. Likevel gjorde Latham maskinen klar, startet, fløy utover — og enda en gang måtte han fiskes opp av havet. Da ga han seg —)

IV

GRAN OPPLEVER FLYHISTORIE

I Frankrike fikk Tryggve Gran se de virkelige store flyprestasjoner, noe han ikke var blitt forventet med over i England. Riktignok hadde han sett Gustav Hammel, den mest for-gudede blant de engelske flyvere, boltre seg i luften — men han briljerte likevel på langt nær ikke som enkelte av Buc-aerodromens menn.

Særlig var det én som fanget interesse.

Han het Pegoud.

I «Slik var det» — den første av sine mange bøker — forteller Gran:

— Jeg husker så tydelig en vidunderlig stille kveld, da Bleriot-skolens lærere, elever og mekanikere sto i små grupper og stirret med spenning mot et lite hvitt aeroplan som stadig steg høyere mot den rødmeende aftenhimmel.

Det var Pegoud som fløy.

Han skulle for første gang i flyvningens historie foreta et utspring med fallskjerm fra en enmannsmaskin.

Man diskuterte til å begynne med den modige flyvers sjanser, også aeroplanets sjanser.

Men så med ett forstummet all tale, for det var noe ved flymaskinens stilling som sa at nå skulle spranget gjøres.

Og det store øyeblikk kom.

I 1 000 meters høyde rett over oss hoppet Pegoud ut av aeroplanet.

Noenlunde momentant syntes fallskjermen å folde seg ut. Pegoud var frelst, og et jubelens brøl fór henover Buc.

Uvilkårlig ble vår interesse nå rettet mot den herreløse flymaskin. Vil-

le den stikke nesen mot jorden og falle som en stein, eller ville den påvirkes av tyngdekraften som et vis-sent blad og hvirvle rundt?

Et par sekunder fortsatte aeroplanet omtrent horisontalt og retlinjet, så stupte det plutselig fremover og la seg over på ryggen — for i denne stilling å sette kursen mot den sakte dalende Pegoud.

For våre øyne syntes det som en kollisjon var forestående, men i det avgjørende øyeblikk trakk flyveren i et av skjermens kontrolltau — og som en pil jóg aeroplanet hen over det hvite, oppblåste silketøy.

Et sekund eller to etter gjorde flymaskinen sitt annet stup, begynte å spinne og knustes til slutt mot mar-ken i utkanten av flyplassen.

Omtrent samtidig nådde Pegoud jorden.

Han ble grepet av sterke armer og ført i triumf til flyplassens kontor.

— — —

Den kaldblodige Pegoud lot det ikke gå inn på seg at han nær var blitt trukket med og drept av det styr-tende flyet — han tenkte i stedet på hvordan det hadde oppført seg og lurte på om det ikke ville være mulig å fly på samme måten med en mann ved spaken.

Pegoud grublet på dette i time etter time, og glemte helt å innkassere gratulasjonene og ta del i festlighetene som var arrangert til ære for fallskjermutspranget. Men til slutt kunne han ikke lenger holde tankene for seg selv, han dyttet bort i Bleriot og spurte spendt:

— La De merke til hvordan maski-nen artet seg etter at jeg hadde for-latt den?

— Ja, svarte Bleriot, uten å ane hvor Pegoud ville hen. — Jeg så det, og syntes den var meget nærgående.

Pegoud smilte hemmelighetsfullt:

— De har rett, herr Bleriot, men nettopp denne nærgående manøvrer har gjort det klart for meg at tiden er inne til å lage historie. Aeroplanet fløy en stund med hjulene i været — og selvsagt kan det gjøre det samme, bare enda bedre, om en flyver sitter bak rattet i styrehuset. Vil De stille aeroplanet til min disposisjon, så vil jeg mer enn gjerne gjøre et forsøk på å fly med hodet ned.

Om den store Louis Bleriot straks ga sitt samtykke, skal være usagt.

Men ett er i hvert fall sikkert, og det er at Bleriot-fabrikken allerede morgenen etter gikk i gang med å lage et aeroplan av helt ny type. Konstruksjonen gikk særlig ut på ryggflyvning og utvidet manøvrerings-evne. Altså et typisk akrobatfly.

— — —

Det var mens dette nye flyet ble til at Tryggve Gran traff Louis Bleriot for første gang. Han ble foretstilt av den franske sydpolarfarer kaptein Charcot, — og Gran, som håpet å få snakke om flyvning, syntes samtalen dreiet seg alt for lenge om arktiske og antarktiske problemer.

Endelig fikk Gran skutt inn et spørsmål om hva Bleriot mente om en eventuell flyvning over Nordsjøen.

— Sjansespill, Sjansespill, svarte han. — Det kan gå, men sannsynligvis går det ikke . . .

Dette var en uventet skuffelse, og Gran følte blodet strømme gjennom årene. Det eneste han hadde å trøste seg med var at det i løpet av et år

kunne skje et eller annet teknisk fremskritt som kunne sette planen i et annet og bedre lys.

* * *

Få dager etter denne mindre oppmuntrende samtale, fikk Gran innbydelse til å overvære Pegouds dristige forsøk på å fly med hodet ned — på å avlive den gjengse fordom om flykunstens snevre begrensning.

Helt siden Pegouds hensikter var blitt offentliggjort, hadde Paris-presen beskjeftiget seg med hans plan. Hverken journalistene eller leserne trodde på et heldig resultat, men alle ville likevel ut til Buc for å se den «gale» Pegoud drepe seg. Billettsalget var verre enn til et verdensmesterskap på skøyter i våre dager. Hadde flyplassen vært mange ganger så stor, så ville den likevel vært for liten.

Ikke minst værgudene gjorde sitt for at det skulle bli riktig et publikumsstevne, og lot solen få fritt spillerom på en strålende blå og skyfri himmel.

Men det var likevel ikke den store susen over menneskemassen, som sikkert talte titusener. Det hvilte en egen nervøs stemning over plassen: alle ventet, ærbødige, tause, spendte . . . Det var nesten uhyggelig stille da den lille, tykke akrobatflyveren trådte inn på arenaen foran dem — og tausheten ble ikke brutt før man satte i gang motoren på flyet hans.

For å få en korrekt skildring av det som nå skedde, siterer vi igjen Gran fra «Slik var det»:

— *Pegoud steg til værs i sin somerfugllignende maskin, og lekende boltret han seg en stund over menneskemassens hoder. Det var verti-*

kale svingninger, vingeglidning, haleglidning og alt annet som kom inn under datidens høyeste luftakrobatikk.

Så med ett, i 500 meters høyde, skjedde underet.

Flymaskinen gjorde nøyaktig samme manøvre som den herreløse hadde gjort.

Selv med det blotte øye kunne vi se Pegoud «henge» i skulderstroppe- ne med hodet ned.

I halvannet minutt varte denne nervepirrende ryggseilas gjennom luften. Så gjorde maskinen hva man senere har kalt en halv-rull, og var dermed på rett kjø.

Den begeistring som nå grep mengden antok snart faretruende karakter. Folk kastet hattene høyt opp i luften og slo med stokkene, og da Pegoud landet ble det en panikkmessig trengsel. Alle ville frem og se flyfenomenet på nært hold.

Den dagen ble Pegoud rik og verdensberømt. Han hadde utført det som de fleste flyteoretikere anså for en umulighet . . .

— — —

Om dette bevis på hva et fly kunne tåle, styrket Grans tro på at han ville klare å gjennomføre sin planlagte Nordsjøflyvning — —

V

DET BEGYNNER Å HASTE FOR GRAN

I 1911 fløy franskmannen Pierre Prier fra London til Paris på fire timer, og den 24. september året etter tikkert telegrammene jorden rundt og fortalte at nå hadde hans landsmann Rolland Garros fløyet over Middel-

havet, fra Frankrike til Afrika på syv timer.

Og selv om Garros hadde styrt sin maskin opp under Korsika og Sardinia og fulgt kysten av øygruppen sørover, var det likevel en enestående bedrift i luftfartens historie. Det lød nesten som et eventyr, og Gran skjønte det hastet med å få satt sin egen plan ut i livet. Ennå hadde ingen fløyet over åpent hav, men ingen kunne vite hvor lenge det ville vare før en eller annen våghals ga seg i kast med det også.

Gran var i London da han fikk høre om Garros, og så fort han kunne dro han nordover til Aberdeen med toget — for å finne et sted på Nordsjøkysten som kunne passe ut start for fly. Det var ikke lett å oppdage et slikt sted her i det kupert, skotske terrenget; men etter et par dagers leting fant han på fiskestedet Cruden Bay et jorde som så ut til å kunne brukes.

* * *

Etter et råd fra Louis Bleriot hadde Gran bestemt seg til ikke å fly før han hadde skaffet seg en maskin som med full belastning kunne stige over et normalt skydekke. Det ville være rene selvmordet å gi seg i kast med Nordsjøen uten å ha et skikkelig fly.

Den eneste flytypen som på den tid tilfredsstilte disse krav var en Morane-Saulniers-maskin. Men et slikt fly kostet en enorm sum penger, og det hadde ikke Gran. Han hadde nesten blakket seg for å få sin flyverutdannelse.

Altså måtte det først skaffes tilveie kapital.

Og det hastet — —

VI HAR DE ENNÅ DERES VÅGSOMME PLAN?

Gran løste problemet ved å reise Europa rundt på foredragsturné; med Norge som utgangspunkt. Han fortalte om Scotts eventyrlige ferd til Sydpolen, og over alt ble han motatt av fullsatte saler og begeistrede tilhørere — til tross for at Roald Amundsen hadde vært alles favoritt under kappløpet mot Polen.

Helt til ut i februar holdt Gran på med foredragsturneen sin. Da dro han til Paris for å besøke Bleriot, som til hans store overraskelse og glede møtte ham med følgende:

— Tenkte på Dem forleden dag da det innløp en bestilling fra den meksikanske stat om levering av flymaskiner, spesielt konstruert for tjeneste i bergfullt land.

Blodet fosset gjennom Grans årer da han hørte dette, og han satt nesten og hoppet på stolen da Bleriot fortsatte:

— Vi kommer i sakens anledning til å forarbeide noen eksperimentmaskiner, og det kunne jo være en sjanse for at et av disse aeroplan kunne passe Dem — hvis De ennå omgås med Deres vågsomme plan.

— Om jeg gjør . . . ! utbrøt den eventyrlystne nordmann så begeistret at Bleriot fant det unødvendig å komme med flere spørsmål.

— Nå vel, sa han bare. — Da er det mitt råd at De gjør Dem fortrolig med mine konstruksjoner. Når De så er fullbemannet, kan vi komme tilbake til Nordsjøflyvningen. Vi kan da diskutere situasjonen på et prak-

tisk og samtidig mer moralsk berettiget grunnlag.

— — —

Den erfarne flyvers forsiktighet og velmenende råd la ikke noen demper på Grans entusiastiske og ungdommelige iver. Og selv om han var så utålmodig etter å komme avsted over Nordsjøen at det dirret i hver fiber i kroppen — så skjønte han at Bleriot hadde rett.

Tre dager senere sto han derfor flyklar ute på Buc blant Bleriot-skolens mange elever, og lyttet oppmerksomt til førstelærerens ord. Alt som kom ut av lærerens munn, festet seg som på lydbånd hos den ivrige nordmann.

— Et aeroplan er en edel fullblods lufthest, sa førstelærereren. — Tøylene må behandles følsomt, ikke brutalt. Hvis ikke går det galt . . .

Læreren, som het Collin, hadde vært med på å bygge maskinen som Bleriot hadde brukt over kanalen. Han kunne regne de fleste av Frankrikes beste flyvere blant sine elever — navn som Vedrine, Garros, Pegoud, Chavez og mange, mange andre var utskrevet fra hans hånd. Og det paradoksale var at Collin, som hadde lært opp alle disse flyverstjernene, aldri hadde fløyet selv — ikke som passasjer en gang. Han var det levende beviset på teoriens overlegenhet overfor praksis.

Collin gjorde et uutslettelig inntrykk på Gran. Særlig husket han replikken som franskmannen lot falle etter at nordmannen hadde debutert med et lite skolemonoplan:

— Min herre, sa Collin så sarkastisk som mulig. — De sier og tror De har fløyet med Caudron i Eng-

land. De tar feil. Det er Caudron-maskinen som har fløyet med Dem . . .

* * *

Denne Paris-våren 1914 ble en underlig tid for Tryggve Gran. Både herlig, spennende og urolig; først og fremst på grunn av fyvning fra morgentil kveld, men også fordi tunge krigsskyer begynte å formørke Europa.

Kort tid etter at elevtiden hos Bleriot var begynt, skrev Gran følgende i et brev hjem til sin mor:

— «Det er en strid, dette livet, men eventyrlig vidunderlig.

Vår arbeidsdag skal begynne klokken 4,15 om morgenen. Det er nemlig best å fly før solen er stått opp. Collin er alltid førstemann på pletten. Alle utveksler håndtrykk. Det er en ganske besværlig affære så tidlig på morgenkvisten.

Så vender Collin seg plutselig rundt til en mekaniker og sier for eksempel: — «Start Gran på nr. 66.»

Søvngretten, ja ennå kanskje halvsovende, kryper jeg opp i flymaskinen og gjør alt klart til start. Da dukker med ett min strenge lærers hode opp over aeroplanets vinge.

— «Jeg er meget misfornøyd med Dem,» utbryter han og gestikulerer vilt med hendene. — «De har jo ikke sett etter om barduner og stag er i orden. Lettsindig adferd, herr Gran, meget lettsindig . . .»

Jeg ser etter om strengene er som de skal være, og litt etter bærer det til værs. Hele plassen ligger i tåkedis, jeg ser den som gjennom et slør. Over Paris ligger det skyer, men ikke høyere en at Eiffeltårnet rager igjennom. Det er i grunnen nokså ensomt der oppe. Jeg slår motoren av

og setter nesen mot marken som tilsynelatende løstes mot meg. Passerer så tåkedisbeltet, retter derpå maskinen ut av hellingsvinkelen og lander.

Collin kommer. Han forteller mine feil, han har sett alt . . .

Klokken 8 slutter morgenflyvningen. Som regel tørner man da inn og sover til lunsj. Ved solnedgang spiller atter motormusikken opp, og helt til mørkets frembrudd driver vi øvelser.

Natten er vår egen, men selv mørkets gjerninger går ikke ubemerket hen for Collins skarpe øye. Vi må passe oss også på jorden. Det er ikke lett. Flyvere står i høy kurs på Montmartre. Penger er ikke en gang nødvendig, vi er alles gjest — . . .»

VII GRAN STYRTER

Under skoletiden hos Bleriot hendte en episode som lett kunne ha satt en brå stopper for planen om Nordsjøflyvningen, ja — for unge herr Grans liv i det hele tatt:

Blant Grans skolekamerater på Buc var en britisk skuespiller ved navn Elder Hearn. Han hørte til blant de viderekommende, hadde kjøpt sitt eget lille fly — og planen hans var å ta luftveien hjem til England når han snart var ferdig med sin utdannelse.

Gran og Hearn var blitt meget gode venner. Så da engelskmannen en av de første dagene i april var klar til å starte, inviterte han sin norske venn til å bli med på turen — noe som Gran på stående flekken sa ja takk til.

Tidlig en morgen startet de to kameratene.

Men turen ble ikke av lang varighet.

Før ikke før var de kommet opp i luften, — før motoren slo seg vrang og gikk til streik.

Situasjonen var meget kritisk.

Og enda verre ble den fordi Hearn i farten gjorde noe som har kostet mangfoldige flyveres liv: Han forsøkte å snu, slik at maskinen tapte flyhastigheten, sidestyrket i bakken — og ble knust.

Heldigvis hadde regnet høljet ned flere døgn i forveien, så marken var bløt som en myr og dempet støtet betraktelig for Hearn som kom under vraket og Gran som ble slynget ut.

Gran slapp med en lettere hjerne-rystelse. Dessuten mistet han evnen til å konsentrere blikket. Da han ør og fortumlet kom seg på benene og styrtet til for å hjelpe sin venn under vraket — oppdaget han til sin fortvilelse at han så dobbelt. Så Hearn var faktisk den som hadde sluppet lettest fra ulykken. Han var gul og blå over hele kroppen — men ellers uskadd.

— — —

Å fly når man ser dobbelt er en umulighet — så Gran hadde ikke annet å gjøre enn å legge flyvningen på hyllen for en stund og ta ferie. Det ville sikkert gå uker før han kunne se normalt igjen, så han bestemte seg for å reise hjem en tur og prøve skiene i Jotunheimen. Om han så to fjelltopper i stedet for en gjorde jo ikke så meget — —

Først den 1. mai kom Gran tilbake til Paris, med øyne som så normalt og en brennende lyst til atter å føle luft under vingene.

VIII

SITT EGET FLY

Allerede dagen etter traff Gran sin gamle venn og læremester Bleriot, som til hans store glede fortalte at nå kunne han overta en av de maskinene de hadde snakket om.

Tyve tusen franc var prisen — og kontrakten gikk ut på at motoren skulle settes på mange timers prøve før overleveringen. Hvis det viste seg at den ikke arbeidet til fullkommenhet, så skulle det installeres en ny motor som holdt mål. Videre skulle Gran i en måned få fungere som prøveflyver for fabrikk, uten omkostninger for noen av partene.

Allerede tre uker senere var Grans fly ferdig og kunne prøveflys. Det tok seg nydelig ut, var helt hvitt — og en ung norsk dame døpte det «Ça flotte» («Det flyr»). Mange mente at et slikt navn ikke var verdig et fly som skulle forsøke å løse en nasjonal oppgave og kanskje skrive et ærefullt kapittel i luftfartens historie — men til dette svarte Gran:

— Klarer jeg å gjennomføre foretagendet, så skal flyet døpes om til «Nordsjøen».

— — —

«Ça flotte» hadde en 18 kvadratmeters bæreflate, en motor på 80 HK og var beregnet til å kunne fly med to — fører og passasjer, i tre timer. Hastigheten var 115 kilometer med et bensin- og oljeforbruk på henholdsvis 30 og 10 liter. Det var derfor ikke annet å gjøre enn å øke maskinens aksjonsradius ved å anbringe en stor tank i passasjerstet. — Riktignok er det ikke mer enn 550 kilometer fra Cruden Bay til Jæren; men å holde en rettlinjet kurs, selv

om flukten fant sted i stille og klart vær, var opplagt en umulighet. En margin på 150 kilometer måtte være det minste Gran hadde å fare med —

Etter at trimmingen og de nødvendige ombygninger hadde funnet sted, fulgte et par uker med prøveflyvning hver eneste dag. Gran ville kjenne maskinen sin ut og inn før han la i vei på sin vågsomme ferd over Nordsjøen.

Først den 9. juni følte han seg så fortrolig med «Ça flotte» at han fikk den demontert, pakket ned i en kasse og sendt med båt over til England.

Fra nå av skulle maskinen spares til det store øyeblikket opprant — —

— — —

Det tok lang tid før kassen med «Ça flotte» kom til Cruden Bay; for den kunne ikke sendes med båt hele veien — mesteparten av reisen måtte den stå og humpe og skumpe på en jernbanevogn. Men den klarte forsendelsen bra — og det varte ikke lenge før mekanikerne som Gran hadde med seg, hadde fått flyet sammen igjen . . .

IX

ENDELIG AVSTED — —

Den 20. juli var alt klart til start for Nordsjøflyvningen, og Gran bestemte seg til å forsøke neste morgen. Men alt samme kveld begynte dårlige værmeldinger å løpe inn og fortelle om tett tåke ute i havet og ugunstige vindforhold over Nordsjøkysten.

Først den 29. juli ble været bedre — og enda en gang bestemte Gran seg til å forsøke morgenen etter.

— — —

På samme måte som dødsdømte

sover rolig natten før de føres til galgen, sov Gran godt til han ble vekket tidlig om morgenen den 30. juli.

— Hvordan er været? var det første Gran spurte om.

— Stille, fint — men litt disig ut over sjøen, lød det oppmuntrende svar.

Gran hoppet opp av sengen og skyndtet seg bort til vinduet. Langt der ute kunne han skimte Nordsjøen — selve havet som han i dag skulle kjempe mot og kanskje beseire — ligge stille og speilblankt.

Et slikt syn styrket troen på at han skulle klare å gjennomføre sitt dristige foretagende, og hurtig kledde han på seg og gikk ned i hotellets biljardværelse — som var stilt til hans disposisjon. Her sto to av Grans venner — som var kommet til Cruden Bay for å hjelpe ham avgårde — bøyde over det store Nordsjøkartet. Uret på veggen slo åtte i det samme, og det var også eneste lyden som hørtes. Ingen snakket — alt var sagt og utdebateret på forhånd. Hver eneste detalj var nøye uttenkt — og Gran kunne dem på pugg.

— Er De klar? kom det plutselig fra en av karene.

— Ja, svarte Gran — og sammen gikk de ned på jorden hvor «Ça flotte» sto klar til start på den oppmerkede startlinje. Bare et dusin mennesker var til stede; Gran kjente dem alle og trykket dem i hånden til avskjed. Men stemningen var heller matt da da han entret opp i styrehuset og satte seg til rette. Selv hans to mekanikere, som vanligvis nesten pleide å juble over tilværelsen, virket tause og alvorlige.

Et halvt minutt etter startet Gran motoren.

Og da omdreingsmåleren viste 1175, strakte han ut venstre hånd, de tre karene som hadde holdt i flyets skrog slapp taket — og henover marken jog i neste sekund «Ça flotte».

Gran forsøkte ikke å presse maskinen i været. I stedet holdt han den parallell med jorden så lenge som mulig. I de dager kjente man ikke til hastighetsmåler ombord i flyene; men da han nærmet seg «stupet» ved enden av jordet, skjønte han at hastigheten nærmet seg tredve meter i sekundet — og lot «Ça flotte» ta hoppet ut i dypet. Hastigheten viste seg å være stor nok; maskinen dalte ikke — men steg og steg —

Han så på klokken. Den viste åtte minutter over åtte. En liten stund lot han flyet holde samme kursen, svingte derpå og kom i hundre meters høyde inn over startstedet og hotellet.

Så bar det ut mot havet og selve Nordsjøen.

Minuttene gikk, og han fortsatte stadig utover. Landet på babord begynte mer og mer å svinne.

Etter et kvarter kjørte Gran rett inn i tykke tåkebanker: Alt ble hvirvelende grått rundt ham — og styringen ble vanskelig. Han prøvde å presse maskinen over tåken, men den lå for høyt. Han prøvde å smygge seg under den, men heller ikke det gikk. Helt ned til havflaten lå den grå grauten — og bare som ved et under unnagikk han å fly rett inn i mastene på en fiskerbåt.

I disse øyeblikk strømmet tusener av tanker gjennom Grans hjerne:

Han så for seg de enorme havflater som lå mellom han og norskekysten — og visste at hvis han skulle ha sjanser til å nå frem, måtte han fly i rettlinjert kurs. Bensinbeholdningen var begrenset — han hadde ikke råd til å fly i sikksakk som nå. Mange kostbare minutter var allerede kastet bort.

Før Gran startet, lovet han at hvis det i løpet av den første timen hendte noe som sterkt kunne redusere sjansene til å nå målet — så skulle han returnere.

— Kjør på . . . ! fristet lysten i hans indre.

— Hold ditt løfte . . . ! protesterte fornuften.

Heldigvis seiret fornuften.

Gran la flyet over og satte kursen innover mot Cruden Bay igjen. Landet kom snart i sikte — og tyve minutter senere var han påny over startstedet. Jordet han hadde tatt av fra var for liten til å lande på — så han lot maskinen gå ned på stranden i stedet.

X

DENNE GANG GJELDER DET —

Denne julimåned 1914 var langt fra fredelig. Uroen kokte over hele Europa; det var bare få dager før den fanatiske studenten i Sarajevo fyrte av det skjebnesvangre skuddet som drepte kronprins Franz Ferdinand og fikk den første verdenskrig til å bryte ut.

Hadde det vært normale tider, så hadde Gran sikkert vist større respekt for tåken han hadde møtt ute i Nordsjøen, og slått seg til tåls enda noen dager. Men slik som situasjonen lå an, ville han avsted igjen for-

test mulig — og knapt hadde hjulene tatt bakken, før han ga ordre om å fylle bensin på tankene.

Hensikten var å gjøre et nytt og avgjørende forsøk like etter lunsj.

— — —

Klokken 12.30 kjørte Gran påny ned til stranden. Nå hadde tusenvis av mennesker samlet seg; og det summet utålmodig fra tilskuermassen som bare ventet på å se den «gale nordmannen» forsvinne ut over havet. Det eneste som sto rolig var «Ça flotte» — Gran syntes den minnet om en stor havmåke med vingene spilt til flukt.

Blant tilskuerne var også en masse journalister. Blant andre Mr. Martin fra den britiske kjempeavisen «Daily Mail» — som ga de minuttene som nå fulgte, følgende beskrivelse:

— «Presis på slaget 1,0 steg Gran opp i sin maskin. Han var kledd i en kort, brun, dobbeltknappet lærfrakk, blå benklær, hvite tennissko og en mørkebrun flyvelue. Rundt hans nakke hang en liten skriveblokk, en blyant og et aneroid-barometer. I høyre frakkelomme bar han en flaske fylt med en blanding av kaffe og konjakk. I venstre lomme hadde han spist biff. Et brev til Kong Haakon og en dagens Daily Mail fra Lord Northcliffe til dronning Maud av Norge, den første luftpost over hav, førte han med seg i en vannrett pose på brystet. En kodak, et reservekompass og en kikkert var også anbrakt i hans klededrakt.

På aeroplanets snute sto en rød liten djevel. Grans motto er: «Bedre å ha djevelen foran seg enn etter seg.» Fuselagen er forsynt med luft-

fylte poser, som etter sigende skal holde aeroplanet flytende i mange timer. I styrehuset finnes en flaske vann, to signallys i vannrett emballasje, et ur, et 6 toms spritkompass og et stort Nordsjøkart med opptrukken kurslinje. På toppen av den akte bensintank, i passasjerselet, satt en luvslitt Teddy-bjørn. Ombord var bensin og olje til 5½ times flukt.

Klokken 1.05 ble motoren satt i gang. En røksky innhyllet de seks menn som holdt fast i aeroplanets skrog. Et minutt etter viftet Gran med hånden, mennene slapp taket, og henover stranden jøg det stolte monoplane mens hurraene ljommet. To hundre yards rullet flymaskinens hjul henover sanden, så hevet den seg med ett — over fiskenettene — over brenningen — forsvant til slutt som en prikk mot himmelen i nordost.

Grans siste ord før starten var:

— «Jeg er glad jeg skal få forsøke; det er begynnelsen til den virkelige Atlanterhavs-flyvning, og det er det første skritt til å skape en ny forbindelse mellom to land . . . »

XI

ATTER AVSTED

Slik lød storreporterens ord. Hans inntrykk var mange i disse spennende sekundene. Gran, derimot bare hørte motorduren og så sine venners alvorlige ansikter — resten var en blanding av følelse og mekanisk instinkt.

Først da Gran seilte ut over Skottlands værbitte kystlinje ble han atter seg selv. Da var det gått seks minutter siden «Ça flotte» hevet seg fra sanden. Klokken var nøyaktig 1,15.

På blokken skrev han:

«Atter av sted. Femten hundre fot under meg ligger «The Bullers of Buchan» (et vilt strandparti nord for Cruden Bay). Jeg styrer N 12 O og følger kysten som planlagt. Forover ser det mørkt ut, håper jeg ikke skal skal kjøre inn i tåke som i morges. Nesten stille.

Kl. 1,30. Scottlands kyst forsvunnet. Passerte Peaterhead 1,22. Siste peiling 1,29. Morayffjordlandet rett vest. En underlig følelse av ensomhet har grepet meg. Har passert et par skip, men nå er det intet å se uten havet under meg og truende skybanker over meg. Høyde 1 300 fot. Kan se på de hvite bølgekammer at det blåser en frisk NV bris. Min kurs er N 75° Ost, men jeg beregner avdrift og styrer N 45° Ost.

Kl. 2,15. En time forløpet — jeg har intet valg, og det må bære eller briste nå. Det er besværlig å skrive, maskinen kaster veldig på seg. Kompasset er rolig og virker utmerket. Har passert gjennom tykke tåkebanker. Sett solen et øyeblikk. Svær sjø — kuling — styrer N 4° O. Forandret kurs kl. 2,00.

Kl. 2,50. Tett tåke — ser absolutt intet. Søker å stige over skodden. Styrt N O siden 2,45. Er 5 000 fot til vær. Kaldt.

Kl. 3,0. Håpløst å komme gjennom skylaget. Går ned til sjøen igjen. Høyde 5 750 fot. Ted. bjørn hvit med rim.

Kl. 3,10. Knappt 30 meter over sjøen og stryker allikevel underkant av skyer. Storm av VNV. Kan tydelig se vindretningen på skumskavlene og sjørøkket. Styrer N 57° Ost. Sterk bensinlukt — forstår ikke grunnen.

Kl. 3,20. Unngått såvidt styrte i havet. Motoren stoppet momentant kl. 3,15. Trodde alt forbi. Kastet flyet opp mot vinden. Husket bensinlukten — tenkte lekk og innsjaltet gravitetstanken. Gud være takket — motoren startet i siste øyeblikk. Tilbake bare 3 timers bensin — men iallfall noenlunde navigering, nå snart halvveis. Vind, vær som før. Samme kurs. Høyde 100 fot.

Kl. 3,45. Motoren går fint — 1 200 omdreininger. Har spist litt. Gummirørforbindelsen mellom flaske og munn fungerer glimrende — får dråpevis. Vinden muligens litt mer nordlig — også svakere. Styrer som før. Høyde 500 fot.

Kl. 4,00. Vet ikke hva skal tro. Tett skodde. Ser intet. Nytter ikke å gå lavere. Til vær 1 000 fot.

Kl. 4,15. Bedre nå — ser sjøen fra 500 fot. Kuling av vest. Styrer heretter N 75° O. Herlig peke nesen rette veien. Maskinen kastes voldsomt, å styre vanskelig. — Arbeider med hender, føtter — kokkett. Skrive nesten umulig.

Kl. 4,25. Verre enn noensinne. — Svart skodde. Vinden er sør av vest. Umulig å holde kurs. Tank 2 mistet trykket — må pumpe. Sjøsyk. Sjøsyk. Søker styre rett Ost.

Kl. 4,45. Nettopp sett sjøen — nesten stilt, ifall bris — sørlig. Håper betyr land i nærheten. Vil stige så høyt som mulig. Fremdeles sjøsyk — pumper hvert minutt — trett.

Kl. 5,00. Nettopp gjennom tåken — 6 000 fot. Herlig solskinn. Seiler som over et sneland. Tank 2 tom, slipper pumpe. En knapp times bensin tilbake. Tror det greier seg.

Kl. 5,08. Hurra — hurra — tror jeg

ser fjell — lyst å loope. Går ned til sjøen.»

— — —

Her sluttet Gran sine notater. De siste opptegetelser ble skrevet på aeroplanets treverk, da papirblokken var falt ned bak setet. Men i «Slik var det» fører han skildringen videre, og vi siterer:

— «Klokken 5,12 steg en kystlinje frem av tåken. Jeg hadde vanskelig for å tro mine øyne. Rett for baugen som i en siktelinje lå Jærens dagmerke — mitt mål.

Og inn mot kysten bar det. Jeg satt bak rattet og stirret på fedrelandet som fra en annen verden. Sollyst og fagert lå Norge i denne mitt livs stolteste stund.

Klokken 5,17 passerte jeg kysten, og et minutt senere rullet «Ça flotte» hen over det halvt tørrlagte Orrevatns gyldne sand.

Nordsjøflyvningen var gjort.

Fire timer og ti minutter var forløpet siden jeg sto på britisk grunn.

Det syntes meg som en vidunderlig drøm det hele . . . »

Fire timer og ti minutter brukte Tryggve Gran på å fly over Nordsjøen, en av de mest fantastiske og imponerende prestasjoner i flyvningens historie.

Riktignok fløy kaptein John Alcock og løytnant Arthur Whitten-Brown i 1919 non-stop over Atlanteren fra New Foundland til Irland, og åtte år senere fullførte C. Lindbergh sin berømte soloflyvning fra New York til Paris.

Men likevel — Tryggve Grans Nordsjøflukt i 1914 kan sidestilles disse prestasjoner, først og fremst fordi den fant sted i flyvningens spebarnsalder: Ingen hadde fløyet over åpent hav før, han hadde nesten ikke erfaringer å bygge på — og den vesle, spinkle maskinen hans virket som rene spileverket sammenliknet med den robuste og to-motors dobbeltdekkeren som Alcock og Whitten-Brown brukte, for ikke å snakke om Lindberghs solide og velutrustede «The Spirit of St. Louis».

Få dager etter Nordsjøflyvningen brøt Verdenskrigen ut og Grans bedrift fikk derfor aldri den berømmelse den fortjente.

Gran selv tok til England etter krigsutbruddet og sluttet seg til det unge engelske flyvåpnet. Der ble han en av britenes dyktigste kampflyvere med over tusen flytimer over tyske frontlinjer.

For sin fremragende innsats ble han utnevnt til fastlønnet major og flere ganger dekorert.

Og da freden endelig kom, fortsatte han sin pionérvirksomhet i luften: Blant annet var han den første som fløy fra Oslo til Stockholm, og førstemann Oslo—London. Gran hører også med blant verdens ti første som loopet og som hoppet ut med fallskjerm.

Med andre ord — på så mange områder har nordmannen Tryggve Gran vært en av luftens største foregangs menn —

Som kildeskrift til denne artikkel er hovedsakelig benyttet Tryggve Grans selvbiografi «Slik var det»

Hovedfortellingen i neste nr. heter «DØDSFLYET». Bladet kommer i salg 2. jan.

FLYVÅPNETS VÅPENTEKNISKE SKOLE

Forsvarets rekrutteringskontor sender deg gjerne — gratis og uten noen forpliktelser for deg — alle opplysninger om Flyvåpnets Våpentekniske skole. Alt du behøver å gjøre, er å fylle ut kupongen nedenfor med ditt navn og adresse og sende den til oss. (Vil du nødvendig klippe i bladet, så tegn en kupong selv! Vær da så snill å merke den: «L.H. 11/56».) Adressen vår er:

FORSVARETS REKRUTTERINGSKONTOR

Sannergata 14 - Oslo

Send meg omgående alle opplysninger om FVVS:

(Navn)

(Nøyaktig postadresse)

Skriv tydelig!

L.H. 11/56

LUFTPOST

U.S.A.-rakett 10 ganger så fort som lyden

En fire-trinns amerikansk rakett er nådd opp i hastighet av 6864 engelske miles (11 044 km/t), opplyser USA's rådgivende luftfartskomité. Det er en hastighet som er 10,4 ganger større enn lydens. Raketten er kommet opp i en høyde av 320 km.

Raketten ble sendt opp fra luftfartskomitéens forskningsstasjon på Wallops Island utenfor staten Virginia og falt ned i Atlanterhavet. Instrumentene inne i raketten registrerte temperaturer og andre data og sendte dem til jorden via en innebygd radiosender.



Russisk delta-ving

Bildet forestiller en av de tre nye supersoniske jagere som konstruktøren Sukhoi har tegnet. Flyet ble vist ved flyoppvisningen i Moskva i juni.



Jet-støyen dempes

Douglas fabrikkens akustiske ingeniør, N. M. Miller, opplyser at man er i ferd med å løse støy-problemet som jetmotorene har skapt. Dempningen vil skje ved en skiftning av frekvenser, en forandring i utblåsningens blanding med luft og en nedsettelse av utblåsningens hurtighet.

Den franske «Blåsebelgen» vil gjøre 4 000 km/t.

På en pressekonferanse i Stavanger nylig fortalte den franske flyeksperten Georges Jouin om den franske eksperimentflyet «Blåsebelgen» som vil kunne fly med 4000 kilometers fart. Det vil si at flyet vil kunne krysse Atlanteren på halvannen time.

«Motoren» i dette flyet har ikke en

eneste bevegelig del. Flyet drives simpelthen av varmeutvikling. Energien oppstår ved at brennende petroleum blir forstøvet i en spiralformet «blåsebelg» med myriader av kanaler. Luft som blir presset inn foran blir blåst ut bak etter å ha blitt kraftig akselerert, og effektiviteten øker jo forttere flyet går. Flyet må bringes opp i en hastighet av 400 km/t før denne kraftkilden overhode er effektiv, og flyet er da utstyrt med to små hjelpemotorer.

«Blåsebelgen» har allerede fløyet, men man tør rett og slett ikke sette full fart på. Det kjedelige er nemlig at bl. a. glasset i cockpiten ville smelte. Friksjonen er så stor at temperaturen vil nå opp i omkring 600°C rundt flyet til tross for at det vil bli fløyet 25 000 meters høyde. Det er dette problemet man nå arbeider med. Foreløbig er det laget fire fly av denne typen og serieproduksjon vil begynne så snart alt er i orden.

JULEGAVEN til LESERNE:

Flytur Oslo—København—Oslo

Her har De sjansen til å vinne en tur til København og tilbake. Den 31. desember trekker vi om en tur/retur billett Oslo—København. Fyll ut kupongen nedenfor og send den til oss, adresse: LUFTENS HELTER, Storgaten 31, Oslo (merket: «Julegaven»). Vinneren kan ta turen når han selv måtte ønske. Det er også anledning for ham til å få byttet billetten i en tur på en av innenlandsrutene. Send oss din kupong idag!

Navn

Alder

Adresse

Hvis De ikke ønsker å klippe istykker bladet så send oss navn, alder og adresse på et stykke papir og vedlegg bare det lille merket nedenfor



U.S.A. viser ansikt

Raport fra Amerikas
store årlige flyutstilling.

Årets National Aircraft Show ble avholdt i Oklahoma City den 1., 2. og 3. september. Av de begivenheter som vakte størst oppmerksomhet kan nevnes:

- ✦ Daglige flyoppvisninger på 3 1/2 time med deltagelse fra United States Air Force, Army, Navy og Marine Corps. Særlig to av de nye Lockheed F-104A Starfighters, tre Boeing B-52 Stratofortress bombefly samt tre turbopropdrevne Lockheed C-130A Hercules transportfly tiltrakk publikums, pressens og de utenlandske flyattachéers oppmerksomhet. Man var ellers vitne til realistiske transport- og landingøvelser av helikoptere, samt brennstoffylling i luften av forskjellige fly. Kunstflyvning av marinens «Blue Angels» og flyvåpnets «Thunderbirds» var for øvrig populært innslag.
- ✦ En statisk utstilling med ca. 70 fly, helikoptere og «missiles» i tillegg til fremvisning av utstyr, filmer etc. i fire store hangarer.

✦ Offentliggjørelsen av en ny amerikansk hastighetsrekord og utdelingen av Thompson Trophy til piloten, kommandør Robert W. «Duke» Windsor. (Se figur 5.)

✦ Konkurransene om de mange andre flytroféer, som bød på flere imponerende langdistanseflyvninger. I kampen om General Electric Trophy fløy for eksempel B-47 middeltunge bombefly non stop fra Nord-Afrika, England og Bermuda til Oklahoma City.

✦ Ny utholdenhetsrekord for helikoptere. En av hærens Bell H-13 maskiner holdt seg i luften i 57 timer og 50 minutter.

Bildene som presenteres her skulle for øvrig gi en ganske god oversikt over de fly og flybegivenheter som var i forgrunnen i løpet av de tre hektiske dager National Aircraft Show varte.

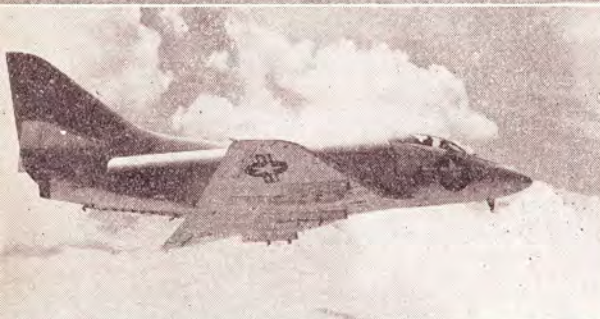
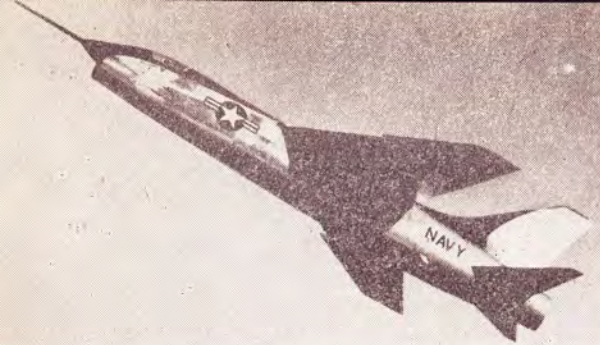
1. North American F-100C Super Sabre, flyet som stakk av gårde med Bendix Trophy etter å ha fløyet en distanse på 1 790 km med en gjennomsnittshastighet av 1 068 km/t. Vingspenn og lengde 11,6 m samt 14,3 m. Flyvekt noe over 12,7 tonn. En J57 motor med etterbrenner.

2. Et middeltungt Boeing B-47 Stratojet bombefly maken til det som vant General Electric Trophy. Flyet ble fløyet fra Bermuda til Oklahoma City, en distanse på 3 040 km, med en gjennomsnittshastighet av 968 km/t. Vingspenn og lengde er 35,4 m samt 32,6 m. Flyvekten er ca. 91 tonn. Seks J47 turbojetmotorer hver med 2270 kg skyvekraft.

3. Vinneren av North American Trophy, en North American FJ-3 Fury. Jageren fløy non stop fra kysten av Mexico til Oklahoma City, 1 925 km, med en gjennomsnittshastighet av 865 km/t. Vingspenn 11,3 m, lengde 11,4 m, flyvekt 8,2 tonn, en 3270 kg J65 motor.

4. Denne jageren, en McDonnell F3H-2N Demon, vant McDonnell Trophy ved å fly en distanse på 2 320 km (San Francisco—Oklahoma City) med en gjennomsnittshastighet av 910 km/t. Vingspenn og lengde er 10,7 m og 17,9 m. Motoren, en J71 med etterbrenner, yter 4 180 kg i statisk skyvekraft.





5. Den operasjonsklare marinejageren Chance Vought F8U-1 Crusader som nylig satte ny offisiell amerikansk hastighetsrekord på 1 634,18 km/t. Maskinen har et vingespenn og en lengde på henholdsvis 9,9 m samt 15,2 m. Flyvekten ligger på rundt 10 tonn. Turbojetmotoren, som har etterbrenner og er av type Pratt & Whitney J57, yter ca. 4 540 kg i statisk skyvekraft.

Attakkbomberen Douglas A3D-1 Skywarrior, som etter å ha fløyet 2 480 km med en gjennomsnittshastighet av 976 km/t ble belønnet med Douglas Trophy. Spennvidde 22,1 m, lengde 22,7 m, vekt 31,8 tonn, to J57 motorer.

7. Douglas A4D-1 Skyhawk, ett av de minste og letteste jettfly som noensinne er bygget i U.S.A., kan medføre en atombombe. Vingspenn og lengde er 8,4 m samt 11,9 m, vekten 6,8 tonn. Turbojetmotoren er en J65 på 3 270 kg. Topp hastighet over 1 130 km/t.

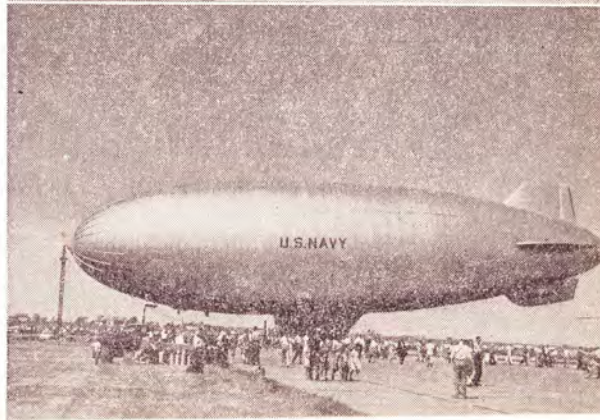
8. Et av U.S. Army's helikoptere i ferd med å sette fra seg en jeep. Andre helikoptere kom flyvende med 75 mm haubitser, 106 mm rekyløse kanoner og annet tungt materiell. Atter andre dro av gårde med småfly som hadde motortrøbbel, eller ble brukt som flyvende tankere for mindre fly.

9. Grumman-jageren F11F-1 Tiger er det første fly som ble konstruert etter den nå så kjente arealformelen («vepsetalje») helt fra begynnelsen av. Vingspenn og lengde henholdsvis 9,6 m og 12,4 m. Flyvekten er 6,2 tonn. En J65 turbojetmotor på 3 540 kg. Etterbrenner. Supersonisk i vannrett flyvning.

10. Utvilsomt verdens raskeste jager for øyeblikket, den nye Lockheed F-104A Starfighter. Spenn 6,7 m, lengde 16,7 m og vekt ca. 6,8 tonn. Motoren, en J79 med etterbrenner, yter noe slikt som 5 700 kg i statisk skyvekraft. Topp hastigheten skal ligge på over Mach 2,0, og maskinen skal være supersonisk i stigning. Luftinntaket er dekket til på bildet av sikkerhetsgrunner.

11. Den amerikanske marines akrobatteam «Blue Angels» i en perfekt diamantformasjon. Vingene overlapper hverandre, og det er maksimum 1,5 meters klaring mellom dem. Flyene som brukes er F9F-8 Cougars. Rød og blå røk fra vingetippene gir oppvisningen farve.

12. Luftskip av typen Goodyear ZSG-4, konstruert for bruk til patruljering og ubåtjakt. Det rommer 14 915 m³ heliumgass, og drives av to 550 hestekrefters Pratt & Whitney Wasp motorer. Besetningen er på åtte mann, toppfart over 120 km/t.



REKORDFLYET X-2:



Knall og fall!

Siden vi sist omtalte rekordflyet Bell X-2 (nr. 18) har det laget nye overskrifter. Først satte det en ny høyderekord. Ikke mange dagene etter styrtet det ned, etter at det sannsynligvis atter satte en ny hastighetsrekord.

Det var kaptein Iven Carl Kincheloe som førte X-2 opp i den fantastiske høyden 38 455 meter — høyere enn

noen mann noengang har vært (den gamle offisielle rekorden lød 27 514 meter, også satt med X-2) og langt inn i stratosfæren på terskelen til verdensrommet. Nyheten ble riktignok ikke offisielt bekreftet, men den ble heller ikke dementert.

Kaptein Kincheloe er 28 år og har fløyet siden han var 7 år gammel da flyvere i nærheten av hans hjem tok han med opp og lot ham overta spakene. Han fløy solo (uoffisielt) før han var 16 og under krigen i Korea skjøt han ned 10 fiendtlige fly. Kaptein Kincheloe overtok X-2 etter oberstløytnant Frank Everest som hadde satt den fenomenale hastighetsrekorden (3060 km/t) med flyet.

Efter Kincheloes høyderekord ble X-2 overlatt kaptein Milburn G. Apt for videre prøver. Den 32 årige kap-

tein Apt hadde 3500 flytimer bak seg, en fin-fin krigsinnsats og syv års erfaring som testpilot. Den 27. september gikk Apt opp for første gang med X-2. Han ble sloppet fra en B-50 i 9000 meters høyde. To minutter etter mistet man kontakt med ham og flyet gikk i bakken for full fart 3 mil fra flyplassen Edwards Field. Ingen vet hva som skjedde.

Fra instrumentene i det ødelagte flyet antar man at Apt har nådd en fart av 3540 kilometer i timen før ulykken.

Dermed er fantomflyet Bell X-2's saga endt. Etter ulykken uttalte Leston Faneuf, presidenten i Bell Aircraft Corp., at det er meget tvilsomt om en ny X-2 blir bygget. «Praktisk talt alle de mål som ble satt er nådd».

Historien om Bell X-2 blir forøvrig nå filmet av Warner med William Holden i hovedrollen.

Fransk folkefly

Et lite, enseters sportsfly, så enkelt at enhver kan betjene det, er bygget av Roger Druine. Flyet kostet bare ca. 5000 kroner. Motoren er fra en Folkevogn og gir flyet en marsjfart på 120 km/t med en oppstigningsfart på 45 km/t. Maskinen veier 175 kg. Konstruktør Druine planlegger masseproduksjon av flyet.

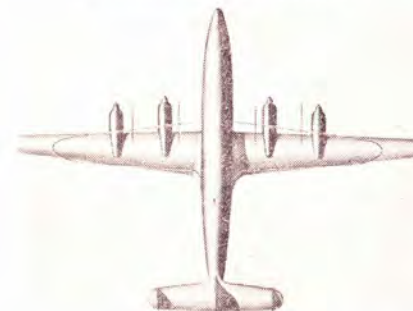
Flotte julekort

kun kr. 7.00 pr. 100 stk. Med gullglans kr. 10.00. Pene solide gulvpuffer kr. 35.00. Varekatalog sendes gratis. K. T. Gulbrandsen, Drammen

50 kroners spørsmål

Betegnende for den nye versjonen av en kjent flytype er lengere vinger. De større bæreflatene skal kunne gi flyet en rekkevidde på 10 000 kilometer, hvilket vil si at flyet vil kunne fly fra Oslo til San Francisco uten mellomlanding. Det er den avgjørt største rekkevidde for noe fly idag.

Hvilket fly er dette?



Fyll ut kupongen under (eller lag en selv), og send den til oss innen 31. desember. Adresse: LUFTENS HELTER, Bladkompaniet A/S, Storgt. 31, Oslo. Kupongnummeret 50S1 må klippes ut og vedlegges løsningen.

PREMIEN ER 50 KRONER
(om nødvendig efter trekning).

Flyet er
Navn
Adresse
.....



SAS

nye flaggskip:

DC-7C

GLOBAL EXPRESS

Suveren i fart, komfort og luksus

SAS flyr med det beste materiell ...
fly derfor alltid med SAS



På grunn av plassmangel kan vi dessverre ikke her behandle spørsmål som tidligere er besvart i denne spalten eller annet sted i bladet.

I nr. 16 av LUFTENS HELTER er det en som spør om dere kan skaffe opplysninger om det engelske jagerflyet Tornado 1. Der sier dere at Tornado er et amerikansk bombefly, men under 2. verdenskrig ble det også benyttet et jagerfly ved navn Hawker Tornado 1, så der tror jeg dere tar feil!

Hilsen O.K.

SVAR: De har rett, O.K., og vi kan bare beklage feilen. Det ble bare bygd to prototyper av den engelske jageren Hawker Tornado, flyet ble aldri serieprodusert. Det hadde 2080 Hk Rolls-Royce Vulture X, 24-sylindret motor. Spenn: 12,67 m, lengde: 9,9 m, høyde: 4,8 m, max.vekt: 4803 kg. Fart 680 km/t i 7000 m høyde.

Dette svaret går også til Stein Åge Hagen, Hamar.

1. For å komme inn i det amerikanske flyvåpen, må en da være amerikansk statsborger? For å bli jetflyver der, er det da nok med realskolen? Hvor lang tid tar utdannelsen, og hvor gammel må en være? Hvilke andre betingelser stiller de der?

Flyinteressert.

SVAR: Vilkårene for opptagelse ved det amerikanske flyvåpen er for omfattende til at vi kan komme inn på dem her., Skriv til: Air Adjutant General, Washington D.C.

Svar til Ivar Husby og K. S.: De Flyvende Tigrene fløy ikke Hawker Typhoon — som tidligere opplyst — men Curtiss Tomahawk (P. 40).

DE SPØR-

Hvor stor rekkevidde har den engelske Canberra? Det samme vil jeg vite om Handley Page Victor?

S. B., Fr.stad.

SVAR: Begge ca. 5000 kilometer.

Er det riktig at man nå kommer inn på Flygeskolen med bare folkeskole? «Hiawatha».

SVAR: Det er riktig.

Kan De gi meg noen opplysninger om Fairey Delta II?

T.B.

SVAR: Flere opplysninger enn de vi har nevnt foreligger ikke.

Eg driv på med samling av fly. No har eg kome over eit bilde av eit fly som eg ikkje har namnet på. Etter det eg er kome fram til trur eg at det er eit Hellcat. Kunne det være mulig å få eit bilde av det, helst fra sida, og data om det?

Ola H. Bergsholm.



SVAR: Grumman Hellcat (F6F-5) har følgende data: toppfart 597 km/t, rekkevidde 1 675 kilometer, vekt (tom) 4 182 kg (lastet) 5769 kg, vingespenn 13,05 m, lengde 10,25 m. Det ble ialt laget 12 272 fly av denne typen under siste krig.

VI SVARER

Herved avsluttes listen over jetfly. Opplysningene står i rekkefølgen:

Fabrikkens navn, flyets betegnelse, navn, type, motor, fart, vekt, vingespenn, lengde, høyde og bevegning.

FRANSKE JETFLY

DASSAULT Mystère IV N, toseters nattjager, en Rolls-Royce Avon R.A. 7 R, 1 010 km/t, 10 460 kg, 11,1 m, 14,8 m, 4,64 m, to 30 mm kanoner + 52 raketter.

DASSAULT Super Mystère B 1, enseters jager, en Rolls-Royce Avon R.A. 7 R, Mach 1,4, ikke off., 9,9 m, 14 m, 4,57 m.

FOUGA C.M. 170 R Magister, toseters jettrainer, to Turboméca Marboré II, 700 km/t, 2 700 kg, 11,3 m, 9,8 m, to 7,5 mm maskingevær + 4 raketter.

FOUGA C.M. 8 R Cyclope III, enseters sportsfly, en Turboméca Palas, 330 km/t, 570 kg, 8,7 m, 6,6 m, ?

FOUGA C.M. 8.R-8.3 Midjet, en Turboméca Palas, 350 km/t, 802 kg, 7 m, 6,6 m, ?

LEDUC 010, enseters eksperimentfly, en jetmotor, Mach 0,84, 3 000 kg, 10,4 m, 10,2 m, ?

LEDUC 021, enseters eksperimentfly, ?, Mach 0,85, 5 990 kg, 11,6 m, 12,5 m, 2,74 m.

MORANE-SAULNIER M.S. 760 Paris, firesetters sportsfly, en Turboméca Marboré II, 650 km/t, 3 390 kg, 10,1 m, 10 m, ?

NORD-SFECMAS 1402 B Gerfaut II, enseters eksperimentfly, en SNECMA Atar 101 C, Mach 1,0, 4 590 kg, 6,5 m, 9,9 m, 4,16 m.

PAYEN PA-49 Katy, enseters eksperimentfly, en Turboméca Palas, 500 km/t, 650 kg, 5,1 m, 4,9 m, 2,18 m.

SIPA S. 200 Minijet, toseters jettrainer, en Turboméca Palas, 398 km/t, 760 kg, 8 m, 5,1 m, 1,77 m.

SIPA S. 300, toseters jettrainer, en Turboméca Palas, 360 km/t, 880 kg, 7,9 m, 6,7 m, 1,77 m.

SUD-EST S.E. 2410 Grogard, enseters jager, to Hispano-Suiza Nene 101, 1 040 km/t, 14 500 kg, 13,5 m, 15,4 m, 1,82 m.

SUD-EST S.E. 535 Mistral, enseters jager, en Hispano-Suiza Nene 102, 920 km/t, 4 950 kg, 11,5 m, 9,3 m, 1,87 m.

SUD-EST S.E. 5000 Baroudeur, enseters jager, en SNECMA Atar 101 E, 1 140 km/t, 6 920 kg, 10 m, 13,4 m, 3,58 m, to 30 mm kanoner.

SUD-EST S.E. 210 Caravelle, transportfly, to Rolls-Royce Avon R.A. 26, 770 km/t, 39 900 kg, 34,2 m, 31,4 m, 8,94 m.

SUD-OUEST S.O. 4050 Vautour, en eller to-seters jagerbomber, to SNECMA Atar 101 E-3, 1095 km/t, 14 000 kg, 15 m, 15,5 m, 4,29 m.

SUD-OUEST S.O. 9000 Trident I, enseters jager, en SEPR 48 rakettmotor, 1 700 km/t, 5 440 kg, 8,1 m, 13,9 m, 3,68 m.

SUD-OUEST S.O. 6021 Espadon, enseters jager, en Rolls-Royce Nene, 1000 km/t, 6 090 kg, 10,5 m, 14,9 m, ?

TYSKE JETFLY

ARADO AR 234 B, enseters bombefly, to Junkers Jumo 004, 750 km/t, 8 850 kg, over 14 m, 12,5 m, ?, to maskingevær.

BASHERN BP 20 Natter, enseters rakettfly, en Walter HKW 509 rakettmotor, over 1000 km/t, ?, 5,5 m, ?, 33 raketter.

HEINKEL Volksjäger 162, enseters jager, en jetmotor, 830 km/t, ?, nesten 7 m, 8,5 m, to maskingevær.

MESSERSCHMITT Me 262 A, enseters jager, to Junkers Jumo .004, 830 km/t, 7000 kg, ?, fire 30 mm kanoner.

Vi bringer her den første av tre artikler, hentet fra prøveflyveren W. A. Watertons sensasjonelle bok, «The Quick and the Dead», som nettopp er utkommet i England.



Vi setter verdens-rekord

Av W. A. Waterton

(Tidligere squadron-leader i R.A.F. og test-pilot ved Gloster fabrikkene.)

Det var ikke så mange igjen av oss gamlekarene da freden kom. Vi hadde vært med og tatt støyen i luftkrigen helt siden begynnelsen, og det var ikke bare moro å se hvordan vi ble forbigått av yngre folk som ikke hadde kommet med i leken før på slutten. Mine egne kvalifikasjoner var ikke så gode at jeg utmerket meg på noen måte. Rullebladet mitt viste en ganske alminnelig jagerflyver, og jeg var en gammel mann etter de mål en setter på flyvere i fredstid.

Men jeg fikk en sjanse til å klyve oppover på stigen da jeg hørte nyheten om at det skulle opprettes en avdeling utstyrt med Gloster Meteor jetjagere. Jeg klarte å bli overflyttet til den nye enheten, Jagerkommandosens avdeling for utvikling av luftkamp, som den kaltes. Vi hadde tilholdssted i Wittering i Lincolnshire. I de neste to årene prøvefløy jeg alle slags fly, jetfly og propellerdrevne, amerikanske, engelske og tyske. Vi

sammenlignet egenskapene deres og skrev rapporter etter hver flytur.

Sent på våren 1946 ble jeg kalt inn på sjefens kontor, og han presenterte meg for en liten, blond kaptein med et friskt ansikt. Det var Teddy Donaldson. Jeg skulle overføres til den nye avdelingen han holdt på å danne. Dens formål var dramatisk og spennende: vi skulle forsøke å flytte verdensrekorden i hastighetsflyvning så høyt at amerikanerne ikke ville ha sjanse til å slå den. Året før hadde kaptein Willie Wilson satt ny rekord på 976 kilometer i timen. Vi visste at amerikanerne ville forsøke å slå den med en Lockheed Shooting Star, og vår oppgave var å komme dem i forkjøpet.

Donaldson, som var en tidligere akrobatflyver fra Hendon, skulle ha med seg to flyvere på forsøket. Jeg var altså den ene, utvalgt fordi jeg hadde stor erfaring på Meteor'en, som skulle brukes under rekordforsøket,

og den andre var en ung mann som drev som prøveflyver på Farnborough flyplass. Han het Neville Duke.

Oppgaven vår var fengslende, men litt skremmende også, for vi måtte presse Meteor'en hardere enn noen hadde gjort før oss. Vi ville komme til å fly med nye og store hastigheter som aldri var blitt utforsket av noe menneske.

Som nevnt hadde vi hørt rykter om at en spesialbygd Shooting Star var klar til å gjøre angrep på Wilson's fartsrekord, og vi antok at amerikanerne ville klare å slå den. Vi tippet de ville nå en hastighet av 990 kilometer i timen, og det var nok til å gi den ene prosenten økning som måtte til for å lage ny rekord. Men de engelske flyingeniørene og vitenskapsmennene mente også at vi kunne slå Wilson's rekord selv, og med så vidt mye at Shooting Star'en ikke ville kunne følge med i dansen.

Flyene vi skulle bruke var omtrent de samme som Wilson's rekordfly fra

med på den tre kilometer lange rekordbanen mellom Rustington og Angmering. En Walrus fra sjørednings-tjenesten ble avgitt for å plukke oss opp om vi crashet i havet. Det var en pen tanke, men i de hastigheter vi fløy med ville havet virke som en betongflate, og det ville ikke bli stort igjen for dem å plukke opp om vi crashet.

Å fly slik frem og tilbake på rekordbanen like over vannskorpen var en anstrengende oppgave som tok hardt på såvel flyene som oss som fløy dem.

I august kom de to flyene vi skulle gjøre rekordforsøket med, men spesialmotorene vi skulle ha, var ikke installert ennå. Av grunner jeg ennå ikke kjenner ble jeg valgt ut til å føre fly nummer to, mens Donaldson selv skulle fly nummer en. Neville Duke klarte ikke å skjule sin skuffelse over å måtte stå og se på rekordforsøket.

Det viste seg snart at flyet mitt hadde en alvorlig mangel. I stor fart



1945 — langvingede Meteor 4 jagere. Motorene skulle imidlertid være kraftigere enn i standardmodellene, og det var beregnet at vi ville kunne nå en fart av 1002 kilometer i timen med en temperatur på omtrent 22° C.

Vi fikk tre nye Meteor'er til å trene

presset den venstre vingen seg nedover, og jeg klarte ikke på noen måte å forhindre det. Flyet ble sendt tilbake til Glosterfabrikkene for justering, og vi fikk det igjen etter to dager. Fabrikken forsikret at det var blitt fløyet over Severn i 990 kilome-

ters fart, og at det var i førsteklasses stand, men da jeg prøvefløy det igjen kunne jeg ikke se at det var blitt noe bedre. Men kaptein Donaldson nedla veto mot flere justeringer.

Forsøket skulle foretas om morgenen den 7. september. Været var skyet og så ikke mye lovende ut da Donaldson gikk opp som førstemann klokken 5.45. Noen sekunder etter kunne vi se ham fare avgårde mot havet over Pagham Harbour, rett syd for Chichester. Vi hørte brølet fra motorene, og så de tynne, svarte røksstripene de etterlot seg.

Han landet igjen fjorten minutter etter starten. Han hadde brukt 945 liter med drivstoff, hadde hatt en passe fin tur og så ut til å være godt fornøyd med rekordforsøket.

Da jeg taxet flyet mitt ut på startstripa kom det et fint yr som nedsatte siktbarheten betydelig. Jeg sjekket motorene for siste gang, ga full gass, og forlot bakken nøyaktig elleve minutter over seks. Maven min, som hadde vært litt urolig, ble i orden igjen straks jeg var i luften. Jeg var nødt til å konsentrere meg så hardt om flyvningen at jeg ikke fikk tid til å tenke på andre ting. Jeg hadde troen på meg selv, og følte at dette skulle gå bra.

Luftspeedometeret krøp langsomt opp til 935. — «Kua» setter den venstre vingen ned som vanlig, mumlet jeg for meg selv, — kan du ikke oppføre deg skikkelig, din slask!

950 . . . — Den fordømte vingen blir verre og verre. Rett deg opp, din . . .

Fingrene mine klemte til rundt spaken så knokkene hvitnet. Nå var det bare å la det stå til og håpe det beste.

965 km/t . . . Jeg er i 40 meters

høyde nå. Det må være Littlehampton som ligger rett forut. De venter seg store ting av meg, de der nede. Bare jeg nå ikke skuffer dem . . .

Den defekte vingen fikk Meteor'en til å skjelve og riste, og med ett var jeg i store vanskeligheter. Jeg kom inn i et lufthull, den venstre vingen presset seg nedover, og jeg mistet kontrollen over flyet. Jeg klarte ikke å rette det opp igjen!

I et kort glimt så jeg den lange strandlinjen og havet, og så suste flyet inn over land igjen i mer enn 965 kilometers fart. Jeg reiste meg opp og sto på den venstre siderorspedalen med alle mine 98 kg. Syntet av flyet som gikk i bakken før gjennom hjernen min, og jeg så meg selv bli knust og tilintetgjort sammen med det, og så løftet med ett den venstre vingen seg opp igjen. Jeg hadde virkelig klart å rette opp flyet!

Jeg strupte gassen mens et mylder av tanker blandet seg i hodet mitt. — De hadde virkelig fått litt å se på, de der nede på bakken . . . Det hadde kanskje til og med vært litt vel mye av det gode . . . Sa ikke Gloster-fabrikkene at maskinen var helt i orden med hastigheter over 990 km/t? Sa ikke Donaldson også at den var i orden? Hvem ville tro meg om jeg ga opp forsøket og landet nå? Jeg ville ikke kunne vise meg blant flyverkammeratene mine mer . . .

Jeg var klar over at jeg med nød og neppe hadde berget livet for et øyeblikk siden, men det våget jeg ikke å tenke på nå. Det fikk komme senere.

Det fine yret gjorde at siktbarheten ikke var mer enn tre miles, men jeg var så kjent her at jeg visste hvor

kysten lå uten å se den. Jeg fløy tilbake til startstedet på rekordbanen, og plutselig fant jeg ut hvordan jeg skulle forhindre at vingen presset seg ned. Det var akkurat plass nok mellom stikka og cockpitveggen til at jeg fikk presset armen min inn, og så lenge armen min holdt og hånden som grep om stikka, ville ikke Meteor'en kunne svinge til venstre.

For å lette trykket på venstrearmen dro jeg i stikka med den høyre hånden, og dessuten kunne jeg hjelpe til med siderorspedalen. Før flyet kunne svinge mot venstre måtte armen og hånden min bli knust.

Jeg fløy vestover for full gass, og hastighetsmåleren registrerte 950 km/t . . . 960 . . . 965 . . .

Smertene var fryktelige i 970 kilometers fart. Det kjentes som om hvert eneste ben i armen, fra albuen og til fingerspissene, ble presset mellom kjevene på en enorm nøttekneker. Meteor'en fór hurtigere og hurtigere gjennom luften, og smertene ble større og større. Og så med ett suste jeg forbi stolpene som betegnet slutten av banen, og det hele var over . . .

Landingen var antiklimaks. Forsøkene mine, inklusive den fæle førsteturen, hadde tatt 1190 liter drivstoff og 20 minutter. Det virket som om de hadde tatt lenger tid. Mye lenger tid!

Og så begynte praten. — Hva var det som gikk galt i det første forsøket? — Vi trodde du var ferdig . . . — John Eveson ville aldri tilgitt deg

om du hadde ødelagt «jentene» hans (ballongene som markerte sidene på rekordbanen).

Jeg har aldri vært særlig taktfull, det kommer kanskje av at det renner for mye irsk blod i årene mine. Nå eksploderte jeg.

— Jeg gir pokker i både Eveson og de feite jentene hans! brølte jeg. — Og de folkene som hevder at de har fløyet denne Meteor'en 990 km/t uten at vingen preser seg ned, er noen fordømte løgnhalser!

Armen min var helt stiv og sår, og jeg tenkte ved meg selv at dette var en sinnssyk måte å prøve å slå rekorder på.

Ved midnattstider kom vingkommandør McGregor, sjefen for forsyningstroppene på flyplassen, inn på rommet mitt. Han var i strålende humør.

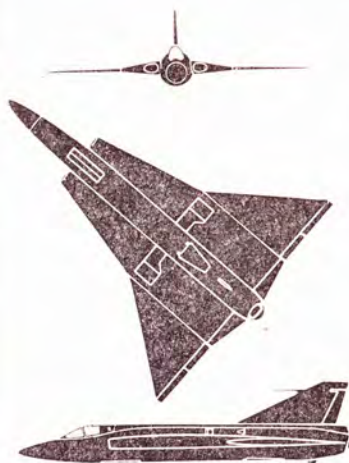
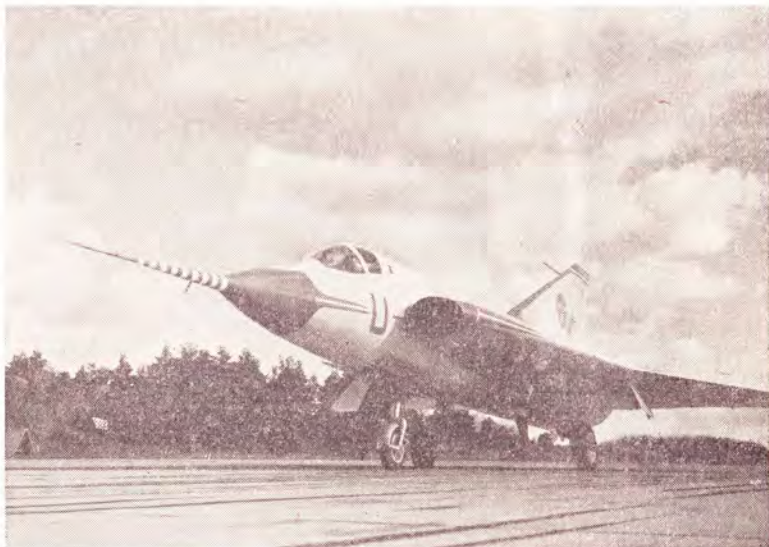
— Hvorfor så sur, Bill? sa han, — nå når en ny verdensrekord har sett dagens lys?

Hjernen min oppfattet bare delvis hva han sa. Jeg var for trett til å bry meg om noe som helst, og la meg til å sove. Om morgenen fikk jeg høre at det var arrangert et stort selskap om kvelden til ære for den nye rekorden. Søndagsavisene ga den stor omtale. Vi hadde fått rekorden opp i 991 kilometer i timen, og jeg hadde klart 988.

I neste nummer forteller Waterton videre om sine spennende eventyr som test-pilot.

Og hermed benytter vi anledningen til å ønske alle lesere av LUFTENS HELTER en RIKTIG GOD JUL, og vel møtt i 1957.

MÅNEDENS FLY - 17:



DRAKEN (J-35)

Produksjon: SAAB, Linköping, Sverige

Type: Enseters Jager

Motor: En svensk-bygget Rolls Royce Avon R.A. 7R jetmotor med 3400 kg skyvekraft (med. efterbrenner 4 300 kg)

Vekt: ikke oppgitt

Toppfart: ca. 1600 kilometer i timen

Vingespenn: ca. 11 meter

Lengde: ca. 12,80 meter

Andre opplysninger: Prototypen (SAAB -210) fløy først i desember 1951. Dette var en modell i halv størrelse med en 475 kg Armstrong Siddeley «Adder» jetmotor. Produksjonsmodellen J-35 fløy i oktober 1955 og er beregnet å erstatte svenskenes Hawker Hunter

F.4 i 1958—59. Draken er utstyrt med bremseskjerm, mangler den vanstabilisator og har høyderorene i vingenes bak-kant.

RACA (fortsett fra side 2)



Fortsettes i neste nummer.



FVsbS



FLYVÅPNETS SAMBANDS- OG RADARSKOLE

Skolen gir deg en opplæring som gir deg en god start i livet.
Utnytt tjenestetiden! Du får alle opplysninger om skolen ved å
fylle ut kupongen som du finner inne i bladet, og sende den til:

FORSVARETS REKRUTTERINGSKONTOR, Sannergata 14, Oslo