



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

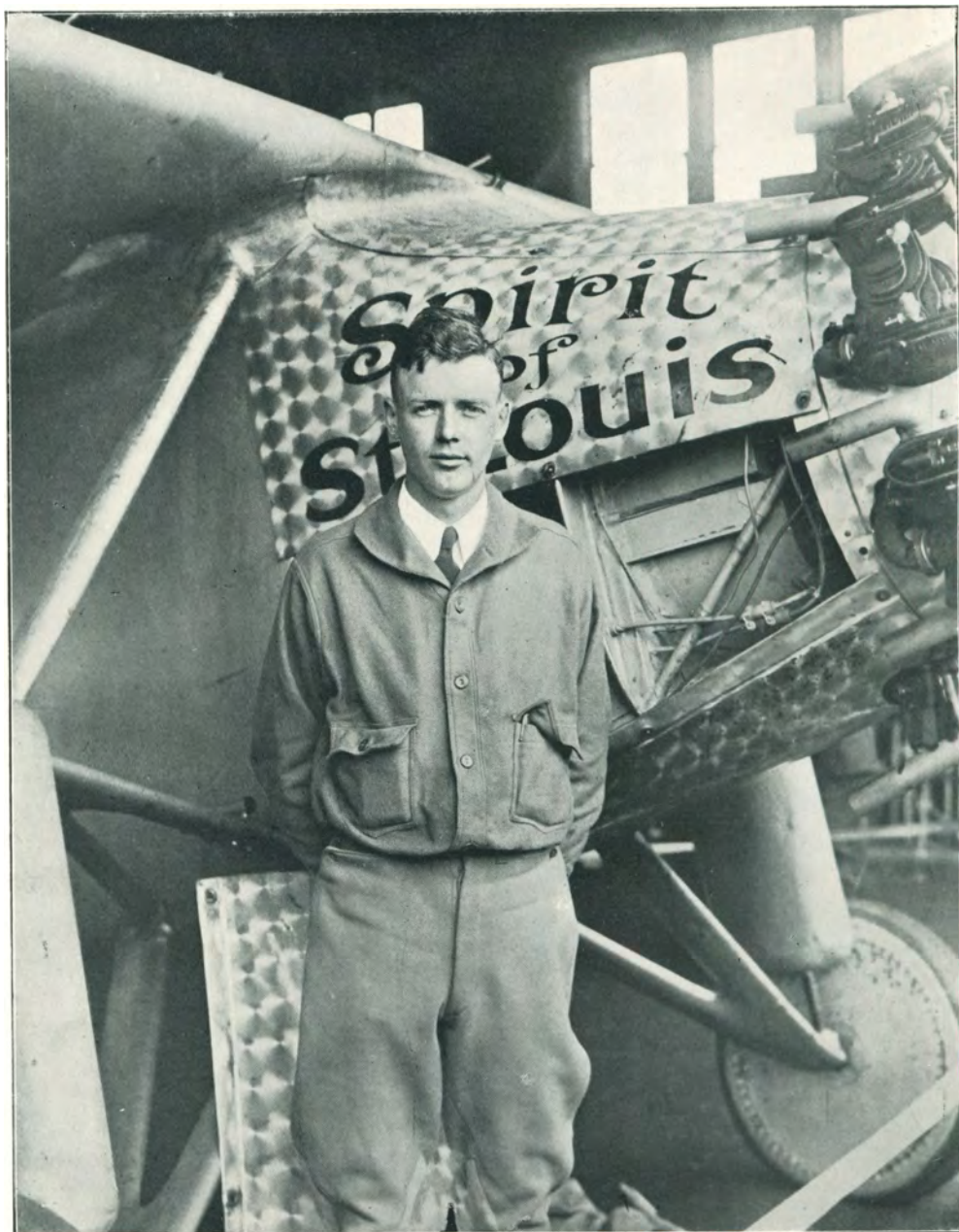


Vi min Flyvemaskine og jeg



Charles A. Lindbergh

„Vi—“
MIN FLYVEMASKINE OG JEG



»Vi« — Lindbergh og hans Maskine.

CHARLES A. LINDBERGH

„Vi“ –
MIN FLYVEMASKINE
OG JEG

PAA DANSK

VED

KAPTAJN A. P. BOTVED



GYLDENDALSKE BOGHANDEL • NORDISK
FORLAG • KØBENHAVN • MCMXXVII

TIL

MIN MODER

OG DE MÆND, HVIS TILLID OG
FORUDSEENHED GJORDE DET
MULIGT FOR

„THE SPIRIT OF ST. LOUIS“

AT GENNEMFØRE FLYVNINGEN
NEW YORK-PARIS

MR. HARRY H. KNIGHT
MAJOR WILLIAM B. ROBERTSON
MAJOR ALBERT BOND LAMBERT
MR. J. D. WOOSTER LAMBERT
MR. HAROLD M. BIXBY
MR. EARL C. THOMPSON
MR. HARRY F. KNIGHT
MR. E. LANSING RAY

3

INDHOLD

| | Side |
|--|------|
| I. Barndom og første Flyveforsøg | 15 |
| II. Min første Flyvemaskine | 25 |
| III. Mine Erfaringer i Kaperflyvning | 37 |
| IV. Mod Syd | 48 |
| V. Uddannelse ved Brooks Field | 58 |
| VI. Jeg faar Flyvermærket | 69 |
| VII. Jeg faar Ansættelse ved Luftpostvæsenet | 83 |
| VIII. To Udspring med Faldskærm | 94 |
| IX. San Diego—St. Louis—New York | 106 |
| X. New York—Paris | 113 |
| Slutning | 121 |
| Forlæggerens Anmærkning | 122 |
| Forfatterens Anmærkning | 122 |

Lidt om hvad Verden mente om Lindberghs Bedrift.

Af Fitzhugh Green.

| | |
|----------------------|-----|
| I. Paris | 124 |
| II. Bryssel | 132 |
| III. London | 136 |
| IV. Washington | 141 |
| V. New York | 156 |
| VI. St. Louis | 166 |

Til den amerikanske Udgave af Charles Lindberghs Bog skrev den amerikanske Gesandt i Paris Myron T. Herrick følgende Forord:

Jeanne d'Arc blev udødelig fra det Øjeblik, da hun førte Frankrigs Konge til Reims for at krone ham der. Da Lafayette vovede alt for at hjælpe de betrængte Amerikanere, skrev han sit Navn med uudslettelig Skrift i Folkeslagenes Mindebog. Hyrdedrengen David med sin Slynge naaede at gøre sit Navn udødeligt i Slægternes Historie i Løbet af fem Minutter.

Disse tre straalende Navne repræsenterer Ungdoms-Idealismens Triumf; Bærerne af disse Navne lever for os endnu den Dag i Dag i Kraft af deres Motivers Renhed; men den Ærbødighed, hvormed de nævnes af os, vilde aldrig være opnaaet, dersom der havde været blot Skyggen af et selvisk Motiv bag deres Handlinger — blot den flygtigste Tanke paa en blivende Plads i Verdenshistorien for dem selv og deres Daad.

Det er netop det samme, man kan sige om Lindbergh, og derfor har han ærlig fortjent hver en Smule af den Ros og alle de Lovord, der nu ødsles paa ham, set selv fra et strengt historisk Synspunkt, hvis Op-gave det er at drage Sammenligning mellem den Bedrift, der nu er ud-ført, og andre lignende Bedrifter fra Fortidens Historie. Han handlede ud fra en idealistisk Tankegang, og man behøver ikke at være fana-tisk religiøs for at kunne spore Forsynets Ledelse og Hjælp, naar det kneb for ham.

Han kom lige netop i det Øjeblik, da vi mest trængte til ham, derfor ser det ogsaa ud, som om hans Komme var forudbestemt. Frankrig trængte til ham, Amerika trængte til ham, og havde hans Vovestykke ikke været andet og mere end en dristig Eventyrers

Triumf, vilde hans Ankomst til Paris ikke have vakt mere Opsigt end enhver anden Sportspræstation.

Der har været Øjeblikke — her i Frankrig — da alt, hvad mit Øje saa' og alt, hvad min Tanke kunde fatte, forekom mig mørkt og uheldsvarslenende; og dog, trods alt var det, som om der var Solskin og Glæde inderst inde i min Sjæl. Det er netop i Tider som disse, naar det ser ud, som om alle menneskelige Anstrengelser er frugtesløse, at man pludselig føler, at en usynlig, højere Magt tager Sagen ud af vore kraftesløse Hænder og fører os sikkert mod det Maal, vi ikke selv forstod at naa.

Lige inden Slaget ved Marne stod jeg paa Seinebredden.

Høstmaanen stod stor og gul og rund over Notre Dame Kirkens By. Det saa ud, som støttede den sig til Bygningens ene Hjørne. Hen over Maanens runde Ansigt viftede det franske Flag, frem og tilbage. Jeg saa' Folk synke paa Knæ langs Flodbredden og forstod, at de sendte Bønner til Himlen; jeg forhørte mig om Grunden til dette Optrin. Man forklarede mig, at der eksisterede en gammel Spaadom, som har været kendt blandt Landets Befolkning i flere Hundrede Aar; den siger, at Frankrigs endelige Skæbne vil blive afgjort paa det Sted, hvor Hunnernes Horder under Attila blev standset og drevet tilbage, og hvor saa mange senere Kampe er blevet udkæmpet til Frankrigs Forsvar — og sejrige Hæder! Og man pegede op til det franske Flag, der tegnede sig skarpt imod Høstmaanen, og Stemmer raabte omkring mig: »Sel! Sel! Det er Tegnet fra Himlen. Det betyder Sejr for de franske Vaaben! Den gamle Spaadom vil igen vise sig at være sand, og Frankrig skal endnu engang frelses paa Kalksletterne her!«

Nu forleden, da denne amerikanske Yngling saa uventet kom til os igennem Luften og fløj kredsende rundt om Eiffel Taarnet for derefter at dale ned paa Pladsen ved Le Bourget, let og stille som en Fugl, gik der gennem mit Sind en underlig Forudfølelse, en Anelse, som den, der fik alle disse Sønner og Døtre af Frankrig til at knæle i taknemmelig Bøn hin August-Aften ved Seinens Bred. Uden at kunne forklare hvorfor, følte jeg, at hans Ankomst var noget andet og mere end en vel udført og tilendebragt Sportsbedrift; mit Hjerte svulmede af en Følelse om kommende Tidens Storhed. Og sel! Min

Anelse slog till! Det stolte Øjeblik er kommet til os og spreder nu sin Glorie over to i Venskab forbundne Nationer, forbundne ved det Verdenshav, der nu ikke længere skiller, men forener!

Ja, jeg føler af hele mit Hjerte, med hele min Forstand, at Lindberghs Landing her i Frankrig er et af de stolteste Øjeblikke i to Verdensrigers Historie, og den Fortrøstning, vi har til en Magt større end Menneskers, den, der raader over Aander og Skæbner, den Tro, vi ejer, er blevet styrket ved hans Flugt gennem Luften, ved hele hans Adfærd efter Ankomsten, og ved den elektriserende Sjælerørelse, der som en overjordisk Bølge gennemfo'r en hel Nation. »The Spirit of St. Louis« var et nyt Tegn fra Himlen til det franske Folk — et løfterigt Varsel om, at alt vilde blive saare godt mellem dem og os.

Hvilken lykkelig Inspiration at give Maskinen det Navn i Daaben! Det lyder i sig selv som et Bud fra oven om Fred og Fordragelighed mellem Mennesker, og det var mere end et blot og bart Tilfælde, at Lindberghs Farvel til Paris, som han nedkastede ved sin Flugt over Byen, skulde falde netop paa det Sted — Place de la Concorde — hvor St. Louis' Aand engang blev paakaldt under tragiske Omstændigheder. Den Præst, der stod ved Siden af Kong Ludvig d. XVI, da hans Hovede faldt for Guillotinens Hug, vendte sig udfordrende mod den samlede Menneskemængde og raabte: »Nu stiger St. Louis' Aand til Himlen«. Mod Himlen steg den; men Lindbergh kom til os fra Skyerne og bragte St. Louis' Aand tilbage til det franske Folk.

Frankrig gav Lindbergh sin varmeste Velkomst, fordi Folket følte, hvad hans Ankomst betød for Nationens Fremtid, hvad han repræsenterede. Hans lille Maskine kom jo til Mødestedet for den største Konference, der nogen Sinde har fundet Sted mellem vore to Nationers Repræsentanter; i Skyggen af dens Planer mødtes et Hundrede og halvtredsindstyve Millioner Franskmand og Amerikanere i den inderligste Forstaaelse. Ingen Diplomats-Portefeuille har nogen Sinde indeholdt et Dokument af saa stor Betydning for Nationers Skæbne som denne Budbringer uden Akkreditiv; og ingen diplomatisk Udsending har nogen Sinde hjemført en Takskrivelse som den, Lind-

bergh førte med sig ved sin Hjemtur op langs Potomac. Har man maaske nogen Sinde set Magen til Ambassadør? —

Lindbergh var ikke udsendt som sin Regerings Befuldmægtigede, ikke mere end Lafayette i sin Tid var; i begge Tilfælde har Statsmænd ikke haft anden Del i, hvad der skete, end at skulle konstaterere, hvad der var sket, og approbere Resultatet. Begge Mænd kom lige i det Øjeblik, hvor man mest trængte til dem, og begge vakte et saadant Røre, satte Kræfter i Bevægelse, som ikke den mest erfarne Politiker vilde have kunnet forklare eller forudse. Hvem vil nægte, at de var Guds Sendebud, udsendt til den alt for skeptiske Verden, for at betvinge alle onde Kræfter med deres Smil? Den ene af dem udførte en Daad, der med Rette maa siges at have sat sit Præg paa hele det sidste Aarhundredes Historie; og hvad den sidste Bedrift angaar, saa vil Amerika og Frankrig betragte det som en national Pligt at sørge for, at Sporene af den ikke udslettes.

Lindberghs Optræden efter Ankomsten til Paris svarede helt til den Opfattelse, hans Flyvefærd havde givet os af ham. Han startede med det ene Maal for Øje: At naa hertil. Hans Tanke under alt, hvad der mødte ham under hans Ophold her, var den ene: At tjene sit Land. Han søgte intet; man tilbød ham alt. Der var intet i hans Ord og Opførsel, der skæmmede Billedet af ham, som han stod der blandt de jublende Skarer: Et Sindbillede paa det bedste i vor amerikanske Ungdom — frygtløs, vennesæl, kultiveret, ufordærvet. En Nation, der kan opfostre saadanne Sønner, behøver aldrig at nære nogen Frygt for Fremtiden. Da han modtog en Kontrakt paa en Million Dollars fra sine Forbindelser i Amerika, telegraferede han tilbage: »Husk, at det var for at gavne Flyvevæsenet, ikke for at tjene Penge, at denne Tur blev gjort.« Dette er netop betegnende for hans Natur.

Han var Flyver af Profession. Han tjente sit Brød som Flyver. Han elskede sit Kald, og nu, da hans Verdensberømmelse vil give ham større Aktionsradius, er det hans Agt helt og holdent at vie sine Kræfter og sit Liv til Flyvningens Fremme.

Hans første Skridt i den Retning er Udgivelsen af hans Bog, og enhver, der læser den, vil være klar over dens epokegørende Betyd-

ning for Nationernes Fremskridt i Luftens Beherskelse. Det vilde være ørkesløst baade for mig og alle andre at forsøge, paa dette Tidspunkt, at gøre noget som helst Overslag over de Resultater, den vil bringe med sig. Men Amerikas Hjerte gløder af flammende Begejstring over den Kendsgerning, at dette nye »Luftens Sendebud« kom fra *vort* Land, som en Søn af Amerikas Jord, og over at vide, at hele Verden hilser Lindbergh, ikke alene som en modig Flyver, men som et levende Eksempel paa amerikansk Idealisme, Karakter og Opførsel.

Myron T. Herrick.

*De Forenede Staters Gesandtskab,
Paris, den 16. Juni 1927.*

I

MIN BARNDOM OG MINE TIDLIGSTE FLYVEFORSØG

Jeg er født i Detroit, Michigan, i Aaret 1902, d. 4. Februar. Min Fader var paa den Tid Sagfører i Little Falls, Minnesota; men jeg var næppe to Maaneder gammel, da mine Forældre tog mig med ud til deres Farm paa Mississippi-Flodens vestlige Bredder, to Mil Syd for Little Falls.

Min Fader, Charles A. Lindbergh, var født i Stockholm, d. 20. Januar 1860, som Søn af Ola og Louisa Månson. Hans Fader (der antog Navnet Lindbergh efter sin Ankomst til Amerika) var Medlem af den svenske Rigsdag og havde en Tid været Privatsekretær hos den svenske Konge.

Det var i Aaret 1860, at min Bedstefader drog til Amerika med hele sin Familie; de bosatte sig i Nærheden af Sauk Center, Minnesota, hvor min Bedstefader erhvervede sig en Jordlod og byggede sit første Hjem paa denne Side Atlanten — et Bjælkehus. Her tilbragte min Fader sin Barndom og sine første Ungdomsaar.

Pastor C. S. Harrison, der i sin Tid skrev en Beretning om Minnesota i Historisk Tidsskrift for Minnesota, fortæller deri om min Farfaders Virksomhed, efter at han var ankommet og havde faaet fast Bopæl i Minnesota.

Der var meget faa Skoler i Minnesota den Gang, og som Dreng tilbragte min Fader det meste af sin Tid med at jage og fiske. Hans Skolegang bestod hovedsagelig i Hjemmeundervisning og, nu og da, naar Lejlighed gaves, deltog han for kortere Tid i Undervisningen i en eller anden Landsbyskole.

Senere fik han sin virkelige Uddannelse paa Grove Lake Akade-

miet, i Minnesota, og tog juridisk Embeds-Eksamen ved Universitetet i Michigan, Ann Arbor.

Han begyndte at praktisere som Sagfører i Little Falls, ved Herredsretten. Senere hen fik han Interesse for Politik, og fra 1906 til 1916 repræsenterede han Minnesota's 6. Distrikt paa Kongressen i Washington.

Min Moder er født i Detroit, Michigan, som Datter af Charles og Evangeline Land.

Hun er af blandet engelsk, irsk og fransk Herkomst. Som Student fra Universitetet i Michigan og Kandidat fra Columbia Universitet har hun opnaaet forskellige lægevidenskabelige Grader. Hendes Fader, Dr. Charles H. Land, praktiserende Tandlæge i Detroit, var født i Simcoe, Norfolk County, Canada. Hans Fader igen, Oberst John Scott Land, var engelsk og kom senere til Amerika; han var en af Grundlæggerne af Byen Hamilton.

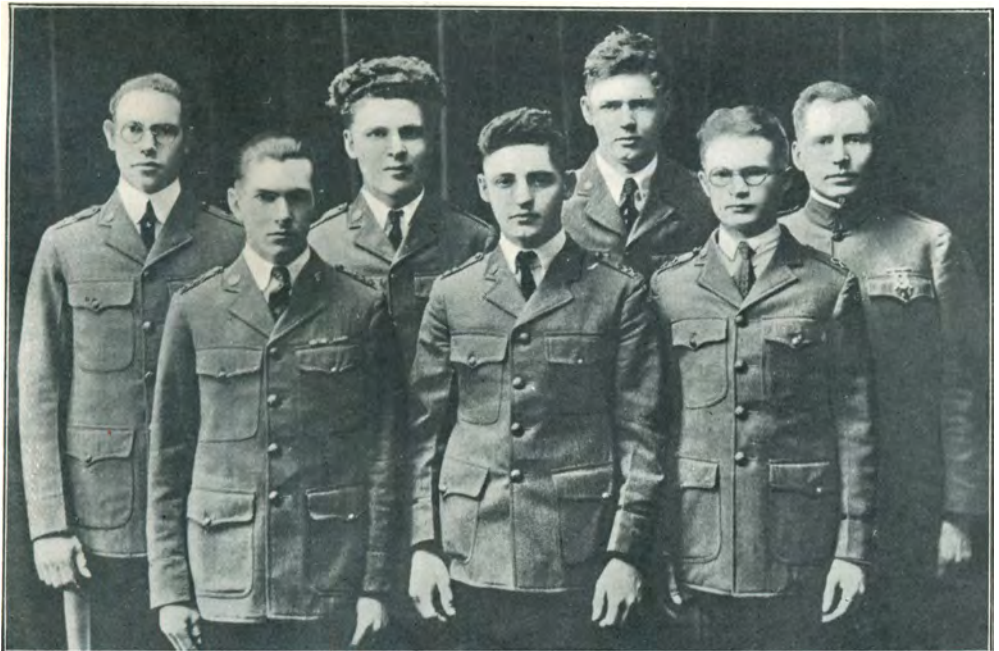
Min Morfader var meget interesseret i videnskabelige Eksperimenter og tilbragte mange Timer i sit Laboratorium. Han havde udtaget mange Patenter paa Glødeovne og Smeltedigler, og ligeledes paa forskellige Guld- og Mosaik-Indlæg og andre Forbedringer af Tandlægekunstens Opfindelser. Han var en af de første, der forudsagde, at Porcelæn vilde komme til at spille en Rolle i Fremtidens Tandlægekunst, og blev senere almindelig bekendt under Navnet »Faderen til Porcelænsbehandlingen.«

Mine første Leveaar tilbragte jeg i Minnesota, med Undtagelse af nogle kortere Ophold i Detroit. Saa kom min Faders Valg til Kongressen, og efter den Tid flyttede vi ustandseligt rundt. Jeg tilbragte sjældent mere end højst et Par Maaneder paa samme Sted. Om Vinteren boede vi i Washington, om Sommeren i Minnesota, og ind imellem tog vi Ophold for kortere Tidsrum i Detroit.

Otte Aar gammel kom jeg ind i Force Skolen i Washington. Min Skolegang var dog højst uregelmæssig, paa Grund af vore hyppige Flytninger. Den Gang jeg blev indskrevet ved Universitetet i Wisconsin, kunde jeg med Sandhed sige, at jeg aldrig havde gaaet i Skole et helt Aar ad Gangen uden Afbrydelser. Jeg havde gaaet i mindst tolv forskellige Skoler, baade offentlige og private, lige fra Washington til Californien!



Fader og Søn.

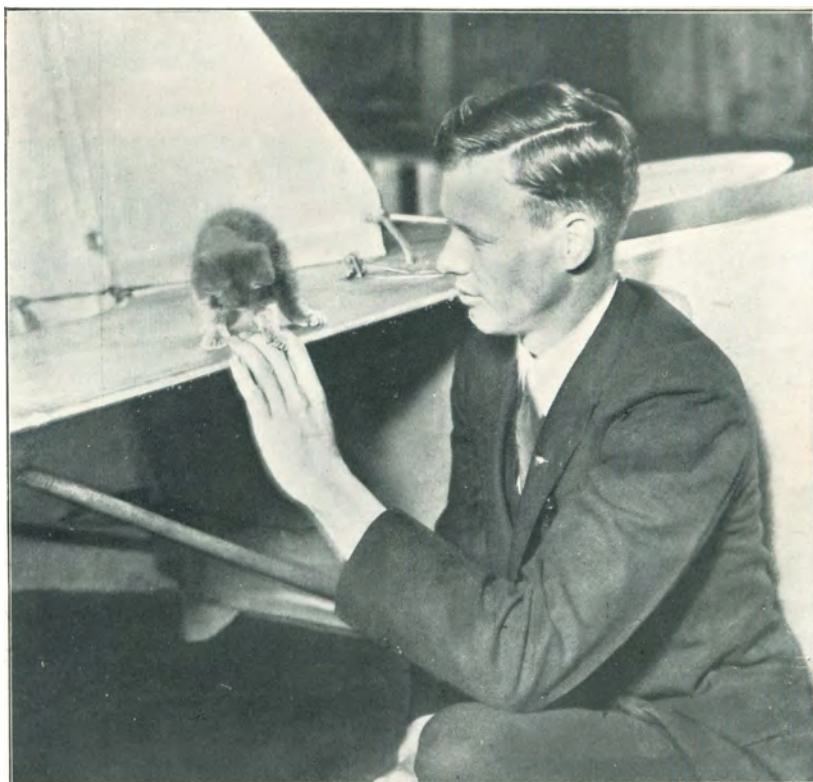


Instruktør og Klassekammerater ved Militærskolen i Wisconsin.



De, der financierede Flyvningen »NEW-YORK—PARIS«.

Øverste Række fra venstre til højre: *Harald M. Bixby, Harry Hall Knight, Harry F. Knight, Major A. B. Lambert.*
 Nederste Række fra venstre til højre: *J. D. Wooster Lambert, Major William B. Robertson, E. Lansing Ray, Earl C. Thompson.*



Lindbergh med sin Mascot »Patsy«.

I disse Aar havde jeg rejst frem og tilbage gennem De Forenede Staters Territorium, jeg havde været een Gang i Panama og havde efterhaanden faaet en saadan Rejselyst i Blodet, at jeg aldrig senere har kunnet blive den kvit.

Det var i særlig Grad de tekniske Fag, der interesserede mig i mine Skoledage. Derfor bestemte jeg mig ogsaa, efter at have taget den afsluttende Eksamen ved Gymnasiet i Little Falls, til at gennemgaa et Kursus i praktisk Ingeniørvidenskab, og to Aar senere lod jeg mig indskrive ved den polytekniske Afdeling paa Universitetet i Madison, Wisconsin.

Det var under mit Ophold der, at jeg først begyndte at faa levende Interesse for Flyvevæsenet. Siden den Dag, jeg for første Gang saa en Flyvemaskine ved Washington i 1912, havde jeg drømt om at flyve. Paa det Tidspunkt da jeg blev indrullet ved Flyveskolen i 1922, havde jeg dog aldrig været saa nær ved en Flyvemaskine, at jeg kunde have rørt den med Haanden.

Studierne ved Ingeniørkollegiet trættede mig i høj Grad. Jeg var jo ikke opøvet i at sidde stille saa mange Timer ad Gangen, men vant til at tilbringe det meste af min Tid i fri Luft.

I Wisconsin var det navnlig Skydeøvelser, der optog mig i min Fritid; baade Riffel- og Pistolskydnings-Konkurrencer fandt Sted mellem udvalgte Hold fra de forskellige Universiteter. En anden Rekreation, som jeg holdt meget af, var at fare Landet rundt paa min Motorcykle, som jeg havde medbragt fra mit Hjem i Minnesota.

Jeg var opfødt med Bøssen i Haanden, kan man godt sige, og blev som Følge heraf Medlem af vort udvalgte Universitetshold allerede i mit første Studieaar, og fra det Øjeblik tilbragte jeg hvert Minut, jeg kunde afse fra mine Studier, med at øve mig i Skydegalleriet og paa Skydebanen.

De første 6 Ugers Ferie, efter at Rusaaret var overstaaet, tilbragte jeg paa Artilleriskolen i Camp Knox, Kentucky. Saa vendte jeg Næsen mod Syd, og med 48 Dollars i Lommen drog jeg af Sted med Florida som Maal. Jeg ankom til Jacksonville i god Behold og satte Kursen hjemad samme Dag, men ad en hel anden Vej end den, jeg var kommet, i mere vestlig Retning. Syttende Dagen efter at jeg var draget

af Sted fra Camp Knox kom jeg tilbage til Madison paa en meget ramponeret Motorcykle og med 9 Dollars som Restbeløb i Lommen. Efter at have faaet Cyklen repareret i Madison tog jeg til Little Falls for at tilbringe Resten af min Ferie der.

Kort efter min Tilbagekomst til Wisconsin bestemte jeg mig til at kaste mig alvorligt over Studiet af Flyvningen i den Hensigt at gøre den til min Livsopgave, dersom jeg ved nærmere Bekendtskab fandt, at den maatte siges at have en Fremtid for sig.

Jeg blev ved Universitetet i Wisconsin, til jeg havde overstaaet den første Halvdel af mit Begynder-Aar. I Slutningen af Marts 1922 tog jeg bort fra Madison paa min Motorcykle med Lincoln, Nebraska, som Rejsens Maal. Der var jeg nemlig blevet optaget som Elev ved Nebraska Flyverkorps.

Landevejene gennem Wisconsin var imidlertid paa den Tid af Aaret, (Marts 1922) i en miserabel Tilstand. Jeg maatte derfor bestemme mig til at sende min Motorcykle af Sted med Vogn. — Jeg smed den op paa den første Arbejdsvogn, jeg mødte, efter at have kørt i 4 Timer og kun være naaet 6 km frem — og maatte saa tage Toget fra den nærmeste By.

Jeg ankom til Lincoln den 1ste April. Niendedagen efter min Ankomst, altsaa den 9de April 1922, fløj jeg for første Gang i mit Liv, som Passager i en Lincoln Standard Maskine, med Otto Timm som Fører.

(I den efterfølgende Beretning om Flyvning i Tiden efter den europæiske Krig, men førend Flyverlovene blev indført af det amerikanske Handelsministeriums Flyvevæsen, siger det sig selv, hvilket jeg beder Læseren af denne Bog erindre, at de Begivenheder og Oplevelser, jeg taler om, ikke paa nogen Maade karakteriserer eller referer til de nuværende Forhold i Trafikflyvningen. Men selv i denne Beretning vil man bemærke, at de mere sensationelle Begivenheder foregik paa den Maade, at Maskinens Fører og andre Medlemmer af Professionen alene tog hele Ansvar og Risikoen; ligeledes bemærkes det, at de allerfleste Uheld næsten udelukkende fandt Sted under Prøve- og Opvisnings-Flyvninger.

Angaaende de fire Nødudspring med Faldskærm, som jeg omtaler

her i min Bog, er det indlysende, at det aldrig vilde være blevet til-
ladt Passagerer at gaa med op under saadanne Forhold.

Trafikflyvningen har udviklet sig betydeligt i de sidste Par Aar
og har nu naaet et Punkt, hvor denne Befordringsmaade maa anses
for at være lige saa sikker som andre hidtil benyttede.)

Nogle faa Dage efter min Luftdaab begyndte jeg paa min Træ-
ning, og min Instruktør var ingen ringere end Mr. I. O. Biffle, der var
kendt over hele Nebraska som den »skrappeste« Flyveinstruktør i
hele Arméen under Verdenskrigen.

De følgende to Maaneder gik med at lære mange forskellige Ting
vedrørende Flyvning og samle tekniske Oplysninger paa Fabrikken.
Nogen teknisk Forberedelsesskole fandtes ikke den Gang.

Vi fløj i Reglen kun i de tidlige Morgentimer og om Aftenen, paa
Grund af de stærke Nebraska-Vinde, der i Forbindelse med den uro-
lige Luft der paa Stedet gør det meget vanskeligt for en Begynder
at manøvrere midt paa Dagen.

Jeg mener nu, at jeg i min Elevtid fik mere, end der i Grunden til-
kom mig, af Flyvning under vanskelige Vindforhold, fordi min Instruk-
tør, »Biff«, som vi kaldte ham, havde den Anskuelse, at den tidlige
Morgenluft ikke var sund for Instruktører. Følgelig maatte jeg vente
til op ad Dagen, naar min Instruktør fandt det passende at staa op.

Ved Udgangen af Maj Maaned havde jeg alt i alt faaet otte Timers
Instruktion, hvilket havde kostet mig \$ 150 i Rejseomkostninger og
personlige Udgifter, (hvortil kom \$ 500 som Honorar for hele mit
Studieophold).

En skønne Morgen erklærede »Biff«, at nu var jeg udlært, for saa
vidt som jeg fra nu af skulde til at prøve at flyve alene, men Selska-
bets Præsident forlangte en Sum som Sikkerhed for eventuelle Skader,
og denne Sum kunde jeg selv med min bedste Vilje ikke udrede. Resul-
tatet blev, at jeg ikke kom til at flyve alene før nogle Maaneder senere.

Paa et Tidspunkt, hvor jeg endnu ikke var færdig med mit Kursus
i Flyvning, blev den Maskine, der hidtil var blevet benyttet til Instruk-
tion, solgt til E. G. Bahl, der netop stod i Begreb med at foretage en
»Kaperflyvning« gennem det sydøstlige Nebraska.

Jeg gjorde Bahl's Bekendtskab i Lincoln og tilbød at betale mine

egne Udgifter paa Turen, dersom han vilde tage mig med som Mekaniker og Assistent. Resultatet blev, at han og jeg »kaprede« i de fleste af Nebraskas Købstæder Sydøst for Lincoln, og ham skylder jeg saaledes mine første Erfaringer i Overlandsflyvninger.

»Kaperflyvning« er Flyverens Betegnelse for Flyvning fra den ene By til den anden for at tilbyde enhver, der har Lyst dertil, en kort Tur i Flyvemaskine. Den sædvanlige Pris i 1922 var \$ 5 for en Tur, der ikke tog over 10 Minutter.

Det var mens jeg fløj med Bahl, at jeg begyndte at forsøge paa lidt Luftakrobatik. Vi samlede tit stort Publikum paa den Græs- eller Stubmark, hvor vi arbejdede, ved at flyve ganske lavt ned over Byen med mig balancerende ude paa det ene Plan.

I Juni Maaned vendte jeg igen tilbage til Lincoln og fik lidt mere Instruktion, ialt ca. otte Timer.

Netop mens jeg var der, ankom Charlie Harden, den velkendte Faldskærmsudspringer, til Lincoln. De Faldskærmsudspring, jeg havde haft Lejlighed til at se, havde interesseret mig umaadeligt, og jeg overtalte Ray Page til at lade mig forsøge et dobbelt Udspring med Hardens Faldskærmsapparater.

Til et dobbelt Udspring hører to Faldskærme bundet sammen med et Reb. Begge Skærmene pakkes ned i en tung Lærredssæk. Sækken bliver bundet sammen foroven med et Stykke Snor, der bindes i Sløjfe. Saa bliver Sækken bundet fast til et af Maskinens Planer, saadan, at den tilbundne Aabning paa Sækken vender nedad. Naar Maskinen er naaet til en passende Højde, kravler Faldskærmsudspringeren ud paa det ene Plan, til han naar hen til det Sted, hvor Sækken er fastgjort; der binder han Faldskærmsrebene fast til sin Flyverdragt og svinger sig saa ned under Planet. Naar han er parat til at gaa ned, løser han Sløjfen, der holder Sækken lukket. Sækken aabner sig, og Mandens Vægt river Faldskærmen ud.

I et dobbelt Udspring skal Udspringeren overskære det Reb, der binder Skærm Nr. 2, efter at den første Skærm har udfoldet sig. Derefter vil man se, at den første Skærm, der nu ikke længere har nogen Vægt at bære paa, folder sig sammen igen og falder ned, passerende Udspringeren paa Vejen nedad.

Mit første Udspring fandt Sted en Juniaften over Flyvepladsen i ca. 600 m.s Højde.

Den første Skærm udfoldede sig hurtigt, og efter at jeg var faldet nogle Sekunder, skar jeg den løs fra Skærm Nr. 2, idet jeg ventede, at den vilde udfolde sig lige saa prompte som den første. Men jeg følte denne Gang ikke den beroligende Strammen af Bardunerne, der som Regel følger med et Opvisnings-Udspring. Da jeg aldrig før havde prøvet et Udspring, gik det ikke op for mig, at alt ikke var, som det burde være, før der var gaaet flere Sekunder, og jeg begyndte at dreje rundt i Luften og fortsætte min Flugt med Hovedet nedad. Jeg fik set mig omkring efter Skærmen netop i samme Øjeblik, som den foldede sig ud. Saa trak Selerne mig igen til Rette i den normale Stilling, og alt var i Orden. Bagefter blev det mig forklaret, at Sækken paa Skærm Nr. 2 havde været fastbundet til Skærm Nr. 1 med almindeligt Sejlgarn, der var sprunget op, den Gang Skærmen blev pakket ned, og i Stedet for at folde sig ud, da jeg skar Skærmene fra hinanden, fulgte den med mig som en Klump, hvorfor jeg faldt mere end 100 m, førend den foldede sig ud paa rette Maade.

Jeg blev 14 Dage i Lincoln og arbejdede paa Lincoln Standard Fabrikken for en Ugeløn af femten Dollars. Saa fik jeg Telegram fra H. J. Lynch, der lige havde købt en Standard Maskine, med hvilken han var draget ud paa en »Kaperflyvning«s Tur i det vestlige Kansas. Han havde indgaaet en Kontrakt om en Række Opvisningsnumre med Faldskærm i Kansas og Colorado, men manglede en Mand til at foretage Udspringene og vilde nu have mig til at gaa med som Udspringer, mod at jeg indskød et ganske lille Beløb som Andel i Turen. Page tilbød mig en ny Harden Skærm i Stedet for de Instruktionstimer, jeg endnu havde til gode. Jeg slog til og tog med Toget til Bird City, Kansas.

Lynch og jeg »kappede« over hele Vest Kansas og det østlige Colorado og gav en Række Opvisninger ind imellem, hvor jeg i Reglen »gik Tur paa Vingerne« og siden sprang ud med Skærmen.

Om Efteraaret drog vi af Sted til Montana sammen med »Banty« Rogers, en Hvede-Ranch-Ejer, der ejede Maskinen. Vor Vej førte os gennem et Hjørne af Nebraska og derfra op gennem Wyoming,

langs med Big Horn Bjergene og over Custer's Slagmark. I Wyoming blev vi en Gang nødt til at foretage en Nødlanding paa Grund af Motorskade, lige i Nærheden af en stor Bøffeljord, og mens Lynch arbejdede med Motoren, gik jeg over mod Hjorden for at tage et Billede af den. Jeg havde ikke tænkt over, at de kunde have noget imod at blive fotograferet, og var naaet til en Afstand af kun ca. 90 m, da en af de gamle Tyre pludselig saa mig og begyndte at stampe i Jorden. I næste Sekund stod de alle paa Linje med Front mod »Fjenden« og ludende Hoveder. Jeg snappede et Billede og tog Benene paa Nakken tilbage til Maskinen. Lynch havde imidlertid fundet Skaden, og vi var snart paa Vingerne igen.

Efter at vi havde været en Ugestid i Billings, Montana, byttede Lynch Maskine med en Flyver ved Navn Reese, der førte en Standard Maskine, som ejedes af Lloyd Lamb, fra Billings. Lynch og jeg blev i Montana, medens Reese vendte tilbage til Kansas sammen med Rogers.

Vi »kaprede« i Montana og det nordlige Wyoming til midt i Oktober, og gav samtidig Opvisninger paa Markederne i Billings og Lewistown.

Paa Markedet i Lewistown traf det sig saa heldigt, at der laa en Mark op til Markedspladsen, og vi gjorde mægtige Forretninger i de tre Dage Markedet varede. Vi havde faaet det arrangeret saaledes, at der blev indrettet en Adgang fra Markedspladsen til Flyvepladsen, og anbragt en Kontrolør, som gav dem, der vilde ind og flyve, gratis Billet til Markedspladsen. Dette fik vi ordnet mod at give en gratis Opvisning med Faldskærmsudspring.

I Billings derimod var vor Flyveplads temmelig langt fra Markedspladsen, hvorfor vi blev enige om, at der maatte findes paa et eller andet for at trække Folk til. Vi lavede derfor »en Straamand«, som vi fyldte med Jord og Straa, for at han kunde blive tilstrækkelig tung til at falde med samme Hastighed som en virkelig Mand.

Samme Eftermiddag gik vi op med »Manden«, der sad i Passagersædet ved Siden af mig. Jeg spadserede ud paa Vingerne, og vi gjorde et Par Kunststykker over Markedspladsen for at vække Folks

Opmærksomhed; saa drejede Lynch Maskinen saadan, at ingen kunde se mig paa Vingen, og nu blev »Manden« kastet ud. Han dalede hurtigt nedad, med vildt svingende Arme og Ben, og landede i Nærheden af Yellowstone Floden.

Vi skyndte os tilbage til vor Flyveplads paa Marken og ventede spændt paa, at Folk skulde komme styrtende for at høre, hvad der var sket. Men først to Timer efter kom et Par »Indfødte« ud til os og fortalte om et af de andre Glansnumre paa Markedet: En Fyr, der fra en Flyvemaskine foretog et Dykkerudspring i Yellowstonefloden, der paa det Sted kun var ca. 1 Meter dyb. Det var vort første og sidste Forsøg paa at imponere Montanas Indbyggere.

»Kaperflyvning«s Sæsonen i Montana var forbi i Oktober, og snart efter min Tilbagekomst fra Lewistown købte jeg en lille Baad for \$ 2. Efter at jeg havde repareret den en Smule og faaet de værste Lækager stoppet, startede jeg alene ned ad Yellowstonefloden paa Vej til Lincoln.

Floden var ikke dyb men fuld af smaa Fald, hvor Vandstanden til Tider var saa lav, at selv min lille fladbundede Baad skurede paa Grund en Gang imellem. Jeg havde ikke kunnet faa et ordentligt Fartøj for to Dollars, og der skulde ikke meget til, før den jeg havde sprang læk igen.

Mine Kamperingsgrejer havde jeg fastsurret til en af Toftene, for at det ikke skulde blive vaadt, og efterhaanden som jeg sejlede videre ned ad Floden, over Skær og Klippegrunde, maatte jeg ofre mere og mere Tid paa at øse Vandet ud af Baaden med en gammel Tindaase. Da min første Dags Sejlads var til Ende — jeg havde sejlet ca. 30 km — havde jeg tilbragt over Halvdelen af Tiden med at øse.

Jeg slog Lejr den Nat i en lille Lysning i Skoven lige ved Floden. Der var faldet mange og svære Byger i Løbet af Dagen, saa Jordbunden var gennemvaad, og ved Aftenstid begyndte det at regne igen, en jævn, silende Regn.

Jeg anbragte mit Soldatertelt paa det tørreste Stykke Jord, jeg kunde finde, og efter at have spist mit medbragte »kolde Bord«, krøb jeg ind mellem de tre Tæpper, som jeg havde syet sammen til en Pose.

Næste Morgen var Himlen stadig skyet, men Regnen var dog hørt op. Efter et hurtigt Morgenmaaltid pakkede jeg mine Rekvisitter ned i Baaden og fortsatte Rejsen ned ad Floden.

Saa begyndte det igen at regne, og dette i Forbindelse med de voksende Lækager i Baadens Sider og Bund tvang mig til at øse næsten uafbrudt, saa at jeg bogstaveligt ikke fik brugt Aarerne den Dag. Da Aftenen kom, var Baaden i en saadan Forfatning, at den faktisk ikke kunde repareres.

Efter en grundig Undersøgelse med det Resultat, at videre Fremrykning var umulig, solgte jeg de sidste sørgelige Rester af mit lille Fartøj til en nærboende Farmers Søn, mod at blive kørt til den nærmeste By, Huntley, Montana. Jeg sendte mit Gods med Ekspressen og købte selv en Billet til Lincoln, hvor jeg havde ladet min Motorcykle staa.

Kort forinden jeg forlod Lincoln, en Dag da jeg kørte omkap med en Bil langs en af Nebraskas Landeveje, brændte et af Stemplerne fast, og jeg havde ikke haft Tid til at sætte et andet i Stedet. Derfor maatte jeg efter min Tilbagekomst fra Montana tilbringe flere Dage i Byen for at faa min Maskine underkastet en grundig Reparation, inden jeg tog af Sted til Detroit, hvor jeg skulde møde min Moder.

Jeg gjorde Turen fra Lincoln til Detroit paa 3 Dage, og efter at have opholdt mig der i en fjorten Dages Tid, tog jeg med Toget til Little Falls for at ordne en Forretningssag angaaende vor Farm.

Den Vinter tilbragte jeg dels paa Farmen, dels hos min Fader i Minneapolis. Undertiden gjorde vi Rejser — ca. 150 km — sammen fra Minneapolis til Little Falls.

Jeg forlod Minnesota i Marts 1923, og efter et kort Besøg i Detroit tog jeg med Toget til Florida. De paafølgende Uger tilbragte jeg i Miami og The Everglades.

II

MIN FØRSTE FLYVEMASKINE

Lige siden mine første Flyveerfaringer i Lincoln i 1922 havde det været min største Ærgerrighed selv at faa et Luftfartøj. Den Gang jeg for sidste Gang var oppe med Lynch i Montana og tog derfra ned ad Yellowstone Floden, fattede jeg den Beslutning, at næste Foraar vilde jeg flyve med min egen Maskine.

I den Hensigt var det, at jeg i April Maaned tog bort fra Miami og rejste til Americus, Georgia, hvor Regeringen netop paa den Tid havde udbudt en hel Mængde »Jennies« til Auktion. (»Jenny« kalder man i Amerika den Flyvemaskinetype, som bruges i Hæren til Træningsøvelser). Jeg købte en af dem med en ny Curtis OX-5 Motor og alt Tilbehør for en Sum af fem Hundrede Dollars. Oprindeligt havde en saadan Maskine kostet Regeringen næsten lige saa mange Tusinde Dollars i Indkøb, men da Krigen sluttede, blev de overflødige Maskiner solgt for, hvad man kunde faa for dem, og Træningsflyvepladserne blev nedlagt. Americus, Georgia, var et typisk Eksempel herpaa: Maskinerne var blevet tilbudt Aaret før for en saa ringe Sum som 50 Dollars Stykket! Nogle faa Dage inden min Ankomst havde den sidste Befalingsmand forladt Stationen, saa fra nu af laa Flyvepladsen hen som et Minde om Krigens urolige Dage.

Jeg boede alene paa Flyvestationen i de 14 Dage, det varede at faa min nykøbte Maskine i Orden; undertiden sov jeg i en af de tolv forladede Hangarer, til andre Tider inde i Kasernebygningen. En Eftermiddag kom der pludselig en Flyver paa Besøg. Det viste sig at være Reese! Jeg havde hverken hørt eller set noget til ham siden den Dag, da vi byttede Maskiner i Montana. Han blev hos mig den Nat, og vi udvekslede Erfaringer og fortalte hinanden om alt, hvad der var hændt os, siden vi sidst saas.

Det er en interessant Kendsgerning, at Flyvere næsten aldrig helt mister Følingen med hverandre. For dem betyder Afstande jo saare lidt, og det hænder meget ofte, at en eller anden kommer dumpende ned et eller andet Steds fra, og som kender alle de forskellige Flyvere i sin Del af Landet, og som ikke er uvillig til at »snakke Flyvning«. Og paa den Maade kender man snart hinanden alle sammen.

Jeg havde aldrig fløjet alene, den Gang jeg købte min »Jenny« i Americus, hvilket der dog kun var faa indviiede, der vidste.

Den Gang min Uddannelse i Lincoln var tilendebragt, havde jeg ikke været i Stand til at betale den Kautionssum, der fordredes af alle Elever, naar de skal til at begynde paa at flyve alene; og skønt jeg havde styret en Maskine helt alene og paa længere Ture adskillige Gange, saa havde dog Bahl og Lynch altid været med ombord. Som Følge heraf var jeg ikke helt klar over, hvordan jeg skulde bære mig ad, nu da min »Jenny« var i Stand og alt parat til Forsøget. Der var ingen der paa Pladsen, som anede, at jeg aldrig havde været oppe alene. Det var et halvt Aar, siden jeg sidste Gang var i Luften; men jeg havde ikke Raad til yderligere Instruktion. Altsaa kørte jeg en skønne Dag Maskinen ud, gav Gas og startede!

Da Maskinen var et Par Meter fra Jorden, begyndte den at »hænge« til højre, hvorfor jeg mente, at det var Tid at lande. Jeg gennemførte Landingen paa ét Hjul, og det ene Plan tog Jorden, men Fartøjet tog ingen Skade. Jeg observerede, at det blæste kraftigt og bestemte mig pludselig til at vente paa mere stille Vejr, før jeg foretog min næste Flyvning, hvorpaa jeg kørte i Hangar igen.

Der traf jeg en Flyver, som stod og ventede paa Besked angaaende en »Jenny« Maskine. Han tilbød at give mig lidt Instruktion, og jeg fløj nu rundt med ham en halv Times Tid og øvede mig i at lande pænt. Da vi var færdige, erklærede han, at jeg var lidt ude af Øvelse, ellers var der ikke det mindste i Vejen. Han raadede mig til at vente til hen imod Aften, naar Luften var roligere, og saa tage nogle Omgange alene.

Samme Aften kørte jeg Maskinen ud, tog et sidste omhyggeligt Overblik over Instrumenterne og startede min første Soloflyvning.

Den første Enetur er en stor Begivenhed i en Flyvers Liv, noget

han aldrig glemmer. Det er Resultatet af mange besværlige Instruktionstimer, Ugers anstrengende Træningsøvelser og Maalet for Aars Forventning. At befinde sig ganske ene for første Gang i sit Liv i en Flyvemaskines Førersæde, Hundreder af Meter over Jorden — — det er en Oplevelse, man husker for Resten af sit Liv.

Efter at have øvet mig en Uges Tid i Omegnen af Southern Field, pakkede jeg mit Flyveudstyr og nogle faa Reservedele i et uldent Tæppe, surrede det fast paa Maskinen og fløj af Sted i Retning af Minnesota.

Det var min første Langtur paa egen Haand, knapt en Uge efter mit første Solo-Hop. Alt i alt havde jeg knap fem Timers Øvelse i Eneflyvning. Men jeg havde høstet værdifulde Erfaringer Aaret før, da jeg fløj i de vestlige Stater sammen med Biffle, Bahl og Lynch.

Under min Læretid Foraaret forud i Nebraska havde jeg opdaget, at saa godt som alle Flyvere havde fløjet i Texas paa et eller andet Tidspunkt i deres Karrière. Altsaa maatte jeg selvfølgelig ogsaa til Texas, saasnart Lejlighed gaves, og skønt det var en temmelig stor Omvej at tage gennem Texarkana for at komme fra Georgia til Minnesota, fulgte jeg dog denne Plan.

Det første Stræk var fra Americus til Montgomery i Alabama. Ruten gik over meget vildt og daarligt Terræn, baade i Georgia og Alabama.

Man havde sagt mig, inden jeg begav mig paa denne Tur, at Luft-ruten til Texas var en af de værste i hele den sydlige Del af Staterne, og man havde raadet mig til enten at flyve i nordlig Retning direkte til Minnesota, eller ogsaa langs med den mexikanske Havbugt. Dette Raad gav mig netop Lyst til at se, hvorledes »den besværligste af alle Luftruter« i Grunden var beskaffen. Jeg stode trygt paa min »Jenny« med dens stærke OX-5 Motor, og paa den Tid havde jeg slet ikke kunnet tænke mig at »flyve ad Omveje«; det lød saa latterligt, syntes jeg. Følgelig planlagde jeg min Rute saa direkte som vel muligt, for at den ikke skulde tære for stærkt paa mit begrænsede Benzinfraad, ca. 180 Liter.

Jeg ankom til Montgomery uden at have oplevet noget særligt paa Vejen; jeg landede ved Middagstid paa den stedlige militære Flyve-

plads; her fyldte jeg mine Tanke og fortsatte saa Farten til Meridian, Mississippi.

Jeg naaede Meridian hen imod Aften, og for første Gang i mit Liv stod jeg her over for det Problem: at finde en passende Mark til at lande paa.

En erfaren Flyver kan med et halvt Øje se alt, hvad han maa vide om en Landingsplads. Han forstaar at beregne Markens Størrelse, Jordbundens Beskaffenhed, Græssets Højde, han ser straks, om der er Sten, Huller, Grøfter eller Gærdestolper, om Terrænet er jævnt og fladt eller skraanende og ujævnt, kort sagt: om Marken egner sig til at gaa ned paa, eller om han gør bedst i at finde et andet og bedre Sted. En stor Del af en »Kaperflyvers« Held i gamle Dage beroede paa hans Evne til at finde det bedste Sted at slaa sig ned paa. Tit og mange Gange, i Tilfælde af Motorskade, beror baade Passagerernes og Flyverens eget Liv paa hans Evne til hurtigt at udsøge den bedste Landingsplads i Nærheden, og hans Dygtighed i at manøvrere Maskinen ved selve Landingen. Dersom Motorskaden ikke er betydelig, eller sker højt oppe, er der god Tid, eftersom en Flyvemaskine godt kan glide et langt Stykke, selv om Motoren har »tabt« et Par hundrede Omdrejninger pr. Minut, eller endog er gaaet helt i Staa. De Flyvemaskiner, der benyttedes i Krigen, kunde som Regel glide 5 Gange deres egen Højde, hvilket vil sige, at dersom Maskinen var tusind Meter oppe, kunde Føreren naa en Landingsplads 5 km derfra, uden Hjælp af Motoren. Faar man Motorstop lige efter Starten, er der derimod ikke lang Tid til at tænke sig om, saa maa der handles hurtigt og beslutsomt.

For en Amatør er det imidlertid ikke saa lige en Sag. Han er ikke kommet ud over den underlige Følelse, det er at være saa højt oppe i Luften; Jorden neden under ham ser helt anderledes ud, end den gjorde, da han gik paa den! Svimmelhed paa samme Maade, som det kendes, naar man ser ned fra en høj Bygning, er man dog heldigvis fri for i en Flyvemaskine. Fra Luften ser Høje og Sletter helt ens ud, Grøfter og Skrænter er lidet synlige, man narres med Hensyn til at bedømme Størrelsesforhold, Moser ser ud som tørre Græsmarker. En Begynder har ikke den Erfaring, der betinger en Flyvers Held; hans

eneste Udvej til at skaffe sig disse Erfaringer er at søge dem og iøvrigt stole paa sin egen Dømmekraft, naar han møder Hindringer paa Vejen.

Der var i 1923 ingen egentlig Flyveplads i Meridian, og overhovedet meget faa Steder, der egnede sig dertil. Efter at have søgt en halv Timestid besluttede jeg mig til at gaa ned paa den største Græsmark, jeg kunde finde. Naturligvis gjorde jeg mig Umage for at lande saa godt som det lod sig gøre under de forhaandenværende Omstændigheder ved at gaa meget lavt ned, lige over Trætoppene og med fuld Motor, helt hen til Kanten af Marken, hvorefter jeg tog Motoren fra og satte Farten til »LandingsHastighed«. Ved denne Metode har Maskinen betydelig større Hastighed end ved den normale Landingsmetode: Glidning med neddroset Motor, og den løber længere paa Jorden, inden den stopper; men indtil Flyveren har tilstrækkelig Øvelse, er det meget sikrere at komme ind paa Landingspladsen med god Fart, fremfor at »vakle ind« med ringe Hastighed.

Det havde regnet i Meridian, og Grunden var lidt blød, saa da min »Jenny« omsider landede, løb den mod Forventning kun ganske kort, og der var endnu et godt Stykke fri Mark foran den.

Jeg kørte op til en Indhegning ved et lille Hus i det ene Hjørne af Marken og begyndte at gøre klar til at overnatte; jeg havde lært at faa Respekt for Vindforholdene her i Kansas og Nebraska. Derfor traf jeg alle nødvendige Sikkerhedsforanstaltninger: lukkede Benzinhanen og lod Motoren løbe, til den gik i Staa af Mangel paa Benzintilførsel; en Sikkerhedsforanstaltning, der forhindrer den altid-tilstedeværende Tilskuer, som staar lige under Propellen og drejer paa den, i at blive et »sørgeligt Ulykkestilfælde paa Flyvepladsen«! Derefter stillede jeg Maskinen med Næsen op mod Gærdet, og efter at have sikret Hjulene med Træklodser bandt jeg begge Planerne omhyggeligt fast til hver sin Gærdestolpe og dækkede Motoren og Førersædet til med Lærredsovertræk, i Tilfælde af Regn.

Under alle disse Forberedelser havde den sædvanlige nysgerrige Skare samlet sig omkring mig, og jeg tilbragte de sidste Timers Dagslys med at forklare dem, at Hullet i Køleren var der, for at Propelakslen kunde komme igennem, at Planerne ikke var lavet af Blik eller Støbejern, men bestod af et Træskelet overtrukket med Lærred eller Sejl-

dug, der blev strammet fast over Træværket ved Hjælp af et Imprægneringsmiddel (»Dope«); at den eneste Maade at finde ud af, hvordan det var at flyve, vilde være selv at gaa op — det kostede 5 Dollars — og at det ikke betyder nær saa meget, naar Motoren standser, som naar et af Planerne pludselig falder af, etc. etc.

Da Natten nærmede sig og det blev mørkt, forsvandt mine Tilhørere lidt efter lidt, med Undtagelse af nogle smaa Drengene, der altid holder ud til det sidste og kun kan bevæges til at forlade Valpladsen, hvis de faar Lov til at følges derfra med Flyveren selv.

Jeg tog imod en Indbydelse til at tilbringe Natten i det lille Hus, i hvis Nærhed jeg havde anbragt min Flyvemaskine.

Næste Morgen telefonerede jeg efter en Benzinvogn og tilbragte Ventetiden med at rense Fordelerskiven paa Magneten og Straalerøret i Karburatoren godt og smøre Motorens Vippearme.

Mens jeg arbejdede, kom en Mand fra Nabolaget hen til mig og fortalte mig, at han havde været Flyver under Krigen. Han havde ikke været oppe siden, og vilde ikke have noget imod at prøve en Gang igen. Jeg forsikrede ham, at det naturligvis vilde være mig en Glæde at give ham en Tur, men paa den anden Side var det meget kostbart, og jeg havde ingen overdrevent store Midler ved Haanden til at købe Benzin for. Jeg tilføjede, at dersom han vilde betale, hvad Turen kostede, d. v. s. 5 Dollars for en ganske kort Tur, vilde jeg gerne tage ham med. Han halede en 5 Dollars Seddel frem, og efter at jeg havde varmet Motoren op, anbragte jeg ham i Passagersædet og kørte gennem Mudderet hen til den længst bortliggende Del af Marken. Det var altsaa første Gang, jeg fløj med Passager.

Marken var opblødt, og Manden vejede godt til; vi kom dog med Nød og neppe op og strøg i ganske lav Højde hen over de nærmeste Trætoppe. Jeg styrede nu opover en træbevokset Skraaning, der blev mere og mere stejl. I hele tre Minutter stod der en Kamp mellem den træbevoksede Skraaning og »Jenny«, der klarede den med faa Meter Luft imellem. Efterhaanden lykkedes det dog Jenny og mig at liste op over Toppen og faa lidt Luft under Vingerne. Situationen var redet takket være »Jenny«s fremragende Flyveegenskaber.

Jeg blev enig med mig selv om, at min Passager fortjente en ordentlig god Tur ovenpaa den Forskrækkelse og fo'r derfor af Sted med ham i hele tyve Minutter. Efter at han var kommet ned paa Jorden igen, talte han om den flotte Start — — det havde været saa morsomt at flyve lige over Trætoppen! Til Slut forsikrede han mig endnu en Gang, at han selv havde fløjet en hel Del under Krigen, hvorpaa han styrtede hjem for at fortælle Naboer og Venner om denne sin første Luftrejse.

Benzinvognen var imidlertid ankommet, og efter at have hældt paa, stak jeg af igen med min Maskine og styrede Vest paa. Hvor jeg vilde lande næste Gang, havde jeg ikke tænkt paa; det var min Tanke, at det helt skulde komme an paa min Beholdning af Brændstof.

En Del Uvejrsskyer begyndte at trække sammen, da jeg startede paa ny. Jeg havde bragt et Kompas med mig, men havde for sømt at faa det anbragt paa mit Instrumentbrædt, saa det var ikke til megen Nytte, der hvor det laa i min Haandtaske, som jeg ikke en Gang kunde faa fat paa fra mit Sæde. Grænseskellene her Syd paa løber ikke i Nord og Syd, Øst og Vest, som i de nordlige Stater, men vender og drejer i alle mulige Retninger alt efter Terrænet. Jeg fløj efter et Kort over alle De Forenede Stater, hvor hver Stat var forholdsvis lille.

Fra Meridian blev Kursen sat mod Texas, idet jeg stak tværs over Landet uden Hensyn til Veje og Jernbanelinjer. I Begyndelsen kunde jeg ikke orientere mig paa Kortet, men snart efter kom jeg til en Jernbaneoverskæring, som tilsyneladende var, hvor den skulde være, saa jeg troede at vide, hvor jeg var. Lidt efter blev Terrænet mere vildt og uroligt, og jeg kunde ingen Holdepunkter finde paa mit Kort. Jeg kom ind i det ene Uvejr efter det andet, og egnede Landingspladser blev sjældnere og sjældnere, saa da der var gaaet et Par Timer, besluttede jeg at gaa ned paa den første den bedste Mark, der nogenlunde egnede sig, for at finde ud af, hvor jeg virkelig befandt mig, og samtidig indtage en ny Forsyning af Brændstof. Det tog mig næsten en halv Time at finde et Sted, hvor man kunde lande og starte igen med nogenlunde Sikkerhed, og efter at have fløjet flere Gange

rundt over Marken for at forvise mig om, at Jordbunden var haard og ikke frembød nogen Hindring, landede jeg i et Hjørne af Marken, rullede ned ad en Skraaning, kørte over et lille Stykke fladt og jævnt Grønsvær og standsede endelig halvvejs opad Skraaningens paa den modsatte Side af Marken.

Uvejret nærmede sig hurtigt, og jeg kørte derfor med god Fart tilbage mod Indhegningen. Pludselig saa jeg en Grøft lige foran mig, og i næste Øjeblik lød der et Brag af splintret Træværk, idet Understellet gik i Grøften, og Propellen ramte Jorden. Maskinen rejste sig op paa Næsen, lagde sig helt om paa Ryggen og rejste sig igen til en Vinkel paa ca. 45 Grader. Mit første Havari!

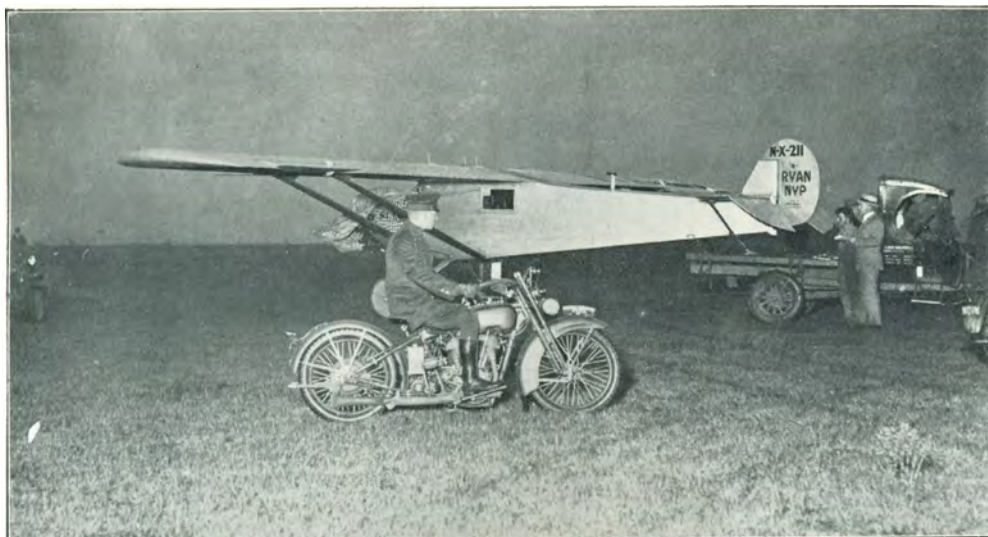
Jeg klatrede ned fra Førersædet og undersøgte Maskinen. Det viste sig, saa underligt det end lyder, at Propellen var det eneste, der var blevet beskadiget, og selv om Planerne og Kroppen var fulde af Snavs over det Hele, saa det ikke ud til, at nogen anden Del af Maskinen havde taget Skade. Jeg var kørt tilbage et Stykke Øst for mine Landingsspor og var løbet imod Kanten af en græsbevokset Grøft. Var jeg kommet bare faa Meter længere til højre, vilde der intet være sket. Den sædvanlige Skare af Nysgerrige havde imidlertid samlet sig omkring mig, da Propellens Sammenstød med Jorden var blevet hørt over alt paa de nærliggende Marker, og en Flyvemaskine var et sjældets Syn paa disse Kanter.

De fortalte mig, at jeg var landet midt mellem Byerne Maben og Mathiston i Staten Mississippi, og at jeg havde fløjet ca. 125 miles nordpaa i Stedet for mod Vest.

Da der var kommet tilstrækkeligt mange Mennesker, løftede vi Flyvemaskinen op af Grøften, og ved forenede Anstregelser fik vi den hen under en Gruppe Fyrretræer, hvor vi fastgjorde den til to af Træerne. Efter at have taget alle Reservedelene ud af Maskinen, kørte jeg ind til Maben med en Urtekræmmer, som havde skyndt sig at lukke Butikken, da han fik Nys om Luftfartøjets Ankomst.

Jeg telegraferede til Wyche i Americus om at sende mig den ene af de to Propeller, jeg havde købt hos ham, før jeg tog af Sted. Saa gik jeg hen til det gamle Southern Hotel, hvor jeg fik et Værelse.

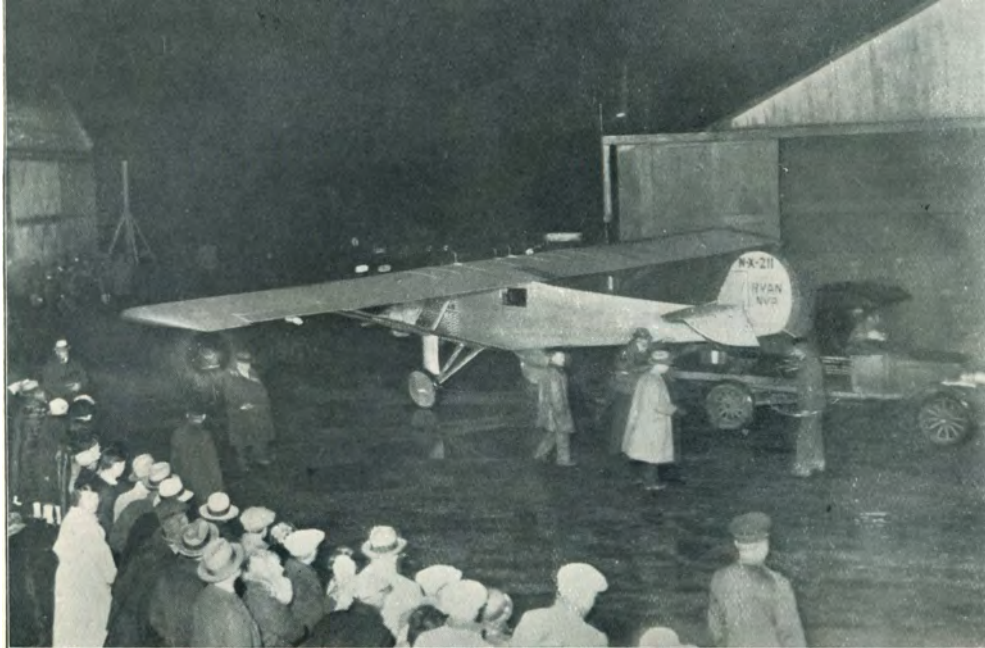
Medens jeg ventede paa Propellen, havde jeg faaet Løfte fra en



Politivagt ved »the Spirit of St. Louis«, Curtiss Field.



Kaptajn René Fonck startede den 21. Sept, 1926 med Sikorski-Kæmpeaeroplanet fra Roosevelt-Aerodromen ved New-York for at flyve til Paris uden Mellemlanding. Umiddelbart efter Opstigningen styrtede Aeroplanet ned og kom i Brand. Fonck reddede Livet, medens hans to Ledsagere omkom. Her giver han Lindbergh sine bedste Ønsker med paa Vejen.



Alt gøres parat til Starten paa Curtiss Field.



»Paa Turen brugte jeg overhovedet ikke mit Periskop, men klarede mig ved at se ud ad Vinduet!«

5—6 af Byens Borgere om, at de vilde have sig hver en Lufttur til \$ 5 Stykket. Det vilde være nok til at dække Omkostningerne ved den ny Propel og mine Udgifter paa Hotellet. Da Propellen endelig arriverede, monterede jeg den mellem Bygerne med Assistance af hele Mabens og Mathistons Befolkning. Saa tog jeg en Prøvetur, og da jeg kom ned, kunde jeg meddele, at jeg var rede til at flyve med Passager, saasnart den værste Regn var forbi.

De »Indfødte«, der havde været saa ivrige for at komme op, saalænge Maskinen var i Stykker, begyndte nu at trække lidt paa det — — hvem skulde have »Æren« af at gaa op først —?

Hver og en iblandt dem undte sin Nabo Æren af at være Førstemand, og der udkrævedes baade Psykologi, Diplomati og let Haan, før den første Passager klavrede op til mig. Jeg kørte saa over til det modsatte Hjørne af Marken, instruerede min Passager om, hvordan han skulde holde Gashaandtaget tilbage for at forhindre Maskinen i at stikke af, hvorpaa jeg drejede Halen omkring for at faa saa megen Plads som muligt for selve Starten.

Min første Passager var saa højlydt henrykt over sin Tur, at hele Resten glemte deres pæne Væsen fra før og begyndte at skændes om, hvis Tur det nu var.

Samme Eftermiddag gav nogle af de Hvide hver 50 Cents, for at jeg skulde tage en af Negrene med op en Tur — paa den Betingelse, som de sagde, at jeg vilde give ham en rigtig »Vippetur«. En af de Sorte tog mod Invitationen med synlig Glæde, indtil det Øjeblik kom, da jeg bad ham om at sætte sig op; ja selv mens han klatrede op, beholdt han sit uforknytte Humør og lovede sine Venner, at han vilde vinke til dem med sit røde Bandanna Lommetørklæde paa hele Turen for at overbevise dem om, at han ikke var det mindste Spor af bange.

Da vi kom hen i Hjørnet af Marken, gav jeg ham nøjagtig de samme Instruksler, som jeg havde givet de øvrige Passagerer: at holde paa Gashaandtaget, mens jeg drejede Halen rundt. Saasnart jeg var klatret op paa Førersædet, gav jeg ham Ordre til at give Slip, stillede Haandtaget frem paa fuld Gas og startede. Vi havde fløjet ca. 50 Meter, da det pludselig gik op for ham, at Maskinen bevægede sig, og at det

Haandtag, han skulde holde paa, ikke var hvor det skulde være. Han havde aabenbart glemt alt andet end det Gashaandtag, og med et Kæmpetag drejede han det tilbage til lukket Tilstand med det Resultat, at jeg maatte lande og paany køre over i Hjørnet for at begynde paa en frisk Start. Men først maatte jeg forklare Negeren meget omhyggeligt, hvordan han virkelig havde at forholde sig.

Jeg havde jo lovet at give min sorte Ven en rigtig »Cirkustur«, men jeg havde aldrig faaet nogen som helst Instruktion i Luftakrobatik. Jeg havde dog engang været oppe med Bahl, da han udførte to »Loopinger« og et »Spinn«. Ogsaa Reese havde instrueret mig paa det omhyggeligste om Looping, men han glemte i Øjeblikket, at jeg fløj med min »Jenny« og ikke med en Hisso Standard Maskine, der havde dobbelt saa mange Hestekræfter, og erklærede derfor, at det slet ikke var nødvendigt at dykke særlig dybt ned, før man loopede, det var bedre at flyve lige ud med fuld Motor, indtil Maskinen havde faaet god Fart paa, saa skulde man begynde paa Loop'et fra horisontal Flyvestilling.

Jeg steg op til en Højde af 1000 m og begyndte saa med nogle faa »Hop«, skarpe Sving og Dykninger. Lige fra det første Øjeblik, jeg begyndte at gøre Kunster, saa jeg Negeren krybe sammen paa Bunden af Fartøjet med Hovedet gemt, men han blev dog stadig ved med at vifte med sit røde Lommetørklæde med den ene Haand, medens han klamrede sig fast til alt, hvad han kunde faa fat i med den anden, og det skønt han var omhyggeligt bundet fast med et Sikkerhedsbælte.

Endelig, ihukommende den mig givne Instruktion, holdt jeg Maskinen vandret med »fuld« Motor, ventede et Øjeblik, indtil den havde naaet sin største Hastighed og trak saa »Pinden« tilbage og begyndte »loopet«. Da den første Fjerdedel af »loopet« var tilendebragt, havde Maskinen næsten tabt al Farten; stadig arbejdede Curtismotoren alt, hvad den kunde, og det var først, da Maskinen hang fuldstændig lodret med Næsen pegende lige mod Himmelen, at dens Kræfter var udtømt — vi hængte i den mest korrekte Stilling for en »Haleglidning«. Jeg gav øjeblikkeligt fuldt Sideror for at faa Maskinen vippet over til den ene Side; men det var for sent, den var ude af Kontrol.

Negeren blev imidlertid enig med sig selv om, at »Vippeturen« nu

var forbi, og han dristede sig til at stikke Hovedet ud over Maskinens Side for at spejde efter Moder Jord. Lige i samme Øjeblik begyndte Maskinen at glide baglæns mod Jorden, idet den fik mere og mere Fart; Luftstrømmen tog fat i Rorfladerne — Maskinen »kippede« — og vi befandt os i en lodret Dykning med Næsen mod Jorden; atter under fuld Kontrol, men uden det røde Lommetørklæde viftende over Kanten af Maskinen. Jeg prøvede igen et Loop paa samme Maade, men lige inden Farten var gaaet af Maskinen, vippede jeg den over den ene Vinge og undgik akkurat en Haleglidning. Efter dette ny mislykkede Forsøg blev jeg enig med mig selv om, at der maatte være noget forkert ved min Metode og opgav yderligere Forsøg paa at »loope« for den Dag. Men Bandanna Lommetørklædet kom ikke frem igen, før vi næsten var ved Jorden.

Jeg blev i Maben i fjorten Dage, og gjorde i dette Tidsrum tredsindstyve Passagerture til et samlet Beløb af \$ 300. Folk strømmede sammen fra Nær og Fjern, ja, nogle kørte over 20 km i Oksevojn bare for at se Maskinen flyve.

En gammel Negerinde kom hen til mig en Dag og spurgte:

»Sig mig, Massa, hvor meget skal du have for at tage mig med op til Himlen og sætte mig af deroppe?«

Jeg kunde have faaet mange flere Passagerer, men det regnede næsten hver eneste Dag, og hver Flyvning satte dybe Spor i Græsmarken. Naar jeg landede, maatte jeg nødvendigvis køre over et meget sumpet Stykke Mark, og naar jeg igen skulde køre hen til det modsatte Hjørne for at starte, maatte jeg over dette bløde Stykke igen. De sidste Par Dage maatte jeg have flere Mænd ved hver Vinge for at faa Maskinen gennem Mudderet til Skraaningen paa den anden Side. En anden Vanskelighed var, at Understellets gamle, fra Krigsaarene stammende, Gummistropper var saa ødelagte, at jeg havde erstattet dem med Hampereb, hvilket tog Fjedringen fra Maskinen, hvad den ikke havde godt af, naar den kørte hen over den forrige Aar pløjede Mark, der havde faaet Lov til at ligge hen uden at blive harvet.

Jeg gjorde adskillige Forsøg paa at finde en anden passende Mark i Nærheden, men der var ingen, der egnede sig.

Landingspladsen er af allerstørste Vigtighed for en vellykket Flyv-

ning. Spørgsmaalet er ikke, hvor ringe Plads en Maskine kan klare sig med, men hvor stor en Plads der er nødvendig, for, at Landingen kan foregaa i Sikkerhed.

Store og godt udstyrede Flyvepladser i Nærheden af større Byer vil bidrage uhyre til Udviklingen af Handels- og Trafikflyveruter og til at holde De Forenede Stater i Spidsen for al aeronautisk Virksomhed.

De Byer, der har forudset dette og sætter Kraft paa at skaffe gode Flyvepladser, vil snart opdage, at de, inden der er gaaet mange Aar, vil blive Centrum for mange krydsende Flyveruter.

Naar man vil organisere en Luftrute, bør man først og fremmest tænke paa Landingspladsernes Beskaffenhed og Beliggenhed, inden man træffer Afgørelse om Endestationerne. Dersom Flyvepladsen er lille og i daarlig Stand, eller hvis en Passager maa anvende lige saa lang Tid for at naa fra sit Kontor til Flyvepladsen, som det tager at flyve fra denne til Bestemmelsesstedet, er det mere end sandsynligt, at en anden By vil blive valgt til Skiftestation. Flyvepladsens Tilstand i Forbindelse med den Omstændighed, at det efter en svær Byge tit var nødvendigt at bære Benzinen i 20 Liter Dunke godt 2 km langs med Jernbaneskinneerne, tvang mig til sidst til at forlade Maben, hvor jeg efterlod en hel Mængde flyvelystne Kunder. En tidlig Morgenstund startede jeg og vendte Næsen mod Texas.

III

MINE ERFARINGER I KAPERFLYVNING

Jeg var kommet over 150 km ud af Kurs og havde oplevet et mindre Havari, men jeg drog bort med 250 Dollars mere end jeg kom med, foruden forøget Tillid til mine egne Evner i Retning af at tjene Penge ved »Kaperflyvning«.

Den vedvarende Regn havde faaet Floderne til at gaa over deres Bredder, og efter at jeg havde forladt Maben, fløj jeg over oversvømmede Distrikter næsten hele Vejen, til jeg naaede Lake Village, Arkansas. Vandet stod paa sine Steder saa højt, at det naaede op til de øverste Vinduer paa Gaardene; en Nødlanding vilde i heldigste Tilfælde have været det samme som en Kæntring.

Mens jeg gik i Maben og ventede paa, at min nye Propel skulde komme, fik jeg mit Kompass anbragt paa dets rette Plads, saa fra det Øjeblik af havde jeg ingen Vanskeligheder med Kurs og Retning.

Jeg kredsede først rundt over Lake Village og landede saa paa en Mark, der laa flere km Nord for Byen. Den nærmeste Bygning var et Klubhus, og det varede ikke længe, førend Værten og Familie kom ud til mig. De indbød mig straks til at bo hos dem, saa længe jeg havde Lyst, men Værten afslog med største Bestemthed at lade mig gengælde denne Gæstfrihed ved at give ham en Flyvetur. — Den første Eftermiddag havde jeg kun ganske faa Passagerer. Landingsforholdene der omkring var gode, og som Følge deraf vakte en Flyvemaskine ikke længer den Opsigt her som i de Stater, der ligger længere inde i Landet.

Jeg standsede Flyvningen meget tidligere, end jeg plejede, og gik over til Klubhuset.

Saa kom Aftenen med klar Himmel og Fuldmaane. Landskabet laa badet i et blødt, gult Skær; en ideel Nat for en Flyvetur! Jeg fik Lyst

til at se, hvorledes Egnen der omkring tog sig ud ved Nattetid og foreslog spøgende min Vært at gøre mig Selskab! Til min store Forbavselse slog han straks til. Af en eller anden Grund var han ikke bange for en Natflyvning, medens det havde været umuligt at overtale ham til at gaa op med mig om Dagen! Hvordan han vilde have reageret, dersom han havde vidst, at jeg aldrig før havde fløjet om Natten — det er et ganske andet Spørgsmaal.

Vi fik Maskinen gjort klar, tog Overtrækket af Motoren, og efter at have tilbragt nogle faa Minutter med at faa Motoren opvarmet, startede vi vor Maaneskinstur ned langs Mississippifloden og hen over Byen Lake Village.

Senere ud paa Aftenen, da Maskinen atter var forsvarligt fastgjort til Jorden, og min Vært og jeg sad i hyggelig Samtale i Klubhusets Dagligstue, betroede han mig, at han aldrig havde oplevet et saa fornøjeligt Kvarter som det, han tilbragte i Luften sammen med mig!

Næste Morgen satte jeg igen Kursen mod Texas i stærk Modvind, som nedsatte Jennys Hastighed i saa høj Grad, at jeg til Trods for dobbelt Benzinration maatte lande i Farmerville, Louisiana, for at »fylde op«. Derfra fløj jeg videre til Texarkana og landede i den endnu ikke fuldt færdige Lufthavn, der blev paabegyndt i 1923.

Næste Morgen forlod jeg Texarkana i stærk Medvind, og efter at have passeret den vestlige Del af Ozark Bjergene landede jeg nær ved en lille By i det nordøstlige Oklahoma, hvor jeg tog ny Forsyning af Benzin og derefter satte Kursen mod Nord for at naa Lincoln i Nebraska.

Da jeg var kommet omtrent halvvejs gennem Staten Kansas, opdagede jeg, at der kun var ganske lidt Benzin tilbage i Tanken, og jeg udvalgte mig et Højdedrag i Nærheden af Alma. Efter at have fløjet ganske lavt et Par Gange og sonderet Terrænet, forberedte jeg en Landing; men ligesom Hjulene var ved at tage Jorden, opdagede jeg, at Marken var fuld af temmelig store Klippeblokke, som laa halvt skjult i det høje Græs. Jeg gav fuld Gas for at gaa igen, men Maskinen havde tabt for megen Fart, til at Motoren kunde virke; venstre Plan tog Jorden og væltede Maskinen over paa venstre Side, uden at der dog skete større Skade. Bardunerne i Understellet havde givet sig, og

en god Meter af venstre Underplans Bagbjælke var slaaet af. Der var dog ikke ødelagt noget, som krævede øjeblikkelig Reparation.

Min Landingsplads var temmelig langt borte fra selve Byen, hvorfor jeg bestemte mig til at blive derude om Natten for at komme af Sted saa tidligt som muligt næste Morgen. Under den langvarige Regnperiode i Maben, Mississippi, havde jeg fabrikeret mig en Hængekøje af svært Lærred, der kunde anbringes under et af Planerne.

Jeg bandt nu Hjørnerne af min Hængekøje til de øverste Beslag paa Stiverne, og krøb saa ind mellem mine tre Tæpper, der var syet sammen til en Sovepose. Her tilbragte jeg en god og rolig Nat.

Da jeg næste Morgen ankom til Lincoln, kredsede jeg først rundt over Lincoln Standard Fabrikken, og efter at være landet paa den gamle Flyveplads Syd for Byen afventede jeg Automobilet, der skulde hente ankomne Flyvere ind til Byen.

Resten af Dagen gik med at »snakke Flyvning« med mine Venner paa Fabrikken. Vi havde ikke set hverandre i syv Maaneder, saa der var jo nok at snakke om. Jeg fik at vide, at Bud Gurney havde lavet en Faldskærm og havde i Sinde at prøve den ved ganske simpelt at gaa op i ca. 600 m.s Højde og saa springe ud fra Maskinen. Dersom Skærmen foldede sig ud, var den altsaa god!

Det lykkedes mig omsider med stort Besvær at overtale ham til at lade mig tage ham med op i min Maskine, medens vi foretog den første Prøve med en Sandsæk.

Mine Benzintanke var lige fyldt, men jeg havde ubegrænset Tillid til, at min »Jenny« vilde klare Vægten, og vi bandt baade Faldskærm og Sandsæk fast under højre Plan. Bud, der selv vejede 80 kg, klatrede op i forreste Sæde, og vi begyndte paa Starten med en Bruttovægt paa omkring ved 300 kg om Bord, for ikke at tale om den Modstand, som Faldskærm og Sandsæk repræsenterede, der hvor de var anbragt lige i Propelvinden. Trods den tunge Last lykkedes det mig at klare den første Forhindring med god Afstand, og vi naaede omsider op i et halvhundrede Meters Højde. Der blev vi fanget af en nedadgaaende Hvirvelvind og blev smidt ned til faa Meters Højde, og alle mine Anstrengelser for at faa Maskinen til at stige igen var forgæves. Lige foran os var der en træbevokset Høj, og for at undgaa at flyve lige

mod Træerne, vendte jeg og fløj med Vinden. Foran os havde vi en Jernbane-Signalpost, som vi klarede med nogle faa Centimeter. Jeg gav Bud Signal til at skære Sandsækken løs, men da han klatrede ud af Sædet for at naa den, fik den forøgede Modstand Maskinen til at gaa endnu lavere. Og i det samme saa jeg lige foran os en Række Træer, der var meget højere end de andre; jeg forstod straks, at disse kunde vi umuligt klare. Vi fløj netop over en Kornmark, og jeg afbrød Tændingen og landede i Medvind. Kornet var tilstrækkelig højt til at forhindre Maskinen i at rulle ret langt, og vi smed Sandsækken ud, førend vi startede paany. Saa snart vi var blevet af med den, havde vi ingen Vanskelighed ved at komme ud af Kornet og tilbage til Flyvepladsen.

En Uge efter realiserede Bud sin oprindelige Plan med at prøve sin Faldskærm. Den lykkedes!

Førend vi fortsatte vor Tur til Minnesota, tog Bud og jeg paa en kort »Kaperflyvnings« Tur gennem det østlige Nebraska. Dette Territorium var imidlertid blevet ret gennemtrawlet af andre Flyvere, saa vi opgav snart Forsøget paa at gøre Forretning dør.

Paa et af de Steder, hvor vi gik ned, blev vi overraskede af et forfærdeligt Tordenvejr i Forbindelse med stærk Storm. Det kom saa pludseligt paa, at vi kun lige naaede at faa Maskinen drejet op i Vinden og bundet »Pinden« for at forhindre Klapperne i at »slaa«, da Stormen naaede os. Vi maatte begge to holde paa »Halen« af alle Kræfter for at forhindre Maskinen i at blæse væk! Uvejret endte med heftige Regnskyl, der satte Pladsen under Vand, og ved hvert Lyn følte vi Elektriciteten fra Maskinens Barduner gaa gennem vore Legemer og ned i Jorden med samme Styrkegrad, som om den kom fra en Startmagnet.

I Tordenvejr fungerer en Flyvemaskine aldeles som en Del af en Kondensator, eftersom den er isoleret fra Jorden ved Gummihjulene og Haleslæberen. Man kan faa et mægtigt Stød ved at staa paa fugtig Jord og holde fast ved en af Bardunerne.

Vi turde imidlertid ikke slippe Maskinen i den stærke Blæst, saa vi maatte finde os i de Stød, der gik igennem vore Legemer. Heldigvis var Uvejret af kort Varighed.

Natten efter vor Hjemkomst til Lincoln tilbragte vi ude paa Flyvepladsen, for at jeg kunde være rede til at starte meget tidligt næste Morgen. Bud sov bag i en Ford Lastbil, og jeg i min Hængekøje.

Morgenen brød frem med overtrukken Himmel og Regnbyger. Jeg startede imidlertid lige efter Daggry, og efter at have mødt baade Torøden og Regnbyger paa min Vej, landede jeg paa en Mark lige ved Forest City, i Iowa, hvor jeg benyttede Pauserne mellem Bygerne til at efterse Maskinen. Derpaa fortsatte jeg Turen mod mit endelige Maal, Shakopee, Minnesota, hvor jeg havde aftalt at mødes med min Fader for at flyve rundt med ham til de forskellige Valgsteder, hvor han skulde tale.

Det var fuldkommen Skybrud over Shakopee, da jeg kom dertil, og medens jeg fløj rundt og ventede paa, at det skulde trække væk, saa jeg kunde lande, kom jeg lige midt ind i en mægtig Regnbyge nær ved Savage. En af mine Cylindere strejkede, og jeg forberedte mig netop paa at lande i en Kløvermark, da to af de andre ligeledes stoppede. Jeg var kun et halvhundrede Meter oppe, og jeg mistede stadig Højde. Der var ikke andet at gøre end at lande øjeblikkelig, men jeg havde kun Valget mellem nogle høje Træer eller en Mose. Jeg valgte Mosen og afbrød Tændingen. Hjulene rørte Jorden, Maskinen rullede nogle faa Meter, sank i til Aksen og gik rundt.

Siderøret ramte dog ikke Mosegrunden, og Maskinen stoppede efter at være drejet omtrent en halv Gang rundt med Kølerhætten og Overplanet hvilende paa Jorden. Jeg hængte i Rømmene, men da jeg med den ene Haand prøvede at aabne Spændet, medens jeg med den anden holdt mig fast for ikke at falde ud paa Hovedet, viste det sig, at det var blevet klemt sammen. Efter flere forgæves Forsøg opgav jeg det og løste i Stedet for de to Kramper, hvormed Rømmene er fastgjort til Maskinen.

Alt dette tog kun et Par Minutter.

Da jeg var kommet fri af Sædet, undersøgte jeg Maskinen paa det omhyggeligste. Heller ikke denne Gang var der sket nogen nævneværdig Skade. Min Propel var revnet, og jeg maatte anskaffe mig en ny — det saa jeg straks; desuden var der ogsaa en Revne i Afstandsøret

i Understellet, det maatte omvindes med noget Staaltraad. Ellers var Maskinen ganske hel, bare oversprøjtet med Mudder fra øverst til nederst.

For en Gangs Skyld var der ikke en eneste Tilskuer i Nærheden, saa jeg masede gennem Mosen hen til den nærmeste Gaard. Paa Vejen derhen bemærkede jeg, at der langs Mosens Yderkanter var fast Bund, hvorfra man kunde starte.

Gaardejeren havde set mig komme flyvende gennem Regnen, og var paa Vej ned mod Mosen, da jeg mødte ham. Han forklarede mig straks, at det var en komplet Umulighed at faa et Spand Heste ud i Mosens Hængedynd, og han anede ikke, hvorledes jeg skulde faa min Maskine tilbage til fast Bund igen.

Jeg laante af ham et Stykke Reb, som jeg vilde bruge til at faa Halen paa Maskinen trukket tilbage til dens naturlige Stilling, og saa gik vi sammen ned mod Mosen.

I Mellemtiden var der imidlertid sket det, at to Dreng, som havde set mig lande, men derimod ikke set mig komme ned fra Førersædet, var løbet ind til Byen (Savage) med den Nyhed: »en Flyver var gaaet paa Hovedet ned i Mosen med sin Flyvemaskine, og de var løbet hen og havde følt paa hans Hals, som var helt stiv, og Manden var stens død«.

Jeg var fløjet over Byen i Regnvejret for et Par Minutter siden, og da man den Gang troede alt, selv det mest umulige, naar det drejede sig om en Flyvemaskine, saa akslede Byens Beboere omgaaende deres Skind og kom kravlende og vadende ud over Mosen. De ældre og mere forsigtige valgte at følge Jernbaneskinneerne langs Mosens Yderkant, og da jeg kom derned med Gaardejeren og Rebet, var der Mennesker nok til at hjælpe mig med at faa Maskinen op af Dyndet.

Folk var uden Tvivl yderst skuffede over, at det hele for saa vidt viste sig at være blind Alarm, men de ydede mig forøvrigt deres Assistance med den største Beredvillighed.

I næste Dags Udgave af en stedlig Avis stod der følgende Beskrivelse af Tildragelsen; jeg citerer Referatet ordret, fordi det er et typisk Eksempel paa, hvad Folk i Almindelighed kendte til Flyvning i de Tider:

Flyvemaskine styrtet ned ved Savage.

»Charles A. Lindbergh, Søn af forhenværende Kongresmedlem Lindbergh, styrtede ned med sin Flyvemaskine lige uden for Savage i Morges tidligt. Han var oppe i 100 m's Højde, da Maskinen pludselig gik paa Næsen og landede i en Mose paa Propellen.

Lindbergh mener, at han vil kunne flyve igen om tre Dage.«

Naar man læser den Slags Beretninger om smaa Flyveuheld, er det ikke sært, at det store Publikum langt hellere vil se en anden flyve og nøjes med at læse i Avisen om Flyvere, der med Nød og næppe bjerger Livet, naar deres Maskiner havarerer etc. Selv i Tiden efter Krigen med dens nu ganske forældede Maskiner og Udstyr skyldtes næsten alle alvorlige Flyveuheld Mangel paa Øvelse og Erfaring hos Flyverne, som den Gang fik Lov at flyve — eller forsøge paa at flyve! — uden Certifikat eller Restriktioner i nogen Retning, naar blot de kunde faa en Maskine lokket op i Luften, ligesom de havde Lov til at medtage hvem som helst, de kunde faa overtalt til at gaa med op.

Det næste, jeg foretog mig, var at telegrafere til Little Falls efter en Propel, der var blevet afsendt ekspres fra Americus af Wyche, og to Dage senere traf jeg sammen med min Fader, der holdt Vælgermøder i Marshall.

Fader havde lige fra Begyndelsen af været meget imod min Plan om at blive Flyver, og han havde aldrig selv været oppe at flyve. Nu havde jeg imidlertid faaet ham til at love, at han vilde gaa op med mig, saa snart der tilbød sig en Lejlighed, og en Eftermiddag kort efter at jeg var kommen til Marshall, tog jeg ham med op, og vi fløj en Tur over Redwood Falls. Lige fra den Dag af hørte jeg ikke et eneste Ord om, at han ikke syntes om mine »Flyvegriller«; tværtimod, han var altid parat til at sætte sig op at flyve med mig, naar han kunde.

Efter at Valgkampagnen var til Ende, tilbragte jeg Resten af Sommeren paa »Kaperflyvningstogter« i Minnesota, Nord Iowa og det vestlige Wisconsin. Jeg var ene den største Del af Tiden, men jeg havde dog en Elev med et Par Ugers Tid, da jeg skulde lære ham at flyve; da det var besørget, tog jeg min Moder med paa »Kaperflyvning« i Minnesota i en halv Snes Dage. Moder havde aldrig haft noget imod,

at jeg blev Flyver, og efter at hun havde været oppe for første Gang i Janesville, Minnesota, blev hun ligefrem begejstret for at flyve.

Moder og jeg havde altid været uadskillelige lige til den Dag, da jeg tog bort for at begynde min Uddannelse som Flyver, og vi havde altid tænkt os at ville flyve sammen, saa snart jeg var udlært. Det faldt derfor af sig selv, at jeg benyttede den første Lejlighed, der tilbød sig, til at telegrafere til hende om at møde mig i Janesville.

Som sagt, det morede min Moder umaadeligt lige fra først af, og hun og jeg fløj mange Ture sammen, bl. a. var hun med mig paa en af mine Postflyvninger mellem Chicago og St. Louis.

Min »Kaperflyvning« gik saa nogenlunde; der var Uger, hvor Fortjenesten var saa sløj, at Foretagendet ikke engang balancerede; men til Gengæld var der andre Tider, hvor jeg havde »fuldt Hus« hele Dagen fra Morgen til Aften, saa det endelige Resultat blev virkelig særdeles godt.

En Aften, da jeg ventede paa Passagerer paa en Mark i det sydlige Minnesota, kom der et Automobil kørende ind paa Marken. En af Passagererne var en ung Mand, der havde gennemgaaet Hærens Flyveskole og taget Eksamen derfra. Han spurgte, hvorfor jeg ikke søgte at blive optaget som Elev ved Brooks Field, og forklarede mig, at jeg bare skulde skrive til Chefen for Hærens Flyvevæsen, Krigsministeriet, Washington, og bede dem om at sende mig de nødvendige Papirer til Udfyldning; saa vilde jeg faa tilsendt alle mulige Oplysninger om Uddannelsen, og hvad der forlangtes for at blive optaget.

Jeg havde altid længtes efter at flyve med moderne og kraftige Flyvemaskiner. Lige siden den Dag, da jeg stod og saa en Gruppe paa 14 De Havilands komme ind paa Flyvepladsen i Lincoln med deres fire Hundrede Hestekraft Liberty Motorer — det var lige i Begyndelsen af min Flyvetid — havde jeg længtes efter at komme op med saadan en. Det kunde kun ske ved at gaa ind i Hæren, for der var ingen Liberty Maskiner i »Kaperflyvningsfart«! Som tænkt saa gjort: samme Aften, da jeg kom tilbage til mit Hotel, skrev jeg til Chefen for Flyvevæsenet, Krigsministeriet, og nogle faa Dage senere, da jeg fik min Post sendt ud til mig fra Minneapolis, var der Svar fra Washington

med indlagte Papirer til Udfyldning. Man skrev, at en Ansøger maatte være mellem 20—27 Aar gammel, ugift, af godt Helbred og udgaaet fra et af Landets Gymnasier eller med tilsvarende Uddannelse.

Jeg udfyldte Papirerne og sendte dem tilbage, og kort Tid efter fik jeg Anvisning paa at melde mig til Eksamenskommissionen i Chanute Field, Rantoul, Illinois, i Januar Maaned 1924.

Sidst i September trak jeg sydoover. Det begyndte at blive koldt i Minnesota, og de færreste brød sig om at flyve i en aaben Maskine om Vinteren.

Jeg tog til Wisconsin og gjorde Forsøg paa at »kapre« der, men opdagede, at en eller anden havde været der i Forvejen og taget Passagerer for halv Pris. Jeg selv havde altid holdt mig til de een Gang vedtagne Bestemmelser, som de fleste Flyvere den Gang rettede sig efter: at give en god Tur for 5 Dollars, men afslaa at tage nogen med op for mindre. Derfor sagde jeg straks igen Farvel til Wisconsin og styrede mod Illinois. Efter Starten bestemte jeg at tage til de internationale Flyveopvisninger i St. Louis, som netop stod paa lige i den Tid. I Stedet for at gaa ned i de forskellige Byer, jeg passerede og forsøge paa at tjene Penge paa Passager-Ture der, fløj jeg direkte mod St. Louis, indtil mit Benzinformaaet slap op; saa maatte jeg ned for at indtage Brændstof fra en Benzinvogn, der kom forbi, og derfra videre til Carlinville, Illinois, hvor jeg atter indtog Benzin, og tillige »reddede« en Passager til St. Louis formedelst 25 Dollars.

Da vi nærmede os Lambert Field, hvor Opvisningerne fandt Sted, kom vi lige over Sportspladsen, mens Bombekasterne var ved at vise deres Færdighed. Jeg gik ned paa en Mark lidt Øst for Lambert for at være af Vejen, og ventede til Aften med at flyve min Maskine over paa Pladsen og køre den hen for Enden af een af de lange Rækker private Maskiner, der allerede var parkeret.

En Mængde af mine gamle Bekendte var kommet til Stede i Anledning af Flyveopvisningerne, og kort efter at jeg var landet, traf jeg Bud Guerney, der, sammen med en af Flyveraspiranterne fra Lincoln, paa en fiks Maade var kommet til Flyveopvisningerne i en Pulmann Vogn uden at skulle købe Jernbanebillet. Han havde bragt sin Faldskærm med sig, og skulde deltage i Konkurrencen i Landing med Fald-

skærm, hvor han skulde være »Festens clou« med sit Dobbeltudspring med 2 Faldskærme.

Om Aftenen efter at selve Opvisningerne var forbi for den Dag, gjorde jeg et Par Passagerture, og inspicerede bagefter de forskellige Maskiner. Jeg vilde gladelig have givet hver Skilling, jeg havde tjent ved mine »Kaperflyvninger« i Sommerens Løb, for at kunne faa Lov til at flyve med nogle af de nyere Maskiner, og jeg var fast besluttet paa, at intet skulde forhindre mig i mit Forsæt: at komme ind paa Flyveskolen som Aspirant. Det var jo aabenbart min eneste Chance for at kunne komme til at flyve med Maskiner, der kunde stige næsten som Lærker, naar man forlangte det af dem, i Stedet for som hidtil med Nød og næppe at kunne klare Trætoppene for Enden af en Flyveplads.

Da jeg tog til St. Louis, var det med Tanken om at flyve videre Syd paa, naar Flyveopvisningerne var til Ende, men takket være Bud solgte jeg min »Jenny« til en Bekendt af ham, Instruktionstimer med indbefattet i Salgsprisen. Marvin Nortrop, der var kommet i sin Standard Maskine fra Minneapolis, havde ogsaa solgt sin Maskine i St. Louis, og paa samme Betingelse: Flyveundervisning af Sælgeren. Men da det imidlertid blev nødvendigt for ham at tage hjem ganske pludseligt, lovede jeg ham at overtage hans Instruktionstimer, saa at begge Købere blev mine Elever.

Jeg havde lovet at tage Bud op i min Maskine, naar han skulde gøre sit sidste Udspring, og paa Opvisningens sidste Dag tog vi henad Aften ud til Flyvepladsen med begge Skærmene, som han havde bundet sammen med det eneste Stykke Reb, han kunde finde. Det var temmelig slidt og gammelt, men vi var enige om, at det holdt nok, og holdt det ikke, betød det jo ikke andet, end at han vilde komme til at falde et lille Stykke længere end egentlig beregnet, førend Nr. 2-Skærmen foldede sig ud.

Jeg listede gamle »Jenny« op i 600 Meters Højde, og da vi var kommet et Stykke til Luvart for Pladsen, skar Bud sig løs. Den første Skærm foldede sig straks ud, men det stærke Ryk var for meget for vort gamle Stykke Reb. Det brast og slap saaledes Skærm Nr. 2 løs i Utide; den faldt ca. 60 Meter endnu, førend den udfoldede sig.

Rundt om os kredsede en hel Mængde Flyvemaskiner, der fløj i alle mulige Retninger uden tilsyneladende at tage det mindste Hensyn til hverandre. Propelvinden fra de mange Maskiner gjorde Luften meget urolig, hvorfor Faldskærmen svingede fra den ene Side til den anden; Resultatet blev da ogsaa, at Bud brækkede sin ene Arm, da han landede paa en Grøftkant midt imellem Tilskuerne. Dette var det eneste Ulykkestilfælde paa hele Flyvestævnet.

De paafølgende 14 Dage havde jeg nok at gøre med at undervise mine to Elever. Der blev dog ogsaa Tid til en kortere »Kaperflyvning« gennem Illinois.

IV MOD SYD

Saa snart jeg var færdig med mine Instruktions timer i St. Louis, fløj jeg gamle »Jenny« op til min Elevs Hjem i Iowa; her blev jeg, til jeg havde overværet hans første Ene-Flyvninger, hvorefter jeg tog med Toget til Lincoln. Sidste Gang jeg saa gamle »Jenny«, passerede hun over Banegaarden i Byens Centrum i et halvhundredes Meters Højde — — og min sidste Afskedsinstruks til min Elev havde lydt paa, at han, naar han fløj over Byen, ikke under nogen Omstændigheder maatte flyve lavere end 500 m, og til enhver Tid maatte have saa megen Højde paa, at han kunde glide uden for Byen i Tilfælde af Motorstop!

Jeg tog til Lincoln for at faa en S. V. A., det vil sige: en italiensk tosædet Maskine, og saa flyve tilbage til St. Louis. Men ved min Ankomst fik jeg at vide, at den omtalte Maskine stod paa den gamle Pulitzer Flyveplads ved Ohama, og at den var i en meget tvivlsom Forfatning. Blandt andet sagdes der, at nogle næsvise Køer havde ædt alt Betrækket af Sideroret. Køer og Muldyr holder nemlig meget af Lærredsbetrækket, og man hører ret ofte, at en Maskine er blevet helt afklædt for sit Betræk i Løbet af nogle ganske faa Minutter. Paa den anden Side har jeg selv flere Gange ladet min Maskine staa i Dagevis paa en Mark, hvor der gik Køer paa Græs, uden at der skete det mindste. Ja, i de 14 Dage, jeg tilbragte i Maben, Mississippi, stod min Maskine paa en Græsmark med en hel Flok Muldyr, og de havde aldeles ikke rørt den!

Vi læssede et nyt Ror og andre Reservedele op i en Turistbil og kørte ind til Omaha næste Morgen med det hele.

Den omtalte italienske Maskine var i en endnu daarligere Forfat-



Den franske Flyver, M. Blériot, der i 1909 fløj over Kanalen og vandt den af Bladet »Daily Mail« udsatte Præmie paa £ 1000 for den første Kanalflyvning, byder her Lindbergh Velkommen til Frankrig.



Den franske Krigsminister, Paul Painleve, byder Lindbergh Velkommen til Paris.
Til højre ses den amerikanske Ambassadør i Frankrig, Myron T. Herrick.



Lindbergh fotograferet sammen med Frankrigs Præsident, M. Doumerque og Ambassadør Herrick.

ning, end man havde fortalt mig. Foruden at den skulde have nyt Ror, var ogsaa en Del af Hulsømmen paa Planerne ødelagt, og som Følge heraf var Betrækket meget slapt. Køleren havde faaet en Mængde Lækager, som en eller anden fiffig Sjæl havde forsøgt paa at stoppe ved at hælde en Spand Klid ned i Køleren. Da vi omsider fik den i Gang, gik Motoren elendigt, og vilde ikke gaa mere end 1100 Omdrejninger pr. Minut. Til sidst besluttede vi os til at flyve til Lincoln med Maskinen, da den meget nemmere kunde repareres der, og jeg drog af med en hakkende Motor og med Termometret visende 5° under Kogepunktet. Da de første fem Minutter var gaaet, stod Naalen paa 115°, og et Kvarter senere blev Kølerproppen revet ud af den udstrømmende Damp. Jeg landede i en Stubmark og lejede Farmeren til at spænde sine Heste for Maskinen og hale den ind i en Indhegning i Nærheden af hans Hus, hvor jeg efterlod det hele, for at den kunde blive demonteret og sendt til Lincoln næste Dag med Godstog.

December Maaned tilbragte jeg med »Kaperflyvning« i Illinois, og i Januar tog jeg til Chanute Field for at melde mig til Adgangseksamen for Flyveraspiranter.

Ved en eller anden Lejlighed havde jeg engang, mens jeg var i Lambert Field, gjort en kort Flyvetur i Ozark Bjergene med Leon Klink, en Automobilhandler, som havde købt en Canuck Flyvemaskine samme Efteraar og var ved at lære at flyve den. Efter min Tilbagekomst fra Chanute Field, og mens jeg ventede paa mit Eksamensresultat, besluttede Klink og jeg os til at foretage en lille Fornøjelsesflyvetur Syd paa, og vi vilde kun »kapre« lige tilstrækkeligt til at betale vore løbende Udgifter. Klink vilde gerne lære at flyve, og samtidig holde en lille Ferie, medens jeg kun havde den ene Tanke: at holde min Flyvning vedlige, og samtidig være parat til at begynde mit Kursus i Brooks Field til Marts — forudsat vel at mærke, at jeg ikke var faldet igennem til Adgangseksamen.

Saa tog vi altsaa af Sted d. 23. Januar i 5 Graders Frost og satte Kursen mod det solbeskinnede Syden!

Vor første Landing fandt Sted i Perryville, hvor vi besøgte nogle af Klinks Venner. Vi blev der nogle Dage, og fløj i den Tid med nitien Passagerer. Fra Perryville fløj vi til Hickman, Kentucky, hvor vi

landede paa en temmelig opblødt Mark Øst for Byen. Vi var kommet ud af den koldeste Vejrzone, og vor Maskine sank flere Tommer dybt ned i Pløret. Da vi havde faaet Benzin om Bord og vilde til at starte igen, viste det sig umuligt at faa tilstrækkelig Fart paa. Hjulene vilde ikke slippe Pløret. Saa stod Klink af, og jeg prøvede at starte alene. Først efter 2 forgæves Forsøg lykkedes det endelig at komme op.

Jeg udsøgte mig nu en Græsmark lidt længere borte, hvor det saa ud til, at Jordbunden var lidt mere fast og haard; der gik jeg ned. Men nu var det imidlertid blevet for sent at flyve længere, inden det blev mørkt, desuden stod det mig straks klart, at ogsaa denne Mark var for blød i Bunden til, at Maskinen kunde hæve sig med to om Bord. Derfor lod vi Canuck'en staa, hvor den var, og gik selv ind til Byen for at finde Natteløgis.

Vort første Forsøg næste Morgen faldt uheldigt ud, og heller ikke det andet lykkedes; vi kom ikke op, Pladsen var for blød. Omsider lykkedes det os med Assistance af fem Mand, der skubbede paa Pladserne, at faa Maskinen op paa Toppen af en let skraanende Bakkekam, hvorfra vi startede ned ad Bakke. Saa gik det! Næste Gang vi stoppede op, var i Tennessee, hvor vi fyldte Benzin, derefter fløj vi til Friars Point, Mississippi, hvor vi landede paa en gammel Bomuldsmark og tøjrede Maskinen for Natten.

Canucken havde kun een Benzintank, der kunde tage godt 100 Liter, eller med andre Ord tilstrækkeligt til halvtredje Times Flyvning. Naar man fradrog en halv Time til at finde en god Landingsplads, hvilket ofte var ret vanskeligt, havde vi altsaa lige nok til at flyve ca. 185 km i stille Vejr. Hvis vi fik Modvind, reduceredes vor Aktionsradius yderligere.

Vi tilbragte Natten hos en af Plantagefunktionærerne i Nærheden af Marken; den følgende Dag besaa vi Omegnen og fløj med et Par Passagerer. Om Aftenen gik vi med nogle af de unge Mænd fra Egnen hen for at undersøge et Hus, hvor det spøjte; vi fandt godt nok Huset, men Spøgelserne saa vi ikke noget til.

Vort næste Ophold var i Hollandale; saa i Vicksburg, hvor vi gik ned paa en lille Mark en halv Snes km Nord for Byen; vi slap ned ved at glide »ned ad« en lille Bjergskrænt og »springe« over en Træstub.

Efter at have tilbragt en Dag med at undersøge Vicksburgs Seværdighed, fløj vi videre til Clinton, hvor Forretningen gik strygende med Passagerflyvninger. Her blev vi saa en Dag til for at gøre Udflugter.

Vi indtog ny Benzinforsyning i Hattissburg og Mobile, dernæst landede vi ved Marinens Flyvestation i Nærheden af Pensacola, Florida, hvor Chefen modtog os med største Elskværdighed.

Saa kom der endelig Meddelelse til mig fra Krigsministeriet om, at jeg havde bestaaet Adgangseksamen. Der medfulgte desuden Ordre til at indfinde mig paa Brooks Field, San Antonio, Texas, saa jeg kunde begynde paa Aspirantskolen den 15de Marts.

Klink og jeg blev saa enige om at slutte vort Ophold i Pensacola med det samme og flyve Vest paa, saa langt som vi kunde naa, førend jeg maatte tilbage for at naa Brooks Field i rette Tid.

Vi havde lovet en af Damerne paa Flyvestationen at tage hende med op og give hende en lille Tur, inden vi tog af Sted, og den Morgen vi skulde rejse, foretog jeg en Prøveflyvning, inden jeg skulde have Damen med ind over Pensacola. Jeg var lige kommet op i smaa Hundrede Meter, da Motoren gik ned i Omdrejninger til omkring de femhundrede. Jeg svingede skarpt for at komme tilbage til Pladsen, men jeg havde ikke tilstrækkelig Højde til at naa derhen og blev nødt til at gaa ned mellem nogle Sandbanker knap 30 Meter fra vor Flyveplads. Den første Sandbanke rev Understellet af, og et af Hjulene blev trykket op gennem venstre Underplans Forbjælke, der brækkede ca. $\frac{1}{2}$ Meter fra Kroppen.

En hurtig Undersøgelse af Maskinen viste os, at den maatte have et helt nyt Understel og ny Propel, foruden hvad der behøvedes af Materiale for at reparere Forbjælken.

Marinestationens Personale halede vor Maskine ind i en af deres egne store Felthangarer, og vi fik Tilladelse til at benytte os af Stationens Værktøj for at udbedre Skaden. Vi købte et Reserveunderstel og en Propel og lavede saa en »Kasse«, der passede over Forbjælken, skruede den sammen om denne efter at have limet Bruddet, der yderligere blev omvundet med Kridtsnor, og oversmurte den med Lim. Paa denne Maade blev Bruddet repareret, saa Forbjælken blev stærkere end den nogen Sinde havde været.

Naar vi ikke var optaget af at reparere vor Maskine, tog vi ud paa Ture til de gamle spanske Forter, der beskyttede Byen i de Tider, da Florida endnu var en spansk Besiddelse. Disse gamle Forter er endnu i udmærket Stand, og der findes mange skjulte Gange, af hvilke en siges at have dannet en underjordisk Forbindelse mellem de to Forter; men endskønt vi søgte alle Vegne efter Indgangen til denne Tunnel, fandt vi den dog aldrig.

Det tog os hened en Ugestid at faa vor Flyvemaskine i Stand igen, og da den atter kom paa Vingerne, prøvede jeg den medtagende en Irving Faldskærm, som jeg laante hos en af Officererne. Det var første Gang, jeg havde en af Hærens Faldskærme med mig i Luften, og jeg havde en vidunderlig Følelse af at være omtrent lige glad med, om Maskinen holdt eller ej. Jeg udførte nogle Manøvrer med denne Canuck, som jeg aldrig vilde have drømt om at foretage før, og dog med en Følelse af absolut Sikkerhed.

Indførelsen af Faldskærme i Hærens Flyvekorps var et stort Fremskridt. Det giver den Fører, der skal prøve en ny Maskine, et sikkert Middel til at slippe godt fra det i Tilfælde, hvor alt andet glipper. Under Formationsflyvning kunde Maskinerne uden Risiko flyve tættere sammen, og man kunde byde Maskinerne langt mere end før. Gik det galt, havde man jo Faldskærmen at falde tilbage paa.

Faldskærmene er blevet kendt og forbedret med næsten samme Hurtighed som selve Flyvemaskinerne. I en Aarrække kendte man kun Udspring med Faldskærm fra Ballon. Den første, der forsøgte at springe ud fra en Flyvemaskine, var Kaptajn Berry, der foretog sit første Forsøg i St. Louis, Missouri, i Aaret 1912. Hans Faldskærm var forholdsvis primitiv og ikke megen Nytte til, naar det rigtig for Alvor kneb. Ti Aar senere havde man forbedret Typen paa militære Faldskærme saa meget, at de nu kunde bære Vægten af en voksen Mand, naar han faldt gennem Luften fra hvilken som helst Højde, og nu, femten Aar efter Kaptajn Berrys første Forsøg, fordres det, at alle Hærens og Luftpostens Flyvere skal medføre Faldskærm.

Da Prøveflyvningen var forbi, surrede vi en 20 Liter Dunk Benzin fast til hver af Planerne og fløj langs Bugten ved Meksiko til Pascagoula, Mississippi. Der var en lille Revne omtrent midt paa Canuck's

ens Benzinbeholder. Naar der ikke længere kom Benzin ud af Revnen, betød det, at Beholderen var halvt tom. Takket være de to Dunke Benzin kunde vi imidlertid holde den gaaende en Time længere, og naar Hovedtanken var tom, vilde jeg tappe Benzinen fra Dunkene over i den ved Hjælp af en Gummislange. Paa denne Maade vilde vi prøve paa at flyve længere uden at behøve at lande, og saaledes indhente noget af den Tid, vi havde spildt i Pensacola.

Fra Pascagoula tog vi videre til New Orleans, hvor vi gik ned paa Væddeløbsbanen i Byens nordlige Udkant. Derfra til Lake Charles og videre til Rice Field ved Houston, Texas. I Rice Field fik vi indbygget 3 Tanke under Overplanet, saaledes at vi yderligere kunde medtage 120 Liter Benzin, som i Forbindelse med 20 Liter Dunkene satte os i Stand til at tilbagelægge ca. 600 km.

Pladsen stod under Vand, og da det var Meningen at stoppe op i Brooks Field, der kun ligger nogle faa km Syd for San Antonio, fyldte vi kun Faldtanken og den store Tank, men ikke vore 20 Liter Dunke.

I Brooks fik jeg definitive Instrukser om at melde mig paa Skolen den 15de Marts.

Vi var nu naaet til Slutningen af Februar, men vi bestemte os til at fortsætte vor Tur saa langt Vest paa, som vi fik Tid til. Saa vilde jeg tage med Toget tilbage til Brooks Field, og Klink vilde flyve videre alene.

Vi fyldte alle vore Beholdere, og efter at have rullet over 500 m paa Jorden, kom vi endelig op. Men da vi havde kredset tre Gange rundt om Brooks Field uden at kunne komme højere op end ca. 20 m, besluttede vi os til at gaa ned igen og skille os af med en af Benzindunkene. Klink satte sig i Passagersædet med den anden Dunk paa Skødet.

Fra nu af havde vi ingen Vanskeligheder ved at naa op til flere hundrede Meters Højde med vor formindskede Vægt og den i høj Grad formindskede Modstand, hvilket betød uendelig meget mere end selve Vægten af Benzinen. Imidlertid gik der ikke mere end en Time, før Terrænet begyndte at stige, og da vi ikke kunde komme stort højere til Vejrs, varede det ikke længe, før vi igen strøg lige hen over Trætoppene. Det blev til sidst nødvendigt at smide vor sidste Benzindunk over Bord — den, som Klink sad med paa Skødet — og desuden maatte

jeg svinge ned gennem en dyb Kløft mellem Bjergene for at undgaa at støde mod Jorden. Det var galt nok at maatte efterlade vor ene Dunk i Brooks Field, men jeg tror ikke, at Klink nogen Sinde glemmer Syret af vor anden og sidste Dunk, da den fo'r ned gennem Luften og knustes mod Jorden med et Brag!

Da vi lidt senere kom hen i Nærheden af Floden West Nueces, tog vi fejl og mente, at det var Rio Grande, og styrede mod Nord. Vi var fløjet tværs over Landet, dog næppe langt nok til at have naaet Rio Grande. Men i Følge mit Kort var Rio Grande den eneste Flod, der havde en Jernbanelinje langs den nordlige Bred. Vi fulgte nu langs West Nueces Floden til Camp Wood, hvor Jernbanesporene holdt op. Paa det Tidspunkt var det gaaet op for mig, at vi havde taget fejl og var paa gal Vej — imidlertid tillod vort Benzinforraad os ikke at flyve tværs over Bjergene mod Vest, og vi landede derfor paa en lille Græsmark i Nærheden af Barksdale. Marken var imidlertid ikke stor nok til at starte fra, naar vi begge var om Bord. Derfor fløj jeg alene til Camp Wood, hvor jeg gik ned paa Byens Hovedtorv. Dersom Vinden blot vilde blæse fra det rigtige Hjørne, var Torvet lige akkurat stort nok, til at vi kunde faa Tilløb under to Telefonledninger og over en Vej — som sagt, bare Vinden blæste fra det gunstige Hjørne!

Næste Dag var alt, som det skulde være, men Klink vilde til Bal om Aftenen, og næste Morgen var Vinden gaaet om i det modsatte Hjørne. Nu begyndte det at knibe med at faa Tid til det, vi gerne vilde naa, inden jeg skulde af Sted til Brooks Field. Vi vilde navnlig gerne naa at komme til Californien forinden. Dersom vi blot kunde faa Maskinen hen paa en større Mark 10 km Syd for Camp Wood, vilde der være rigelig Plads til at starte med fuld Benzinbeholdning.

Det viste sig, at en af Gaderne i Byen var bred nok til at starte fra, forudsat at jeg kunde faa et 14 m bredt Plan til at gaa ind mellem to Telefonpæle, der stod 15 m fra hinanden, og at jeg kunde smutte ind mellem en Del Grene paa begge Sider af Gaden lidt længere nede. Vi skubbede altsaa Maskinen ud midt paa Gaden, og jeg prøvede at komme i Gang. Telefonstængerne var 15 m længere nede ad Gaden, men lige inden vi kom til dem, blev Vejen meget ujævn. Mit ene Hjul blev hængende i et Hjulspor, da jeg skulde lette, og Følgen var, at jeg kom

for langt til højre og løb mod den ene Telefonpæl. Sammenstødet mellem højre Plan og Telefonpælen fik Flyvemaskinen til at svinge rundt til den ene Side, og dens Forpart gik med et Brag gennem Muren til en Køkkenudstørsforretning og spredte Pander, Potter og Gryder over hele Butikken!

Købmanden og hans Søn troede, det var Jordskælv, og kom styrtende ud paa Gaden. Men da Manden saa, at det var en Flyvemaskine, der var kørt ind i hans Butik, blev han saa begejstret, at han slet ikke vilde høre Tale om Skadeserstatning, ja, han vilde ikke engang have Hullet i Muren stoppet til igen! Han sagde, at Reklamen var langt mere værd end den Skade, der var sket.

Skaden paa Maskinen indskrænkede sig hovedsagelig til en knust Propel. Dog var den tilbøjelig til at »trække til højre« fra den Dag og for Resten af sin Levetid. Vi telegraferede ind til Houston efter en ny Propel og en Dunk Planlak, og nogle faa Dage efter strøg vor Canuck hen over Bjergtoppene paa sin karakteristiske Façon paa Vej mod vort vestlige Maal.

En »Canuck« eller en J. N. 4 C. er hverken mere eller mindre end en kanadisk »Jenny«. Skønt den ganske vist er noget lettere og mere manøvredygtig end en »Jenny«, har den akkurat den samme Evne til lige akkurat at klare Skærene, naar man flyver over et eller andet.

Vi passerede Rio Grande og fløj hen over et Hjørne af Meksiko, landede paa en af Hærens Nødlandingspladser i Pumpville, hvor vi gjorde os gode Venner med den tilsynshavende Officiant og fik ham til at sælge os saa meget Benzin, at vi kunde flyve videre.

Inden vi naede Maxon, Texas, var det blevet mørkt, og vi gik ned mellem de tornede Kaktus i Byens vestlige Del, der egentlig kun bestod af et Hus til Banearbejdere og nogle gamle Jernbanevogne af den Slags, der almindeligvis er i Brug i de Egne som Opholdssted for de mexikanske Jernbanearbejdere.

Formanden for disse boede ganske alene. Han skulde snart forflyttes til en behageligere Arbejdsplads under bedre Forhold, betroede han os. Vi blev hos ham om Natten, og næste Morgen lavede vi en Startbane for Canucken. Maxon var temmelig højtliggende, og da Luf-ten her var tyndere, behøvedes der et længere Stykke fri Bane til

Starten. I den østlige Ende af Marken var der et lille Bjerg, og mod Vest skraaned Grunden opad. Vi arbejdede lige til Middagstid med at hugge væk og gøre lyst mellem Kaktusplanter og Buske. Det blæste lidt fra Vest, og Luften følte varm og trykkende. Efter at have rullet tre Fjerdedele af Banens Længde, hævede Canuck'en sig godt 1 m og forblev i denne Højde, hvilket havde til Følge, at Planerne strejfede Buskene, da vi naaede til Enden af Banen. Ikke saasnart fik vi lidt større Fart paa, før vi atter stødte mod en Busk, der hemmede vor Flugt, og da vi var naaet omtrent 200 m frem, »tog« vi en spansk Sværdplante, der gik gennem venstre Underplans Forbjælke. Efter at Planten var blevet kappet af af en af Støttebardunerne, blev den hængende midt i yderste Fag. Vi gik øjeblikkelig ned og undersøgte Skaden, der viste sig at bestaa i et 14' Hul i Bjælken samt en Del Rifter i Planlærredet.

Der kom netop et Godstog forbi, og Togføreren havde set os gaa ned; han standsede Toget og lod Klink komme med. Aftalen var, at Klink skulde køre med Toget til den nærmeste By for at faa Materiale til Reparationen, medens jeg blev ved Maskinen, til han kom igen. Vi befandt os 30 km fra det nærmeste Oplagssted for den Slags Varer, og da Formanden for Jernbanearbejderne skulde rejse næste Dag hen til sin nye Plads, maatte jeg se at finde en ny Bopæl, saa længe vi blev der paa Stedet; jeg gik omtrent 2½ km, inden jeg fandt en Gaard, hvor jeg fik Lov at bo, indtil vi igen kunde flyve videre.

Klink maatte tage lige til El Pasco, før han kunde opdrive det ønskede Materiale. Jeg blev hele Dagen ved vor Maskine, og det meste af Natten fulgte jeg med Gaardejerens Sporhunde paa deres Jagt efter Pantere og Vildkatte. Natten før havde de jaget en stor Vildkat op i et Træ, men desværre saa de sig ikke i Stand til at gentage Forestillingen til Ære for mig. Det eneste, jeg fik udrettet paa hele Turen, var at hjælpe en af Hundene med at komme fri af et Pigtraadshegn, hvori dens ene Pote blev hængende, da den vilde hoppe over.

Klink kom tilbage med en hel Dunk Planlak, to Stykker Krydsfinér, nogle Søm og Skruer, en lille Dunk Lim, nogle Nøgler Kridtsnor og tilstrækkeligt Lærred til Reparation af det iturevne Stykke af Planet. Saa laante vi en stor Slagterkniv, en Naal og Traad, samt en Økse fra

Gaardens Ejer, og gav os i Færd med at gøre Canuck'en flyvedygtig endnu en Gang. Vi savede Krydsfinéret i nogenlunde passende Størrelser og afskar det dernæst i den rigtige Form og Størrelse ved Hjælp af et gammelt Savblad, vi fandt i vor Værktøjskasse, og pudsede det til sidst pænt af med vor Slagterkniv. Det lykkedes os i kort Tid at konstruere en »Kasse« rundt om den knuste Planbjælke Mage til den, vi lavede i Pensacola, den var bare en Meter længere ude paa Bjælken. Vi havde lige akkurat tilstrækkeligt Lak til at dække Bruddet, men maatte lade være med at lakere Stoffet i det yderste Fag; og efter at have syet alle de Huller sammen, som Salviebuskens Spidser havde lavet i Planerne, var vi atter parat til at starte.

Det var imidlertid altfor nær ved den 15de Marts til, at jeg turde gaa videre Vest paa, saa vi bestemte os til at flyve Canuck'en tilbage til San Antonio. Der vilde vi fikse den pænt op, og Klink vilde saa fortsætte alene til Californien.

V

UDDANNELSE VED BROOKS FIELD

Jeg kom til Brooks Field den 15de Marts 1924, men blev ikke indskrevet som Flyverelev før den 19de Marts. Den almindelige Regel er, at en Elev indmeldes paa den Flyveplads, der er nærmest hans Hjemsted, og faar fri Rejse fra dette Sted til Skolen, hvor han skal uddannes, og tilbage igen efter endt Uddannelse. Ved min Optagelse paa Brooks Field faldt der ingen Rejseomkostninger af til mig, med Undtagelse af en eventuel Omnibusbillet tilbage fra Kelly, hvor jeg tog Eksamen Aaret efter.

Vi var ialt 104 Flyverelever og repræsenterede saa at sige hver eneste Stat i hele Riget. Vore Barakker var overfyldte, saa mange var vi. Der var to Sovepladser for hvert Vindue, og nogle af Eleverne maatte ligge i Opholdsstuen. Det var en sorgløs, gemytlig Forsamling; vi glædede os som Børn til alt det, vi skulde opleve, før vi om et Aar blev Sekondløjtnanter og fik »Vingerne«! Vi var jo allerede kommet lykkelig igennem den første Skærsild: selve Optagelsen, hvor saa mange faldt igennem, dels paa Grund af manglende Kundskaber, dels fordi deres Helbredstilstand ansaas for mindre tilfredsstillende. Alle var vi fuldt overbeviste om, at vi havde Anlæg for Flyvning, endskønt kun meget faa af os havde prøvet at flyve og slet ikke anede noget om Livet som Flyverelev.

Vi havde ikke været mere end nogle faa Timer i Løjren, før det svirrede med Historier blandt Eleverne, stammende fra Samtaler med det afgaaende Hold, der nu skulde af Sted til Kelly for at uddannes videre.

Vi lærte alle de gængse Skole-Slagudtryk som: »Benzin Raad«, »Skridning«, »videnskabeligt Slid«, »8-Timers Ture«, »Halvspiraler«,

»Overprøver«, »Vægge med Øren«, »Elev-Etikette« og Masser af andre mærkelige Udtryk, som de gamle Elever, der nu havde overstaaet deres halve Aars Kursus her, nedladende forklarede os den dybere Betydning af. Der faldt ogsaa en Bemærkning om, at ikke engang 40 % af os kunde vente at komme Skolen igennem her paa Brooks Field, og at Halvdelen af dem, der bestod, rimeligvis vilde »skride« paa Kelly.

Ved Sengetid den første Aften var vi allerede begyndt at føle den nervøse Spænding, der hører med til Flyverelevens daglige Liv, lige fra hans første Dag paa Brooks Field, og indtil han omsider opnaar sit Certifikat paa Flyveskolen i Kelly.

Den egentlige Træning skulde først begynde den 1ste April. De første 14 Dage gik med at komme i Orden og lære en Flyverelevs daglige Dont og allersimpleste Pligter. I dette Tidsrum blev vi vaccineret for Kopper og Tyfus paa Hospitalet; vi lærte at gøre Vagttjeneste rundt om Kasernen og tilliggende Marker, lærte Vagtinstrukser, blev inspiceret paa Posten og eksamineret i fem forskellige Fag. I vor Fritid havde vi Tilladelse til at se os om der paa Stedet eller tage med Omnibussen ind til San Antonio, men Søndag, Mandag, Tirsdag, Onsdag, Torsdag, Fredag skulde vi være hjemme igen og i Seng før Klokkeren slog 10! Ellers havde vi Nattegn.

Naar vi havde den mindste Smule Fritid om Eftermiddagen, forsøgte vi altid at »snyde« os til at faa en lille Flyvetur med en af Instruktørerne paa »Pisten«.

En Morgen ganske tidligt fik vi Lov til at skubbe Skolemaskinerne ud paa Pladsen og se paa, at det afgaaende Elevhold holdt Øvelser. Men da en af Maskinerne gik paa Næsen, ved at otte grønne Rekrutter under dette Arbejde løftede »Halen« for højt, blev vi beordret til at bære Brintbeholdere til Brug for en Ballonopstigning.

Efterhaanden som vi rykkede nærmere og nærmere til den første April, glædede vi os mere og mere til virkelig at komme op at flyve. Og samtidig hermed gik vi i ængstelig Spænding for Udfaldet af vor Eksamen; vi havde indsendt vore skriftlige Arbejder, fem i Tallet; dersom bare to af dem viste sig at være utilfredsstillende, var det ensbetydende med, at vi blev kasseret og maatte afgaa med det samme.

Flyveundervisningen blev givet paa to forskellige Steder af Flyve-

pladsen. Jeg hørte til B.-Pisten, der laa ca. en Fjerdingvej fra Lejren. Der var én Instruktør for hver seks Elever, og vi begyndte altsaa den 1ste April ganske tidligt om Morgenen. Min Instruktør hed Winston, Sergent Winston. Vi — mine fem Kammerater og jeg, der altsaa dannede Winstons Hold — skød Skolemaskinen ud af Hangaren hen til Startlinien. Sergent Winston valgte saa een af Holdet, befalede ham at sætte sig op bag i Maskinen, og af Sted gik det! Vi andre fem gik tilbage til B.-Pisten og ledte efter Tarantel-Edderkopper paa Vejen.

Den Gang, altsaa i 1924, brugte man endnu Curtiss' »Jenny« til Hærens Elevflyvninger kun med den Forandring, at den havde faaet en 150 H. K. Hispano-Suizas Motor i Stedet for en 90 H. K. Curtiss Ox-5. De mere moderne Skolemaskiner var endnu i deres Vorden. »Jenny'erne« blev bygget under Krigen og var nu ved at være antikverede, men det er tvivlsomt, om man nogen Sinde kan faa en bedre Maskine til Skolebrug, selv om den nyeste Type selvfølgelig er langt mere driftsikker. »Jenny'erne« havde for lidt Motorkraft, de var ikke rigtig til at stole paa, og de var ikke meget solide, men den Elev, der havde lært paa een af dem, kunde ganske roligt sige, at han uden Risiko var i Stand til at flyve alt, hvad der bare havde Planer.

Det var et vældigt Held for mig at faa Winston til Instruktør. Han havde Hærens Rekord i Flyvning med ca. 3300 Timer. Han var en ganske udmærket Flyver og forstod at lære fra sig, naar han vilde. Da Turen kom til mig, spurgte han, hvor mange Flyvetimer jeg havde, og da han hørte, at jeg havde fløjet ca. 325 Timer, overlod han mig Styregrejerne og beordrede mig til at gøre en Runde og lande. Jeg havde lidt vanskeligt ved at styre med højre Haand. De Krigsmaskiner, jeg hidtil havde haft med at gøre, var alle indrettet med venstre Haands Styring, men efter Fredsslutningen blev det bestemt, at Gashaandtaget skulde flyttes over i venstre Side, da det er mere naturligt at styre med højre Haand. Efter at vi havde foretaget tre Landinger, stod Sergent Winston ud af Maskinen og gav mig Ordre til at flyve alene i en halv Times Tid, for at jeg kunde vænne mig til at styre med højre Haand.

Naar vi ikke var oppe at flyve, samledes vi gerne rundt om »Pistkontoret«, hvor vi iagttog vore Kammerater ved Arbejdet og øvede os

i at svinge Propel paa en saadan Maade, at vi ikke blev ramt af den, hvis den skulde finde paa at slaa »bak«. For en Flyver er Propellen det farligste, og naar Maskinen er landet, og Folk trænger sig sammen om den, gaar han i en bestandig Ængstelse for, at de skal komme for nær hen til Propellen, inden denne er helt stoppet; og er den stoppet, slaas Tilskuerne i Reglen om at komme hen og sætte den i Gang paany!

En Elev faar i Reglen 10 Timers Dobbeltstyring, før han faar Lov til at foretage en Aleneflyvning. Først gaar Eleven op sammen med Instruktøren, og efter at have været oppe nogle Minutter, faar han Lov til at tage Styregrejserne, for at faa en lille Idé om, hvorledes man udfører store, flade Sving. Det næste Skridt i Uddannelsen er, at Instruktøren holder begge Hænder over Hovedet til Tegn paa, at han overlader Styringen til Eleven. Paa den Maade lærer sidstnævnte hurtigt at indse, at det ikke er nok at trække »Pinden« tilbage, hvis man vil stige, og skubbe den frem, hvis man vil trykke Maskinen, men at et nøje Sammenspil af de forskellige Ror er nødvendigt for at holde Maskinen »vandret«. Efter at Instruktøren saaledes har overgivet Styringen til Eleven, bliver Maskinen de første Minutter ganske rolig ved med at flyve lige ud, men saa med eet begynder »Næsen« at dyppe, eller Maskinen skrider til den ene eller den anden Side. I det Øjeblik glemmer en Begynder alle de omhyggelige Instruksioner, han har faaet; alt, hvad han i Hast foretager sig for at bringe Balance i Tingene, fører bare til det modsatte Resultat! Men Instruktøren sidder der med Hænderne paa Kanten af Førersædet og lader, som det hele ikke kommer ham ved. Saa indser Eleven, at han selv maa se, hvad han kan gøre for at faa Maskinen paa ret Køl igen . . . det gaar nemlig aldeles ikke op for ham, at hans Instruktør kan styre Maskinen næsten ligesaa godt med Knæerne som med Hænderne, og at han rimeligvis allerede flere Gange har reddet den fra at gaa i Spind. Efter at have »tosset omkring« i flere Minutter paa den oven for beskrevne Vis maa Eleven igen overgive Styringen til Instruktøren; denne tager fat paa Pinden, tager Motor fra og brøler sine Befalinger til Eleven, der har sin Opmærksomhed mere henvendt paa Jorden end paa Læreren. Naar der er gaaet 45 Minutter paa denne Maade, bliver Maskinen fløjet til-

bage til Hangaren, hvor den næste Elev staar og venter paa, at Turen skal komme til ham, iført fuld Udrustning, med Flyverhjelm og ditto Brillen. Den første Elev springer ned og gaar hen og sætter sig paa Bænken ved Muren; og saadan fortsættes Øvelserne, indtil alle seks Elever har faaet hver sin Tur med deres Instruktør.

Dersom Eleven ikke kan flyve alene efter at have modtaget sine 10 Timers Dobbeltstyring, er der al mulig Grund til at frygte, at han vil blive infamt kasseret som Flyver. Der kan dog tænkes Tilfælde, hvor Instruktøren siger god for ham, og er af den Formening, at han har Anlæg og kun trænger til nogle faa Timers yderligere Dobbeltstyring, og at han da faar Lov til at fortsætte endnu 3—4 Timer.

Ved Brooks Field Flyveskole var det Skik, at en Elev, der ikke rigtig kunde følge med Holdet, blev sendt til Prøve hos »Pistchefen«, der altid var en Mand med ganske usædvanlige Kvalifikationer og rige Erfaringer som Flyver. Denne Prøvetur var for streng for de allerfleste af de »tvivlsomme Tilfælde«; men skete det en sjælden Gang, at »Pistchefen« fik det Indtryk efter en saadan Tur, at Eleven var blevet for strengt bedømt af sin Instruktør og gav Anledning til Forhaabninger, trods alt, var dette ensbetydende med, at den glade Elev, i Stedet for at blive »hældt ud« med det samme, gik tilbage til sit Hold for at træne videre. Men dersom Chefen var enig med Instruktøren i, at Eleven ikke duede til at blive Flyver, var der dog endnu en sidste Chance: han blev overgivet til Chefen for Skolens Prøveflyvnings-Afdeling, og denne tog ham altsaa op endnu en Gang for at afgive den fældende Dom efter endt Tur. Gik ogsaa dette galt, var det sidste Haab ude for Eleven, hvad Flyvning angaar; han fik Ordre til at møde for en Komité af Officerer — »Benzinraadet«, som den kaldtes blandt Eleverne. Dersom der ikke var andet i Vejen med Fyren end »daarlig Opførsel« eller »manglende Kundskaber«, var der dog endnu et svagt Haab om at formilde de høje Guder i Komitéen; men dersom »Anklagen« lød paa »Mangel paa Anlæg som Flyver«, var der absolut intet at gøre: han »skred« for aldrig at komme igen! Fra denne Regel fandtes der ingen Sinde en eneste Undtagelse.

Kassationerne begyndte for Alvor i min Klasse ved vore første Eneflyveture, samtidig med at vore Eksamenspapirer kom tilbage med

Paaskrift. Jeg selv var heldig nok til at have bestaaet i alle de forskellige skriftlige Fag, og hvad Flyvningerne angaar, gjorde mine tidligere Erfaringer heri mig temmelig sikker paa, at jeg ogsaa her vilde kunne klare Vanskelighederne, i al Fald i denne Del af vor Træning, hvordan det saa maatte komme til at gaa senere hen.

Dette at blive kasseret som Flyver var jo ingen Skam, i og for sig; det betød simpelt hen, at man ikke havde Anlæg for denne særlige Del af Hærens Tjeneste; man blev bare sendt tilbage til det Sted, hvor man havde indmeldt sig med et Bevis for »Afsked i Naade« og med Henstilling om at hellige sig en anden Beskæftigelse.

Vort første »Benzinraad« blev sat omtrent en Maaned efter min Ankomst; i den Tid Træningen vedvarede, var der gennemsnitlig et Komitémøde pr. Maaned, indtil hver Klasse var færdig til at blive sendt til videre Uddannelse paa Kelly Flyveskolen; her lærte man at flyve med Krigsmaskiner.

Følgen af Kassationerne var, at der blev lidt bedre Plads i vore Sovestuer. Det var et ganske almindeligt Syn at se begge sine Sidekammerater pakke deres Kluns med godt Humør for at rejse bort til et eller andet Sted, hvor de kunde tage fat paa en frisk ved et andet Hvert end Flyvningen. I Løbet af nogle Uger stod der kun en enkelt Seng, hvor der før havde været 8 — — ja, der var Stuer, hvor der slet ingen var tilbage — saa haardt var »Benzinraadet« faret frem! Man vidste aldrig, hvem Turen vilde komme til næste Gang; der var intet andet at gøre end at slide saa godt vi kunde, baade med Lektierne og med Flyvturene, og vente paa, at den næste Liste over »Ulykkestilfælde« skulde blive slaaet op paa vor sorte Skoletavle ude i Forhallen. Nu var vi midt i det — — og Spændingen var stor.

Men ved Siden af Pinen og Uroen gik Glæden over selve Flyvningen og Forventningen om at naa vort store Maal: at blive virkelige Militærflyvere — med Eksamensbevis! Der var altid noget at glæde sig til: lige fra den første Prøvetur, saa den første Eneflyvning, derefter de forskellige ny Manøvrer og Kunstflyvning; Overgangen fra »Jenny'erne« til de hurtigere og bedre Maskiner; og endelig! Overflytningen til Kelly Flyveskolen, Militærflyverens Alma Mater.

Hærens Flyvertjeneste var anstrengende i Skoletiden. Og det gik

til efter bestemte, aldeles ubøjelige Principper: ingen personlig Indflydelse eller fornemme Forbindelser kunde redde en Elev fra at blive kasseret, naar han faldt igennem i Flyvning. Resultatet var, at kun et meget lille Antal af de Elever, der bestaar ved Eksamen paa Brooks Field Skole, slipper igennem den langt haardere, endelige Prøve ved Kelly Flyveskole. I min Klasse, der som omtalt oprindelig talte 104 Elever, bestod kun 33 Eksamen ved Brooks Field, og da vi gik videre til Kelly, faldt yderligere 15 igennem ved den endelige Eksamensprøve der, saa at kun 18 af 104 nogen Sinde naaede deres Maal: at faa »Flyvermærket«. Rent overfladisk set skulde dette synes at være et ganske usædvanlig daarligt Resultat, men netop paa Grund af disse strenge, ubønhørlige Principper har vort Flyverkorps naaet at vinde Førstepladsen blandt Nationer; de amerikanske Flyveskoler staar den Dag i Dag som de bedste af alle. Man behøver blot at se paa Fortegnelsen over Ulykkestilfælde og Uheld: der var ikke en eneste i min Klasse, der kom alvorligt til Skade under hele vor 2 Aars Uddannelse.

Jeg tror, det mest interessante og spændende af det alt sammen var vore første Soloflyvninger. Det begyndte med, at Instruktøren stod ud af Førersædet, bandt et hvidt Lømmetørklæde fast til Sideroret som Faresignal, for at betegne, at Maskinen nu maatte anses som farlig paa Grund af »mindre Manøvreringsevne«; saa gjorde han Tegn til Eleven om at starte. Undertiden foregik Starten nydeligt, Maskinen kredsede i korrekte Svingninger over Pladsen, og selve Landingen gik efter Omstændighederne ganske godt. Men der var mange Tilfælde, hvor Landingen bestod af en uafbrudt Række Hop, saa at et andet og tredje Forsøg maatte gøres, førend Landingen endelig lykkedes. Jeg husker et bestemt Tilfælde, hvor Eleven, der var oppe, først gjorde adskillige mislykkede Forsøg paa at lande og derefter gav sig til at kredse rundt oppe over vore Hoveder. Hans Plan var tydeligt den, at opgive ethvert yderligere Forsøg paa at lande frivilligt, men ganske simpelt vente, indtil Benzinen var sluppet op! Hans Instruktør stod ude paa Pladsen og signalerede til ham, men alt forgæves; den følgende halve Time fulgte vi alle med ængstelig Spænding alt, hvad Manden deroppe foretog sig, ventede paa det første Tegn paa, at det begyndte at knibe med Brændstofforsyningen; Formiddagen var snart



Folkemængden forsamles paa Pladsen udenfor Raadhuset i Paris, hvor Frankrig bød Lindbergh officielt Velkommen.



Gæster ved M. Blériots Frokost. Fra venstre til højre: Paul Pain'leve, Charles Lindbergh, M. Blériot og Mr. Herrick.



Paa Trappen udenfor den amerikanske Legation. Billedet er taget umiddelbart efter Lindberghs Ankomst til Paris. I Forgrunden ses Lindbergh og Mr. Herrick.

til Ende, saa megen Benzin var der ganske sikkert ikke tilbage i hans Beholder! Endelig, da der var gaaet en lille halv Time, saa det ud til, at han igen havde faaet Mod til at prøve en Landing — vi saa ham glide — og denne Gang lykkedes det!

Da Eneflyvningen var til Ende, med mer eller mindre Held i de forskellige Tilfælde, fik vi Ordre til at udføre 2 Flyvninger hver paa 45 Minutter. De første 45 Minutter fløj vi med Instruktør, de sidste 45 alene.

Instruktørens Opgave paa dette Tidspunkt i Træningen var at give Eleven en sidste Afpudsning og samtidig lære ham nogle nye Øvelser; naar Instruktøren var til Ende i hvert enkelt Tilfælde, stod Instruktøren ud, og Eleven skulde nu paa egen Haand vise, hvad han havde forstaaet og tilegnet sig af de givne Forklaringer.

En af de første af disse Øvelser kaldtes »Helspiralen«, fordi denne Manøvre fordrede en fuldstændig Frontforandring paa 360 Grader. Eleven startede og steg til ca. 300 m.s Højde. Jo højere han gik op, des lettere vilde det vise sig for ham at udføre Manøvren. Han skulde flyve lige mod Vinden og nøjagtigt henover Landings»T'et« paa Midten af Pladsen. Naar Maskinen var lodret over »T'et«, skulde han tage Motoren, sætte Maskinen i Glidning og forsøge at lande saa tæt »T'et« som muligt efter at have beskrevet en Helcirkelbue højre eller venstre om, eftersom Ordren lød paa.

»Halvspiralen«, som den næste Øvelse kaldtes, var øjensynlig Aarsag til flere Uheld end den forrige Manøvre. Den begyndte paa samme Maade som »Helspiralen«, kun med den Forskel, at Motoren nu blev taget, naar Maskinen laa med Vinden i Halen i en Højde af kun 200 m. Den fordrede en hurtig Brug af Rorene og et skarpt Sving lige inden Landing.

Saa fulgte Kunstflyvning, Looping, Spind, Rolling, Immelman turns, Ottetaller og Renversementer. Altsammen Øvelser, som en Elev maatte være i Stand til at udføre inden Afgangen fra Brooks.

Efter nogle Ugers Forløb begyndte vi at vænne os til Livet her paa Skolen og fandt nu Tid til at se os lidt om i Egnen — ja, endogsaa til at tage ind til San Antonio og tilbringe en enkelt Nat der nu og da! Det var med Fortsæt indrettet saaledes, at vi ingen Timer havde Lørdag

Eftermiddag, saa at vi kunde faa Tid til lidt Rekreation ved Siden af det haarde Arbejde med Studeringerne. Man vidste i Skolen, at altfor meget Hjernearbejde har en daarlig Indflydelse paa de unge Elevers Flyvning, og Skemaet blev lagt derefter.

Dagen begyndte med, at vi blev vækket Kl. 5,45, og Kl. 7 skulde vi møde til Flyvning. Kl. 11 vendte vi tilbage til Skolen og havde saa Timer fra Kl. 1—5. Efter Aftensmaden kunde vi læse Lektier lige til Sengetid Kl. 10. En Flyverelev trænger frem for alt til rigelig Søvn, og det er vore Skolers Fortjeneste, at de har indset det og lægger Vægt herpaa. Hver Aften undtagen om Søndagen kommer den vagthavende Kaserne-Officer ind i Sovesalene ved Sengetid; alle Navnene bliver raabt op, og dersom en er fraværende, bliver hans Navn straks noteret. Nogle af vore Læsefag som f. Eks. Aerodynamik, Skydeteori, tog næsten al vor Tid, naar Skoletimerne var forbi, fordi Eksamen nærmede sig. Andre Fag var forholdsvis lette, og vi behøvede egentlig slet ikke at læse paa dem. Naar vi ikke sad over Bøgerne, var der hundrede andre Ting, der optog os. Hvis en af Kammeraterne var en Tid borte fra Lejren, kunde han som Regel finde alt sit Kluns anbragt paa Gulvet ved sin Tilbagekomst; der laa det hele i en Dynge, og Sengen ovenpaa! Det skete flere Gange, at en Elev kom hjem ved Midnatstid og fandt alle sine Ejendele anbragt paa Taget eller stablet sammen ude i Spisesalen! En anden Yndlingssport bestod i, at man førte en Vandslange hen til Sengen hos en af de mest eftertrykkelige »Snorkere«, naar han laa i sin sødeste Søvn ved Totiden om Natten, eller hvis han sov med aaben Mund, at stoppe den fuld af Barbersæbe eller Haarolie.

En af Kammeraterne fandt en Aften en Skorpion i sin Seng; hver Aften i en hel Uge derefter undersøgte han omhyggeligt sit Sengetøj, men efterhaanden blev han ligegyldig og glemte at se efter. Straks var hans Sidekammerat der og anbragte en Haandfuld Græshopper under Lagenet ved Fodenden af hans Seng.

En anden Gang kan jeg huske, at det en Aften rygtedes, at tre Lærkatte var kravlet ind i et Kloakrør lige udenfor vore Barakker. Vi tilbragte en stiv Klokketime med at prøve paa at ryge dem ud af deres Skjul. Da det ikke lykkedes, sendte vi Bud efter Brandvæsenet, som

satte Straalen ind i Røret og drev dem ud paa den Maade. Men Røgen havde aabenbart gjort sin Virkning, for det var tre døde Lækatte, som kom sejlene ud af Røret. — Saa kom Problemet: Hvordan man bedst skulde udnytte denne Chance; det Spørgsmaal maatte overvejes meget nøje. Efter en Inspiceringstur rundt i Lejren opdagede vi, at vor Oversergent var taget ind til San Antonio. Nu var det saadan, at de allerfleste af os havde et eller andet udestaaende med Manden; følgelig havde vi ikke i Sinde at lade Lejligheden gaa ubenyttet hen. Vi tog en af hans Hovedpuder og trak Pudevaaret af; saa lagde vi en af de døde Lækatte paa Vaaret og traadte den paa Halen et Par Gange, med det forønskede Resultat; da det var gjort, blev Vaaret forsigtigt trukket over Hovedpuden, og det blev lagt tilbage paa sin Plads i Sergentens Seng. Resultatet overtraf selv vore dristigste Forventninger: én for én rejste Kammeraterne sig, pakkede deres Senge-Kluns sammen og gik ud for at sove i det fri. Da Sergenten kom hjem ved Midnatstid, var der kun et halvt Dusin Senge tilbage — foruden hans egen. Og nu havde Lugten haft tilstrækkelig Tid til at forplante sig til Resten af Sengetøjet, saa Manden kunde ikke finde ud af, hvor Lugten egentlig kom fra. De næste fjorten Dage efter hin mindeværdige Nat sov vor Oversergent i det fri; og Inspiceringen, som skulde have været foretaget næste Morgen, blev udsat paa ubestemt Tid. —

De sidste seks Uger, vi tilbragte paa Brooks Field Træningsskole, var langt mindre anstrengende. De fleste af os, der havde bestaaet Eksaminationen ved »Benzinraadsmøderne«, var saa nogenlunde sikre paa at bestaa ved den endelige Afslutning, og selv om vi arbejdede lige saa strengt som før, var det dog nu lettere for os at følge med. Desuden havde vi nu overstaaet vore første Flyveprøver og var naaet saa vidt, at vi gjorde Overlandsflyvningen i T. W. 3' Maskiner; vi lærte nu ogsaa Formationsflyvning i »V«. Endelig havde vi ogsaa faaet Lov til at prøve et Par Ture i De Haviland Maskiner, som en Slags Forberedelse til det udvidede Flyvekursus paa Kelly.

Ved Overlandsflyvningerne fløj vi altid to og to sammen; den ene skulde først føre Maskinen, medens den anden agerede Observatør; bagefter byttede vi Roller; herved opnaaedes det, at alle fik de samme

Øvelser, baade som Flyver og som Observatør. Disse Ture var i Reglen Trekantsflyvninger, saaledes at man skulde foretage en Landing i hvert Hjørne af Trekanten.

Engang, da jeg og flere andre af Kammeraterne var ude paa Øvelse, gik vi ned paa den udpegede Plads langs med en Vej, netop som der kom en Vogn med et helt Læs Vandmeloner forbi. Selvfølgelig sikrede vi os en god Portion og tog dem med hjem, da vi fløj tilbage.

Altid var der noget nyt at se og lære, altid skete der noget interessant, mens man lærte, saa disse Aar, først paa Brooks Field og senere paa Kelly, vil altid staa for alle Elever som de bedste i hele deres Soldatertid. Træningen er vel nok vanskelig og streng, men den findes ikke bedre i Verden. Den unge Mand, der kommer ind paa Flyveskolerne i Texas som Elev, maa være parat til at opgive og glemme alt andet end netop dette ene: at bruge alle sine Kræfter, aandelige og legemlige, hele sin Energi, for at naa det endelige, sejrrige Maal, han har sat sig; men naar han et Aar senere paa Flyveskolen i Kelly kan fæste Flyvermærket, Vingerne, paa sin Uniform, har han den Tilfredsstillelse at vide, at han er udgaaet fra en af Verdens allerbedste Flyveskoler.

VI

JEG FAAR FLYVERMÆRKET

I September Maaned 1924 blev vi overflyttet til Kelly. Endelig var den kommet, den længselsfuldt ventede Time, som vi havde glædet os til i det sidste halve Aar. Vi var lykkelige over at have tilbagelagt det første Stadium: selve det at lære at flyve; *nu* skulde det næste og mere indviklede til at tage sin Begyndelse. Det bestod i at lære, hvordan man gør Brug af sine teoretiske Kundskaber i det praktiske Liv. Vi skulde nu ikke længere nøjes med at sejle rundt om Pladsen i Maskiner, hvis eneste Berettigelse var at holde til de mange haarde »Knubs«, de fik, fra uøvede Hænder; fra nu af skulde vi have Ansvaret for Maskiner, der havde Værdi som Krigs- og Forsvarsvaaben i vort Lands militære Tjeneste.

Vi var nu ikke længere Begyndere, men erfarne Elever, der følte og forstod det Ansvar, der nu hvilede paa os. Vi blev ikke mere behandlet som Grønskollinger, men som vordende Officerer! Før vi tog Afsked med Brooks Field, havde vi fulgt Traditionerne og ladet de nye Elever samle sig om os, mens vi, fulde af Værdighed og Erfaring, forklarede dem Betydningen af akkurat de samme Ting, vi selv engang lærte af vore Forgængere: vi talte om »Benzinraad«, om Eksamener, om at blive »hældt ud« o. s. v. Og vi nød til fulde den Ærefrygt, vore 75 Timers Flyvning indgød de nye Elever.

Paa Kelly begyndte Vanskelighederne for os med fornyet Kraft! De Haviland Maskinen manøvrerede helt anderledes end vore kendte »Jennyer«, og der forlangtes her en ganske anderledes Flyvning.

Dersom en Elev ikke kunde styre sin Maskine saa nogenlunde akkurat efter den vedtagne Gennemsnitsmaalestok, kunde han være saa temmelig sikker paa at blive hjemsendt ved Slutningen af Ugen.

Der blev tilstaaet os et Par Dage til at blive kendt med de nye Maskiner; derefter satte Instruktøren sig op hos os for at se, om vore Fremskridt var tilfredsstillende. Hvis han var tilfreds, gik vi videre til det næste Stadium, hvis ikke, kom vi op med en af Prøveflyverne.

Efter at have øvet os i Landinger gik vi over til at lave »Otte-Tal«; dette bestod i, at vi fik anvist to Mærkepunkter, f. Eks. et Træ og en Høstak, ca. 200 m fra hinanden, og vi skulde nu lave Ottetal rundt om dem. Saa kom det næste Skridt: »Landing til Mærke«. Motoren skulde tages i 300 m.s Højde, og Maskinen skulde efter endt Landing, under hvilken det var forbudt at bruge Motoren, bringes til at standse inden i en paa Pladsen afmærket, stor, hvid Cirkel. Paa dette Stadium fik vi Karakter for Start, Stigning, Anlæg til Landing, Landing, Afløb, Afstand fra Mærket og vor hele Maade at behandle Maskinen paa. Vi var under stadig Kontrol paa Kelly-Skolen, kun naar vi kom op over Skyerne, havde vi frit Spil.

En Dag var vi oppe i meget usigtbart og lavt Vejr.

Med andre Ord: det var netop en ideel Dag til at gøre alt det, man ikke *maa* gøre. Jeg fløj ganske lavt og »hoppede« over Huse og Træer, da jeg saa en anden D. H. til højre for mig. Jeg fløj hen til ham, og efter at vi havde gjort Jagt paa hinanden en lille Tid, gav vi os til at »rolle« og svinge meget skarpt, og hvad vi ellers kunde finde paa, og altsammen ganske lavt over Jorden, da Skyerne ikke var mere end ca. 100 m oppe. Til sidst fik jeg den Idé at flyve tæt hen til den anden Maskine for at lave lidt Formationsflyvning, men da jeg kom nærmere, saa jeg, at der var to Mænd i den, og at jeg altsaa havde forsyndet mig mod den strengeste Regel, der fandtes: jeg havde gjort mig skyldig i Flyvning i for lav Højde, medens den anden Maskine havde Instruktør om Bord. Jeg forsvandt hurtigst med fuld Motor og ventede nu at blive fremstillet for Chefen og faa min Afsked med det samme paa Grund af utilgivelig, disciplinær Forseelse. Men den paagældende Instruktør maa have været en rigtig ægte Sportsmand: jeg hørte aldrig et Ord mere om det passerede; desværre fik jeg heller aldrig at vide, hvem min Redningsmand var!

Ved en anden Lejlighed var jeg igen lige paa Nippet til at blive »hældt ud«, men denne Gang var jeg absolut uskyldig — jeg anede ikke

engang, hvad det drejede sig om, før bagefter! Jeg havde netop været ved at øve mig i at lande med en S. E.-5 i et Hjørne af Kelly Flyveplads. Da min Øvelsestid var udløbet, landede jeg paa det foreskrevne Sted, kørte hen til Hangarerne og overgav Maskinen til Mekanikerne. Samme Eftermiddag blev jeg hentet midt i en Time og beordret til at melde mig hos den vagthavende Officer; denne meddelte mig kort og godt, at *min* Karriere som Militærflyver var til Ende, at det aldeles ikke kunde nytte at komme med Forklaringer, da jeg udmærket godt vidste Grunden til denne Domfældelse. Saa blev jeg sendt tilbage til Timen.

Det kom som et Lyn fra en klar Himmel. Jeg var mig vel bevidst, at jeg havde forsyndet mig mod Skolens Regler mangen en god Gang, men ikke lige for nylig — absolut ikke! Jeg anede simpelthen ikke, hvad det hele drejede sig om.

Da Timerne var forbi for den Dag, gik jeg atter hen til Kontoret; her udbad jeg mig nærmere Forklaring angaaende min formodede Forsyndelse. Det viste sig, at Propellen paa min S. E.-5 Maskine var revnet, og Afstands-røret i Understellet var brækket.

Chefmekanikeren havde rapporteret dette og ligeledes omtalt, at han havde fundet Majsblade hængende i Understellet, og eftersom der ikke voksede Majs paa Kelly Flyveplads, ansaa han dette for et ubdrageligt Tegn paa, at jeg havde foretaget en ikke tilladt Landing udenfor det foreskrevne Omraade uden at melde det skete ved min Ankomst, hvilket er et utilgiveligt Disciplinbrud. Vi kørte nu hen til Værkstedet og fandt, at Sergentens Rapport var nøjagtig med den ene Undtagelse: at Majsbladene viste sig at være almindelige Ukrudtsplanter; vi blev nu hurtig enige om, at Skaden maatte være sket i det ene Hjørne af Kelly Flyvepladsen, netop der, hvor jeg gik ned; der stod nemlig en Træpæl, som jeg saa rimeligvis var stødt imod, dog uden at jeg selv havde mærket det, da jeg landede. Den Elev, som havde fløjet med den samme Maskine tidligere paa Dagen, tilstod nu, at han havde følt noget støde haardt mod Maskinen, da han landede, men han troede ikke, at der var sket nogen Skade. Hvem der bar Skylden for Skaden, og hvorledes og hvornaar den skete, havde imidlertid mindre at sige, saa længe ingen af os var landet uden for de foreskrevne Omraader. Jeg var altsaa kommet lige paa Grænsen til at blive eksekveret af

»Benzinraadet« for en Forbrydelse, jeg intet anede om, og det var rimeligvis kun den vagthavende Officers Retfærdighedssans, der frelste mig fra at blive ekskluderet.

I Begyndelsen af vor første Skoletid paa Kelly skete det en skønne Dag, at en eller anden fandt paa at forlange, at vi skulde stille til Morgenparade. Rygtet vilde vide, at det var vor højtelskede Oversergent, der aldrig havde været i Stand til at glemme den lille Episode med Lækkattene. Det var noget ganske nyt og aldeles uden for Reglerne at forlange sligt af Officerselever paa Kelly! Al den Slags mente vi at have sagt Farvel for bestandigt, den Gang vi forlod Brooks Field, og Tanken om at skulle fortsætte dermed i vor nuværende ophøjede Stilling var, efter vor Mening, nedbrydende for Delingens Moral.

Følgelig rottede vi os sammen og besluttede at gøre vort til at forhindre, at der blev noget af Planen! Og da vor Oversergent i malende Ord forklarede os, hvad der vilde ske, dersom vi ikke var ude af Sengen i samme Minut, Appellen lød, blev vi enige om, at saa vidt det stod i den samlede Delings Magt, skulde Fløjten ikke lyde næste Morgen. Thi lød den, maatte vi adlyde — i Militærlivet har man at parere Ordre, men vi kunde hindre, at Ordren blev givet. Den tjenstgørende Officer og Oversergenten sov i samme Stue. Vi Elever laa paa Sovestuerne ovre i Barakkerne. Medens Sergenten var oppe at spise til Aften, fik vi fat i hans Vækkeur og pillede ved det, saa at det vilde vække præcis en Time senere end den Tid, det var stillet til. Klokken 2 om Natten satte vi en Hængelaas for hans Dør, og da Appellen lød et Par Timer senere, sov hele Klassen trygt videre! Og fortsatte dermed, for vi vidste jo, at der kunde ikke ske os noget — grundet paa »uforudsete Omstændigheder«!

Efter at vi havde lært at lande til Mærke, gik vi over til Nødlandsøvelser, der foregaar med stoppet Motor. Maskinen skulde komme glidende ind over en Begrænsning — en i 3 m.s Højde udspændt Staaltraad — og stoppe saa nær som muligt ved denne. Derved fik vi stor Øvelse i at lande over en Indhegning paa en lille Mark.

Det var en gammel, hævdvunden Skik paa Kelly Flyveskole, at den, der fløj mod en Forhindring og væltede den, skulde traktere hele Klassen. Det skete ofte, at en Elev havde for lidt Fart paa, idet »Heg-

net« passeredes, saa Maskinen »faldt igennem« og tog Jorden haardt. Næsten hvert Hold havde af den Grund et eller to mindre Havarier.

De Haviland Maskinerne ansaas ikke for sikre ved voldsom Kunstflyvning, hvorfor det kun var os tilladt at lave »Renversementer« og »Halvroll«, og Hastigheder over 225 K/T var forbudt.

Derfor siger det sig selv, at kun den Slags Flyvning, der hjalp til at faa Erfaring i at omgaas disse særlige Maskiner, var indbefattet i Skoleplanen, før vi gik over til Formationsflyvning.

De tvungne »Nødlandinger« var de mest interessante af alle Øvelserne. En Instruktør plejede at flyve i Spidsen for flere Maskiner, og Landingen foregik da paa en eller anden Mark, hvor vi aldrig før havde været. Hver for sig prøvede saa alle Eleverne at lande og starte igen efter Instruktørens Anvisninger. Nogle af disse Marker var ganske smaa og fulde af Forhindringer. Ikke desto mindre skete der kun ganske faa Uheld, og alle uden alvorlige Følger. Senere fik vi hver sin Tur til at overtage Kommandoen over hele den lille Eskadrille og finde en Mark til Landing — Instruktøren kom sidst af alle og inspicerede saaledes det Sted, man havde valgt.

Paa Kelly fik vi Lov til at flyve baade flere og længere Ture ind over Landet, end vi havde gjort paa Brooks Field. Disse Overlandsflyvninger er noget af det allervigtigste i en Flyvers Uddannelse. Vi fløj bl. a. til Corpus Christi, Galveston, Laredo og mange andre Steder.

Hver Klasse tilbragte ca. 14 Dage med Skydeøvelser paa Ellington Field mellem Houston og Galveston. Ellington Field var en af de faa store Flyvepladser, der blev anlagt under Krigen, men senere blev den igen opgivet og laa helt forladt, lige med Undtagelse af en Eskadrille af Nationalgarden.

Vi brugte Klubhuset til vort Køkken og Spisekvarter og fik os indrettet saa hyggeligt og komfortabelt, som det var muligt i den gamle Bygning, der oprindeligt var blevet brugt til Officersmesse. Det var midt om Vinteren og meget koldt, selv her i Texas, hvor dette vistnok er ret usædvanligt. Kakkelovne fandtes slet ikke, saa vi opfandt alle Slags Surrogater for at skaffe os lidt Varme inden Døre. I Mangel af bedre plejede vi at opstable en hel Bunke Jord midt paa Gulvet og lavede en Slags Hætte, der førte Røgen gennem et Par Blikrør op i Skor-

stenen fra dette vort primitive Ildsted. Selvfølgelig kan den Slags Ildsteder ikke overlades til sig selv, saa vi maatte omhyggelig slukke Ilden, før vi forlod Lokalerne, og tænde op igen om Aftenen.

Vore Skydeøvelser var delt i tre forskellige Slags: Skydning mod »Maal paa Jorden«, »Skyggemaal« og »Flyvende Maal«. Til den første Slags Øvelser brugte vi baade Browning- og Lewis Maskingeværer.

Paa De Haviland Maskinerne er Browning-Gevæerne, der er tilkoblet Motoren, anbragt lige foran Flyveren, idet de skyder ud mellem Propelbladene. De var i Stand til at afgive ca. 1200 Skud i Minuttet, alt efter det Antal Omdrejninger Motoren gik.

Flere Maskiner fløj i en stor Kreds i ca. 300 m.s Højde, og herfra dykkede vi afgivende Skudserier mod Maalet paa Jorden. Efter Skudafgivelsen »trak« vi saa igen Maskinen op paa Plads i Kredsen, mens den næste begyndte sin Dykning. Hver Mand havde sin egen Skive.

Efter at have affyret alle Skuddene i Browning-Gevæerne, lod vi vore Observatører forsøge sig med deres Lewis-Geværer, mens vi kredede lavt ned over Maalskiverne. Saa skiftede Flyveren og Observatøren Plads, og vi gik op til et nyt Forsøg.

Lewis-Geværet er anbragt i en Skydering i Observatørsædet, anbragt paa hver af Maskinerne, og de kunde fyre i alle mulige Retninger.

Efter nogle faa Dages Øvelser med Maal paa Jorden blev vi sendt ud over Trinity Bugten for at øve os mod Skyggeskiver.

Det gaar saadan til, at den ene Flyvemaskine flyver temmelig højt over Vandfladen, mens den anden fyrer paa den førstes Skygge paa Vandet. Det er meget let at se, hvor Kuglerne plasker ned i Vandet og altsaa ogsaa let at bedømme den skydendes Træfsikkerhed.

Den tredje Slags Maal, »Flyvende Maal«, er langt vanskeligere at ramme end de to foregaaende. Selve Skydeskiven bestaar af et Lærredsærme, omtrent som en Vager, der slæbes efter en Flyvemaskine med en Fart af ca. 100 K/T og i en Afstand fra denne af 100—150 m.

Naar Frontgevæerne blev benyttet, nærmede den angribende Ma-

skine sig Maalet lige forfra, idet den afgav 1 à 2 korte Skudserier under Passagen; derved undgik man at udsætte Slæbemaskinens Besætning for at blive ramt af Vildskud.

De Haviland Maskinerne var for tunge til, at man med god Virkning kunde bruge Frontgeværerne. Effektiv Skydning fordrer stor Månøvredygtighed af Maskinen.

Lewis-Geværerne blev brugt, naar man fløj parallelt med Maalet, og de var yderst virkningsfulde. Naar vi kom nær nok hen til Skiven, kunde vi ofte se Kuglen gaa lige gennem den.

Efter vor Hjemkomst fra Skydeøvelserne paa Lewis Field fik vi Lov til at øve os et Par Gange med hver af de forskellige Typer af Hærens Maskiner. M. B. 3 og S. E. 5 Jagere; Martin Bombemaskinerne med deres to Liberty-Motorer, T. W. 5 tosædede Rekognosceringsmaskiner og de smaa Sperry-Jagere.

Paa denne Maade fik vi noget Kendskab til alle de forskellige Typer; baade de, der brugtes til Angreb, Forfølgelse, Observation og Bombardering. Bagefter fik vi Lov til at vælge, hvilken af disse vi særlig ønskede at gøre til vort Speciale. Dersom det saa viste sig, at vort eget Valg faldt sammen med Instruktørens, blev vi straks ansat ved den Afdeling.

Jagerflyvning indbefatter lidt af alle de forskellige Grene af Krigsflyvning. Foruden Angreb i Formation, Enkeltkamp og Angreb paa Maal over Jorden bliver en Jagerflyver ofte beordret til Rekognosceringflyvning og Nedkastning af smaa Bomber.

En stor Del af vor Tid blev anvendt paa Uddannelse i Formationsflyvning. Fremtidens Luftkampe vil sandsynligvis komme til at bestaa af Kampe i Eskadriller i Stedet for Enekampe mellem Flyvere; følgelig vil det være af den største Betydning for den angribende Flyver, at han forstaar, rent instinktmæssigt, at holde sin Plads i Formationen, saa han kan henvende hele sin Opmærksomhed paa Fjenden.

Vore Månøvrer foregik ofte i sluttet Formation med knap 3 m.s Afstand mellem Maskinerne, og det var en ganske dagligdags Begivenhed at se os dykke lodret flere hundrede Meter i temmelig sluttede Rækker.

Vi lærte at forstaa det nyttige i hurtigt at kunne foretage Formationsforandringer. Vor Formation var ofte meget sluttet, det er indrømmet, men hvor underligt det end maa lyde, er det dog en Kendsgerning, at der sker meget faa Uheld ved Flyvning i sluttede Formationer. Naar Maskinerne flyver saa nær ind paa hinanden, siger det sig selv, at Flyveren maa være paa sin Post hele Tiden, intet andet maa tage hans Opmærksomhed fangen: han er kun optaget af ikke at støde mod sin Nabo. Naar der er Fred og ingen Fare — f. Eks naar Afstanden er stor mellem ham selv og hans nærmeste Nabo, er han tit mere optaget af at tænde sig en Cigaret end af at passe sin Kurs.

Medens vi øvede os i Jagerflyvning, lærte vi at faa stor Tillid til vore Faldskærme. De Maskiner, vi fik overladt til vor Uddannelse, var i udmærket Stand; ingen af dem narrede os nogen Sinde, endskønt vi fløj haardt med dem og udsatte dem for slemme Paavirkninger. Men selve den Bevidsthed, at vi ikke behøvede at tage Hensyn til, om det gik godt eller galt med vore Maskiner, var en umaadelig moralsk Støtte for os i vore Forsøg og Vovestykker. Vor Eskadrille fløj i mere sluttede Rækker, vor Hastighed blev større og vor hele Flyvning bedre af denne Grund.

Vi oplevede mange farlige Øjeblikke; men naar man tager i Betragtning, at det var militære Øvelser, vi udførte, og at de fleste af os var Begyndere, mer eller mindre i alt Fald, maa det siges, at vi havde forbavsende faa Uheld og ikke en eneste virkelig Ulykke.

Hvad Jagerflyveren angaar, saa ved ingen bedre end han selv, hvor stor en Risiko han løber, og ingen bekymrer sig mindre derom end han! Enhver Bevægelse, skønt udført med Lynets Hurtighed, bliver gjort med en Koldblodighed, der er en Følge af hans Erfarenhed i Flyvning og hans medfødte Kærlighed til den ædle Sport. Hærens Flyverkorps bestaar udelukkende af Mænd, der er blevet Flyvere af Lyst, fordi det er deres kæreste Beskæftigelse at flyve! Deres eneste Maal i Livet er at være med til at danne Verdens bedste Flyverkorps, og deres største Ønske er at faa Lov at vise, hvad de duer til, uden Restriktioner. Selvom en Officer falder ned og sætter Livet til under Uøvelsen af sin Gerning, vilde han være den sidste til at ønske, at der af den Grund skulde lægges Baand paa hans Kammerater.

Under vor Jagertræning tilbragte vi en Uge paa en Skydeøvelsestur til Galveston. Vi fløj dertil fra Kelly i M. B. 3A. Maskiner, og vi øvede os udelukkende paa »Flyvende Maal«. Vor Øvelsesplads var ganske nær ved Bugten, og naar Øvelserne var forbi henad Aften, kunde vi frit gaa omkring, hvor vi lystede. Det siger sig selv, at de fleste af os søgte ned til den stenede Strandbred, hvor vi tilbragte mange glade Timer.

Den sidste Aften, inden vi brød op fra Galveston, havde nogle af os indgaaet et Væddemaal om, hvem der kunde naa hen til den fjerneste Klippespids ude i Strandkanten, førend den næste Bølge kom brusende. Der var en enkelt af Kammeraterne, som imponerede os alle ved sin Færdighed; ingen af os kunde komme paa Siden af ham, saa vi applauderede ham højlydt og erklærede enstemmigt, at ingen Klippespids kunde undgaa hans Opmærksomhed. Der var imidlertid en Klippespids længere ude, end selv den fjerneste, vi havde naaet; man kunde overhovedet kun lige naa at skimte den en enkelt Gang, inden den ene Bølge trak sig tilbage og den næste kom, men vi erklærede, at selv den kunde han godt naa.

I nogle Minutter stod han og stirrede paa det omtalte Klippeskær; saa gjorde vor Ros og hans egen Selvtillid Udslaget: han afventede det rette Øjeblik og sprang saa med stor Behændighed fra den ene Klippespids til den næste, idet Brændingen gik tilbage; men lige inden han naaede den sidste, fjerneste Klippe, kom Bølgerne væltende ind og skjulte Skæret. For sent! I Øjeblikkets Sportsbegejstring havde hverken han eller vi tænkt paa, hvorledes han skulde komme tilbage, og nu var det altsaa for sent. Med sand Dødsforagt sprang han op paa Klippen og lige midt ud i de brølende Vandmasser. Dette Uheld vilde i og for sig ikke have haft større Følger, dersom vi kun havde været forudseende nok til at tage tørt Tøj med i vore Flyvemaskiner; men som det var, var der intet andet for ham at gøre end at sende sit vaade Tøj tilbage i en af De Havilands og selv flyve videre næste Morgen iført en Bjørneskinds Flyverdragt uden noget under.

Naar Vejret var varmt, kom disse Skinddragter til at lugte akkurat som Gedebukke, der har staaet opstaldet en hel Vinter uden at komme ud i frisk Luft, og Berøringen med selve Skindet var alt andet end be-

hagelig for det menneskelige Legeme. Paa Tilbagevejen var der et Rør, som frøs til og sprang. I to Døgn blev den unge Mand i Bjørneskindspelsen afvekslende stegt i Sydens Sol og forvandlet til en Istep i Texas' Vinternætter.

Efter Hjemkomsten fra Galveston, og medens vi øvede os paa Formationsangreb i to-sædede Maskiner, oplevede jeg en af de Begivenheder, der indtræffer i en Militærflyvers Liv. Jeg fik for første Gang Brug for min Faldskærm. Naar en Militærflyvemaskine falder ned, forlanges det, at Flyveren skal indsende skriftlig Rapport om det passerede. Jeg skrev saaledes:

»En Eskadrille paa 9 S. E.-5 Maskiner under Løjtnant Blackburn's Kommando, angreb en D. H. 4B, hvis Fører var Løjtnant Maugham, i ca. 1000 m.s Højde og flere hundrede Meter over Skyerne. Jeg undertegnede fløj dengang paa venstre Fløj og øverst og havde Løjtnant McAllister til højre for mig, medens Elev Love førte. Da vi dykkede mod D. H.'en, angreb jeg fra venstre og McAllister fra højre. Efter at Elev Love havde »trukket op«, blev jeg ved med at dykke mod D. H.'en, endnu en kort Tid før jeg trak op til venstre. Jeg observerede ingen anden Maskine i min Nærhed. Jeg passerede lige oven over D. H.'en, og umiddelbart efter følte jeg et Stød og hørte et stærkt Brag. Jeg slog Hovedet mod Kanten af Førersædet, og det var, som om min Maskine gik en hel Omgang rundt, hvorefter den hang næsten ubevægelig et Øjeblik. Jeg tog Gassen fra og saa en S. E.-5 nogle faa Meter til venstre for mig; den førtes af Løjtnant McAllister. Han var tilsyneladende uskadt og var ved at gøre sig rede til at springe ud.

Vore Maskiner var indfiltret i hinanden med Kroppene næsten parallelle. Mit højre Plan var knust og bøjet tilbage ind over højre forreste Hjørne af Førersædet. Maskinen begyndte at »spinne« og Bardunerne at slaa. Saa begyndte højre Plan at vibrere og gav mig et Slag i Hovedet, hver Gang den slog nedad. Jeg udløste mine Remme og klatrede ud langs med og forbi den hængende Del af det beskadigede Plan, med Fødderne paa Kanten af Førersædets højre Side, som nu stod i næsten vertikal Stilling; saa sprang jeg baglæns saa langt bort fra selve Maskinen som vel muligt. Uden at Faldet indvirkede paa mig, fandt jeg hurtigt Udløsningsgrebet. Maskinen faldt næsten lodret og over

mig et Stykke Tid, og af Frygt for at blive ramt af den turde jeg ikke udløse Skærmen, før jeg var faldet over 100 m og var inde i Skyerne. Imidlertid havde jeg foretaget en Vending og faldt nu med Ansigtet nedad. Skærmen foldede sig ud øjeblikkelig; saa saare jeg havde udløst Laasen, strammedes Snorene, og Bæltet og Skærmen foldede sig helt ud.

Jeg saa Løjtnant McAllister svævende lige oven over mig, og de ødelagte Maskiner var ca. 100 m til Siden for os; de vedblev at »spinne« til højre, efterladende en hel Mængde Smaadele paa deres Vej. Jeg fulgte dem med Øjnene, lige til de styrtede ned i noget Krat og knustes, stadig indviklet i hinanden, omtrent 600 m nede; nogle faa Sekunder gik, saa slog Flammerne ud over det hele og skjulte begge de ødelagte Maskiner.

Nu henvendte jeg hele min Opmærksomhed paa at finde en passende Landingsplads. Jeg var over Krattet og drev nu i Retning af en Pløjemark, som jeg naaede ved at »vingeglide« med Skærmen.

Lige inden jeg naaede Jorden, var jeg begyndt at blive ført baglæns af Vinden, men det lykkedes mig dog at svinge rundt i mit Bælte, lige før jeg landede paa Kanten af en Grøft næppe 30 m fra Kanten af Krattet. Jeg var fuldstændig uskadt, endskønt Stødet mod Jorden ved selve Landingen var for stærkt til, at jeg kunde blive staaende oprejst. Faldskærmen var stadig udfoldet i Vinden og faldt ikke sammen, før jeg trak i nogle af Snorene.

Paa Nedturen tabte jeg mine Flyverbriller, et lille Fotografiapparat, som jeg havde i min ene Bukselomme, og Faldskærmens Udløsningsgreb.«

Medens vi gik ned med Skærmen, brød alle de øvrige Maskiner ud af Formationen og sluttede Kreds om os. Alle Maskiner indenfor Synsvidde skyndte sig i fuld Fart til Stedet, og snart vrimlede Luften af Maskiner. Flere De Havilands landede paa Pløjemarken, og der var knap gaaet en halv Time, før to Maskiner med Reserve-Faldskærme ankom til Stedet for at flyve os tilbage til Kelly. En Time efter Sammenstødet var vi forsynet med to nye S. E.-5'er og fortsatte vor afbrudte Flugt.

Faldskærmen er en vidunderlig Opfindelse, saa meget er vist; den

er kendt fra gammel Tid, eftersom den første, der eksperimenterede med den, var selve Leonardo da Vinci.

Den første Faldskærm blev konstrueret af en Franskmand i Aaret 1784. Den var af stiv Konstruktion, beklædt med groft Papir og Sejldugsstof. Den blev første Gang prøvet i et Udspring fra en af Paris' højeste Bygninger.

Omtrent et Aar senere blev den samme Skærm eller rettere den samme Type Faldskærm prøvet i England, hvor man kastede den ud fra en Varmlufts-Ballon. Snart derefter fulgte Udspring fra Balloner med forskellige andre Typer af stive, ikke-sammenfoldelige Faldskærme.

Det var omkring Aaret 1880, at Kaptajn Thomas Baldwin blev berømt ved sine Udspring fra Varmlufts-Balloner med en Skærm, der blev Forbilledet for alle senere Konstruktioner, selv de allernyeste. Han var den første Faldskærmsudspringer, der maa siges at have været virkelig heldig med sine Udspring; hertil maa bemærkes, at dengang bedømte man en Udspringers Held efter den Tid, det varede, inden han satte Livet til under sine Forsøg.

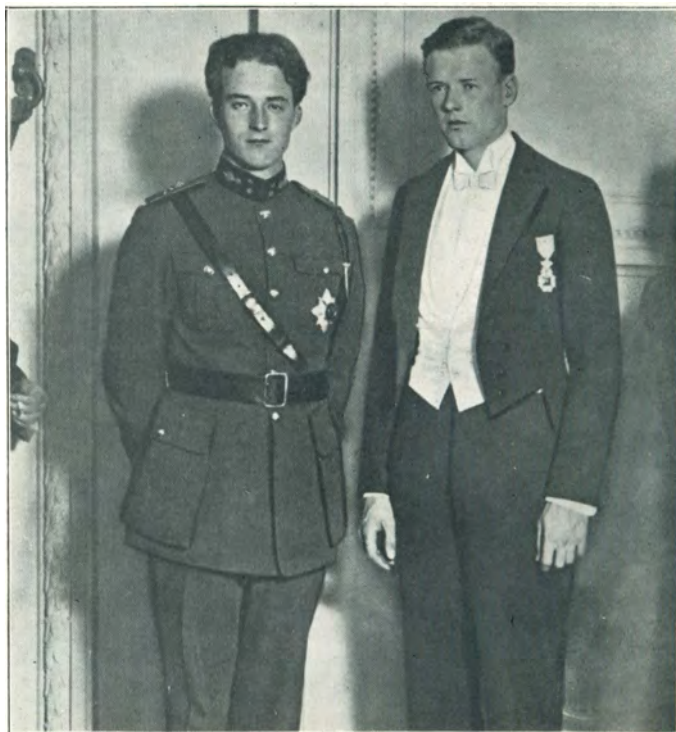
I 1912 forsøgte man for første Gang at springe ud fra en Flyvemaskine. Faldskærmen var fastgjort til selve Maskinen saaledes, at Udspringeren selv skulde løsgøre Skærmen, idet han sprang.

Den evropæiske Krig har til fulde bevist, at Faldskærmen virkelig er et udmærket Redningsapparat for Flyvere. Allerede i Begyndelsen af 1918 blev det meddelt, at tyske Flyvere benyttede sig af Faldskærme for at være i Stand til at slippe fra det med Livet, naar deres Maskiner blev beskadiget eller kom i Brand. Vore, d. v. s. de allierede Magters Flyvere, havde indsendt Rapport om dette Forhold hos Fjenden, ledsaget af en indtrængende Anmodning om at maatte faa Faldskærme paa deres Maskiner. De allierede Magter forsøgte at fremstille en god Skærm ved en Kombination af de bedste hidtil kendte Konstruktioner; men det viste sig desværre, at de alle var mer eller mindre klodsede og tunge og meget vanskelige at faa anbragt i Maskinerne.

I Løbet af Sommeren 1918 indsendte det amerikanske Militærflyvæsen Anmodning til Regeringen i Washington om at faa nogle virkelig gode Faldskærme til Militærflyvernes Udrustning. Der blev straks



Fra Modtagelsen paa Flyvepladsen ved Croyden i England, hvor en sydende, bølgende Menneskemængde paa henved en halv Million i deres stormende Begejstring nær havde knust baade Lindbergh og hans Maskine.



Kronprins Leopold af Belgien fotograferet sammen med Lindbergh under den officielle Modtagelse i Brüssel.



H. K. H. Prinsen af Wales, Charles Lindbergh og Lord Lonsdale (yderst til venstre) i den kongelige Loge under Derby Ballet i London.

foretaget en Række Forsøg. Omsider lykkedes det, paa Basis af de bedste foreliggende Konstruktioner af saavel udenlandske som amerikanske Modeller, at fremstille en virkelig paalidelig og helt tilfredsstillende automatisk Faldskærm. Med Udtrykket »automatisk Faldskærm« forstaar jeg en Skærm, der er ganske uafhængig af selve Maskinen.

Man læser ofte i Bladene om Faldskærme, der ikke foldede sig ud i det afgørende Øjeblik. Det, der sker, er snarere, at den, der foretager Udspringet, bliver slaaet ihjel, før han faar Tid til at trække i den Snor, der faar Skærmen til at udfolde sig. I tidligere Tid var der altid en Del Fare forbundet med Forsøg med nye Faldskærme, men nu om Stunder har disse naaet en saa høj Grad af Fuldkommenhed, at der meget sjældent forefalder Ulykkestilfælde. Alle Hærens Faldskærme bliver undersøgt og ompakket hver Maaned og prøvet hvert halve Aar.

Den officielle Rapport siger, at 57 af Hærens Flyvere skylder Faldskærmen deres Redning i forskellige Tilfælde af alvorlig Maskinskade og andre Uheld. Naar en Militærflyver har maattet springe ud for at redde Livet, bliver han optaget som Medlem af »Silkeorms-Klubben«. Den kaldes saaledes, fordi Faldskærmen bestaar af Silke helt igennem. De 57 Medlemmer af denne berømte Klub føler alle, at de skylder »Silkeormen« deres Liv og hele Lemmer!

Man siger i Hæren: »Hvis du trænger til den og ikke har den, kommer du aldrig til at trænge til den mer!« Det siger med faa Ord, hvad Vægt man lægger paa den i Forbindelse med Flyvertjenesten.

De to sidste Dage var vi ude paa taktiske Øvelser med de andre Flyveafdelinger. De halve af os blev beordret til at forsvare Bombe- og Observationsmaskinerne, mens den anden Halvdel angreb dem. Naar vi stødte sammen, opstod der en meget livlig Kamp, og Luften vrimslede med Jagermaskiner i alle mulige Stillinger, hver især optaget af at komme til at »ligge i Halen« paa en fjendtlig Maskine uden selv at blive ramt.

Naar vi saa kom hjem til vore Kvarterer om Aftenen, begyndte vi at diskutere om, hvem der i Grunden havde sejret i Dagens Kamp; men naar bare een forsøgte paa at konstatere, at han havde skudt sin Modstander ned, var Modparten der straks med en Forklaring af, hvorledes

han havde gjort en af Angriberne ukampdygtig, allerede *inden* Slaget tog sin Begyndelse!

Da den sidste, skæbnesvangre Eksamensdag var overstaet, viste det sig, at af de 104, der begyndte med saa store Forhaabninger paa Brooks Field Aaret i Forvejen, var der nu kun atten tilbage! Flyvermærket blev fæstet paa vore Uniformer, og vi blev højtideligt udnævnt til »Sekondløjtnanter i Hærens Reserve-Flyvekorps«. Samme Aften fejrede vi Begivenheden ved en Afskedsmiddag i San Antonio; det var sidste Gang, vi var sammen!

Næste Morgen forlod vi Kelly Flyveskole. —

VII

JEG FAAR ANSÆTTELSE VED LUFTPOSTVÆSENET

Jeg tog med Toget til St. Louis, hvor jeg fik fat paa en OX-5 Standard Maskine, og med den tog jeg saa af Sted paa en »Kapetur« igennem Illinois, Missouri og Iowa. Postvæsenet havde netop averteret angaaende Tilbud paa Kontrakter om en Række Luftruter, og en af dem var Ruten mellem St. Louis og Chicago via Springfield, Ill. Jeg bestemte mig til at »kapre« videre omkring, indtil det blev afgjort, hvilket Tilbud man vilde antage. Det Robertson'ske Flyveselskab havde indsendt Tilbud og vilde give mig Stillingen som Første-Flyver, dersom deres Tilbud blev antaget.

Den 2den Juni, da jeg var ude paa Prøvetur med en Trafikmaskine, der var bygget paa Lamberts Field, maatte jeg foretage mit andet Faldskærmsudspring. Jeg havde været oppe med Maskinen Ugen før i nogle faa Minutter og gik nu op igen for at forsøge nogle forskellige Manøvrer. Disse var gaaet godt, og jeg vilde nu til sidst forsøge et »Spind«, men da jeg prøvede at spinne til højre, vilde Maskinen aldeles ikke lystre, hvorfor jeg prøvede at spinne til venstre. Maskinen gik villigt i Spind, og da jeg stillede Rorene neutrale efter en halv Omgang, kom den øjeblikkelig ud. Saa satte jeg igen Maskinen i Venstrespind og holdt den der, medens den drejede to Omgange. Da jeg vilde rette den op, havde det tilsyneladende ingen Virkning, og det hjalp heller ikke, at jeg satte Motor til. Efter at have forsøgt at bringe Maskinen ud af Spind under et Fald paa 500 m lod jeg mig glide ud over højre Side af Førersædet og, eftersom jeg var sprunget ud i kun 100 m.s Højde over Jorden, trak jeg i Udløsningsgrebet, saa snart Haleplanet havde passeret mig. Skærmen foldedes hurtigt ud, men imidlertid var jeg fal-

det nedad hurtigere end den spindende Maskine. Efter en ny Omdrejning viste det sig, at Maskinen styrede ned lige oven over Faldskærmen. Hvor nær ind paa Livet den kom mig, ved jeg ikke, for Snorene, der forbandt mit Bælte med selve Skærmen, var kommet i Uorden, saa jeg blev drejet rundt i Luften, netop som Maskinen gled forbi mig. Jeg er dog paa det rene med, at Afstanden mellem Maskinens nærmeste Plan og Faldskærmen ikke engang kan have været 10 m.

Jeg fulgte Maskinen med Øjnene, da den med et stort Brag faldt ned i en Kornmark; saa henvendte jeg hele min Opmærksomhed paa min egen Nedstigning. Den stærke Vind førte mig over mod nogle høje Telegrafpæle, og jeg blev nødt til at folde Skærmen delvis sammen for at komme ned saa hurtigt som muligt, inden jeg stødte paa Telegraftraadene. Jeg landede med et stort Plump midt i et Kartoffelstykke og blev slæbt gennem Kartofflerne og tværs over Vejen ved Siden af, før jeg fik Hjælp af nogle tililende Mænd, der fik fat i Skærmen og slog den helt ned. Den stærke Blæst tilligemed Nødvendigheden af at maatte folde Skærmen delvis sammen saa nær ved Jorden gjorde, at min Nedstigning blev ret pludselig og voldsom; Følgen var, at jeg forslog min ene Skulder saa stærkt, at den gik af Led.

I Juli Maaned fik jeg Ansættelse ved Richards Field, Missouri, hvor jeg underviste Elever i at flyve med »Jennyer« og D. H.-4're. I August førte jeg en Curtiss Oriole til Nevada, Missouri, og gjorde Tjeneste som Passagerflyver under Nationalgardens Lejrtid der paa Stedet.

Medens jeg opholdt mig i Nevada, fik jeg Tilbud om at flyve ved »Cirkusforestillinger« i Colorado, og da der ikke var nogen Udsigt til, at jeg skulde tiltræde min Stilling som Postflyver i den allernærmeste Fremtid, tog jeg mod Tilbudet; da Lejren brød op, førte jeg Oriole-Maskinen tilbage til St. Louis og tog saa derfra med Tog vestpaa.

Ved Ankomsten til mit Bestemmelsessted, nogle faa Mil øst for Denver, fandt jeg, at den Maskine, jeg skulde benytte ved Cirkusopvisningerne, var den samme Lincoln Standard, som Lynch og jeg havde benyttet paa vor Tur til Montana for tre Aar siden. Før Opvisningerne begyndte, foretog vi os en lille »Kaperflyvning« langs med Rocky Mountains østlige Skrænter. Kontrakten med Cirkus lød paa, at vi skulde give Flyveopvisninger ved forskellige Markeder i Staten Colo-

rado, og vi maatte selv bestemme Programmet. Følgelig lavede vi vort Program saa righoldigt og flot, som vi kunde, for den Betaling, der blev os tilbudt. Paa de mindre Markeder nøjedes vi dog med een Flyve-maskine, men paa de større havde vi Opvisninger med to Maskiner!

Vi havde indrettet det saaledes paa hele Turen, at vi ankom til det fastsatte Sted, Dagen før Opvisningerne skulde finde Sted. Paa den Maade naaede vi at have alt parat forud, saa at der ikke var nogen som helst Forsinkelser paa selve Opvisningsdagen.

Vi begyndte altid med at »gaa paa Planerne«. Den, der skulde udføre Kunststykket, klatrede ud paa Kanten af Planet hen til den yderste Stiver, hvorfra han klatrede op paa det øverste Plan; der stod han paa Hovedet, mens vi passerede Tribunen, hvor det fornemste Publikum sad! Naar han var færdig med dette Kunststykke, klatrede han ned i Understellet og herfra til et af de inderste Fag, hvor han sad, mens Maskinen loopede og renverserede. Til sidst gik han helt ud paa Halen af Maskinen, og dermed var Forestillingen forbi for den Gang — naar det ikke drejede sig om en særlig flot Opvisning i en eller anden speciel Anledning.

Efter »wingwalking«, d. v. s. »at gaa paa Planerne«, kom »the break-away«. Dette Kunststykke blev udført ved, at man fastgjorde et Tov til Understellet, hvorefter den optrædende spadserede helt ud paa Planenden; her fastgjorde han Tovets anden Ende til sit Bælte og sprang saa pludselig ned fra Planet! Saadan tog det sig alt Fald ud fra Tilskuerpladsen. Herfra kunde man nemlig ikke se Tovet, der holdt ham, og derfor vakte dette »Nummer« altid stor Sensation. Hele Tovlængden var forsynet med Jernklamper, som man klatrede op af, naar man skulde tilbage i Maskinen igen.

Et andet flot »Nummer« kaldtes »Omstigning«. Man fastgjorde en Rebstige til Maskinens ene Plan, og naar den ene Maskine passerede Tribunen med Flyveren staaende paa den ene Planende, fløj den anden Maskine, paa hvilken Rebstigen var fastgjort, lige hen over den første saaledes, at Rebstigen let kunde naas af den optrædende. Vi havde for Skik først at gøre to, med Vilje »mislykkede« Forsøg, og saa lade det tredie lykkes; det var selvfølgelig kun, for at det skulde se sværere ud.

Slutningen paa dette Opvisningsnummer saa saaledes ud: I den ene Ende af Planet, modsat den hvor Rebstigen var fastgjort, var der anbragt en Faldskærm. Naar »Omstigningen« var foretaget, sprang Manden, der havde gjort Kunststykket, ned med Faldskærmen — og saa var Forestillingen forbi!

Om Aftenen gav vi Opvisning med Illumination. Langs med Plakkerne paa vor Maskine havde vi anbragt en hel Række Rakter, der lavede en lysende Hale paa ca. 100 m, naar vi fløj i Mørket. Naar Raketterne sluktes, tændtes to Magniumsblus, som oplyste Landskabet neden under saa klart, at man med Lethed kunde læse sin Avis.

Naar vi var naaet godt 1000 m op, kastede vi en hel Masse Lysbomber ud, for at tiltrække Publikums Opmærksomhed; saa blev alle Lysene tændt, og Maskinen loopede og fløj rundt som en Komet med lysende Hale. Den største Vanskelighed ved Natteopvisningerne laa i at faa selve Flyvepladsen tilstrækkelig oplyst. Til Tider var der en Del Automobiler paa selve Flyvepladsen; saa baade startede og landede jeg i Skæret fra deres Søgelys. Men undertiden kunde jeg kun faa fat i en enkelt Vogn, ja, jeg har oplevet at maatte gaa ned i Bælgmørke ved Lyset fra en Lommelyste, som en Mand stod og signalerede med, medens jeg var i Luften, for at jeg ikke skulde tabe Pladsen af Syne.

I en af Byerne i Colorado var vi engageret til at give en Illuminationsopvisning mellem Mørkets Frembrud og Kl. 12 Midnat. Vi havde været paa »Kaperflyvning« hele Dagen, og paa Vejen til vort Bestemelsessted slap Smøreolien op for os. Saa maatte vi gøre Ophold for at faa en ny Forsyning; derved blev vi forsinket, og inden vi naaede den omtalte By, var det blevet helt mørkt — og jeg havde aldrig landet i den By før. Maskinens Ejermand, der var med om Bord, mente imidlertid, at han sagtens kunde finde Flyvepladsen selv i Mørke. Han havde været der tit og mange Gang og huskede ganske bestemt, at Flyvepladsen var lige ved Siden af Golfbanerne.

Vi kom ind over Byen, og efter at jeg havde taget Motoren, raabte jeg:

»Hvor er Flyvepladsen?«

Svaret kom øjeblikkeligt og med stor Sikkerhed. »Lige ved Siden af Golfbanen.«

»Ja, men hvor er Golfbanen?«

»Det ved jeg ikke!«

Her var jeg igen ude for et af de fornøjelige, men ikke helt ufarlige Tilfælde, som et saadant »Kaperflyvningstogt« fører med sig. Vi befandt os over fremmed Territorium midt i Nattens Mørke, og vor Benzinbeholdning svandt kendelig, for hvert Minut der gik! Vi var nødt til at lande, det var nu kun Minutter om at gøre, og dog var det stadig lige umuligt at faa Landkending; man kunde ikke engang skelne Gærderne, der indhegnede de forskellige Marker!

Jeg kredsede omkring, indtil jeg pludselig mente at kunne skelne en stor Halmstak nedenfor. Denne Mark begrænsedes paa den ene Side af en lysere Stubmark; i dens ene Ende kunde man skelne en Række Træer. Hvorvidt der fandtes Grøfter eller Grave, kunde man ikke blive klog paa, men der var ikke Tid til at betænke sig, vi havde ikke længere noget Valg: Jeg gik ned og landede ved Siden af Halmstakken lige midt paa Marken.

En hurtig Undersøgelse af Marken viste os, at den var udmærket egnet til natlige Opvisninger; vi standsede den første Automobil, der kom forbi, og bad om at maatte køre med ind til Byen. Vi havde lidt Vanskelighed ved at finde, hvor vore Illuminationssager var; og eftersom alle Forretninger var lukket, tog det nogen Tid, inden vi kunde skaffe de Sager til Veje, som vi skulde bruge til at anbringe vore Lys og Magniumsblus paa, for at faa dem til at sidde fast paa Planerne og Maskinen.

Klokken nærmede sig tolv, da vi omsider havde alt parat til vor IlluminationsOpvisning. Paa Pladsen stod der nu kun en enlig Bil, som vi skød hen ved Siden af Halmstakken, saa at den kunde oplyse den ene Side af denne og en Del af selve Marken. Jeg skulde netop til at starte ved den Belysning, da Automobillygternes Skær i det samme blev saa svagt, at man slet ikke kunde rette sig efter dem. En af de Tilstedeværende havde imidlertid en Lommelyste hos sig, med den oplyste han, saa godt det lod sig gøre, den ene Side af Halmstakken, og jeg kom paa Vingerne.

Klokken var præcis 11,40, da jeg gik op, og 11,57 da det sidste Blus sluktes. Vi havde holdt vor Kontrakt med et Spillerum af tre Minutter!

Jeg fandt Landingspladsen ved Lommelygtens Skær og landede paa rette Sted i god Behold.

Dersom man bestemte ved, hvor det Lys, man skal rette sig efter, er anbragt, og hvis Pladsen er nogenlunde jævn, behøver man ikke at kunne se Jorden, naar man skal til at lande; det kan gøres fuldstændig sikkert og akkurat selv i den mørkeste Nat. Flyvere lander tit, naar de bare kan skimte Markskellene. Af den Grund er det af stor Vigtighed, at Forhindringer, som f. Eks. Landbrugsmaskiner o. desl., eller Kvæg, ikke faar Lov at blive paa den Mark, hvor man venter, at Flyveren vil lande ved Nattetid.

At finde en fremmed Mark ved Hjælp af den Oplysning, at den ligger lige ved Siden af en Golfbane, som man heller aldrig har set, er et typisk Eksempel paa de Tilfælde i en Flyvers Liv, hvor det komiske gaar Haand i Haand med det aller alvorligste.

Det fortælles f. Eks. om en ung Flyver, der lige havde lært at flyve, at han skulde ud paa en kort Tur med Ejeren af Maskinen og var ved at demonstrere de forskellige Manøvrer, han havde lært. Til Slut satte han Maskinen i Spind, men opdagede snart, at han ikke kunde faa den rettet op igen, og efter at have forsøgt alt, hvad han kunde huske at have lært om den Ting af sin Instruktør, lænede han sig til sidst fremover i Førersædet og meddelte sin Passager, at de var ved at styrte ned. Ejeren, der ikke rigtig fattede Situationens Alvor, svarede: »Ja, De er naturligvis ligeglad, det er jo ikke Deres Maskine!«

Det var tit saadan, at de Passagerer, der ikke kendte noget til Flyvning, blev ganske alterede over en eller anden ubetydelig Hændelse, der ikke havde det ringeste at sige, hvorimod de følte sig fuldstændig som Herre over Situationen og morede sig kolossalt, naar Føreren kæmpede paa Livet for at undgaa Nedstyrtning og Død.

Folk kunde blive ved i det uendelige for at faa os til at overbelaste Maskinen ved at tage mere end to Passagerer ad Gangen med op fra en lille Landingsplads, og de var lige glade, enten Maskinen gik flot over de nærmeste Træer i sikker Højde, eller slæbte sig klar af de øverste Grene med nogle faa Centimeters Mellemrum. Og vore Forklaringer paa, hvad det drejede sig om, var fuldstændig unyttige.

Dersom vi nægtede at overbelaste Maskinen, var der altid en eller

anden rede med Eksempler paa, at en Maskine havde medført flere Passagerer paa een Gang, og det gjorde ikke det mindste Indtryk paa dem, naar vi forklarede, at det maatte have været en helt anden Slags Maskine end vor; det: At den havde taget flere Passagerer, end vi gjorde, beviste, at den blev ført af en bedre Flyver, og at vor Maskine ikke var saa sikker at gaa op i.

Naar vi slæbte os af Sted lige nede ved Jorden og kæmpede for at faa lidt Højde, saa kunde Passagererne sidde og more sig dejligt: vifte og raabe til deres Bekendte dernede! Men hvis Motoren begyndte at gøre Knuder, selv om Maskinen var flere hundrede Meter oppe, og man havde mange dejlige Landingspladser lige nedenunder, saa kastede de tit og ofte ængstelige Blikke paa Føreren og ønskede, at de aldrig havde faaet den Idé at gaa op med en Flyvemaskine.

De internationale Kapflyvninger skulde finde Sted samme Aar, i første Halvdel af Oktober Maaned i New York, og eftersom vore Markeds-Opvisningskontrakter sluttede sidst i September, besluttede vi at tegne os som Deltagere i den Konkurrence, der hed »Helt til New York«, som kun var for civile Maskiner, og afgjordes ved Points for Afstand, Hastighed, Antal af Passagerer om Bord og Motorens Hestekraft.

I Denver fik vi vor Motor eftersat og tænkte at flyve derfra til San Francisco, hvor vi vilde starte. Vi blev imidlertid forsinket et Par Dage i Denver, paa Grund af nogle Maskinreparationer, og maatte endda tage Natten til Hjælp og unnlade flere Ting for at komme af Sted. I Overplanet havde vi indbygget en 60 Liter Benzintank, som i Forbindelse med vor Hovedtank gjorde, at vi kunde medføre 480 Liter Benzin. Vi indbyggede Motoren om Aftenen og lod den gaa flere Timer for at faa Lejerne »løbet til« inden Daggry, saa startede vi paa vor Vej til San Francisco.

Vort første Stoppested var Rawlins, Wyoming, hvor den højest beliggende Flyveplads for den transkontinentale Luftrute findes. Her fik vi »fyldt paa« og naaede Evanston samme Nat.

I Evanston var vi netop i Begreb med at sætte Motoren i Gang for at køre over og installere Maskinen for Natten, da der pludselig opstod Ild i vor Karburator. I vort Hastværk for at komme af Sted

havde vi hverken faaet anbragt Skærm over Indsugningsventilerne eller Afløbsrør fra Motorhætten. Motoren var tilsølet med Olie, og med Benzinen, der flød ud fra Karburatoren, bredtes Ilden hurtigt. Snart var hele Maskinens »Næse« et Flammehav, og skønt vi skovlede Jord over Motoren, saa det ud til, at Planerne snart vilde fænge. Hvis Ilden tog fat i Lærredet, var Maskinen »færdig«. Jeg havde lige reddet alt, hvad reddes kunde, ud af Maskinen, da vi fik fat i et Ildslukningsapparat, og Ilden blev standset.

Alle Tændledninger var brændt, men ellers var Skaden ikke stor.

Dette betød en Forsinkelse paa ca. 24 Timer, da vi maatte montere nye Tændledninger og rense Maskinen for al den Masse Jord, vi havde kastet paa i vore Forsøg paa at stoppe Branden.

Det næste Sted, vi standsede efter Rawlins, var Salt Lake City, og derfra fløj vi over den store Saltsø-Ørken til Battle Mountain, Nevada, hvor vi tilbragte Natten.

Vi startede fra Battle Mountain med vore Tanke helt fulde, og efter at have fulgt Vejene gennem Passene, indtil vi havde brugt en Del af Benzinen og derved gjort Maskinen mindre belastet, passerede vi over Sierra Nevada Bjergkæden i 3000 Meters Højde og landede i Oakland, Californien. Samme Aften fløj vi paa den samme Beholdning til Crissey Field.

Næste Dag startede vi fra Crissey Field paa Flyvningen mod New York. En af Konkurrencens Regler var, at hver Maskine skulde medføre en Logbog med Opgivelse af Udgangspunkt og Passagerantal, bekræftet med to Vidners Underskrift. Inden vi fik dette Dokument i behørig Orden og fik vor Maskine gjort rede til Starten, var det blevet Eftermiddag, og vi naaede kun lige at komme til Lovelocks, Nevada, før Nattens Frembrud.

Vi tilbragte den derpaa følgende Nat i Rawlins, Wyoming, efter at have gjort Ophold i Salt Lake City for at indtage ny Benzinforsyning.

Vi ankom til Rawlins med en meget utæt Ventil og blev forsinket her en Dag med at reparere. Vi var kommet meget bagefter paa Grund af Forsinkelsen i Denver og Opholdet baade i Evanston og Rawlins; men om alt gik vel fra nu af, kunde vi dog naa New York i

rette Tid. Saa begyndte imidlertid en anden Ventil at blive utæt, lige efter at vi var kommet af Sted fra Rawlins, og da vi kom paa Vin-
gerne igen efter et kort Ophold i Sidney, viste det sig, at vor Motor
havde tabt en Del Omdrejninger. Vi fløj til Lincoln fra Sidney, og i
Betragtning af den korte Tid, der var igen, besluttede vi at opgive
Kapflyvningen og i Stedet starte en »Kaperflyvning«.

Vi gav Maskinen et grundigt Eftersyn i Lincoln og gik saa videre
over mod St. Louis, hvor vi ankom i Slutningen af Oktober.

I St. Louis besluttede vi at lægge op for Vinteren, og jeg begyndte
at undervise Elever fra Det Robertsonske Luftfartselskab paa OX-5
Standard Maskiner. Selskabet havde faaet overdraget Luftpostforsen-
delserne, men skulde først begynde til Foraaret, saa jeg tilbragte Vin-
termaanederne med at undervise og foretage Prøveflyvninger med Tra-
fikmaskiner.

For første Gang i min Flyvertid skulde jeg altsaa blive paa samme
Sted i flere Maaneder; derfor lod jeg mig i November 1925 optage i
Rekognosceringseskadrillen af den 35. Division i Missouri National-
garde, og blev snart efter udnævnt til Premierløjtnant dersteds.

Korpset var stationeret paa Lambert Field. Hver Søndag foretog vi
Flyveøvelser. Vi havde et stort Antal I. N. Skolemaskiner, og en
T.W.-3, der var den kommanderende Officers private Maskine.

Organisationen bestod for Størstedelen af Flyvere, der havde gjort
Tjeneste i Krigen, men efter Vaabenstilstanden var gaaet tilbage til
det civile Liv. Den eneste Maade at holde sig i Træning paa var at
gaa op med Nationalgardens Maskiner i sin Fritid og saa ligge i Lejr
to Uger hvert Aar.

Disse Flyverofficerer og deres Mandskab tilbragte 2 Nætter og en
Dag ugentlig med militære Øvelser af alle Slags. Deres Gager var kun
smaa, saa de fleste af dem tabte mere ved at forsømme deres civile
Arbejde, end de tjente ved Militærtjenesten. Lønnen tænkte de ikke
paa; deres Grunde til at træde ind i Nationalgarden var for det første,
at det gav dem Lejlighed til at holde sig i Træning og for det andet:
At de ansaa det som deres Pligt mod Fædrelandet at holde sig rede
til øjeblikkelig at kunne træde ind i aktiv Krigstjeneste, naar Kal-
det lød.

Budgettet var ikke stort og ofte utilstrækkeligt, men skønt man til Tider maatte »spæde til« af sin egen Militærgage, blev Maskinerne dog holdt i Luften.

Nationalgardens Flyverkorps frembyder en ypperlig Lejlighed for unge Mænd, der vil flyve. Der gives ugentlige Instruktionstimer i saa at sige hver eneste Gren af den militære Flyvning, og man faar tillige en rig praktisk Erfaring i at behandle sin Maskine baade i Luften og paa Jorden. Hvert Aar bliver nogle af Korpsets Medlemmer sendt til de militære Flyveskoler i San Antonio for at træne videre, og naar de vender tilbage, træder de ind i Korpset her som Officerer med fast Tjeneste.

Den nye Postflyverute skulde indvies d. 15. April, og da Foraaret nærmede sig, fik vi travlt med at gøre alt parat. De Haviland Maskinerne skulde efterses og prøves; vi skulde have oprettet en Jordorganisation; det skulde bestemmes, hvor vi skulde have vor Endestation, og hvor Posten skulde modtages og udsendes ved Ankomsten; foruden de utallige Smaating der hører med til en godt etableret og organiseret Luftpostrute.

Postflyveruter oprettes af Postvæsenet med det Formaal at forbedre og fremskynde Postgangen.

Ruten udbydes og overdrages til den lavestbydende, for saa vidt han kan paatage sin Ansvarer og er i Stand til at udføre Arbejdet. Han kan indsende Tilbud paa op til 3 Dollars pr. Pund og betales pr. Pund for alle Forsendelser, der bliver besørget ad hans Rute.

Den Rute, hvor jeg var ansat, gik mellem St. Louis og Chicago, og var lagt saaledes, at man vandt een Dag ved at sende det med os i Stedet for med Jernbanen til New York. Naar et Brev blev afsendt i St. Louis inden Kl. halv fire om Eftermiddagen, blev det ført til Lambert Flyveplads med et hurtigt Automobil, overført til Flyvemaskinen, der ventede parat til at afgaa, afleveret paa Postvæsenets Flyveplads i Maywood, Illinois Kl. 7,15, overført til en af Chicago—New York Natflyvemaskinerne, derfra bragt over i en anden Maskine i Cleveland, Ohio, og var saa paa Postkontoret i New York, saa det kunde komme ud med første Morgenombæring.

Et Svar paa et af disse Breve kunde afsendes samme Aften i New

York og blive afleveret næste Eftermiddag i St. Louis. Sendt paa sædvanlig Maade vilde det først blive bragt ud i St. Louis Dagen efter.

Fordelene ved Luftpostruter er mest iøjnefaldende paa lange Afstande. Luftpostmaskinerne er 36 Timer om at flyve fra New York til San Fransisco, medens et Tog bruger næsten 4 Dage til at tilbagelægge den samme Afstand.

Det skyldes Postvæsenet og Handelsministeriets Energi, at De Forenede Stater nu er forsynet med et helt System af Luftpostruter, der mødes og krydses overalt; det kommer nu kun an paa Publikum, om hver By i Landet skal have sin egen Lufttjeneste.

VIII

TO UDSPRING MED FALDSKÆRM

O mkring ved 1. April var vi godt i Gang med Ordningen af vor Rute, og en Ugestid inden Indvielsesdagen fløj vi hele Ruten igennem med to Maskiner for at se, om alt var i Orden.

Den 15. April Kl. 5,50 om Morgenen startede jeg fra Luftpost-Flyvepladsen i Maywood paa min første Tur sydpaa, og samme Eftermiddag sendte vi to Maskiner nordpaa med den første Postforsendelse fra St. Louis, Springfield og Peoria.

I Sommertiden kunde vi naa at tilbagelægge næsten hele Vejen ved Dagslys, men eftersom Vinteren rykkede nærmere, fik vi flere og flere Timers Flyvning i Mørke; til sidst var det saadan, at Mørket faldt paa nogle faa Minutter, efter at vi havde forladt St. Louis.

Med Natflyvningen og det daarlige Vejr begyndte vore Besværligheder. Vor Rute var til at begynde med ikke oplyst, og de mellem-liggende Flyvepladser var som Regel smaa og ofte i daarlig Tilstand. De Vejrmeldinger, vi fik, var slet ikke til at stole paa, og vi brugte efterhaanden den Trafik at starte med Posten, naar de lokale Vejrforhold var nogenlunde. Saa fløj vi saa langt, vi kunde naa, og dersom det blev alt for mørkt, eller Vejret var for slemt, gik vi ned og sendte Posten videre med Jernbanen.

Det vanskeligste af det hele var at flyve fra Dagslyset ind i Mørke. Det var ikke vanskeligt at flyve om Dagen, selv om det kun var i 50 m Højde, men at gøre det samme ved Nattetid var noget ganske andet, og var det først blevet bælgmørkt og tilmed daarligt Vejr, var der ingen Vej tilbage.

Trods alle Vanskeligheder lykkedes det dog at gennemføre Postforsendelserne med forbavsende Regelmæssighed. I Løbet af de første fem Maaneder udførte vi over 95% af vore Ture.

Der er i Virkeligheden kun to Ting, der forsinker Luftpostforsendelserne: Taage og Islag. Dersom Taagen er let eller lokal og Islaget ikke for overvældende, kan man godt gennemføre Ture; men naar man ikke kan se Jorden under sig, og Taagen strækker sig som et uigennemtrængeligt Slør over Landingspladsen, eller naar Islag lægger sig paa Maskinens Planer, maa man gaa ned; det er da umuligt at komme videre. I saadanne Tilfælde sendes Posten videre med Toget og naar i alt Fald i Reglen sit Bestemmelsessted lige saa hurtigt, som hvis den var sendt med Tog hele Vejen.

Der gaar saa at sige ikke en Dag, hvor ikke en eller mange Postflyvere i De Forenede Stater maa tage en Tørn gennem Taage og Regn og Uvejr for at komme igennem i rette Tid. Postflyverne er sjældent forsinket, og er de det, skyldes det altid ganske ufremkommelige Vejrforhold. Med Tiden vil disse Forsinkelser blive færre og færre, efterhaanden som Radiopejlingen og Instrumenter, der gør det muligt at flyve i Blinde, forbedres, indtil det bliver muligt for Flyverne at komme ind præcis, hvordan Vejret end er og med forholdsvis Sikkerhed.

En anden Vanskelighed ved Vintertid er det Dække, der lægger sig over alt paa Maskinen, men især paa alle Barduner, Propellen og Kanten af Planerne. Dersom Islaget danner sig ganske langsomt, som Følge af Taage og let Støvregn, kan en Flyvemaskine godt fortsætte sin Vej i nogen Tid; men dersom man møder en regulær Storm, kan Isen undertiden danne sig saa hurtigt, at Maskinen ikke kan holde sig oppe mere end fem Minutter paa Grund af den store Vægtforøgelse, der gør, at Maskinen ikke kan holde Højden selv med fuld Motor. Dog er selve Vægtforøgelsen ikke saa farlig som Planprofilens Formforandring, der skyldes Islaget.

Endnu værre er det, hvis Islaget sætter sig fast paa selve Propellen. Bladene bliver tykkere, indtil endelig noget af den dannede Is af Centrifugalkraften rives af og slynges bort. Dette forvolder store Vibrationer, der først holder op, naar hele Islaget er rystet af.

En af de Farer, en Postflyver er udsat for under sine Nature, bestaar i, at han lige paa en Gang mister Landkending grundet paa en tæt Taagebanke, der pludselig gør al Udsigt umulig. Dersom Taa-

gen hidtil kun har været ganske let, og han har fløjet lavt, vil det ikke være tilraadeligt at gaa endnu lavere ned; ofte er det det eneste rigtige at stige op ad gennem Taagen, se at finde et Hul og saa gaa ned gennem det i Spiraler.

To af de Udspring, jeg maatte foretage, var netop foraarsaget ved, at jeg ganske uventet mødte nogle meget tætte Taagebanker. Jeg citerer her mine officielle Rapporter om det passerede:

»Jeg startede fra Lambert Field, St. Louis, d. 16. September 1926, Kl. 4,25 Efterm., naaede Springfield, Illinois, Kl. 5,10 Efterm. uden Oplevelse af nogen Art og fløj derfra til Peoria, Ill. hvor jeg ankom Kl. 5,55 Efterm.

»Jeg forlod Peoria Flyveplads Kl. 6,10 Efterm. Det var en let, lavt-hængende Taage, men Himlen var næsten helt klar med nogle faa spredte Sækskyer. Mørket faldt paa, da jeg var omtrent 35 km Nordøst for Peoria, og jeg fløj nu paa Kompasset og efter Lysene nedenunder, indtil en lavthængende Taagebanke rullede frem nedenunder mig nogle faa km Nordøst for Marseilles og Illinois Floden.

Taagen naaede fra Jorden og ca. 200 m op i Luften, og jeg var ude af Stand til at flyve nedenunder, hvorfor jeg vendte om og prøvede paa at kaste en Magniumsfakkell ned og lande. Fakkelen vilde imidlertid ikke virke, saa jeg styrede atter mod Maywood (Chicagos Luftpost-Endestation), idet jeg haabede paa at finde et Hul i Taagemassen lige over Flyvepladsen. Jeg undersøgte Fakkelen, og det viste sig, at Tændsnoren ikke var trukket langt nok ud og følgelig kunde bruges endnu engang.

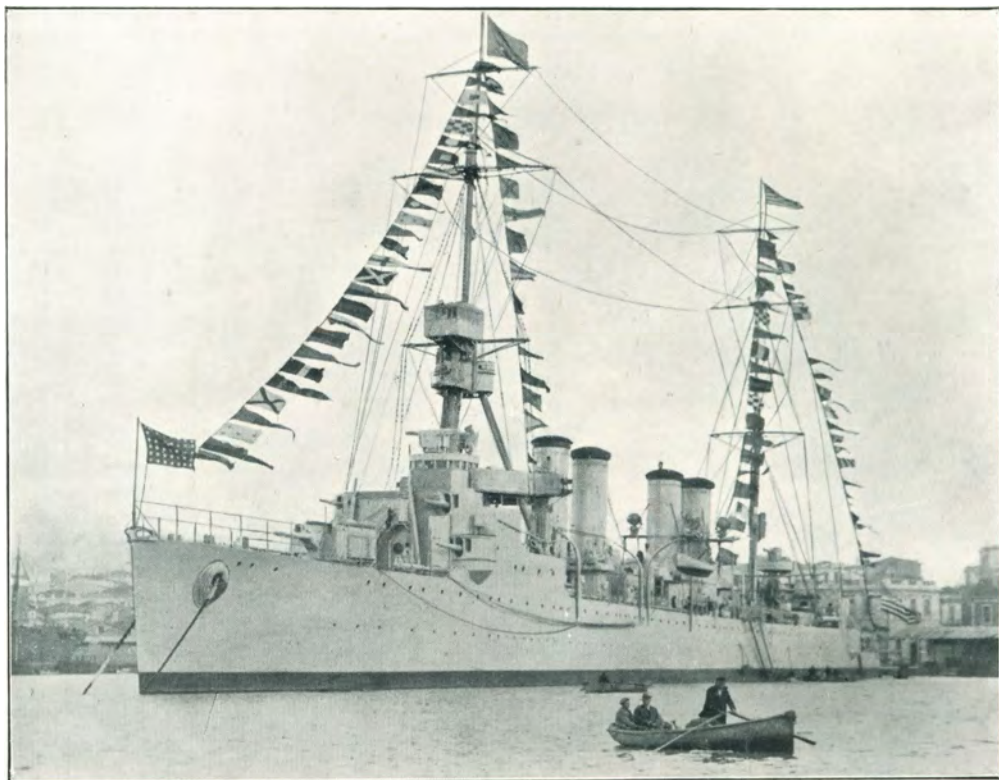
Jeg fløj nu videre paa Kompaskurs 50 Grader, indtil Klokken var 7,15 Efterm.; da saa jeg pludselig, at der oven over Taagen begyndte at vise sig et matglødende Lysskær — et Tegn paa, at jeg var i Nærheden af en By. Der dannedes efterhaanden flere og flere saadanne Lysskær over Taagens Rand; de er kun synlige, naar man ser bort fra den Side, hvor Maanen skinner, men jeg vidste nu, at de maatte hidrøre fra nogle Byer, der laa rundt omkring Maywood. Skønt jeg intet Øjeblik var i Stand til at se selve Flyvepladsen ved Maywood, fik jeg senere at vide, at man havde anbragt to Søgelys, der sendte deres Straaler op i Luften, og at man endvidere havde tændt to store



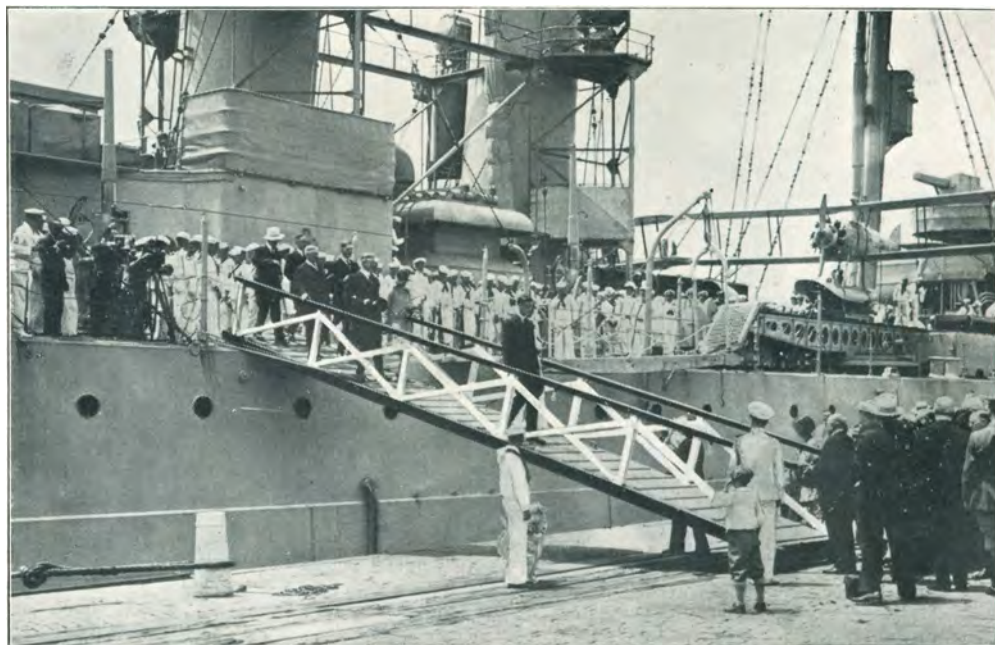
Folkemængden stormer »The Spirit of St. Louis« ved Ankomsten til Croyden for at sikre sig Souvenirs. Det lykkedes nogle at rive Stumper af Vingerne.



»Paa Flyvepladsen ved Croyden lykkedes det mig at undslippe fra Mængden og komme op i Observationstaarntet, hvorfra man saa ud over hele den mægtige Skare af Tilskuere.«



Det amerikanske Flagskib »MEMPHIS«, der førte Lindbergh tilbage til Amerika.



Lindbergh gaar fra Borde, fulgt af sin Moder, der ogsaa ses paa Landgangsbroen.

Benzinblus paa selve Landingspladsen for at hjælpe mig til at finde den. Jeg gik flere Gange ned til Taagebankens øverste Rand — den laa i 300 m.s Højde, i Følge min Højdeemaal. Himlen oven over mig var ganske klar med Undtagelse af nogle faa, spredte Skyer, og Maaen og Stjernerne skinnede klart. Efter at have kredset rundt i ca. 35 Minutter styrede jeg mod Vest for at være sikker paa at komme klar af Michigansøen, og ligeledes for at prøve paa at finde, hvor jeg befandt mig, ved Lyset fra det transkontinentale Eksprestogs Lanterner.

Efter at have fløjet i vestlig Retning et Kvarterstid uden at finde noget Hul i Taagen, styrede jeg mod Sydvest i det Haab, at det skulde lykkes mig at finde Taagebankens Grænse Syd for Illinois-Floden. Min Motor standsede Kl. 8,20 Aften, og jeg aabnede da for Reservetanken. Paa det Tidspunkt var jeg ikke højere oppe end 500 m, og da Motoren ikke kom saa hurtigt, som jeg havde ventet, stak jeg Søgelyset i Bæltet og skulde lige til at gøre Faldskærmsfaklen og mig selv klar til Udspring, da Motoren sprang i Gang igen. Jeg saa efter paa Benzinet, Hovedtanken viste sig at være tom, hvilket var ensbetydende med, at jeg nu kun havde Benzin til 20 Minutter.

Der viste sig stadig ingen Aabninger i Taagebanken, hvorfor jeg besluttede at springe ud, saa snart Reservetankens Indhold var opbrugt. Jeg prøvede paa at aabne Postkassen, med den Tanke at kaste Postsækken ned; men jeg kunde ikke faa Laasen op. Jeg vidste, at naar der ikke var mere Benzin tilbage i Tankene, vilde der heller ikke være nogen synderlig Fare for, at Maskinen skulde komme i Brand; jeg begyndte derfor at stige, da jeg pludselig saa et Lys lige neden under mig. Det var de første klare Lys, jeg havde set i over to Timer, og da jeg endnu havde tilstrækkelig Benzin til at holde den gaaende et Kvarter, gled jeg ned i 400 Meters Højde og kastede Faldskærmsfaklen ud, saa nær som muligt ved det Sted, hvor jeg antog Lyset var. Denne Gang virkede Faklen, men den oplyste kun Overfladen af en tæt Taagebanke, hvor den nedkastede Fakkelt snart forsvandt uden at vise mindste Spor af Jorden nedenunder.

Nu havde jeg kun 7 Minutter tilbage at flyve i — det sagde min Faldtank mig med stor Tydelighed. Da jeg saa Lysskæret fra en eller anden By gennem Taagen, styrede jeg nu ud mod det aabne Land og

»trak Maskinen op«. Da jeg var naaet 1500 m op, spruttede Motoren et Par Gange og standsede saa brat. Jeg traadte op paa Kanten og ud over højre Side af Førersædet, og da jeg var faldet ca. 30 m, trak jeg i Udløsningsgrebet paa Faldskærmen. Skærmen — en Irving militær Konstruktion — aabnede sig straks; til at begynde med faldt jeg med Hovedet nedad, saa trak Snorene mig i Stilling og Faldskærmen foldede sig ud. Denne Gang huskede jeg at beholde Udløsningsgrebet. Jeg trak Faklen ud af Bæltet og lod dens Lys spille ned over Taagebankens Overflade, da Motoren paa min Maskine pludselig begynder at arbejde igen! Da jeg sprang ud, var den saa godt som standset, og jeg havde derfor forsømt at tage Tændingen. Da Maskinen gik paa Næsen, var sandsynligvis en lille Rest Benzin løbet ned i Karburatoren, og et Øjeblik efter saa jeg selve Maskinen komme til Syne omtrent 400 m borte; den styrede i Retning af min Faldskærm! Jeg stak Faklen ned i min ene Lomme for at være parat til at faa Faldskærmen trukket af Vejen, hvis det blev nødvendigt. Aeroplanet kredsedde nu til venstre med en Omkreds af ca. 100 m og passerede mig i omtrent 300 Meters Afstand. Jeg kunde ikke rigtig blive klog paa, om Maskinen eller jeg havde størst Fart paa, og sørgede derfor for at faa min Skærm af Vejen saa hurtigt som muligt. Saa forsvandt Maskinen totalt, men et Øjeblik efter dukkede den frem igen; jeg kunde nu regne ud, at dens Hastighed i Nedfarten var omtrent den samme som Faldskærmens. Jeg talte, at den foretog fem Spiraler, hver af dem lidt længere borte end den foregaaende, før den naaede Taagebankens øverste Kant.

Da jeg selv kom ind i Taagen, vidste jeg, at Jorden var ca. 300 m under mig; jeg strakte Haanden ud efter Faklen, som jeg havde stukket i min ene Lomme; den var der ikke. Jeg kunde nu hverken se Maane eller Stjerner og anede ikke, hvad Slags Grund jeg vilde lande paa. Jeg lagde Benene over Kors for ikke at blive hængende tværs over en Gren eller Telegraftraad, saa holdt jeg Hænderne parat til at beskytte Ansigtet og ventede. Lidt efter saa jeg Jorden nedenunder og landede i næste Sekund i en Majsmark. Majskolberne dækkede mig ganske, og Skærmen laa oven paa dem. Hurtig fik jeg den pakket sammen og skyndte mig ned ad en af Rækkerne mellem Majs-

planterne. Sigtbarheden var ca. 100 m. Da jeg havde gaaet i nogle faa Minutter, kom jeg til en Stubmark; der var Hjulspor tværs over Marken, og jeg fulgte nu disse, til jeg kom til en Farm, der laa ca. 400 m fra det Sted, hvor jeg var gaaet ned. Da jeg kom hen til Farmen, saa jeg Automobillygter skinne paa Vejen udenfor. Jeg gik over mod Bilen i den Tanke, at det var en eller anden, der havde set min Maskine gaa ned og blive knust. Bilens Fører spurgte mig, om jeg ikke havde hørt en Flyvemaskine falde ned for lidt siden med et vældigt Brag, og det tog nogen Tid, før jeg kunde gøre ham og hans Medpassagerer begribeligt, at jeg var Manden, der havde fløjet Maskinen og — gik og søgte efter den uden at ane, hvor den var! Jeg maatte frem med Faldskærmen og demonstrere, hvad den var blevet brugt til, før de helt vilde tro mig. Farmeren var ganske sikker paa, at Flyvemaskinen lige med Nød og næppe havde undgaaet at falde ned paa Taget af hans Hus! Det samme troede alle andre Beboere inden for en Omkreds af 5 km. Han gik saa vidt, at han tilbød at føre os til Stedet, som han mente at kunne angive med nogle faa Skridts Nøjagtighed; vi gik ind paa hans Tilbud og tilbragte et helt Kvarter med forgæves Søgen efter Maskinen paa det Sted, han havde betegnet os, før vi gik tilbage til Huset, hvor jeg straks satte mig i Bevægelse for at organisere en Eftersøgning og telefonerede til St. Louis og Chicago om det passerede.

Jeg havde lige bestilt disse Samtaler, da Telefonen ringede, det var en Meddelelse om, at Aeroplanet var fundet i en Kornmark over 3 km borte. Det tog adskillige Minutter, før vi naaede Stedet, fordi vi var tvunget til at køre forsigtigt gennem den tætte Taage; en lille Skare Tilskuere havde allerede samlet sig om Vraget, da vi ankom. Maskinen laa i en stor, uformelig Klump. Den havde været lige ved at støde mod Taget af en nærliggende Farm, og dens ene Plan havde grebet fat i en Kornhjem 400 m længere borte. Den var landet paa venstre Plan og Hjul og var gledet ca. 80 m henad Jorden og gennem en Majs-mark omtrent 100 m fra en Ladebygning. Postrummet var slaaet ind i den ene Side, og en af Postsækkene laa paa Jorden ved Siden af. Selve Postsagerne var imidlertid alle i god Behold.

Saa kom Sheriffen fra Ottawa, og vi bragte nu Posten til Ottawa

Postkontor, hvorfra den videresendtes med Toget 3,30 Morgen til Chicago.

Da den havarede Maskine blev undersøgt et Par Dage senere, opdagedes det, at en af Mekanikerne havde taget den 500 Liter Benzintank ud for at reparere den og indsat en 380 Liter Tank i dens Sted uden at meddele nogen noget om det. Følgen var, at jeg, i Stedet for at kunne vende tilbage til vor Flyveplads i Peoria, Illinois, og klart Vejr, blev hængende i Taagen uden tilstrækkelig Benzin.

De Omstændigheder, der knyttede sig til mit fjerde Faldskærmsudspring, lignede i høj Grad de ovenfor berettede. Jeg startede fra Lambert Flyveplads, St. Louis, Kl. 4,20 Eftermd., gjorde et fem Minutters Ophold i Springfield for at tage Posten om Bord og fløj saa videre mod Peoria. De Vejrmeldinger fra St. Louis, der indkom lige inden jeg startede, gik ud paa, at FlyveUdsigterne var ret tilfredsstillende. Da jeg var naaet ca. 40 km nord for Springfield, faldt Mørket paa; det var blevet lavt Vejr, Skyerne laa i ca. 100 Meters Højde, og det sneede let. Ved South Pekin var Sigtbarheden kun 750 i 50 m.s Højde, og fra 75 m.s Højde var det umuligt at se Lysene i Pekin, over hvilken jeg befandt mig. Efter at have passeret Pekin fløj jeg i 200 m.s Højde og fortsatte dermed i ca. fem Minutter, indtil Lysskæret nedefra sagde mig, at jeg nu befandt mig lige over Peoria. To Gange saa jeg Lys neden under og gik ned i mindre end 75 m.s Højde, før de igen forsvandt af Syne. Jeg prøvede at holde mig til den ene Gruppe Lys, men var ikke i Stand til at vende saa hurtigt, at jeg kunde have den i Sigte hele Tiden.

Efter at have kredset rundt i Omegnen af Peoria i en halv Times Tid besluttede jeg mig til at forsøge paa at finde bedre Vejrforhold ved at flyve i nordøstlig Retning mod Chicago. Tidligt paa Eftermiddagen havde jeg fløjet en Maskine til St. Louis fra Chicago, og den Gang var baade Vejrforholdene og Sigtbarheden meget bedre i Nærheden af Chicago end paa Resten af Ruten. Jeg havde endnu Benzin nok til ca. 70 Minutter i Hovedtanken og til yderligere 20 Minutters Flyvning i Reservetanken; denne Beholdning vilde næppe have været tilstrækkelig til at flyve tilbage til St. Louis, selv om jeg havde kun-

net flyve direkte og efter Bestik over Taagen. Desuden var Omegnen af Chicago meget bedre egnet til Landing ved Nattetid end Omgivelserne ved St. Louis.

I den følgende halve Time fløj jeg først i 600 m.s Højde mod Nordøst, senere gik jeg ned til 200 m. Efterhaanden viste der sig mange Huller i Skylaget, og nu og da saas ogsaa fra 150 m.s Højde Lys fra Jorden nedenunder. Efter at have passeret Lysene over en lille By kom jeg ind i et nogenlunde aabent Sted mellem Skyerne. Jeg steg til 200 m, gjorde Faldskærms-Faklen fri, svingede Maskinen rundt for at faa den i Vindretningen og nedenunder Faklen, der straks antændtes; men i Stedet for at falde jævnt og langsomt, styrtede Faklen ned, som om den havde været en tung Sten! Et eneste Sekund lykkedes det mig at se Jorden neden under, saa blev der igen bælgmørkt rundt om mig. Imidlertid var min Maskine kommet ind i en tæt Taagebanke, og blindet som jeg var af det stærke Lys, havde jeg Besvær med at faa Maskinen paa ret Køl igen. Et Forsøg paa at finde Jorden ved Hjælp af de under Planerne anbragte Søgelys viste sig at være ganske forgæves, eftersom deres Skær gjorde mere Skade end Gavn i Taagen.

Da der ikke var Benzin til mere end 10 Minutters Flyvning tilbage i Hovedtanken, og der stadig intet var at se af Jorden, besluttede jeg mig til at springe ud, hellere end at lande helt i Blinde. Jeg vendte derfor om og gik mod Syd, hvor Egnen var mindre beboet, og samtidig steg jeg for at komme oven over Skylaget, før jeg foretog Udspringet. Hovedbeholderen løb tør omtrent Kl. 7,50 Eftermiddag, og Reservetanken ca. 20 Minutter senere. Højdemaalet viste paa det Tidspunkt omtrent 4200 m, dog saa det ud til, at Skyernes øverste Rand laa flere Hundrede Meter højere oppe. Jeg trak Næsen op paa Maskinen, afbrød Tændingen og var ved at springe ud over højre Kant af Førersædet, da Maskinen krængede over til højre. I denne Stilling vilde Maskinen tiltage i Hastighed, udføre en Højrespiral og maa ske ramme Faldskærmen. Jeg rettede Maskinen op og sprang ud til venstre, da Fartmaalet viste 100 K/T og Højdemaalet 4000 m. Skærmen blev udløst, saasnart Halen var passeret. Irving Skærmen virkede ganske udmærket. Jeg faldt fra Maskinen med Hovedet nedad,

men Snorene paa Skærmen trak mig hurtigt i oprejst Stilling, samtidig med at Skærmen foldede sig ud. Det sidste, jeg saa til min DH var, at den forsvandt ind i Skyerne, lige efter at Skærmen havde foldet sig ud. Der faldt Sne, og det var meget koldt. I de første Minutter gik Skærmen nedad i rolig, glidende Fart, saa begyndte den at slingre ganske forfærdeligt. Denne Slingren, som jeg ikke kunde forhindre, varede ved i ca. 5 Minutter. Det første Tegn paa, at vi nærmede os Jorden var, at Mørket nedenunder stedse blev tættere. Sneen var blevet til Regn, og skønt Faldskærmen var helt gennemblødt, slingrede den dog mere og mere. Jeg lod Lyset fra min Lommelygte falde nedefter, men Jorden kom saa pludselig til Syne, at jeg landede lige tværs over et Pigtraadshegn uden at have set det mindste til det i Forvejen. Hegnet brød imidlertid Faldet, og Pigtraadene formaaede ikke at trænge igennem min solide Flyverdragt. Faldskærmen blæste om paa den anden Side af Indhegningen og blev holdt aaben af Vindstødene i nogen Tid, før den faldt sammen.

Efter at have faaet Skærmen rullet ind i dens Hylster gik jeg i Retning af det nærmeste Lysskær. Snart efter kom jeg til en Landevej, som jeg fulgte omtrent 2 km til Byen Cowell, Illinois, hvor jeg afsendte telefonisk Rapport til St. Louis om det skete. Den eneste Oplysning, det lykkedes mig at indhente angaaende den nedstyrkede Maskine, stammede fra en Farmer, som jeg traf i Selskab med en Del andre i den lokale Brugsforening, og som forklarede, at hans Nabo havde hørt Braget, da Maskinen faldt ned, han kunde kun opgive Retningen løseligt, da han intet havde set. Jeg søgte en Time, men uden Resultat. Jeg gav dernæst Instruks om at sætte Vagt ved Postsækene, dersom man fandt dem og Maskinen før min Tilbagekomst; saa tog jeg ind til Chicago for at faa fat i en anden Maskine. Næste Morgen, da jeg naaede Cowell, fandt jeg en lille Skare Mænd, der havde samlet sig om Vraget af min Maskine; Stedet laa næppe 200 m fra det Hus, hvor jeg havde efterladt min Faldskærm om Aftenen. Maskinen var gaaet ned paa Hjulene og Næsen samtidig, og efter at være gledet omtrent 25 m videre langs Jorden, var den stoppet i en Græsmark ved Siden af et levende Hegn. Det ene Hjul var løbet af og stod uden Luft i Ringen lænet op mod den indvendige Mur af en Svinesti, 90 m fra

selve Maskinen. Det var gaaet igennem to Indhegninger og en Mur! Planerne var slemt splintret, mens Kroppen, skønt den var haardt medtaget, havde beholdt sin Form, endogsaa Postrummet var næsten helt. Faldskærmsfaklen hang paa Haleslæberen.

Der var tre Postsække i Maskinen. Den ene, der var fra St. Louis og helt fuld, var revet op, og en Del af Posten var slemt fedtet til med Olie, men dog ikke værre, end at Skriften var læselig; de to andre havde slet ingen Skade taget.

Det var netop paa denne Tid, at jeg for første Gang begyndte at spekulere paa en Tur fra New York til Paris; men før jeg gaar nærmere ind paa de Begivenheder, der førte til, at jeg foretog den Tur, vil jeg gerne sige et Par Ord om Lufttrafikkens fremtidige Muligheder.

Naar man sammenligner Lufttransport med andre Befordringsmaader, bør man vel huske paa, at selve Flyvemaskinen næppe er fem og tyve Aar gammel. Brødrene Wright fløj for første Gang ved Kitty Hawk, North Carolina, i Aaret 1903. Og nu, i 1927, ser man Flyvemaskiner i Fart paa alle mulige faste Ruter, paa lange Afstande og i al Slags Vejr.

Den første Flyvemaskine var et skrøbeligt Apparat, kun egnet til Flyvning i godt Vejr. Selv under Iagttagelse af alle Forsigtighedshensyn var Flyvning den Gang en farlig Sport.

Nu om Stunder staar den velorganiserede Trafikflyvning, hvad Sikkerheden angaar, omtrent paa samme Trin som de øvrige Samfærdselsmidler.

Det har taget Skibsfarten Tusinder af Aar at naa sit nuværende Udviklingstrin. Det er ikke en Gang hundrede Aar siden, at alle Jernbaner maatte standse deres Trafik om Natten, fordi det ikke ansaas for sikkert at køre i Mørke. Hvad Automobilerne angaar, da er de efter fyrretyve Aars Udvikling, stadig afhængige af Landevejenes Tilstand.

Paa mindre end et kvart Aarhundrede har Aeroplanet kæmpet sig frem til en Førerplads blandt de vigtigste Befordringsmidler, og nu staar det som en absolut Nr. 1 i Konkurrencen i Tilfælde, hvor det drejer sig om at spare Tid, eller hvor Terrænet lægger uovervindelige Hindringer i Vejen.

Flyvningens nuværende Udviklingstrin er hovedsagelig naaet ad militær Vej. Omkostningerne ved Flyvemaskine-Teknik og -Konstruktion har hidtil været saa store, at intet privat Foretagende har haft Raad til selv at foretage Eksperimenter. Saa længe Flyvemaskinen endnu var et Slags Eksperiment, var det, der indkom ved at benytte den i den praktiske Trafik, ofte mindre end selve Konstruktionsomkostningerne. Derfor var det en Selvfølge, at det faldt i Statens Lod at paa tage sig Ansvaret for Luftfartøjets videre Udvikling, og at Eksperimenterne blev foretaget med militære Foretagender for Øje og ikke med Henblik paa Sikkerhed og Økonomi i Driften. Sikkerheden maatte ved de militære Maskiner vige for Manøvreedygtigheden, og Omkostningerne havde intet at sige.

Trafikflyvningen i De Forenede Stater er blevet sinket i Udviklingen paa Grund af manglende Tilskud fra Statens Side; men netop denne Mangel paa økonomisk Støtte fra officiel Side vil i Fremtiden blive et af Trafikflyvningens vigtigste Aktiver. En Luftrute med Statstilskud er hovedsageligt baseret paa selve Tilskuddet, og det vil tage Aar, inden man paa en saadan Rute naar saa vidt, at Indtægterne bliver større end Udgifterne.

Paa den anden Side er en Luftrute, der er organiseret uden Hensyn til løbende Indtægter, i Stand til at udvides, eftersom Udvidelserne tiltrænges. Dersom Trafikken bliver saa stor, at flere eller større Maskiner maa anskaffes, stiger Indtægten ogsaa i Forhold hertil, naar det er et privat Foretagende. Drives Selskabet derimod med Statstilskud, paa kræves der et endnu større Tilskud eller en Forhøjelse af Taksterne for at holde Efterspørgslen nede.

Flyvemaskinen er nu naaet saa vidt i Fuldkommenhed, at man er i sin gode Ret til at bygge Maskiner udelukkende til Trafikbrug uden at tage Hensyn til deres eventuelle Benyttelse under en Krig. Og sammen med de rene Trafiktypers Fremkomst følger det, at den forøgede Efterspørgsel gør selve Driften ikke saa lidt billigere og dermed afgiver en solid finansiel Basis for videre Foretagender.

Der er sikkert ingen Tvivl om, at De Forenede Stater i Løbet af ganske faa Aar vil blive forsynet med et helt Net af Passager-, Post- og Ekspress-Flyveruter.

Transatlantisk Ruteflyvning er kun en Fremtidsmulighed. Lange Undersøgelser og omhyggelig Planlægning maa til, før der kan oprettes en regulær Trafiktjeneste mellem Amerika og Evropa. Flyvebaade med mange Motorer i Forbindelse med udlagte Stationer paa Ruten vil en gang i Fremtiden gøre transatlantiske Flyveruter sikre, men Udviklingen maa baseres paa indhøstede Erfaringer og tekniske Forbedringer.

IX

SAN DIEGO — ST. LOUIS — NEW YORK

Den transatlantiske Flyvning fra New York—Paris uden Mellemlanding blev første Gang taget under offentlig Overvejelse, da Raymond Orteig i 1919 udfordrede hele den flyveinteresserede Verden ved at udsætte en Præmie paa \$ 25,000 til den første, der gennemførte Turen. Hele Arrangementet blev lagt i Hænderne paa Det Nationale Luftfartsselskab, og der blev oprettet en Komité til at udarbejde de nærmere Enkeltheder.

Jeg selv kom for første Gang til at tænke over Muligheden af en Flyvning New York—Paris en Efteraarsnat i 1926 paa en af mine regu-
lære Postflyvninger. Der var flere Kendsgerninger, der interesserede mig i denne Forbindelse; først og fremmest, at med de moderne luft-
kølede Stjernemotorer, Planer med stor Bæreevne og af let Konstruk-
tion vilde det ikke alene være muligt at naa Paris uden Mellemlanding,
men under normale Forhold vilde man endogsaa kunne regne med at
naa dertil med en stor Del Benzin i Behold og med forholdsvis Tryg-
hed under hele Turen.

Jeg opdagede, at der var en Del nationaltsindede Mænd i St. Louis, som var tilstrækkeligt interesserede i Flyvning til at finansiere et saa-
dant Foretagende, og i December 1926 tog jeg en Tur ind til New York for at indhente alle mulige Oplysninger angaaende Maskiner, Motorer og andre Detaljer i Forbindelse med Foretagendet.

Naar man omgaas med Planer om at foretage en eller anden større Flyvetur, er der altid en Del Spørgsmaal, der maa afgøres straks fra Begyndelsen, først og fremmest Valg af Maskine og Antallet af Mo-
torer, Monoplaner, der først for nylig er begyndt at blive populære i De Forenede Stater, er meget bedre i visse Øjemed end Biplaner, da de som oftest med større Fart kan bære en større Vægt pr. m².

En Enmotorsmaskine, der er mere manøvredygtig ved Nødlandinger end en Tremotorsmaskine, yder meget mindre Luftmodstand og har derfor større Aktionsradius. Desuden er der tre Gange saa stor Chance for Motorvrøvl, naar Maskinen har tre Motorer, og selv om det ikke er nødvendigt at nødlande, hvis den ene Motor gør Knuder under den første Del af Turen, bliver man dog nødt til at udkaste en Del af Benzinbeholdningen og vende tilbage for senere at gentage Forsøget.

Driftssikkerheden ved de moderne luftkølede Stjernemotorer er saa stor, at Chancerne for en øjeblikkelig Nødlanding grundet paa Motorstop efter min Mening er saa ringe, at den mere end opvejes ved deres større Aktionsradius og derigennem Sikkerheden for selv under ugunstige Forhold at naa Maalet.

Efter nøje Overvejelse bestemte jeg mig til paa Turen at benytte et Enmotors Monoplan, den for Distanceflyvninger bedst egnede Type, og efter 2—3 Rejser til Østkysten og adskillige Konferencer i St. Louis blev en Maskine med en 200 HK. Wright Hvirvelvind Motor Type J. 5. C. og forsynet med »Pioneer« Instrumenter samt et Induktionskompas den 28. Februar 1927 bestilt hos Ryan-Fabriken i San Diego, Californien. Jeg rejste selv til San Diego for at give Ordren og forblev i Californien, indtil Maskinen var færdig.

Ryan-Fabrikens Personale blev grebet af Interesse for Planen og arbejdede i de to Maaneder, Fabrikationen stod paa, som ingen Sinde før. Der blev arbejdet Dag og Nat uafbrudt, og af de faa Staalrør, der var Begyndelsen til Kroppen, voksede en af Verdens bedste Maskiner frem. Det var ikke ualmindeligt, at Folkene arbejdede 24 Timer ud i een Køre, og ved en enkelt Lejlighed arbejdede Chefkonstruktøren Donald Hall i 36 Timer med nogle Tegninger.

Jeg tilbragte største Delen af ovennævnte Periode med at udarbejde Detaljerne for Navigeringen, nemlig afsætte Ruten med de nøjagtige Kurser og Misvisninger paa Land- og Søkort. Efter at Ruten var indlagt paa et Mercatorkort, udmaalte jeg Distancen mellem New York og Paris og sammenlignede den med de nautiske Tabeller. Beregningerne for Turene San Diego—St. Louis og St. Louis—New York var meget simple, jeg maalte Distancer og Kurser paa Generalstabskortene.

Fra New York til Paris afsatte jeg paa Søkortet en Storcirkel bestaaende af rette Linjer paa 160 km Længde: ca. 1 Times Flyvning. Jeg havde bestemt mig til i Stedet for en Navigatorør at medtage saa meget ekstra Benzin, at jeg kunde flyve yderligere 450 km. Skønt Afstanden mellem de to Byer var 4775 km, var der kun 2960 km fra Newfoundland til Irland, og selv om jeg kom ind over Europas Kyst med en Afdrift paa 450 km, vilde jeg under normale Forhold have Benzin nok til at naa Paris.

Passerede jeg Kystlinjen saa nordligt som Norges Vestkyst eller saa sydligt som Sydspanien, var der ingen Udsigt til at naa Maalet, men en Landing uden Fare for mig selv eller Maskinen vilde altid være mulig. Ovennævnte Betragtninger gjorde, at jeg ansaa en Forøgelse af Benzinbeholdningen for mere nødvendig paa denne Tur end astronomisk Navigation.

Til Brug under Flyvningen fra San Diego til St. Louis og New York medførte jeg Kort udgivet af de forskellige Stater, jeg skulde passere henover og desuden et Generalstabskort over hele Ruten; paa samtlige Kort var Ruten indtegnet.

Over Strækket New York—Paris havde jeg Søkort over det nordlige Atlanterhav med den indlagte Storcirkel og Kursen noteret med Mellemrum paa 160 km. Yderligere medbragte jeg Kort over enhver Stat og ethvert Territorium og Land, jeg maatte flyve henover, bl. a. Kort over Connecticut, Rhode Island, Massachusetts, Nova Scotia, Newfoundland, Irland, England og Frankrig og yderligere et Europas kort.

Jeg haabede ved Hjælp af Terrænet at være i Stand til at bestemme min Position, naar jeg naaede Europas Kyst. I Irland er der en Del Bjerge, Englands sydlige Del er mere bakket, Frankrigs Kyst er udpræget Lavland, Spanien et Bjergland. Landets Natur vilde saaledes tilnærmelsesvis angive mig, hvor jeg var, og ved Hjælp af Kystlinjen og Byers, Floders og Jernbaners Beliggenhed vilde jeg være i Stand til nøjagtig at bestemme Stedet.

Under Bygningen maatte der tages Hensyn til alt, hvad der skulde medbringes paa Turen, og ligeledes skaffes Plads til, hvad der var Brug for ved en eventuel Nøddlanding.

Efter nogle Timers Forløb vilde der være tilstrækkelig Luft i Benzintankene til at holde Maskinen flydende et Stykke Tid. Jeg medbragte ogsaa en Gummibaad, der var til at blæse op i Løbet af faa Minutter, og som var i Stand til at taale endogsaa forholdsvis stærk Søgang.

Foruden, hvad jeg mente at kunne spise paa selve Turen, medbragte jeg 5 Daaser af Hærens koncentrerede Reserveportioner, hver indeholdende Føde til een Dag, hvilket ikke forhindrede, at de varede længere, hvis det blev nødvendigt. Jeg medførte to Vandbeholdere; den ene indeholdt 1 Liter, beregnet til Brug paa selve Turen, den anden, der rummede $4\frac{1}{2}$ Liter, var Reservebeholdning.

Foruden Drikkevandet medbragte jeg en Armburst-Flaske: et Apparat, der omdanner den menneskelige Aande til Drikkevand. Beholderen er overtrukket med Klæde og indeholder en Mængde Skillerum, mod hvilke man aander. Beholderen dyppes i Vand, hvorefter man blæser ind i den; naar Vandet fordamper fra det fugtige Klæde, afkøles Vægge og Skillerum, saaledes at den derpaa aflejrede Aande fortættes og løber ned i Bunden af Beholderen.

Her følger en Liste over, hvad jeg medførte paa Turen:

| | |
|---------------------------------------|------------------------------|
| 2 Signallygter. | 1 Vandbeholder, 1 Liter. |
| 1 Nøgle Sejl garn. | 1 Armburst-Flaske. |
| 1 Nøgle Staaltraad. | 1 Gummibaad med Reparations- |
| 1 Jagtkniv. | æske. |
| 4 Rødlys i Gummipakning. | 5 Daaser Konserveres. |
| 1 Pakke Tændstikker. | 2 Luftringe. |
| 1 stor Naal. | 1 Stiksav. |
| 1 Vandbeholder, $4\frac{1}{2}$ Liter. | |

I Slutningen af April var de forskellige Dele af Maskinen færdige, og en skønne Morgen blev det 18 m lange Plan ved Hjælp af en Kran firet ned fra Fabrikkens anden Etage og anbragt paa en Blokvogn. Faa Dage senere stod Maskinen samlet i Hangaren, og den 28de April — 60 Dage efter at Ordren var afgivet — prøvefløj jeg »The Spirit of St. Louis«. Dens Ydeevne overgik de teoretiske Beregninger. Maskinen lettede paa $6\frac{1}{8}$ Sekund efter et Tilløb paa 55 m og var foruden Re-

servedele belastet med Ekstratanke — tilsammen 200 kg. Den havde med fuld Gas en Fart af 208 km i Timen, og den steg glimrende.

Belastningsprøverne fandt Sted paa Kearneys gamle Ekscenter-plads ved San Diego. En diset Morgen ved Daggry startede jeg fra Pladsen ved Dutch Flats og satte Kursen mod Hærens 3 km Basis langs Coronado Strand. Sigtbarheden var meget daarlig over San Diego Havn, og jeg maatte nødlande paa Rockwell-pladsen, North Island, og vente, til Taagen lettede, saa jeg kunde begynde Hastighedsprøverne. Solen spredte snart Taagen, og jeg fløj 4 Gange Banen igennem med en Gennemsnitshastighed af 205 km i Timen — det blæste lidt paa tværs af Banen, der var 110 Liter Benzin i Tankene og 200 kg Ballast. Paa Vejen til Pladsen ved Kearney gjorde jeg flere Beregninger over Hastigheden i Forhold til Motorens Omdrejninger pr. Minut, og da jeg naaede Pladsen, havde jeg faaet samlet en hel Del gode Oplysninger.

Jeg besluttede at forsøge endnu en Hastighedsprøve, inden jeg landede, og var halvt færdig med den, da et Vindpust førte Blokken med alle Beregningerne ud af et af Vinduerne. Jeg fløj over noget Krat, mere end 7 km fra Pladsen og i omtrent 400 m.s Højde; der var ikke andet at gøre end at glide nedad i Spiraler og følge Blokken, der flagrede rundt og til sidst endte i Toppen af en af Buskene. Omtrent 200 m fra Busken var der en aaben Plads stor nok til at lande og starte med en langsom Maskine. Jeg landede paa Pladsen ved Kearney og sendte Bud efter en lukket Hisso Standard-Maskine af den Type, der benyttes af Ryan Luftruten mellem San Diego og Los Angeles. Da Maskinen kom, fløj jeg over og landede i Lysningen nær ved den tabte Blok, der saas meget tydeligt fra Luften; men da Krattet var meget tykt, opgav jeg Eftersøgningen efter et Kvarters Forløb. Saa tog jeg min Frakke af og spredte den ud over Toppen af en anden Busk, og startede saa for at finde Blokken i Forhold til Frakken.

Det var ikke svært at finde dem begge to, de laa ca. 50 m fra hinanden. Saa landede jeg igen, men kunde stadig ikke finde Blokken; jeg flyttede Frakken i den formentlige Retning og startede igen. Denne Gang var Afstanden mellem dem svundet ind til en lille halv Snes m, men det tog adskillige Minutter, inden jeg endelig fandt den.

Saa snart jeg kom tilbage til Pladsen, gjorde vi klar til Belastningsprøverne med »Spirit of St. Louis«.

Prøverne begyndte med ringe Benzinbeholdning, der for hver Start forøgedes med 225 l indtil sidste Prøve, hvor Beholdningen var 1350 l. Maskinen klarede med Lethed Prøverne og lettede med de 1350 l paa 20 Sekunder paa en Strækning af 342 m og havde en Maksimumfart af 198 km i Timen. Prøverne fandt Sted ved en Vindstyrke, der varierede fra 3—15 km i Timen, og hvis Retning var paa tværs af Banen. Flyvehøjden var ca. 200 m.

Den sidste Flyvning endte ved Solnedgang, og Maskinen blev efterladt under Bevogtning. Efter at det meste af Benzinen var tappet af den, fløj jeg den næste Morgen tilbage til Dutch Flats, hvor de sidste Forberedelser til Turen til St. Louis fandt Sted.

I fire Dage blev jeg forsinket i San Diego; et Stormcenter passerede hen over De Forenede Stater og gjorde en »non-stop« Flyvning til St. Louis til et voveligt Foretagende, da den til Dels skulde finde Sted om Natten. Denne Flyvning mente jeg var en god Fortræning til den endelige Flyvning fra New York.

Den 9de Maj om Aftenen lovede Chefen for Meteorologisk Institut i San Diego, Dean Blake, godt Flyvevejr den følgende Dag. Næste Morgen fløj jeg Maskinen over til Rockwell Pladsen, og Kl. 3,55 Em. Pacific Tid startede jeg fra North Island med 1125 l Benzin mod St. Louis, fulgt af 2 af Hærens Rekognosceringsmaskiner og et Ryan Monoplan. Vi rundede North Island og San Diego og satte saa Kursen efter Kompasset mod St. Louis.

Maskinen passerede meget let og med neddrolet Motor den første Bjergkæde, der var ca. 1300 m høj. Eskorten vendte nu om, og jeg fløj alene henover Ørkenen og Saltonsøen. Ved Solnedgang befandt jeg mig over Vest Arizonas Ørkener og Bjerge.

Maanen stod højt, og med Undtagelse af en kort Periode før Daggry kunde man hele Natten skimte Jordoverfladen. Jeg fløj efter Kompasset og passerede snart snedækte Bjerge og Ørkener, snart frugtbare Dale. En af Bjergkæderne var mere end 3000 m høj og fuldstændig snedækket. Jeg passerede den med en Margin af 150 m og fortsatte indover Sletterne paa den anden Side.

Bjergene svandt hurtigt under mig, og længe før Daggry befandt jeg mig over Vest Kansas Sletter. Da Solen stod op, var jeg 30 km Syd for min Kurs lige Øst for Wichita, Kansas. Kl. 8 Fm. Central Standard Tid passerede jeg Lambert Flyvepladsen og landede Kl. 8,20 den 11te Maj, 14 Timer og 25 Minutter efter at have forladt Pacific Kysten.

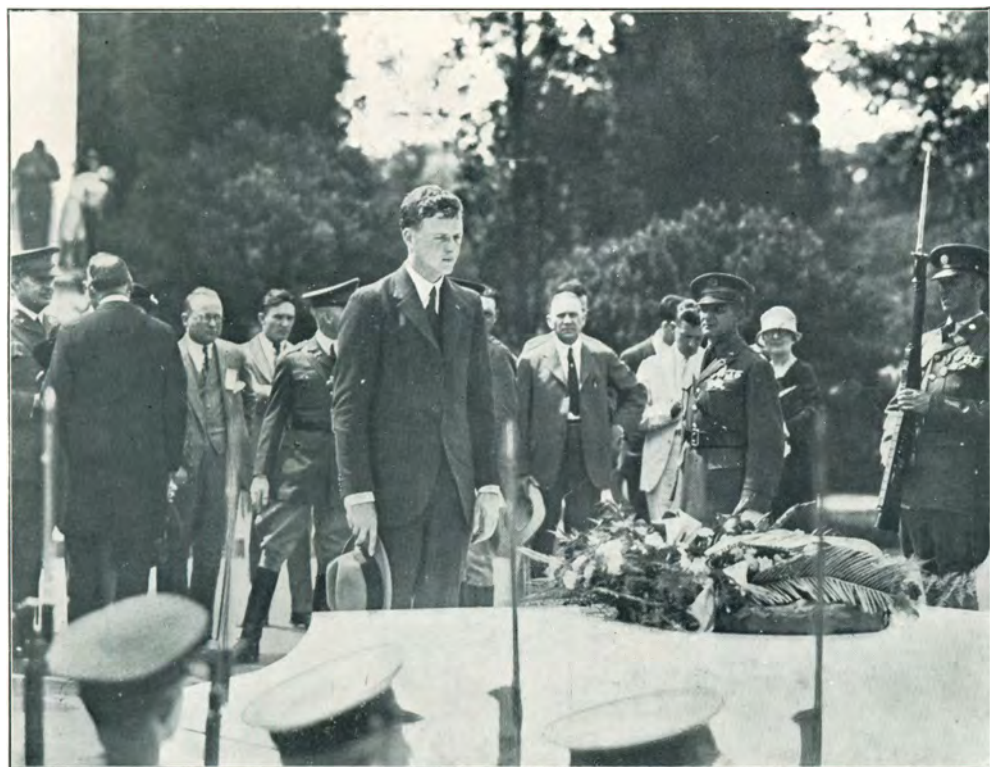
Vejret havde paa hele Turen været nøjagtigt, som Dean Blake havde forudsagt det.

Kl. 8,13 næste Morgen (12te Maj) startede jeg fra Lambert Flyveplads mod New York. Vinden var Vest, og det var klart Vejr det meste af Vejen. Over Alleghany var Himmelen derimod overtrukket, og nogle af Bjergtoppene ragede op i de lavthængende Skyer; jeg fulgte Passene.

Kl. 5,33 Em. New York Sommertid landede jeg paa Curtiss Flyveplads, Long Island.



Charles Evans Hughes overrækker Lindbergh det amerikanske »Cross of Honor« ved Ankomsten til Washington.



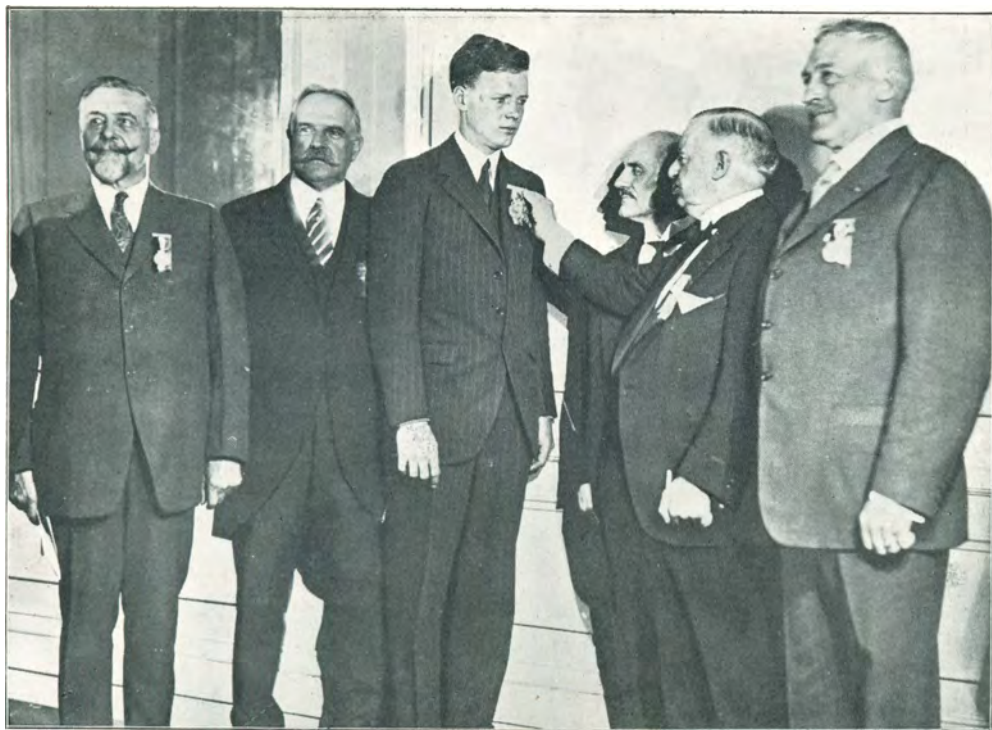
Ved den ukendte Soldats Grav paa Arlington Kirkegaard i Washington.



Lindbergh sammen med sin Moder paa Arlington Kirkegaard.



Gengivelse af Checken paa de af Raymond Orteig udsatte \$ 25,000.



Lindbergh dekores med »Orteig Medaljen«. Mr. Orteig staar til højre mellem Lindbergh og Oberst Scott, der overrækker Medaljen.



»Snestorm« i Juni. Fra Modtagelsen i New-York hvor Luften var hvid af Confetti.



Paraden passerer Central Parken i New-York, hvor 400,000 Mennesker var forsamlet.

X

NEW YORK—PARIS

Ankommet til New York foretog vi en sidste Undersøgelse af Aero-planet, Motoren og alle vore Grejer, hvilket krævede en Del kortere Ture over selve Flyvepladsen.

Da saa alt var parat og i skønneste Orden til den transatlantiske Flyvetur, meldte Vejrprofeterne tæt Taage langs Kysten og over New Foundland og Nova Scotia, og samtidig var der stærk Storm over det nordlige Atlanterhav.

Tidligt om Morgenen den 18de Maj faldt der en let Regn, og Himlen var overtrukket. Alle de Vejrberetninger, der indkom fra de forskellige Landstationer og Skibe langs med min paatænkte Rute, var ugunstige, og der var aabenbart ikke større Udsigt til, at jeg kunde starte for Paris i de første Par Dage. Om Morgenen var jeg henne paa Wright's Fabrik i New Jersey, og om Aftenen havde jeg tænkt at gaa i Teatret i New York. Men ved Sekstiden fik jeg en særlig Vejrmelding fra Meteorologisk Institut i New York. Luftrykket var nu højt over hele den nordlige Del af Atlanterhavet, og det lave Luftryk over Nova Scotia og New Foundland var ved at trække sig bort. Udsigten til, at Taagen vilde lette, var aabenbart saa gunstig, som jeg overhovedet kunde vente foreløbig. Over det nordlige Atlanterhav skulde der være klart med Undtagelse af nogle lokale Stormcentre ovre ved Europas Kyst; det var netop Fuldmaane, og da Procenten for Taagedage over New Foundland var stigende, var der aabenbart ingen Fordeel ved at vente længere.

Vi tog derfor ud til Curtiss Field, saa hurtigt vi kunde, og fik Barografen forsegleet og bragt paa Plads, og Maskinen gjort klar til Start.

Vi besluttede at fylde Benzintankene halvt inde i Hangaren, inden vi paa en Lastbil lod den transportere til Roosevelt Flyvepladsen, der støder lige op til Curtiss Field — paa dens østlige Side. Her skulde Tankene fyldes helt.

Jeg overlod Maskinen i Hænderne paa Mekanikerne, der skulde gøre den klar til Turen, medens jeg selv gik over paa Hotellet for at faa mig en halvtredje Times Hvil. Men dør var der forskellige Smaa-ting, som skulde bringes i Orden, saa det endte med, at jeg slet ingen Søvn fik den Nat.

Før Daggry den 20de Maj var jeg tilbage paa Flyvepladsen. Det regnede saa smaat, lige til Solen stod op; af den Grund fik vi ikke Ma- maskinen flyttet til Roosevelt Flyveplads saa tidligt, som vi havde tænkt os, og Følgen var, at Starten blev forsinket fra Daggry til omtrent Klokken otte.

Ved Solopgang holdt Regnen op, men Himlen var stadig overtruk- ket, og der kom nogle enkelte Byger. Maskinens Hale blev nu surret fast paa en Lastbil, og eskorteret af Politibetjente paa Motorcykler begyndte vi nu paa vor langsomme Transport fra Curtiss til Roosevelt.

Maskinen blev placeret i Pladsens yderste, vestlige Hjørne ved En- den af den lange Startbane, der var anlagt i øst-vestlig Retning, og saa blev det sidste af Benzinbeholdningen fyldt paa.

Omtrent Kl. 7,40 satte jeg Motoren i Gang, og Kl. 7,52 startede jeg min Flyvning til Paris.

Pladsen var lidt opblødt efter Natteregnen, og den tungt lastede Maskine var længe om at faa Fart paa. Imidlertid var det mig klart, den Gang jeg havde tilbagelagt Halvdelen af Startbanen, at jeg vilde komme fri af Forhindringerne ved Enden af Pladsen. Jeg klarede en Traktor med ca. 5 m og en Telefontraad i 6 Meters Højde og med god Flyvefart. Jeg tror, at Maskinen kunde være startet fra en haard Plads med mindst 200 kg mere end den bar.

Jeg svingede nu lidt til højre for at undgaa nogle meget høje Træer og en høj Banke lige for, men da jeg havde fløjet et Par hundrede Me- ter, var jeg tilstrækkelig højt oppe til at klare alle Forhindringer og droslede Motoren ned til 1750 Omdrejninger. Jeg satte straks Kurs efter Kompasset og naaede snart Long Island Sundet, hvor Curtiss

Oriole Maskinen, der havde eskorteret mig med Fotograf om Bord, vendte om og fløj hjem igen.

Morgentaagen lettede hurtigt, og fra Cap Cod og hele Vejen gennem den sydlige Halvdel af Nova Scotia var Vejret glimrende og meget klart. Jeg fløj meget lavt, undertiden kun 3 m over Træer og Vand. Paa det 450 km lange Stræk over Vandet mellem Kap Cod og Nova Scotia passerede jeg en Mængde Fiskerbaade.

I den nordlige Del af Nova Scotia passerede jeg en Del Byger, og jeg fløj gennem flere Skybrud paa min Vej.

Da jeg nærmede mig den nordlige Kyst, saa jeg, at der var faldet Sne flere Steder, og fjernt ude i østlig Retning stod der mægtige Taagebanker over Kystlinjen.

Paa lange Strækninger mellem Nova Scotia og New Foundland var Havet opfyldt af Drivis, men da jeg nærmede mig Kysten, blev Vandet efterhaanden helt isfrit, og jeg saa en Mængde Skibe.

Jeg havde holdt Kurs lige mod St. Johns, der ligger Syd for Storcirklen New York—Paris, for at man ikke skulde kunne være i Tvivl om, at jeg havde passeret over New Foundland, dersom jeg skulde blive nødt til at gaa ned i det nordlige Atlanterhav.

Efter at have passeret St. Johns fløj jeg hen over utallige Isbjerge, men saa ingen Skibe undtagen helt nær ved Kysten.

Kl. 8,15 faldt Mørket paa, og en let, lavtliggende Taage skjulte Havet for mig; kun de hvide Isbjerge skinnede gennem Taagen med forbausende Tydelighed. Efterhaanden blev Taagen tættere og gik højere og højere op, indtil jeg efter to Timers Forløb lige kunde naa at komme fri af dens øverste Rand ved at holde mig i 3000 Meters Højde; og selv i denne Højde var Taagen saa tyk, at jeg kun kunde skimte Stjernerne lige over mit Hovede.

Maanen var ikke fremme, og det var meget mørkt. Nogle af Uvejrskyernes Toppe var flere hundrede Meter over mig, og en Gang, da jeg forsøgte paa at flyve gennem en af de største og tætteste af dem, begyndte der at falde en Del Tøsne, der satte sig fast paa Planerne, saa at jeg blev nødt til hurtigt at vende og søge tilbage til klar Luft; for Eftertiden maatte jeg gaa uden om de Skyer, jeg ikke kunde flyve over.

Efter at jeg havde fløjet i Bælgmørke et Par Timerstid, kom Maanen frem paa Himlen; det gjorde jo Flyvningen ikke saa lidt lettere.

Det første Skær af Daggry viste sig ved Ettiden efter New York Tid, og samtidig steg Temperaturen, saa at der nu ikke længere var Fare for Sne.

Kort efter Solopgang begyndte Skylaget at blive mindre tæt, men der var endnu stadig tunge Skyer over Hovedet paa mig, og det blev tit nødvendigt for mig at flyve lige gennem dem, hvor jeg kun kunde navigere ved Hjælp af Instrumenter. Efterhaanden som Solen steg højere paa Himlen, kom der Huller i Taagen. Gennem et af dem kunde jeg se det aabne Hav, og jeg gik straks ned til under 30 m over Havfladen. Det blæste stærkt fra NV., og Bølgerne viste deres hvide Skumtoppe.

Efter at være fløjet nogle faa km i temmelig klart Vejr, lagde Skyerne sig helt ned til Vandoverfladen, og i næsten 2 Timer fløj jeg fuldstændig i Blinde gennem Taagen i ca. 500 Meters Højde. Saa lettede Taagen, og jeg kunde atter se Vandet.

Flere Gange senere viste det sig nødvendigt at flyve udelukkende paa Instrumenter i kortere Perioder; men saa splittedes Taagen om sider. De enkelte Taageklatter antog de mest besynderlige Former. Jeg saa hele Landskaber — Kyststrækninger og Trægrupper langs Horisonten. Jeg kan forsikre, at disse Luftspejlinger var saa naturtro, at dersom jeg ikke havde vidst, at jeg var midt ude over Atlanterhavet med Vand til alle Sider paa hele min Rute, vilde jeg have troet, at det var virkelige Øer og Træer, jeg saa.

Efter som Taagen lettede, gik jeg længere og længere ned til Havets Overflade, saa at jeg undertiden kun fløj 3 m over den og sjældent højere end 60 m.

En Flyvemaskines Fart er større lige over Havets eller Jordens Overflade end højere oppe, og denne Fordel benyttede jeg mig af hele Timer i Træk.

Det var ogsaa lettere at bestemme Vindretningen lavt nede over Havfladen. Paa hele min Tur over Atlanterhavet var Vinden stærk nok til at sætte hvide Skumtoppe paa Bølgerne. Naar en saadan Skum-

top dannedes, blæste Skummet straks bort og viste mig derved Vindens Retning og dens omtrentlige Styrke. Skummet blev altid længe nok paa Vandet, til at jeg saa nogenlunde kunde danne mig en Mening om min Afdrift.

I Løbet af Dagen saa jeg en hel Mængde Marsvin og nogle faa Havfugle, men intet Skib, trods det at jeg senere har hørt, at to Skibe havde set mig og rapporteret det.

Det første Tegn paa, at jeg nærmede mig Europas Kyst, var en lille Fiskerbaad, som jeg først fik Øje paa, da den var nogle faa km foran mig i sydlig Retning. Med faa Kilometers Afstand laa der Smaagrupper af saadanne Fiskerbaade.

Jeg fløj hen over den første af disse Baade uden at kunne opdage noget som helst Livstegn om Bord. Men da jeg kredsede hen over den næste Baad, saa jeg en Mand kigge ud af Kahytvinduet.

Jeg har før ført kortere Samtaler med Folk paa Landjorden ved at flyve ganske lavt med neddrolet Motor, raabt et Spørgsmaal og faaet Svar ved et eller andet Signal. Da jeg nu saa denne Fisker kigge ud af Kahytvinduet, besluttede jeg at faa ham til at pege i Retning af Land for bedre at kunne orientere mig. Men straks efter gik det op for mig, at dette dog vistnok var spildt Ulejlighed. Manden kunde sandsynligvis hverken tale eller forstaa Engelsk, og selv om han kunde, vilde han sikkert blive altfor forbavset til at svare mig. Jeg kredsede nu alligevel ned saa lavt, som jeg kunde, og idet jeg næsten stoppede Motoren, da Maskinen passerede hen over Baaden i faa Meters Højde, raabte jeg: »I hvilken Retning ligger Irland?« Selvfølgelig fik jeg intet Svar, og jeg fortsatte derfor min Kurs.

Der var knapt gaaet en Time, da en ujævn, klippefuld Kystlinje dukkede op i NO. Paa det Tidspunkt fløj jeg knapt 60 m over Havfladen. Kysten var temmelig tydelig og ikke over 20 km borte. Grunden til, at jeg ikke havde set den før, var, at der havde ligget en let Taage over Havet, tillige med adskillige Byger.

Kystlinjen gik i Nord—Syd og rundede mod Øst. Jeg følte mig temmelig sikker paa, at det var det sydvestlige Irland, jeg havde for mig; men for at være helt sikker, skiftede jeg Kurs og styrede hen mod det nærmeste Punkt paa Kysten.

Jeg fandt hurtigt baade Cap Valencia og Dingle Bay, og satte der-
 efter atter Kursen mod Paris.

Efter at jeg havde passeret Irland, fløj jeg over en Del Dampere,
 og havde næsten hele Tiden et eller andet Skib i Sigte.

I Løbet af knapt to Timer dukkede den engelske Kyst op. Jeg pas-
 serede lidt Syd for Plymouth og fløj over Syd-England; derfra over
 Kanalen og gik ind over Frankrig ved Cherbourg.

De engelske Gaarde er ualmindelig nydelige, set fra Luften, i Mod-
 sætning til vore hjemme i Amerika. De saa saa smaa ud, umaadelig
 velholdte og sirlige med deres Indhegninger og Stengærder.

Jeg fløj over England i omtrent 500 Meters Højde, og da jeg gik
 over Kanalen og naaede Cherbourg, sagde jeg til mig selv, at jeg nu
 maaske havde set mere af den Del af Europa, end mange af de ind-
 fødte Europæere kunde rose sig af. Sigtbarheden var god, og man kun-
 de se Landet tydeligt i mange Kilometers Omkreds.

Folk, der flyver for første Gang, siger ofte, at ingen aner, hvorledes
 hans egen Hjemstavn ser ud, før han har set den fra Luften. Land-
 skaber ser helt anderledes ud, naar man ser paa dem fra oven.

Kort efter, at jeg havde passeret Cherbourg, gik Solen ned, og jeg
 begyndte snart efter at kunne skelne Lysene langs med Flyveruten
 London—Paris.

Da jeg første Gang begyndte at skimte Lysskæret fra selve Paris,
 var Klokken lige ved 10 Aften — eller 5 Eftermiddag New York-Tid;
 nogle faa Minutter efter kredsede jeg rundt om Eiffeltaarnet i ca. 1000
 Meters Højde.

Lysene fra Le Bourget var nu ganske tydelige, men det saa for mig
 ud, som om Le Bourget var ganske nær ved Paris. Jeg havde forstaaet,
 at Landingspladsen var længere borte fra selve Byen, og fløj derfor
 videre mod Nordøst for at forvise mig om, at der ikke var nogen
 anden større Plads længere ude, der kunde være Le Bourgets Flyve-
 plads. Jeg fandt ingen, og vendte saa tilbage og gled i Spiraler ned
 mod Lysene. Et Øjeblik efter saa jeg tydeligt en hel Række Hangarer,
 og Vejene rundt om selve Aerodromen saa ud til at være tæt pak-
 ket med Automobileer.

Jeg fløj en Gang lavt hen over selve Flyvepladsen; saa lagde jeg
 Maskinen ind i Vindretningen og landede.

Saa snart Maskinen var stoppet, vendte jeg den, og kørte tilbage mod Lysskæret. Det viste sig nu, at hele Flyvepladsen var fuld af Tusinder af Mennesker, der alle løb hen mod min Maskine. Da de første naaede hen til mig, gjorde jeg et Forsøg paa at faa dem til at hjælpe mig med at holde Folkemængden borte fra Maskinen; men enten kunde de ikke forstaa mig, eller ogsaa var det simpelthen umuligt at gøre, hvad jeg bad om.

Jeg tog Tændingen for at forhindre Propellen i at slaa Folk ihjel, og forsøgte saa paa at organisere en foreløbig Vagttjeneste for min Maskine. Dette viste sig dog at være et ganske haabløst Foretagende, og da Dele af Maskinen begyndte at knage paa Grund af Trykket fra de mange Mennesker, bestemte jeg mig til at krybe ud af Førersædet for at aflede Mængdens Opmærksomhed fra Flyvemaskinen.

At tale til dem var umuligt; ikke et Ord kunde høres i den voldsomme Tumult, og det saa heller ikke ud til, at nogen brød sig om at høre paa mig. Saa rejste jeg mig op og begyndte at klatre ned fra min Plads, men ikke saa snart havde jeg faaet det ene Ben ud af Maskinen, før jeg blev grebet og halet helt ned uden Assistance fra min Side.

Det varede næsten en halv Time, inden jeg følte fast Grund under Fødderne, eftersom man i al den Tid energisk og begejstret bar mig rundt i en tilsyneladende ganske lille Kreds og i alle mulige tænkelige Stillinger. Folk havde aabenbart allesammen de bedste Hensigter, men anede ikke i hvad Retning.

Saa tog imidlertid de franske Militærflyvere sig af Sagen med en Aandsnærværelse, der fortjener udelt Anerkendelse. En Del af dem spredte sig og blandede sig med Mængden; paa et givet Signal anbragte de min Flyverhætte paa Hovedet af en amerikansk Journalist og raabte: »Her er Lindbergh!« Den Hætte paa en Amerikaners Hoved var nok; alle fulgte Vinket. Man styrtede sig med varm Begejstring over Korrespondenten, og mens han under Protest blev ført til Modtagelses-Komitéens Lokaler ad en noget indviklet Rute, lykkedes det mig at slippe inden for i Hangarerne.

Imidlertid havde Politi og Soldater dannet Vagt om min Maskine, og snart efter fik de den uskadt ind i en af Hangarerne.

Franskmændenes Evne til hurtigt og resolut at redde en vanskelig Situation blev til fulde bevist den Aften paa Le Bourget.

Vor amerikanske Ambassadør, Mr. Herrick, inviterede mig til at bo i den amerikanske Legation under mit Ophold i Paris, og med stor Glæde tog jeg mod denne Indbydelse. Men selv om jeg nok den Gang var taknemlig, gik det dog snart op for mig, at det var en ren Himlens Styrelse, der gav mig Ambassadør Herrick til Vært og Raadgiver under mit Ophold i Paris. De nærmest følgende Dage bragte mig i forskellige Situationer, som jeg sandelig aldrig havde forudset, og som jeg ganske sikkert aldrig kunde have klaret paa egen Haand uden Mr. Herricks forstaaende Hjælp.

De Situationer, jeg her sigter til, opstod ved den enestaaende Modtagelse, man gav mig — en Amerikaner — der rørte mig dybere, end Ord kan udtrykke. Jeg forlod Frankrig med en Taknemlighedsgæld, som jeg ingen Sinde kan afbetale og aldrig vil glemme; Franskmandenes Begejstring og Hjertelighed kunde ikke have været større og varmere, om det havde været deres egne, modige Flyvere, Nungesser og Coli, de havde hyldet — de to, der satte Livet til efter en heltemodig Start under Farer og Vanskeligheder, der var uendelig større end dem, jeg mødte paa min Vej.

Ogsaa i Belgien blev jeg modtaget med en Varme, der betød mere end en forbigaaende Nysgerrighed vakt ved en transatlantisk Flyvning; det var nærmest at betragte som et helt Folks dybe Interesse for et nyt Samfærdselsmiddel, der vilde bringe et endnu inderligere Samkvem i Stand mellem den nye og den gamle Verden. Ogsaa Belgiens Velkomsthilsen vil jeg hele mit Liv mindes med Glæde.

I England oplevede jeg den sidste, uforglemmelige Velkomstdemonstration, der rørte mig dybt i min Egenskab af Amerikaner. Den umiddelbart hjertelige Modtagelse under mit korte Besøg forekom mig et slaaende Udtryk for, hvad jeg altid havde hørt om Englændernes sande Sportsbegejstring.

Mine Ord synes saa fattige og utilstrækkelige, naar jeg forsøger paa at udtrykke min Tak til alle disse mine europæiske Venner, men min Paaskønnelse og Taknemlighed er grænseløs. —

SLUTNING

Den Gang jeg omgikkes med Planen om at flyve til Paris, glædede jeg mig samtidig til at gøre en kort Runde gennem de forskellige europæiske Lande med særligt Henblik paa de forskellige Luft- havne og Flyvningens Udvikling i det hele taget.

Men efter min Ankomst til Europa viste det sig nødvendigt at tage forholdsvis hurtigt tilbage til Amerika, og efter at have konfereret med Ambassadør Houghton, der underrettede mig om, at Præsident Coolidge havde sendt Krydseren »Memphis« til Cherbourg for at føre mig hjem til Amerika, fløj jeg en tidlig Morgenstund til Gosport med »The Spirit of St. Louis«. Der blev den afmonteret og pakket med velvillig Assistance af »The Royal Air Force«, der ligeledes stillede en Woodcock Jager til min Disposition.

Jeg vendte tilbage til London i Woodcock Maskinen, og nogle faa Dage senere fløj jeg til Paris i en anden Maskine af samme Type.

Jeg blev Natten over i Paris, og tidlig næste Morgen fløj jeg med en fransk »Brequet« Maskine til Cherbourg, hvor Krydseren »Memphis« afventede min Ankomst.

Admiral Burrage hentede mig paa Kajen, og om Bord blev jeg præsenteret for Kaptajn Lackey og de øvrige Officerer. Undervejs gjorde de alt, hvad der stod i deres Magt, for at gøre mig Turen saa behagelig og fornøjelig som muligt.

En Beskrivelse af min Modtagelse i De Forenede Stater vilde i sig selv være tilstrækkelig til at fylde en hel Bog. Jeg er ikke Skribent af Profession, og min Pen kunde aldrig tilnærmelsesvis udtrykke den Taknemlighed, jeg føler over for det amerikanske Folk.

Turen op langs Potomac og til Monumentpladsen i Washington, op ad Hudson-Floden og ned ad Broadway, over Mississippifloden og

til St. Louis — at give en fyldestgørende Beskrivelse af disse Oplevelser maa der en langt større Forfatter til end jeg!

Washington, New York og endelig St. Louis og Hjemmet. Hver især af disse Byer har fyldt mit Sind med uforglemmelige Indtryk — og mit Hjerte med en Taknemlighedsgæld saa stor, at jeg aldrig vil kunne afbetale den.

FORLÆGGERENS ANMÆRKNING

Da Lindbergh skulde til at skildre sin Modtagelse i Paris, Bryssel, London, Washington, New York og St. Louis, følte han sig stillet over for en Opgave, der var nok saa drøj som Flyvningen over Atlanterhavet.

Han vilde saa gerne af Hjertet udtale sin Paaskønnelse af al den Venlighed og Begejstring, han havde mødt overalt. Men da han begyndte at skrive, var det ham umuligt at finde de rette Ord. Han indsaa hurtigt, at dette ikke var noget, han selv kunde beskrive — det var Tredjemands Opgave.

Og Forlæggerne gik ind paa hans Idé og foreslog, at han selv skulde udvælge denne Tredjemand. Resultatet heraf er, at Bogen kom til at indbefatte en hel Del interessante Enkeltheder, Taler o. a., som Lindbergh selv vilde have følt sig for beskeden til at referere.

FORFATTERENS ANMÆRKNING

Jeg har anmodet Fitzhugh Green om at skrive en kort Beretning om min Modtagelse baade herhjemme og i Europa, ikke alene fordi jeg tror, han har den rette Opfattelse af, hvad jeg har forsøgt at gøre for Flyvningen, men ogsaa fordi jeg stoler paa hans Dømmekraft med Hensyn til Sigtningen af Stoffet.

Charles A. Lindbergh

LIDT OM HVAD VERDEN MENER OM LINDBERGH

AF
FITZHUGH GREEN

I

PARIS

Charles A. Lindbergh var en »outsider« i Væddeløbet New York—Paris, og han fløj alene. Disse to Omstændigheder i Forbindelse med Nungessers og Colis tragiske Forsvinden, lige inden han startede fra New York, forøgede den Spænding, hvormed man i Paris afventede hans Ankomst.

Han landede i god Behold en mørk Aftenstund, omtrent ved den Tid, han havde beregnet at være der. Og netop det var Kulminationspunktet for, hvad man kan kalde: den mekaniske Side af hans Triumf.

Som Følge af disse ekstraordinære og dog saa simple Omstændigheder siger det sig selv, at Flyveren maatte vække betydelig Opsigt. Den saakaldte »Transatlantiske Kapflyvning« var jo allerede en Del opreklameret. Adskillige Flyvere havde truffet Forberedelser til Flyvningen, og man havde talt frem og tilbage om, hvorvidt Foretagendet overhovedet lod sig gennemføre. Lindberghs Ankomst virkede aldeles som Klokkeren paa Væddeløbsbanen, naar Vinderen sprænger Snoren!

Den første Mand, der kom over, maatte nødvendigvis blive anerkendt som en dristig Foregangsmand. Uden Hensyn til hans Karakter, Trosbekendelse og Idealer vilde hele Verden sige: »Godt gjort!«

Den første Mand, der fløj fra New York—Paris, kunde ikke undgaa at blive feteret og dekoreret. Naar han fortalte om sin Tur, vilde der opstaa de sædvanlige ørkesløse Diskussioner om Begivenhedens Indflydelse paa Fremtidens Flyvning, efterfulgt af vilde Spekulationer om en ny og straalende Æra paa Flyvningens Omraade.

Den første Mand, der fløj fra New York til Paris, kunde ikke undgaa at blive beundret og hædret af sine egne Landsmænd. Ved sin Hjemkomst vilde han faa officiel Modtagelse, blive nødt til at holde diverse Taler og blive dekoreret for sin Daad.

Den første Mand, der fløj fra New York til Paris, vilde sikkert skrive adskillige Artikler til Magasiner og desforuden en Bog. Han kunde eventuelt tjene Penge ved at holde Foredrag om Turen. Han vilde faa Tilbud fra Filmen og om at lede baade dit og dat, og han vilde blive optaget som Æresmedlem af Hundreder af forskellige Selskaber af større eller mindre Betydning.

Og derefter var der maaske en, som satte en ny Sportsrekord eller begik et Mord, hvorpaa Verden prompte og ubarmhertigt vilde glemme den første Mand, der fløj over Atlanten.

Eller hvem af os kan paa staaende Fod huske Navnene paa de modige Flyvere, der for ikke mange Maaneder siden fløj rundt om Jorden?

Grunden til, at Lindberghs Historie er noget for sig selv, ligger i, at den Gang hans Maskine gik i Staa hin mørke Nat paa Flyvepladsen ved Le Bourget, tog Manden selv Affære og fortsatte Farten.

»Fænomenet Lindbergh« opstod ved Flyvningen over Verdenshavet, men naar man vil karakterisere Fænomenet, kunde han i og for sig ligesaa godt slet ikke have fløjet, saa lidt har selve Flyveturen med Sagen at gøre.

Jeg tror ikke, jeg er meget langt fra Sandheden, naar jeg siger, at Lindbergh i de tre Uger, der fulgte paa hans Flyvning og Ankomst til Bestemmelsesstedet, udløste den største Massevirkning af menneskelige Følelser, som Historien kan opvise.

Min Opgave her er at berette Kendsgerninger, ikke at foretage nogen Analyse. Derfor skal dette ikke være noget Forsøg paa at forklare »Fænomenet Lindbergh«. Hvorvidt det var hans beskedne Optræden, hans Ydre eller hans Afslag paa alle fristende Tilbud om Penge og Berømmelse, der gjorde ham saa populær, kan jeg ikke sige. Maaske Verden netop stod og trængte til, at en Yngling med et vindende Smil skulde komme og lyse op som et Stjernesked, og ved sin straalende Daad for et Øjeblik faa Folk til at glemme Dagliglivet med sin jordbundne Rutine, sin snæversynede Politik og sit ufine Forretningsliv.

Der var mange, som mente, at hans pludselige uventede og straalende Tilsynekomst ud af Mørket var en Forsynets Styrelse.

Hvad Grunden nu end har været, den Kendsgerning staar fast, at der var et haandgribeligt »Lindbergh Fænomen«, hvortil Verden aldrig helt har kendt Magen. Omtalen af dette Fænomen maa være Indledningen til en ganske enkel Fremstilling af en Række Begivenheder, som jeg har plukket ud af en Liste, der var altfor lang til at kunne rummes her.

Alle de, der fulgte Pressemeddelelserne om Flyverens Oplevelser efter Landingen, er enige om, at hans »Stjerne« ikke straks lyste i sin fulde Glans. Der var lidt anstrengt, lidt kunstlet over Pressemeddelelserne paa denne Side Atlanten lige efter Flyverens Ankomst til Paris. Jeg nægter ingenlunde, at den Anerkendelse, man i fuldt Maal ydede hans Bedrift og hans Vovemod, var oprigtig nok. Men den rigtige Lindbergh som Menneske var endnu ikke gaaet op for Amerikanerne.

Hans Personlighed gik op for Franskmændene netop i det Øjeblik, da deres naturlige Begejstring for hans Daad var paa sit Højdepunkt. Det følte omtrent, som naar man skubber bag paa en Gyng, der allerede har fuld Fart paa.

To franske Flyverofficerer reddede ham fra den sydende Menneskemasse paa Flyvepladsen ved Le Bourget selve Ankomstaftenen og fik ham i god Behold hen til den amerikanske Legation, hvor Pressen opsporede ham Kl. 1,30 Nat. Det siger sig selv, at Journalisterne fandt Flyveren lidt træt og søvrig efter ca. 60 Timers Vaagen. Men udmattet var han langtfra, og han havde ikke nogen romantisk Udgydelse paa rede Haand til den forventningsfulde Presse.

Han sov til henimod Middagstid næste Dag. Efter at have spist Frokost gik han ud paa en Balkon, kaldt frem af jublende Folkeskarer udenfor, og for første Gang efter sin Triumf stod han i fuldt Dagslys Ansigt til Ansigt med det franske Folk. Bifaldet bragede løs. Som jeg før sagde: den første Mand, der fløj fra New York til Paris, maatte nødvendigvis blive hyldet netop paa denne Maade. Men saa skete der noget andet.

Jeg talte med en af Diplomaterne, der overværede denne Lind-

berghs første offentlige Fremtræden. Han sagde: »Folk blev ved at raabe Hurra og klappe og vifte med Hatte og Lommetørklæder; men pludselig fik jeg en Fornemmelse af, at selve Bifaldet var blevet rent mekanisk — som om der var noget nyt, der optog Folkeskarerne.

Jeg kiggede paa Lindbergh for at se, om han mon foretog sig noget uden for Reglementet. Nej, han stod bare og smilte, og hans rød-mossede Ansigt lyste af Glæde.

Jeg saa fra Lindbergh ned paa Folkemængden. Og saa forstod jeg, at der foregik noget lige for mine Øjne, som jeg ikke kunde se. Lindberghs Personlighed var ved at udfolde sig og erobre Franskmændenes Hjerter ligesaa sikkert, som hans Flyvemaskine fandt Vej til deres Hovedstad.«

Dette var Begyndelsen til »Fænomenet Lindbergh«. Og det voksede Dag for Dag, sikkert og hurtigt. Vi saa det i fuldt Flor i Washington. Vi saa det naa uanede Højder i New York.

De nærmest følgende Begivenheder tjente kun til yderligere at udvikle Situationen. Man hørte om, hvorledes den unge Mand straks havde telegraferet fra Paris til sin Moder i Detroit, 6000 km borte. *Hans Moder!* Verden nød de to Ord og smagte paa dem, som en Vin-kender paa en kostelig Druer.

Han besøgte Madame Nungesser, en anden Moder, hvis ligesaa tapre Søn faa Dage før var forsvundet i Bølgerne paa det samme Verdenshav, han selv var kommet over. Samtalen mellem de to var ganske kort, men hele Verden lyttede og tørrede en Taare af Kinden. Med ligefrem, oprigtig Medfølelse opfordrede Lindbergh den bedrøvede Moder til ikke at opgive Haabet. Man maa kende den unge Mand for at forstaa en Brøkdal af den Trøst og Opmuntring, han maa have indgydt hende.

Han besøgte de blinde og lemlæstede Veteraner fra Verdenskrigen. Han smilte til dem, og det var nok for dem, der kunde se, og som bag efter ikke havde Lovord nok til at beskrive »le joli Lindbergh« for dem, der ikke selv kunde se ham.

Han var til Avdiens hos den franske Republiks Præsident. Han var i ganske almindeligt Tøj, men Sammenkomsten var yderst hjertelig fra begge Sider, med Sheldon Whitehouse fra den amerikanske Lega-

tion som Tolk. Præsidenten heftede Æreslegionens Kors paa den unge Mands laante Jakke og kyssede ham paa begge Kinder.

Paa dette Tidspunkt var Frankrig fuldt paa det rene med Lindbergh; Amerika begyndte at vaagne op.

I den franske Aero-Klub holdt han sin første Tale. Hans klare, kortfattede Udtryksmaade var et Skridt videre i »Fænomenet Lindbergh«s Popularitet. Talen blev trykt og læst over største Delen af Amerika. Klubbens Lokaler var overfyldt den Dag, og Krigsministeren, Paul Painlevé, omgivet af halvtreds af Frankrigs mest fremragende Flyvere, modtog Hædersgæsten. Da Øjeblikket kom, bøjede Herrick sig stille over mod Lindbergh og sagde, at han maatte svare. Hvorpaa den unge Flyver rejste sig og udtalte, at Nungesser og Coli havde forsøgt paa et meget farligere og vanskeligere Foretagende end han, da de startede fra Paris til New York. Vanskelighederne havde været langt større for dem end for ham selv. Men Frankrig maatte endelig ikke opgive Haabet. Intet kunde have været mere taktfuldt.

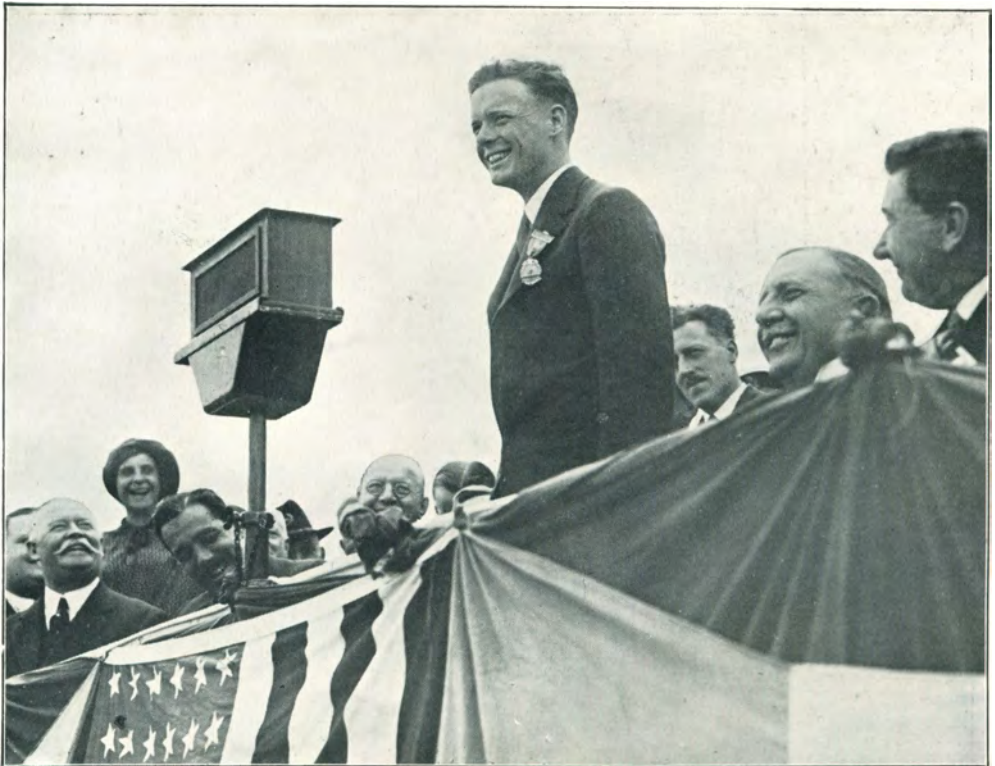
I sin Tale lige ovenpaa fremhævede Ambassadør Herrick den yderligere fæstnede Forstaaelse mellem Frankrig og Amerika. »Denne unge Mand fra det fjerne Vesten er kommet hertil som et levende Symbol paa Amerikas Følelser,« sagde han. »Hans Bedrift viser, at Amerikas Hjerte slaar varmt for Frankrig. Vi trængte netop til et synligt Bevis paa Venskabet mellem de to store Folkeslag, og denne unge Mand har bragt det. Naar hans Rejse i Evropa er tilendebragt, vil han drage tilbage til Amerika og som ingen anden kunne overbevise dem om, at Frankrig elsker De Forenede Stater af Hjertet.«

Denne Tale karakteriserede i faa, men tydelige Ord Lindberghs Mission i Evropa. Og Tanken vandt Rum, da Presse og Folk og særlig Statsmændene efterhaanden saa, hvorledes det spændte Forhold mellem Frankrig og Amerika udjævnedes som Følge af Lindberghs Besøg.

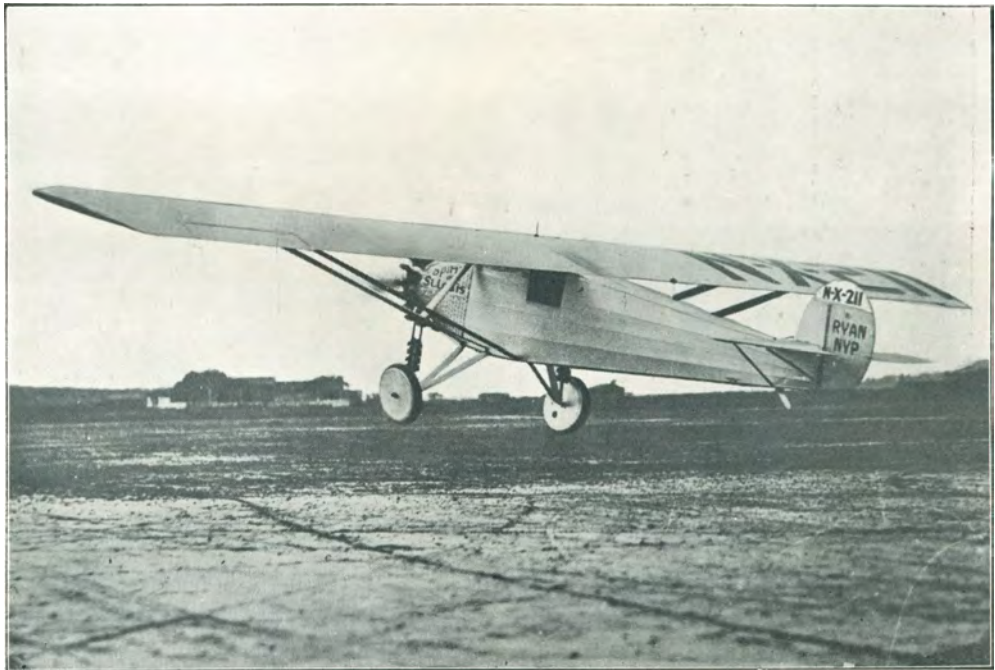
Den næste Dag var han til en stor Frokost i den amerikanske Klub i Paris sammen med 600 af sine Landsmænd. Onsdag aflagde han Besøg i det franske Deputeretkammer. Der var intet Møde, men de fleste af de tilstedeværende Deputerede fulgte ham over til Præsidentens Palæ. Time for Time virkede Lindberghs Personlighed som Gær i Vin.



Paraden i Central Park fotograferet fra en Skyskraber i Nærheden.



Lindbergh taler under Festlighederne i Prospect Parken i Brooklyn, hvor mere end en Million Mennesker gav ham en stormende Modtagelse.



»The Spirit of St. Louis« efter sin Tilbagekomst til Amerika.

Ogsaa ved denne Lejlighed drejede Festtalerne sig hovedsagelig om det fastere knyttede Baand mellem Amerika og Frankrig. Den forgudede General Gouraud sagde: »Det er ikke alene to Verdensdele, De har forenet, men hele Verdens Hjerter slaar Dem varmt i Møde i Begejstring over det Mandsmod, der i Stilhed udfører en Stordaad ... De og Deres Ungdom tilhører den berømte Skare, hvortil ogsaa Mr. Blériot, som staar her ved min Side, hører ... Vi hilser Dem endvidere i Mindet om Deres Landsmænd, der som Medlemmer af »Lafayette« Eskadrillen« døde her for Frankrig — der, som De, var med til at forme og styrke det uforanderlige Venskabsbaand, der forbinder vore Nationer.«

I samme Aand, men med Blik for den praktiske Side af Sagen, svarede Lindbergh:

»Mine Herrer, for 132 Aar siden spurgte man Benjamin Franklin: »Hvad Nytte er din Ballon i Grunden til? Hvad kan den udrette?« Hvortil han svarede: »Ja, hvad Nytte er et nyfødt Barn til?« For mindre end 20 Aar siden, da jeg selv endnu ikke var stort mere end et Barn, fløj M. Blériot over den engelske Kanal og blev spurgt: »Hvad Nytte er Deres Aeroplan til? Hvad kan den udrette?« I Dag spørger maaske de samme skeptiske Sjæle mig: »Hvad Gavn har De gjort ved at flyve fra New York til Paris?« Mit Svar er, at jeg tror, denne Tur vil blive Begyndelsen til en stor, regelmæssig Luftrute mellem Amerika og Frankrig, Amerika og Evropa, at den vil bringe vore Nationer nærmere i indbyrdes Forstaaelse og Venskab, end de nogen Sinde før har været.«

Talerens noget kortfattede, men umiskendelige Oprigtighed gjorde et dybt Indtryk paa hans Tilhørere.

Det er ikke muligt helt udtømmende at beskrive Lindberghs Besøg i Paris. Men det er ikke vanskeligt at fornemme den Bølge af Sympati og Hengivenhed, der slog mod ham og stadig øgedes, hvor han viste sig.

Han spiste Frokost hos Blériot, den første, der fløj over Kanalen; Blériot forærede ham et Stykke af Propellen fra sin berømte Maskine. Han aflagde et meget interessant Besøg hos Marchal Foch. Han var i Invalidekirken omringet af en beundrende Skare. Han var henne at

hilse paa General Joffre. Han var med til en officiel Frokost hos Minister Briand.

Imidlertid dalede en Syndflod af Breve ned over Legationen. Der var bl. a. imponerende Forretningstilbud, der drejede sig om Millioner af Dollars. Telegrammer fra alle Dele af Verden opfordrede ham indtrængende til at skrive om dit og dat eller til at optræde, ligegyldigt hvordan, for svimlende Honorarer. Han besvarede ikke denne Post eller modtog noget Tilbud; det første kunde han ikke, og det andet vilde han ikke. Men kynisk var han dog slet ikke, bare temmelig raadsvild ved at se sig ude af Stand til at kontrollere Resultaterne af sin Flyverdaad.

Samme Uge, om Torsdagen, blev der givet en stor officiel Fest, hvor »Byen Paris« bød den unge Amerikaner Velkommen inden for sine Porte. Nu var den unge Fyrs Popularitet en fastslaaet Kendsgerning over alt. Der sagdes, at en halv Million Mennesker stod opstillet langs de Gader, gennem hvilke Flyveren passerede paa sin Vej til Festen, i Følgeskab med Amerikas Ambassadør.

Paa Raadhuset, under Festen, modtog Lindbergh Byen Paris' Guldmedalje. I en kort Takketale forsikrede han sine Værter om, at han ansaa denne Flyvetur for at være den første af mange, regelmæssige Ture paa samme Rute — mellem De Forenede Stater og Frankrig. Han tilføjede, at det, han sagde, var netop, hvad Nungesser og Coli vilde have sagt, om de var naaet til Amerika.

Derefter holdt Ambassadør Herrick en af sine bedste og oftest citerede Taler: »Jeg er ikke nogen religiøs Mand,« sagde han, »men jeg er fuldt overtydet om, at der sker Ting her i Livet, der kun kan forklares som et guddommeligt Forsyns Styrelse. Det skulde ikke undre mig, om denne Flyvebedrift betegner en Tilbagevenden af den Hengivenhed og Sympati, der herskede mellem Amerika og Frankrig i 150 Aar. Lindbergh overbragte Dem Amerikas Hilsen paa en Maade, som aldrig kunde opnaas ad diplomatisk Vej gennem et Papirdokument.«

Næste Morgen stod Lindbergh op ved Daggry og tog til Le Bourget, hvor en lille Nieuport-Krigsflyvemaskine paa 300 H. K. ventede paa ham. Til de franske Flyveres udelte Henrykkelse — og Folkets

med! — gik han op og begyndte en Kunstflyvning med en Adræthed og Dygtighed, der straks stemplede ham som Ekspert i sit Fag. Dermed steg han atter et Trin i de franskes Agtelse. Men heller ikke dette var indstuderet saa lidt som hans beskedne Optræden og kortfattede Udtryksmaade. Det var, som alt det andet, en Del af »Fænomenet Lindbergh«.

Ved Middagstid gav Krigsministeriet en Frokost til Ære for ham. Senere paa Dagen blev han modtaget af Senatorerne i Luxembourg Palæet. Herefter fulgte en stor Modtagelse og flere officielle Besøg. Om Aftenen var han til stor Gallaforestilling i Champs Elysées Teatret.

Det bliver i Længden ensformigt at opremse de Festligheder og Æresbevisninger, han var Genstand for.

Den næste Dag forlod han Byen. Ved Ottetiden om Morgen tog han i Automobil til Le Bourget, hvor han tilbragte tre Timer med at gøre sin Maskine i Stand til den næste Tur. Ved Middagstid fløj han af Sted mod Bryssel, men først kredsede han et Par Gange rundt om Eiffeltaarnet og, idet han passerede Concordepladsen, nedkastede han sin sidste Hilsen og Tak til Paris og dens Indbyggere.

II

BRYSSEL

Belgiens Modtagelse var præget af en vis rolig Værdighed. Kong Albert havde givet Ordre til, at Lindbergh ikke paa nogen Maade maatte generes paa Flyvepladsen. Flyveren gik ned paa Evere Flyveplads i Nærheden af Bryssel præcis Kl. 3,15 Eftermiddag. Folkeskarene, der modtog ham, var hele Tiden under skarp Kontrol og brød ikke ud en eneste Gang. Førsteminister Jasper traadte straks frem og sagde: »Hr. Kaptajn Lindbergh! Jeg er lykkelig og stolt over at være den første, der i Belgiens Navn byder Dem Velkommen og udtrykker vor dybeste Beundring og varmeste Lykønskning for Deres Stordaad, der ikke alene knytter to Verdensdele, men to Folks Hjerter fastere sammen.«

Da den ny amerikanske Ambassadør i Bryssel, Mr. Gibson, var i Amerika netop paa det Tidspunkt, traadte Chargé d'Affaires, Mr. Dunn, i hans Sted. Han præsenterede Lindbergh for Hertugen af Brabant, den belgiske Kronprins, der bød Flyveren Velkommen i Kong Alberts Navn. Lindberghs Maskine var imidlertid blevet forsigtigt anbragt paa en Platform, saa at alle kunde se den.

Lindbergh kørte derpaa i Automobil til den amerikanske Legation, hvor han skiftede Tøj, derfra kørte han hen og lagde en Krans paa Belgiens ukendte Soldats Grav.

Ved Modtagelsen paa Slottet traf Lindbergh for første Gang i sit Liv en regerende Monark. Kong Albert behandlede ham med den venlige Naturlighed, der præger denne højtelskede Konge.

Den følgende Morgen sov Lindbergh, til Klokken var næsten 9. Saa tog han ud til Evere Aerodrom, hvor han foreviste sin Flyvemaskine for Kong Albert og Dronning Elisabeth. Derefter viste Kongen sin

Gæst nogle af de nyeste Typer af belgiske Flyvemaskiner og forklarede selv alle de tekniske Særegenheder.

Byen Bryssels Modtagelse fandt Sted paa Raadhuset ved Middagstid. Da Lindbergh ankom, var Torvet besat af Soldater. Borgmester Max og Raadmændene stod parat til at modtage Gæsten. Desuden stillede et Korps, kendt under Navnet »de gamle Frivillige fra Verdenskrigen«, hvis Medlemmer, der alle var over halvtreds, øjeblikkelig havde meldt sig under Fanerne i 1914.

Borgmester Max holdt en Tale paa Engelsk; han omtalte Turen New York—Paris som en storslaaet Sportspræstation. Han tilføjede, at eftersom denne Flyvetur hidtil var blevet anset for at ligge udenfor menneskelige Evners Rækkevidde, betød dens Fuldbgyrdelse en Sejr for Menneskeheden. Han sluttede sin Velkomsttale ved at sige med dyb Følelse:

»Deres Hæder betyder en Hæder for Menneskeracen. De paatog Dem en Opgave, der tilsyneladende var umulig. De løste den. Det er en Opmuntring og Hjælp for dem, der mener, at man aldrig skal mistvivle om den menneskelige Stræben. Uden Tvivl har De hørt det gentage, atter og atter, i disse sidste fem Dage: at ved at flyve over Atlanten har De gjort mere for at forene Folkeslagene, end al Verdens Diplomater har formaaet. Nu siger jeg det samme. Naar en Udtalelse er blevet Hvermands Eje, bør en Borgmester ikke betænke sig paa at gentage den, da han, naar han taler i sit Kald, skal udtrykke den offentlige Mening.

Ved ad Luftvejen at forbinde Deres eget unge Land med Evropas gamle Jord har De knyttet disse to Verdensdele nærmere sammen, og De har Ret til at kalde Dem Verdensborger. Nu, da De har vist Vejen, vil andre følge efter Dem, ligesom andre forgæves søgte at komme før Dem.

Jeg føler mig overtydet om, idet jeg her ved byder Dem Velkommen, at jeg udtrykker Deres egne Følelser, naar jeg med dybeste Sympati omtaler Navne som Nungesser og Coli, der begge for faa Dage siden startede paa Turen over Atlanterhavet, ligesaa fortrøstningsfulde som De selv, men uden nogen Sinde at naa Maalet.

De staar som Symbolet paa en Tapperhed og et Mod, man ikke kan andet end beundre.

Helte betragter altid det, de har udrettet, som noget ganske simpelt. Det er netop Kendetegnet paa, at de er Helte. Jeg hilser Dem, kære Kaptajn Lindbergh, som en ædel Søn af en stor Nation, der i Farens Øjeblik, da Civilisationen var i Fare, kom til Hjælp og sejrede sammen med os.«

Lindbergh besvarede denne Tale ved at sige, at der var to Ting, han glædede sig til, da han startede fra Amerika: at se Frankrig og Belgien.

»I Eftermiddag maa jeg atter bort,« vedblev han. »Gid jeg kunde være blevet her i Uger i Stedet for i Timer. Jeg skal aldrig glemme Deres Velkomsthilsen til mig.

For mindre end 25 Aar siden foretoges den første Flyvning med et Aeroplan. Det vil nu ikke vare mange Aar, før vi faar en regelmæssig Luftrute over Atlanterhavet. Jeg ønsker Belgien til Lykke med dets udmærkede Fremskridt paa Flyveteknikkens Omraade. De har her en imponerende Luftflaade. Flyvning vil blive et af Fremtidens stærkeste Baand mellem Nationerne.«

Derpaa trykkede Borgmesteren Lindberghs Haand og overrakte ham et lille Læderetui, hvori fandtes en Guldmedalje med følgende Indskrift paa Engelsk: »Til Kaptajn Charles Lindberg fra Byen Bryssel, d. 29de Maj 1927.«

Lindbergh forlod Bryssel for at tage til London tidligt samme Eftermiddag. Paa Vejen over Belgien hyldede han de amerikanske Soldater, der ligger begravet paa Werington Kirkegaard i Nærheden af Byen Ghent. Han fløj ganske lavt henover de lange Rækker af hvide Kors, nedkastede en Krans af Blomster, kredsede to Gange rundt over Kirkegaarden og satte derpaa Kursen mod England.

Paa en Maade blev Lindbergh i Belgien sat paa en sværere Prøve end i noget af de andre Lande under Opholdet i Evropa. Hans Ophold var kun ganske kort; hans Værter talte ikke hans Sprog, som Englænderne, og ejede ikke Franskmændenes Fond af strømmende

Følelser. Og dog viste det sig ogsaa her, at Lindberghs naturlige Værdighed, hans beskedne Optræden og fremfor alt hans redebonne Smil straks vandt ham baade Folkets Begejstring og Kongens og Dronningens oprigtige Venskab for Fremtiden.

Alle Steder, hvor han kom frem, lød det: »Vi haaber, han kommer igen en anden Gang.« Nogen højere Ros kan ikke gives en bortdragende.

III

LONDON

Flyveturen fra Bryssel til London var forholdsvis ligetil, saa den anstrengte hverken Flyveren eller Maskinen. Lindbergh gik tværs over Kanalen og ind over Kysten i det sydøstlige Hjørne af England.

Vejret var nærmest ideelt; under hele sit Englandsophold fik Lindbergh ikke en eneste Gang Lejlighed til at stifte Bekendtskab med den vidtberømte londonske Taage.

Han syntes ikke, det varede ret længe, inden han tog Motoren fra over den store Plads ved Croydon udenfor London. En umaadelig Folkemasse var forsamlet for at afvente hans Komme, omtrent ligesaa mange, som der havde været hin mindeværdige Aften ved Le Bourget. Og det gik her som der: næppe havde Hjulene paa Flyvemaskinen berørt Jorden, før Skarerne væltede frem mod ham. Lykkeligvis kom nogle engelske Flyverofficerer ham til Undsætning og fik ham om Bord i deres Automobil, akkurat tidsnok til at redde ham fra Mængdens velmente, men aldeles tøjlesløse Begejstring.

Ligesom i Paris blev alle Festkomitéens omhyggeligt tilrettelagte Planer for Modtagelsen kuldkastet. Selveste Luftfartsministeren, Sir Samuel Hoare, og den amerikanske Ambassadør, Mr. Houghton, druknede i Mængden. Senere hen samledes en næsten lige saa stor Folkmængde udenfor den amerikanske Legationsbygning for at faa et Glimt at se af den unge amerikanske Flyver.

Saa fulgte der en velfortjent Hvilepavse. Lindbergh spiste til Middag hos nogle af Gesandtens Venner og gik tidligt i Seng. Næste Morgen tog han straks ned til Croydon, hvor han til sin Beroligelse saa, at hans Maskine ingen alvorlig Skade havde lidt udover et lille Hul i det ene Plan, og saa manglede der en Stiver i Understellet.

Mandag var forholdsvis rolig. Der var Frokost i det amerikanske Gesandtskab, hvortil var indbudt en Mængde fremragende Mænd i Regeringens Tjeneste o. a. En enkelt af Gæsterne har muligvis interesseret den unge Flyverhelst mere end de øvrige: det var Oberstløjtnant W. A. Bishop, den kanadiske Flyverofficer, der havde nedskudt 72 tyske Aeroplaner.

Om Eftermiddagen fejredes den amerikanske Gravsmykningdag ved en Mindegudstjeneste i St. Margaret's Kirke, Westminster. Denne Mindefest i England til Ære for dem, der faldt i den amerikanske Borgerkrig, var en gribende Oplevelse for Gæsten. En af de tilstedeværende Veteraner, Jabez Jayell, der var 86 Aar gammel, havde været Soldat sammen med Amerikas senere Præsident McKinley. Efter at Gudstjenesten var forbi, gik man i Procession med det amerikanske Stjernebanner fra Kirken hen til Westminster Abbedi. Der gik Lindbergh ved Ambassadør Houghtons Side hen til en Grav og nedlagde en Krans med følgende Indskrift: »Til Minde om Englands ukendte Soldat, fra det amerikanske Folk.«

Om Aftenen samme Dag gav Medlemmer af den engelske Presse en Middag for Lindbergh i Abraham Lincoln-Værelset paa Savoy-Hotellet. Paa Hovedbordet lige foran Hædersgæstens Kuvert stod der en Tallerken med fem Stykker Smørrebrød og en Karaffel Vand. Festkomitéens Formand erklærede højtideligt: »Nu vil Kaptajn Lindbergh indtage sit sædvanlige Maaltid.« Efter at man havde moret sig hjerteligt over denne Spøg, tog Middagen sin Begyndelse.

Næste Dag var d. 31te Maj. Paa den Dag blev Lindbergh modtaget i Avdiens af Kong George af England. Kongen underholdt sig alene med Flyveren i nogen Tid og viste ved sine Spørgsmaal, at han vidste en hel Del om Flyvning. Stik imod al Etikette overrakte Hs. Majestæt med egen Haand Lindbergh »Royal Air Force«-Korset. De eneste andre Amerikanere, der nogen Sinde har modtaget denne særlige Udmærkelse, er Besætningen paa Flyvebaaden N. C. 4 af De Forenede Staters Luftmarine, der fløj over Atlanterhavet via de azoriske Øer.

Efter Samtalen med Kongen blev Lindbergh forestillet for Dronningen. Fra Buckingham Palace tog han til York House, hvor Prinsen af Wales modtog ham. Prinsen spurgte, hvad Lindbergh havde i Sinde

at tage sig for i Fremtiden, hvortil Lindbergh øjeblikkelig svarede: »Jeg vil blive ved med at flyve.«

Han aflagde Visit hos Førsteminister Baldwin i Downing Street Nr. 10, det lille, uanselige Hus, hvorfra saa stor en Del af Verden styres. Mr. Baldwin tog Lindbergh med sig ud paa Balkonen, for at han skulde se Fanen blive ført til Fløjen — denne Ceremoni, der vidner saa højt om det britiske Kejserriges Værdighed og Magt.

Ved en Frokost, som gaves af Statens Flyvevæsen, fik Lindbergh overrakt »Daily Mail«s Guldbæger for Flyvere, en Præmie, der var indstiftet mange Aar før af den afdøde Lord Northcliffe. Ved denne Lejlighed holdt Sir Samuel Hoare Festtalen. Efter at have komplimenteret Lindbergh for Flyvningen fortsatte han:

»Der gives taabelige Mennesker — jeg vil helst tro, at der kun findes meget faa af dem — der spørger Dem: »Hvad Gavn har Verden af disse Anstrengelser og Oprofrelser? Hvad Nytte er det til, at Kaptajn Lindbergh er fløjet over Atlanten?« Dersom jeg havde tilstrækkelig Tid til min Raadighed her, skulde jeg bevise dem, at disse lange Distanceflyvninger set fra et teknisk Standpunkt er af stor Værdi. De sætter Fart i Udviklingen og viser Materiellets Paalidelighed.

»Eller skulde det være værdiløst for Flyveteknikkens Fremskridt, at en enkelt luftafkølet Motor paa 200 Hestekraft, der kun forbruger 45 l Benzin i Timen, har tilendebragt en Tur paa 5800 km og endda vilde have været i Stand til at fortsætte et lille Stykke endnu, da den kom til Maalet?

Er en saadan lang Flyvetur maaske ikke af allerstørste Værdi som en Prøve paa Fremskridtene i Navigation i Luften? Selv gennem Uvejre og Taage veg Kaptajn Lindbergh ikke fra sin Kurs. Dette er sandelig ikke alene et Bevis paa hans Dygtighed som Navigator, men viser tillige, hvor langt man er naaet i Luftnavigation. Men jeg vil nu se helt bort fra det tekniske Spørgsmaal i denne Forbindelse, for den store Verden som Helhed bygger sin Dom om en saadan Flyvning paa en bredere Basis. Mange Nationer hylder i Dag Mr. Lindbergh, ikke saa meget paa Grund af den økonomiske Vinding, der vil blive Resultatet af hans Daad, som fordi han her har givet et smukt Eksempel paa Mod, Koldblodighed, Snarraadighed, Dygtighed, Foretagsomhed og Vovemod.

Jo mere graa og ensformigt det daglige Liv forekommer os, des mere begejstres vi over en fremragende Bedrift som hans.

Derfor beder jeg Dem nu om med mig at drikke paa Kaptajn Lindberghs Velgaaende som den Flyver, der har slaaet Verdensrekorden, og som en værdig Repræsentant for vore nære Venner og Allierede under Krigen, De Forenede Staters Flyverkorps. Og ikke mindst beder jeg Dem drikke hans Skaal som den, der staar for os som en Levendegørelse af Vovemod og Eventyrlyst og sender et Glimt af Dristighed og Mod og — lykkeligvis ogsaa Held — udover Verden.«

Senere hen paa Eftermiddagen var Lindbergh Lord og Lady Astors Gæst til Te i Underhuset. Samme Aften gav »The Royal Air Club« en stor Festmiddag til Ære for ham paa Savoy-Hotellet. Derfra tog han hen til en svensk Fest og ved Midnatstid til det store »Derby Bal« i Albert Hall. Han kom sammen med Prinsen af Wales, og idet han traadte ind, spillede Orkestret »Yankee Doodle«. Ved den Lejlighed holdt Lindbergh den korteste af alle sine smaa korte Taler. Han sagde bare: »Jeg takker Dem for Modtagelsen i Aften. Det har været et af de stolteste Øjeblikke i mit Liv.«

Den 1ste Juni saa Lindbergh for første Gang de store Derby Vædeløb. Tre Hundrede Tusinde Mennesker var taget ned til Epsom Downs for at overvære det storslaaede, traditionelle Skuespil. Da den unge amerikanske Flyver var Lord Lonsdales Gæst, sad han i en af de fornemme Loger omgivet af Kongehusets Medlemmer.

Den Aften var den sidste, han tilbragte i Englands Hovedstad. De samlede amerikanske Klubber i London gav en Banket til hans Ære. Efter at adskillige andre havde talt, holdt Sir Samuel Hoare en Afskedstale:

»Maaske varer det ikke saa længe, inden vi, i Stedet for denne ene Flyvning, kan overtale Dem til at gøre det til en Vane. Jo hurtigere man faar etableret en regulær Lufttrafikrute mellem de to engelsktalende Nationer, des bedre vil Forholdet mellem os blive. De kom til os som en stor Flyver, men jeg ved, De forlader os som en sand Ven af England. Jeg er ikke vis paa, at den sidste Del af Deres Rejse ikke har været lige saa betydningsfuld som den første!

Det var en Triumf — Menneskets Triumf over de livløse Ting, over

Naturkræfternes Vælde. Deres Flyvning var en Hyldest til Ungdommen — til den ny Generation, der er vokset op efter Krigen, besluttet paa at overvinde og kue Naturkræfterne — besluttet paa i en nær Fremtid at gøre Luften til et vældigt Samfærdselsmiddel mellem Deres Folk og vort.«

Afrejsens Dag var taaget. Ved sin Ankomst til Kinnerley Aerodrom fandt Lindbergh Forholdene for vanskelige til at flyve til Paris. Han blev derfor Natten over paa Stedet som »The Royal Air Force«s Gæst. Men megen Søvn fik han ikke, for han blev vækket Kl. 3,30 med den Besked, at nu klarede Vejret op.

Klokken 6,20 stak han af, men maatte gaa ned 38 Minutter senere paa Grund af Usigtbarhed i Lympnel i England. Kl. 8 fløj en stor Handley Page Passagermaskine forbi; Lindbergh skyndte sig at komme paa Vingerne igen og benyttede den store Maskine som Vejviser hele Vejen til Le Bourget.

Samme Eftermiddag var han til Gudstjeneste i den svenske Kirke i Paris, og næste Morgen, Lørdag d. 5te Juni, tog han af Sted til Cherbourg Kl. 9,22, fulgt af 20 Flyvemaskiner.

Lige da han var klar til at starte, kom Costes og Rignot, de to franske Flyvere, der netop skulde af Sted østpaa for at prøve paa at slaa Lindberghs Længdeflyvning, hen til ham for at sige Farvel, og Lindbergh ønskede dem Held og Lykke med Foretagendet.

Paa Vejen til Cherbourg kom Lindbergh ind i et Skybælte, hvorfra der kom baade Regn, Sne, Hagl og Taage. Han gik ned i Cherbourg Kl. 11,35 og fik det Indtryk, at hele Havnebyens samlede Befolkning var paa Benene for at tage imod ham. Han fik en hjertelig Modtagelse af Byens officielle Repræsentanter. Efter at have spist Frokost hos Borgmesteren blev han kørt ind til selve Byen, og ved Banegaarden blev der afsløret en Mindetavle paa det Sted, hvor Lindbergh først naaede Frankrig paa sin Vej til Flyvepladsen ved Le Bourget.

For at undgaa at blive overvældet af alle de nysgerrige, der trængte sig sammen for at faa et Glimt at se af ham, gik Lindbergh om Bord paa en Dampbarkasse inde i Dokken og naaede saaledes ud til Admiral Burrages Baad, der førte ham til Krydseren »Memphis«, det store Krigsskib, som Præsident Coolidge havde sendt til Evropa for at føre Flyveren hjem.

IV WASHINGTON

Den Modtagelse, Lindbergh fik, da han naaede hjem til Amerika, er troligt nok den mest storslaaede, nogen historisk Personlighed nogen Sinde har faaet, uden Tvivl den største, rent talmæssigt, og langt den mest storslaaede, fordi der ikke fandtes Skygge af ond Vilje eller Misundelse, som ellers saa let opstaar ved det ene Folks Triumf over det andet.

Lindberghs Sejr var en Sejr helt igennem; den havde ikke Døden i Følge, men var den endelige Sejr over de Elementer, som Mennesket med sine svage Kræfter i Hundredtusinder af Aar har kæmpet med.

Og det morsomste er, at hvis man havde alle Fortidens hjemvendende Heroer paa et Billede, vilde man ikke finde mere Lighed mellem dem og Charles Lindbergh, end der er mellem en Tøjrepæl og et grønt Lavrbærtræ.

Cæsar var bister, da han kom hjem fra Gallien; Napoleon barsk; Paul Jones udfordrende; Peary mut; Roosevelt kort for Hovedet; Dewey ærbødig; Wilson grublende; Pershing imponerende. Lindbergh var ingen af Delene. Han var et ganske almindeligt Menneske i Hverdags-tøj. Han saa uhyre fornøjet ud, maaske lidt forbavset og saa sund og fuld af godt Humør, som et normalt Menneske i hans Alder bør være. Hvis der var Sindsbevægelse eller Forvirring paa nogen af Siderne, saa var det hos Mængden og ikke hos den Flyver, de bød Velkommen.

Krydseren »Memphis« med Lindbergh om Bord passerede igennem Virginia Capes paa Vejen til Washington Klokken lidt over 5 om Eftermiddagen d. 10de Juni. Her fik Lindbergh den første Forsmag paa det Velkommen, Amerika havde beredt ham.

En Konvoj, der bestod af 4 Slagskibe, 2 smaa Marineluftskibe fra Langley Field og 40 Flyvemaskiner fra Hærens og Flaadens Flyvekorps, fulgte Krydseren, da den dampede op ad Chesapeake-Bugten. Da Mørket faldt paa, drejede de af og tog Vejen mod deres forskellige Fortøjningssteder. De afgav ingen Salut, og for en tilfældig Iagttager saa det nærmest ud, som om de kun var kommet for at undersøge denne ny Gæst i deres Farvande. Men paa alle om Bord i »Memphis« efterlod Synet af denne Konvoj et uudsletteligt Indtryk, en Forudfølelse af, at Morgendagen vilde bringe noget ganske usædvanligt.

Lørdag d. 11te Juni 1927 oprandt varm og straalende over Washington. Lige fra det første, tidlige Gry var der Tegn i Luften paa, at noget ganske særligt skulde finde Sted, noget helt udenfor Stadens sædvanlige, fredelige Rutine. Gader blev afspærret. En særlig stor Politistyrke blev udkommanderet. Flyvemaskiner kredsede rundt over Byen. Folk begyndte at samle sig i smaa Klynger paa Pennsylvania Avenue, mange satte sig ned paa Frugtkasser og Kurve, som om de forudsaa en lang og anstrengende Ventetid.

Det Spektakel, der hilste Krydseren »Memphis« fra Alexandria, Washingtons Forstad, var Indledningen til det mægtige »Velkommen«, der fortsattes gennem flere Timer. Alle Tage, Vinduer, gamle Skibe, Værfter, Kajer og Fabrikker var fyldt med Folk, der *vilde* se Lindbergh komme hjem. Fabriksfløjter, Automobilhorn, Kirkeklokker, og Brandsignaler frembragte et fuldkommen djævelsk Spektakel.

Luften var fuld af Flyvemaskiner. En hel Eskadrille paa ca. 50 Jagere manøvrerede ind og ud gennem den tunge Varmetaage, der hang over Floden. Under dem kredsede flere Afdelinger af Bombemaskiner. Det kæmpestore, styrbare Luftskeib Los Angeles krydsede frem og tilbage langs den Kurs, Krydseren Memphis ventedes at ville tage.

Kl. 11 præcis begyndte Kanonerne at tordne. Vice-Admiral Burrage, der ogsaa kom hjem om Bord paa »Memphis«, blev som altid modtaget med 15 Kanonskud fra Marinestationen. Saa lød de 21 Skud: Salut for Præsidenten. Skydningen fra Krydsernes Batterier og fra Marinestationerne i Land afgav en smuk, rytmisk Baggrund for den stadigt voksende Alarm fra Storbyens forskellige Kvarterer.

Lige ved 12-Tiden fortøjede »Memphis« ved Dokkerne i Flaade-

havnen, og Landgangen blev lagt ud. Paa Kajen stod en distingveret Gruppe af Ministre og andre høje Embedsmænd. Man saa Marine-ministeren, Mr. Curtis D. Wilbur; Krigsministeren, Dwight F. Davis; Overpostmester Harry S. New; og den tidligere Statsminister Charles Evans Hughes. Saa var der endvidere Admiral Edward W. Eberle, Flaadens øverste Chef; Generalmajor Mason W. Patrick og Vice-Admiral William A. Moffett; de to sidstnævnte henholdsvis Ledere af Flyvevæsenet og Marinen. Desuden saas Kommandør Richard E. Byrd, der fløj til Nordpolen og senere fulgte Lindberghs Spor til Frankrig.

Saasart Landgangsbroen var lagt, kom Admiral Burrage ned ad den og gik i Land; et Øjeblik efter vendte han tilbage og gik om Bord med en Dame under Armen. Denne Dame var Mrs. Evangeline Lindbergh, den unge Flyvers Moder.

Øjeblikkelig brød Mængden ud i fornyede Hurraraab; nogle fik Taa-
rer i Øjnene — de vidste selv ikke ret hvorfor.

Nogle faa Minutter forsvandt Moder og Søn ind i en af Kahytterne om Bord paa »Memphis«. Det rørte dybere end Alverdens Orkestre og Hurraraab. Denne lille Hændelse var i sig selv et Symbol paa de Følelser, der rørte sig i alle Hjerter hin smeltende varme Juni For-
middag i vort Lands skønne Hovedstad.

Derefter hilste de forskellige Notabiliteter, der var mødt op til Modtagelsen, paa Lindbergh, under ganske tvangfri Former, skinnende høje Silkehatte omringede Lindbergh og gemte ham en Stund for den utaalmodigt ventende Folkemængde, der trængtes og skubbedes, men blev holdt tilbage af Marinesoldaternes Bajonetter.

Pludselig gik dog Naturen over Optugtelsen. I et desperat Fremstød sprængte de Marinesoldaternes Rækker og strømmede ned mod det forankrede Skib. Der skete dog intet Uheld, da Lindbergh hurtigt blev anbragt i et af de ventende Automobiles, som skulde køre ham til Marinstationens Hovedkvarter.

Parade-Eskorten havde taget Opstilling nogle Timer i Forvejen. Nu satte den sig i Gang mod Byens Centrum, i Spidsen for Automobiles med de officielle Repræsentanter. Kavalleriets klaprende Hestehove, Hornmusikkens skingrende Fanfarer, og en mægtig voksende Bølge af tusindstemmige Hurraraab markerede Ruten for den unge

amerikanske Flyvers triumferende Indtog i sit Hjemlands Hovedstad.

Her mærkede Lindbergh for første Gang den Aand, der beherskede hans Landsmænd i deres Modtagelse af ham. De var nysgerrige efter at se ham, ja vel; det er Folk altid ved den Slags Lejligheder. Og de var lystige og glade, med deres Flag, deres Konfetti, deres rungende Hurraer. Men bag denne støjende Lystighed mærkede man en Understrøm af Begejstring, som man ikke træffer hos en tilfældig Flok, der er ude for at more sig og overvære en ny Form for en Cirkusforestilling. Her var dybere og finere Følelser sat i Bevægelse; man saa mange tørre en Taare af Kinden, alt medens de talte og lo; mange stod ganske stille og stirrede blot paa den unge Dreng, der havde udført en saadan Stordaad og dog lod til at tage det hele saa roligt.

Da Eskorten naaede det naturlige Amfiteater ved Washingtons Monument, var alle Højderne rundt om tæt pakket med Tilskuere: Mænd, Kvinder og Børn. Paa den høje Tribune, der var blevet opført i Dagens Anledning, ventede Præsidenten og Mrs. Coolidge for at modtage den Mand, der for kun 3 Uger siden var en ret ukendt Vovehals, der havde faaet det Indfald at tage Turen til Paris gennem Luften.

Grupperet rundt om Præsidenten saa man mange forskellige Nationers Repræsentanter, Medlemmerne af det diplomatiske Korps med deres Damer, og næsten alle Regeringsmedlemmerne.

Da Lindbergh steg op paa Tribunen, gik Præsidenten ham i Møde og greb hans Haand. De, som stod nærmest ved Mr. Coolidge, sagde senere, at de aldrig før havde set Præsidenten vise en saa uskrømtet Hjertelighed som den, han lagde i denne simple Hilsen.

Nu traadte Præsidenten hen til Kanten af Tribunen; her stod han et Øjeblik afventende, medens Begejstringens Larm lidt efter lidt stilledede af. Saasnart der var indtraadt Stilhed, begyndte han sin Tale:

»Medborgere, Landsmænd!

Det var i Amerika, at den moderne Flyvning med Maskiner, der er tungere end Luften, først tog sin Begyndelse. Efterhaanden som disse Eksperimenter lykkedes, begyndte man at benytte Luftfartøjet i praktiske Øjemed. Det bruges i Trafikkens Tjeneste, til Transport af Pas-



Efter Flyveturen til Washington.



Lindbergh og hans Moder efter Hjemkomsten til St. Louis.

sagerer og Post saavel som til Forsvar for Landet af Hæren og Flaaden.

Fra en beskeden Begyndelse har Flyvningens Aktionsradius efterhaanden udvidet sig. Amerika har sat mange Rekorder paa Flyvningens Omraade. Vore Militærflyvere har fløjet rundt om Jorden. En af vore Marineflyvere startede fra Californien og fløj langt nok til at kunne have naaet Hawaji, men da han var kommet ud af Kurs, maatte han gaa ned i Havet. En anden af vore Marineofficerer er fløjet til Nordpolen. Vort eget Land er blevet gennemfløjet fra Kyst til Kyst i eet Stræk.

Man var efterhaanden blevet klar over, at den næste store Bedrift i Luften maatte blive en Længdeflyvning fra Amerika til Europas Fastland. To tapre Franskmænd gjorde Forsøget i modsat Retning, fra Europa til Amerika; deres Skæbne kendes endnu ikke.

Der var andre, der var travlt beskæftiget med Forberedelser til dette Forsøg; men det blev en helt ukendt, ganske ung Mand, der først trodsede Elementerne og vandt. Det er den gamle Historie om Tapperhed og Sejr vundet af en Folkets Søn, der lyser os i Møde fra hvert eneste Blad i Amerikas Historie.

For femogtyve Aar siden fødtes der i Detroit, Michigan, en Dreng, der repræsenterede alle dette Lands bedste Traditioner; han kom fra en Slægt, der var kendt for sit Vovemod og sin Eventyrlyst.

Hans Fader var i adskillige Aar Medlem af Kongressen. Hans Moder, fra hvem han har arvet sin Beskedenhed og sit indtagende Væsen, er her i Dag. Optaget af sin Lærergerning, som hun er, har hverken Penge eller Berømmelse kunnet drage hende fra hendes Pligter.

For ung til at gaa med i Verdenskrigen lod den unge Mand sig indskrive ved et af vore Universiteter. Hans Interesse for Flyvning fik ham til at søge Optagelse ved en af vore Flyveskoler, og i 1925 tog han Eksamen herfra som fuldt uddannet Flyver. I November 1926 fik han Kaptajnsrang i Hærens Reserveflyvekorps.

Derefter blev han Medlem af 110de Rekognoscerings-Eskadrille af Missouri Nationalgarde, med Hovedkvarter i St. Louis. I hans Eksamenspapirer støder man stadig paa Udtryk som:

»Intelligent, flittig, energisk, paalidelig, kvik, raadsnar, alvorlig, kold»

blodig, dygtig, ærlig, beskeden, elskværdig, en Mand, der er i Besiddelse af solide moralske Egenskaber og reel i alle Forretningsspørgsmaal.«

En af hans Overordnede erklærede som sin Overbevisning, at »den unge Mand vil kunne gennemføre alt, hvad han paatager sig.« Det lyder nu nærmest som en Profeti.

Senere hen blev han ansat i De Forenede Staters Postvæsen, hvor han som Postflyver udviste fremragende Dygtighed, og fra hvilken Tjeneste han for Tiden har Orlov.

En Morgenstund, i Gaar for 3 Uger siden startede denne modige, sunde, friske og frygtløse Amerikas Søn fra Long Island med sit Monoplan, som han havde givet Navnet »The Spirit of St. Louis«, til Ære for sin Hjemstavn og de Mænd, der finansierede ham.

Det var intet tilfældig, eventyrligt Forsøg. Støttet af sin stærke Karakter, Mod og Mandsvilje, drevet af en ubøjelig Energi og sine Vikingeforfædres Eventyrlyst, gik denne Reserveofficer efter Maaneders omhyggelige Forberedelser paa Vingerne ud over Nord-Atlantens farlige Strækninger.

Han var ene. Hans Maal var *Paris*.

Treogtredive Timer og 30 Minutter senere, næste Dags Aften, landede han paa sit Bestemmelsessted, den franske Flyveplads ved Le Bourget. Han havde fløjet over 5800 km, og dermed sat en ny imponerende Rekord. Hans Bedrift var et gennemført Kunststykke.

Amerika vil aldrig glemme den Modtagelse, det franske Folk, dets Præsident og Regering gav ham. Det var saa meget mere anerkendelsesværdigt, som Frankrig selv netop da bar Sorg for sine egne, uforfærdede Flyvere, der havde vovet et Forsøg paa at flyve over Atlanterhavet, i vestlig Retning.

Vort Fredens og Broderlighedens Sendebud havde nedbrudt endnu en Skranke, rejst af Tid og Rum, og bragt to store Folkeslag i nærmere Forbindelse. Paa mindre end halvanden Dag havde han tilbagelagt Vejen over det Hav, som Columbus havde været 69 og de engelske Pilgrimsfædre 65 Dage om at komme over, paa Vejen til den nye Verden.

Men Hovedsagen var dog, at Frankrig, ved at overøse denne elsk-

værdige, frejdige og beskedne amerikanske Yngling med Bifald og Hædersbevisninger med den sande Storheds Naturlighed og ligefremme Værdighed, selv fik Anledning til at vise sin Sympati for Amerika og det amerikanske Folk.

Med den samme Begejstring og de samme Vidnesbyrd om oprigtigt Venskab blev denne vor »Gesandt uden Portefeuille« modtaget af Englands og Belgiens Herskere, Regeringer og Folk. Fra andre Nationer kom der Bud i de hjerteligste Udtryk af Beundring for Manden og hans Fædreland. For alle disse mange Beviser paa Venskab vil jeg gerne her paa Stedet udtale Nationens dybe Taknemlighed.

Hvad der særlig har vundet vore Hjerter for denne unge Mand med den ranke Vilje og det ufordærvede Sind, er hans store Beskedenhed, som ikke kender Selvglæde, og hans bestemte Afslag paa alle Opfordringer til at »slaa Mønt« af sit Foretagende. Han er vendt tilbage ligesaa ufordærvet, som han drog ud.

Det var navnlig tiltalende at høre ham omtale sin Maskine som et Slags levende Væsen, der kunde gøre Krav paa *sin* retmæssige Del af Æren; thi vi er stolte af, at denne Lindberghs tavse Kammerat i alle Enkeltheder repræsenterer amerikansk Snille og amerikansk Industri. Jeg hører, at over ét Hundrede forskellige Fabrikker og Selskaber har Del i Maskinens Udstyr og Konstruktion.

Og, Medborgere, nu er denne unge Mand atter vendt tilbage til os. Han staar her. Han vender hjem med sin nysvundne Berømmelse, uden Plet og Lyde. Og det er os en stor Glæde nu i Folkets Navn at byde ham velkommen til hans fædrene Land som Oberst i De Forenede Staters Flyve-Reservekorps, som en glørværdig Søn af Republikken, en Luftens Betvinger og en Overbringer af gode Tidender om forstærket Venskabsbaand mellem os og vore Broderfolk paa den anden Side Verdenshavet.

Og som De Forenede Staters Præsident overrækker jeg herved Flyverkorset, som et Tegn paa vor Paaskønnelse af, hvad han er og hvad han har udført, til Oberst Charles A. Lindbergh.«

Hvorpaa Præsidenten vendte sig mod Lindbergh og fæstede Flyvernes Æreskors paa hans Jakkeopslag.

Hurraraabene bruste atter, mens Korset blev anbragt af Præsidenten. Det var paa dette Punkt af Ceremonierne, at Marineministeren, der ellers er en uhyre rolig og selvbehersket Mand, skal have svinget med Armene, som om han skulde dirigere et Studenterforeningshurra, og selv raabt med saa godt som nogen. Da der igen blev stille, rejste Lindbergh sig for at takke Præsidenten. Det var kun ganske faa Ord, han sagde, men selv om han havde brugt hundrede Gange saa mange Ord, kunde det Budskab, han overbragte, ikke have været mere betydningsfuldt.

Han sagde: »Den 21de Maj om Aftenen ankom jeg til Le Bourget i Frankrig. Jeg var i Paris en Uge, i Belgien én Dag og i England flere Dage. Alle Vegne hvor jeg kom frem, ved alle de festlige Sammenkomster, hvor jeg var til Stede, bad man mig om at tage en Hilsen og et Budskab med hjem. Budskabet var altid det samme.

Det lød saaledes: De har set tydelige Beviser for det franske Folks Hengivenhed for Amerikanerne. Naar De rejser tilbage til Amerika, tag saa det Budskab med hjem til De Forenede Staters Folk fra Frankrigs og Europas Folkeslag.

Jeg takker Dem alle.«

Her er ikke Stedet til at gaa i Detaljer om, hvad der videre skete paa denne store Dag. Dette er kun en Skitse, malet med hurtige, dristige Penselstrøg paa en skitseret Baggrund. Men det er umuligt at forbigaa denne Lindberghs ene korte Tale uden samtidig at prøve paa at faa Læseren til at forstaa noget af dens Betydning. Her har vi hele Flyveturen i een Sætning; den giver det, som Flyveren selv anser for sin egentlige Bedrift, og den udtrykker denne Bedrift i saa simple og dog veltalende Ord, at de i Dagevis gav Genlyd i Frankrig og Amerika, der var blevet halvt fremmede for hinanden paa Grund af pinlige Gældsforhold,

Og det vidunderligste af det hele var, at denne Tale var improviseret.

Ligesom den Gang Abraham Lincoln sluttede sin Valgtale i Gettysburg, og Tilhørerne blev siddende næsten som lammede af dens Fyndighed og Korthed, saaledes indtraadte der her en ejendommelig Tavshed lige efter Lindberghs Tale. Saa lød der et langvarigt Bifald. Der

fløj ingen Hatte op i Luften, men Mænd og Kvinder klappede, indtil de fik ondt i Hænderne. Mange græd. En Radio-Speaker, der ellers havde rørende Meddelelser til sit Speciale, brød sammen og hulkede.

Flere og flere begyndte at forstaa, at her var man med til noget andet og større, end til at fejre den rent mekaniske Sejr over Kampen med de Bølger, der skiller Amerika fra Europa.

Højtideligheden sluttede lige saa simpelt og hurtigt, som den begyndte. I Præsidentens private Automobil blev Lindbergh ført til det »Hvide Hus« i Dupont Circle. Dagen igennem dvælede en nysgerrig, interesseret Tilskuerskare foran Bygningen, bag Politiafspærringen. Nu og da brød Hurraraabene løs og holdt først op, naar Lindbergh smilende viste sig i Døren eller paa Balkonen.

Alle Regeringsmedlemmerne med Damer var Præsident og Mrs. Coolidge's Gæster den Aften til Middag. Lindbergh sad paa Værtindens højre Side; han var i »Kjole og Hvidt«, og imponerede ved den frejdige Lethed, hvormed han besvarede baade lystige Indfald og Spørgsmaal fra det fornemme Selskab.

Naar en Mand bliver gjort til Dagens »Løve«, maa han i Reglen finde sig i, at man giver sig til at pille ham fra hinanden for at opdage hans Særheder og Ejendommeligheder. I dette Tilfælde laa det ejendommelige ved Lindbergh netop i, at der ikke var noget som helst naragtigt eller besynderligt ved ham. Hverken i Ydre, Ord eller Væsen. Hans Øjne var klare, hans Smil straks parat; som en øvet Diplomat undgik han prekære Diskussioner; og han havde straks Svar paa rede Haand paa ethvert fornuftigt Spørgsmaal, for saa vidt det laa inden for hans Kundskab og Erfaring.

Det virker maaske lidt ensformigt i Længden atter og atter at fremhæve dette Træk af ligefrem Jævnhed hos Lindbergh. Men heri ligger netop den egentlige Forklaring paa det ubeskrivelige Indtryk, hans Personlighed gjorde paa Folk.

Efter Middagen hos Præsident Coolidge tog Lindbergh hen til et Møde i The National Press Club i Washington-Hallen. Dette var hans første offentlige Optræden »inden Døre« i Amerika; over seks Tusinde Tilhørere udsatte sig for Hedeslag ved at stuve sig sammen i hvert Hjørne, hver lille Krog i Bygningen.

Festen begyndte med en Festtale, der holdtes af Presse-Klubbens Formand, Mr. Richard V. Oulahan. Vi gengiver her Talen ordret, fordi den saa levende illustrerer Pressens, den »fjerde Stands« ellers noget skeptiske Følelser over for en Berømthed:

»Under Deres journalistiske Flyveture i de sidste tre Uger,« begyndte Mr. Oulahan, »maa De have opdaget, at der kan læses meget mellem Linierne i Aviserne. Derfor vil selv en Begynder paa Journalismens Omraade, som De selv, ikke have svært ved, mellem Linierne paa dette journalistiske Udtryk at finde en virkelig ægte Følelse.

Vi Presse-mænd træffer alle mulige Slags Mennesker paa vor Vej. Vi ser meget smukt og godt, men vi ser ogsaa megen Egoisme, Selvforherligelse og lave Motiver, medens vi sidder i Kulissen og ser Verden passere Revue over Livets Scene. Hvis det er sandt, at vort Metier er tilbøjeligt til at gøre os til tørre, støvede Kynikere, saa fik vi sandelig blæst Støvet af, da vore Kolleger, som hilste Dem paa den anden Side Verdenshavet, gennem Radioen meddelte os Nyheden om Deres enestaaende Bedrift. Hos Amerikanere vakte denne Meddelelse en uvilkaarlig Følelse af Stolthed over, at De tilhørte vor Nation.

Hele Verden overvældedes af en Daad saa dristig, saa overlegent udført, saa glimrende tilendebragt; Nationer stod maalløse ved Tanken om den sejrige Ungdoms stolte Triumfvogn, der farer gennem ukendte Himmelegne tværs gennem Storm og Uvej.

At Pressen, inspireret af en saadan Situation, udførte sin Del af Arbejdet vel, er ikke saa mærkeligt. Beretningerne om hans Ord og Fremtræden spredte og opløste Misforstaaelsers og Forviklingers onde Dunster. Han stod overfor et undrende og forbavset Europa som Legemliggørelsen af den sande, amerikanske Aand.

Pressen har derfor kun Grund til at være stolt, dersom den i Skildringen af den senere Fase i den unge Amerikaners Karriére atter har bibragt Nationerne Verden over den Opfattelse, at Renhed i Gerning og Tanke, en Sportsmands Opfattelse af Ære og »fair play«, Beskedenhed i Tale og Optræden og Tro paa en Møders Bønner har virkelig Værdi som Nyhedsstof, der kalder paa Fantasien, vækker Kappelysten og stadig danner det sande Grundlag for virkelig Fremgang.«

Derefter traadte Overpostmester New frem og gav Lindbergh det første særlige Luftpostfrimærke. Da han overrakte den unge Flyver det, sagde han:

»Det er som Flyver i Luftpostens Tjeneste, at jeg hilser Dem. Ingen af de offentlige Institutioner, der arbejder i Fredens Tjeneste, har i Fortid og Nutid været omgivet af saa megen Romantik som Postvæsenet her i De Forenede Stater.

Lad os begynde med at nævne Fortidens enlige Kurérer, der fulgte de vildsomme Stier gennem Skove og Moser, snart til Fods og snart til Hest, derefter en senere Tids maleriske Postkusk, der satte Liv og Lemmer i Vove blandt de vilde Stammer, der den Gang beboede vore vildsomme Skove; vi tænker paa de Mænd, der gør Tjeneste oppe i de nordlige Egnes Is og Sne og kæmper sig frem mod Elementerne med deres Hunde og Slæder, og vi fører Linien videre til de uforfærdede Flyvere, der farer gennem Natten med Luftposten og for hvem De er en værdig Repræsentant. Fra først til sidst er vort Postvæsens Historie hyllet i et Slør af Romantik.

Vi har ingen Titler at bortgive, og ingen Ordenstegn eller Medaljer til at forøge den Samling, De allerede har modtaget. Men een Ting kan Postvæsenet gøre for at hædre Dem, som alle vil finde rimeligt og passende. Vi har ladet udføre et specielt Flyvepostmærke med Deres Navn og et Billede af den anden Deltager i Turen, Flyvemaskinen, Deres eneste Ledsager paa denne nu verdensberømte Fart over Oceanet. Det er første Gang et Frimærke er udstedt til Ære for et endnu levende Menneske — en Udmærkelse, som De ærligt har fortjent.

Det er mig en stor Glæde at faa Lov at overrække Dem og Deres Moder, som lod Dem komme ind i vor Tjeneste, de første 2 Eksemplarer af dette Mærke, som det mest talende Bevis paa den Højagtelse, De Forenede Staters amerikanske Postvæsen altid vil nære for Dem.«

Disse Taler er gengivet ordret, fordi de bedre end noget andet understreger den Virkning, Lindberghs Bedrift havde baade i det offentlige og det private Liv. Selv den største, sejrige Krigshelt kunde vel næppe i den Grad have rystet Grundvolden for saa meget af det bestaaende, hvor kraftig end hans pansrede Næve maatte være.

Det næste der skete, var, at Statsminister Kellogg overrakte Lind-

bergh et Mindealbum med et Uddrag af de diplomatiske Noter, der udveksledes mellem den amerikanske Regering og de forskellige Udenrigsministerier i Verden i Anledning af Flyvningen. Hans Ord fremhævede endnu mere det forbløffende Billede af en hel Verdens Beundring, der oprulledes for Lindberghs utilsløret forbavsede Blik.

»Oberst Charles A. Lindbergh,« begyndte han langsomt og vægigt, medens hans Øjne ikke veg fra Genstanden for hans Lovprisning. »Den 20. og 21. Maj 1927 blev Verden elektriseret ved Budskabet om Deres Flyvning fra New York til Paris. Det var en beundringsværdig Daad, der krævede den højeste Grad af Mod, Dygtighed og Selvtillid. Det er tvivlsomt, om nogen Enkeltmandsdaad i vore Dage har vakt en saa enstemmig Beundring og Begejstring Verden over, som Deres. Deres storslaaede Bedrift betegner et mægtigt Fremskridt for Videnskaben.

De er blevet lykønsket af Konger og Præsidenter. De har lyttet til Tusinders og atter Tusinders begejstrede Hyldest ovre i Europa, og De har læst og hørt om den Anerkendelse, som Millioner af andre Mennesker med Rette har ydet Dem. Endnu ved De ikke selv, hvor mange andre Tusinder der har bevidnet Dem deres Beundring i Breve og Telegrammer. I det lille Album findes kun trykt de officielle Telegrammer, der indkom til Statsministeriet, og det er mig en Glæde at kunne overrække Dem Bogen til Minde om Deres epokegørende Bedrift.

Naar vi kaster et Blik tilbage over de sidste halvtredsindstyve Aar, forbavsnes vi over de Fremskridt, der er sket i det sidste kvart Aarhundrede paa Videnskabens, Kunstens og Opfindelsernes Omraade. Vi lever i en forunderlig Tid, og Deres modige Bedrift vil gaa over i Historien.«

Derefter kom Dr. Charles G. Abbott, Sekretær ved det Smithsonianiske Institut, der meddelte Lindbergh, at Institutet havde besluttet at tildele ham Langleys »Medalje for Pionerer«. Denne Medalje er kun givet til nogle ganske faa, fremragende Mænd som Orville Wright, Glenn H. Curtiss og Gustave Eiffel. Saaledes føjedes der til Pressens og Regeringens Hyldest en eksklusiv Udmærkelse fra et af Verdens ældste og fineste videnskabelige Selskaber.

Derefter oplæstes en Vrimmel af Hilsener fra specielle Organisationer og fra de Byer, Lindbergh havde passeret paa sin historiske Flyvning fra San Diego til Paris. Fra St. Louis kom en rørende Paamingelse: »Vi venter Dem med Utaalmodighed vi har ventet lige siden hin graa Morgenstund, da De gik op over Havet og Skyerne mod Paris.«

Der var en Hilsen fra den engelske Regering, en Begivenhed næsten uden Sidestykke, naar man betænker, at Modtageren var en Privatmand i privat Ærinde. Den officielle Overbringer læste Budskabet op:

»Den britiske Regering har anmodet mig om paa hele det britiske Folks Vegne at bringe Oberst Lindbergh Nationens varmeste Lykønskning i Anledning af hans Hjemkomst efter den historiske Flyvning over Atlanterhavet. Det engelske Folk nærer den oprigtigste Beundring og Hengivenhed for Oberst Lindbergh, ikke alene paa Grund af hans storslaaede Mod og Udholdenhed, men ogsaa for den Beskedenhed, hvormed han har baaret sit Held, og den Redebonhed, hvormed han har anerkendt andre Flyveres Præstationer.«

Som Slutsten paa hele denne brogede Række af Indtryk, af Lovord og Gaver blev det meddelt Forsamlingen, at Festens Genstand selv vilde tale. Man behøver kun at læse nogle af de forudgaaende Lovtaler og oratoriske Kunstpræstationer for at beundre det moralske Mod, der skulde til for at tale til denne vældige Forsamling og finde Udtryk for det, der laa ham nærmest paa Hjerte.

»Jeg vilde gerne udtale min Taknemlighed for den Modtagelse, Amerika har givet mig, og for den Venlighed, jeg har mødt her i Aften.« Det var tydeligt, at Taleren vilde ind paa et andet Felt end det langt vanskeligere, han havde berørt lidt tidligere paa Dagen. »Da jeg landede i Le Bourget for nogle faa Uger siden, landede jeg fuld af Forventning og Haab om at skulle se Europa. Jeg havde jo aldrig været uden for mit eget Lands Grænser før i mit Liv. Jeg havde set en Masse interessante Ting paa min Vej over Irland, England og Frankrig. Jeg havde kun været borte fra Amerika knapt to Dage, saa jeg syntes jo egentlig ikke, at det hastede saa meget med at komme hjem igen.

Men da jeg havde været en Ugestid i Frankrig, en Dag i Belgien og en 2-3 Dage i England — ja, paa det Tidspunkt havde jeg læst adskillige Telegrammer fra Amerika og talt med 3 Ambassadører og deres Attachéer og indset, at det ikke gjorde nogen synderlig Forskel, om jeg havde Lyst til at blive eller ej: det var naturligvis ikke *nødvendigt*, at jeg straks tog hjem, men der laa altsaa et Krigsskib og ventede paa mig!

Ambassadøren sagde, at det ikke var en Ordre, men et Raad,« tilføjede Lindbergh.

Altsaa sejlede jeg d. 4. Juni fra Cherbourg paa Krydseren »Memphis«, og da jeg i Morges sejlede op ad Potomac-Floden, var jeg ikke ked af, at jeg havde fulgt dette Raad.

Jeg saa' i Europa adskillige Ting, der kan være af Interesse for amerikansk Flyvevæsen. Hele Europa nærer den dybeste Respekt for vort Postflyvevæsen. De har slet intet tilsvarende derovre.

Men hvor vi har vore Postruter, har de Passagerruter. Hele Europa er dækket af et Net af Passagerruter mellem alle de store Byer. Jeg mener, at vi her hjemme nu skulde forsøge at indføre Passagerruter, der staar paa Højde med vore Postruter. Vi har her til Lands særlige Betingelser i de lange Afstande, der egner sig saa glimrende til Lufttrafikken. Og, hvad mere er: Vi kan gennemføre disse lange Ruter uden at være nødt til at passere internationale Grænser.

Spørgsmaalet: »Hvorfor er Europa kommet forud for os i Trafikflyvning?« ligger jo meget nær. Grunden er selvfølgelig den, at Regeringerne i Europa giver Tilskud. Jeg tror ikke, vi behøver den Slags Støtte her hos os. Selvfølgelig, dersom vi fik en saadan Statsunderstøttelse, kunde vi starte Passagerflyvning saa at sige med det samme. Men i det lange Løb vilde hele Foretagendet, Linier, Længde og Ruter blive afhængigt af Statstilskudet.

Hvad vi først af alt trænger til, er en Række Lufthavne, en i hver By, stor eller lille, over alt i De Forenede Stater. Dersom vi fik det, vilde Resultatet i Løbet af nogle ganske faa Aar blive, at Europa beundrede vore Passagerruter, som de nu beundrer vore Postruter.«

Den næste Dag var Søndag; ligeledes en travl Dag for Lindbergh. Under Ledelse af Festkomitéen gjorde han alt det, Amerika ventede

af ham. Og de, der har haft Lejlighed til at se den unge Mand paa nært Hold, véd, at han gjorde det med Glæde og i fuld Forstaaelse af, at det var en Ære, der vistest ham.

Han gik i Kirke sammen med Præsident og Mrs. Coolidge. Sammen med sin Moder nedlagde han derefter en Krans paa den ukendte Soldats Grav ved det store Krigsmindesmærke paa Arlington Kirkegaard. Han tog herfra til Georgetown og besøgte de saarede Soldater paa Walter Reed Hospitalet. Han overværede en Fest i Anledning af det amerikanske Flags 150 Aars Dag; Gudstjenesten ved denne Lejlighed blev holdt paa Trappen paa Kapitol i Washington og lededes af Charles Evans Hughes.

Det var ved denne Lejlighed, at Lindbergh blev dekoreret med Æreskorset. Hans Tak for denne Udmærkelse var lige saa kort, som den var klar og fyndig. Han erklærede, at Æren for hans Flyvning over Oceanet tilkom ikke ham alene, men i lige saa høj Grad amerikansk Videnskab og Genialitet, der havde ofret saa mange Aars indgaaende Studium paa Flyveteknikken.

»Der er et Par Ting, der bør erindres i Forbindelse med denne Flyvetur, Ting, som der hidtil ikke er lagt tilstrækkelig Vægt paa. Og det er netop det, der gjorde det muligt for mig at gennemføre Turen. Det var ikke en enkelt Flyverbedrift. Det var Kulminationen af 20 Aars Forskning paa Flyveteknikkens Omraade, og et Opbud af alt det bedste i amerikansk Aëroplankonstruktion. Det repræsenterede amerikansk Industri. Og desuden maa man ikke glemme, hvad man skylder de videnskabelige Forskninger, som har staaet paa i Aarhundreder. Alt dette maa tages i Betragtning, naar denne Flyvning omtales og roses. Æren tilkommer ikke alene Flyveren, men alle de Faktorer, jeg her har omtalt. — Tak!«

Denne Søndag var Lindbergh fuldt værdig, enten man tænker paa hans Bedrift eller paa hans Betydning som Menneske. Og ogsaa her mærkedes den Inspiration, der gik gennem alt, hvad han sagde og gjorde, fra det Øjeblik han landede i Le Bourget og til det Øjeblik, da disse Linier skrives.

Er det da noget Under, at Befolkningen tog ham til sit Hjerte, som den gjorde?

V

NEW YORK

Mandag d. 13. Juni stod Lindbergh op, saa snart Dagen gryede, og var paa Mayflower Hotel Kl. 6,45; her skulde han spise Frokost med »Det nationale Luftfartsselskab«, der udnævnte ham til livsvarigt Medlem af Selskabet.

Han naaede Bolling Flyveplads uden for Washington omkring Kl. halvtotte. Her skete et Uheld, det eneste, som gjorde et lille Skaar i hans Glæde over den straalende Modtagelse. Hans Motor vilde ikke startel! Og der var ikke Tid til at undersøge Grunden nærmere, naar han ikke vilde risikere Forsinkelse paa Vejen til New York, hvor man utaalmodigt ventede paa hans Ankomst for at give ham et storslaaet »Velkommen«. En af Hærens Jagere blev hurtigtst rekvireret, og han var snart paa Vingerne, ledsaget af over en Snes andre Flyvemaskiner.

Eskadrillen tog Vejen over Baltimore, Wilmington og Philadelphia. Øjenvidner beretter, at der fandt begejstrede Demonstrationer Sted i hver af disse Byer, da Eskadrillen passerede. Men Flyverne selv, der var flere hundrede Meter oppe i Luften og halvt døde af deres egne Motorers Brummen, hørte ikke noget til de Klokker og Fløjter, som hilste dem, mens de fløj forbi!

Ved Middagstid ankom Lindbergh til Mitchel Flyveplads. Da han var kommet i en Land-Maskine og skulde hentes af Borgmesterens Yacht i Yderhavnen, maatte han hastigt skifte over i en »Amfibie«. Den ny Maskine var tilfældigvis »San Francisco«, der jo nylig var vendt tilbage fra sin Tur til Syd Amerika. Den startede fra Land-jorden og »tog Vandet« faa Minutter senere efter at have passeret lige over Tilskuernes Hoveder.

Her mødte Lindbergh et Syn, som selv de ældste Indbyggere er-

klærer for at være enestaaende i New York Havns Historie. Selv ikke den berømte Hudson-Fulton Demonstration med dens flotte Manøvrer paa Floden kunde maale sig med det, der nu skete.

I den vidunderlige Junimorgens straalende Solskin var der samlet mindst 500 Skibe af alle Arter og Størrelser. Turistdampere, Privat-yachter, Bugserbaade, Motorbaade, Færger, Brandvæsenets Fartøjer, ja, endogsaa Mudderpramme, var med til at danne dette Opbud af Skibe, der var samlet her for at hilse paa den Mand, der havde gjort Havets Betvinger, Oceandamperen, til et antikveret Befordringsmiddel.

En Politibaad svingede op ved Siden af »San Francisco« og tog Lindbergh om Bord. Han blev ført hen til »The Macom«, New Yorks Borgmesters Yacht, under et øredøvende Spektakel af Dampskibs-sirener og Fløjter. Ja, saa voldsom var Støjen, at al Konversation var fuldkommen udelukket i den Time, det tog at sejle hen til Batteriet.

»Macom« sejlede af Sted med hele Sværmen af de 500 Fartøjer bag efter, i een lang uordentlig tilfældig Række. Et Par store Slæbebaade og nogle af Fyrvæsenets Pramme holdt sig tæt ved Siden af Yachten for at holde alt for nysgerrige Gæster borte, der ivrigt bestræbte sig for at bore sig ind mod Yachten for bedre at kunne kigge paa den glade Dreng, der, barhovedet, stod alene paa Broen.

Her, som i Washington, var Luften fuld af Flyvere. Brølene fra deres Motorer blandede sig med en vis højtidelig Basklang i Sireners og Dampskibsfløjters hvinende Kor.

I Kahytten blev Lindbergh interviewet, men med lidet Held. Fløjterne skreg og hvinede, saa det var umuligt at høre, hvad man selv sagde, og desuden afslog Lindbergh bestemt at drøfte sine »Følelser«, hvad der ellers er det bedste, en Journalist véd.

Man mener, at der var samlet saadan noget som 300,000 Mennesker omkring Batteriet, hvor »Macom« lagde til. Og Menneskemasserne langs med Gaderne til Central Park anslaaes til imellem 3,000,000 og 4,500,000. I den øverste Ende af Fifth Avenue var mange Mennesker stillet op inden Klokken 8 om Morgen. Og Lindbergh naaede ikke hertil før Klokken 3 Eftermiddag. Al Trafik var afbrudt; Politiet maatte gøre sit yderste for at opretholde Ordenen blandt disse Millio-
ner af Tilskuere. Som Bevis paa den fuldstændige »Udrykning« kan

anføres, at Politiet havde givet Instrukser om at tage særlige Forholdsregler mod Tyve, naar alle Huse stod tomme, noget, der ikke var sket i en Menneskealder.

I samme Øjeblik Eskorten, med Lindbergh i Spidsen, satte sig i Bevægelse op langs Broadway, brød den berømte New York »Snestorm« løs i Form af Konfetti og Serpentin, der dalede ned fra Sky-skraberne. Fotografierne giver kun tilnærmelsesvis et Begreb om dette Syn.

I Raadhushallen fandt Borgmester Walker saa træffende Udtryk for de Følelser, der besjælede Byen, at det fortjener at citeres her. Han talte mindre formelt, end man havde gjort i Washington, men paa samme Tid, og man kan vel sige netop af den Grund, lykkedes det ham at finde Udtryk for meget af det, de mange Tusinder, der ventede udenfor, gerne vilde have sagt, om man havde givet dem Lejlighed. Han gik lige til Sagen med følgende Ord:

»Jeg skal tillade mig at sætte al Formalitet til Side, Oberst Lindbergh, og blot sige, at dersom De har forsynet Dem med Introduktions-skrivelser til Byen New York, saa er det aldeles overflødigt.

Alle mulige Mennesker har paa Alverdens Sprog fortalt Dem og Verden om Dem selv. De har hørt Gang paa Gang, hvor De er født, hvor De er opdraget, hvor De har gaaet i Skole, og at De har gjort det Mirakel at flyve fra New York til Paris. Jeg gaar ud fra, at De nu selv tror paa det.

Det er heller ikke min Hensigt her at gentage alle de smukke Ting, der i skønne Ord og Vendinger er talt og skrevet om Dem og Deres Triumftog over Atlanterhavet. Men selv om det næsten er blevet en Selvfølgelighed, kan det undertiden virke lidt tørt at betegne Dem som en stor Diplomat; efter Deres imponerende Vovestykke er der jo takket være Deres Beskedenhed, Deres Elskværdighed som ægte amerikansk Gentleman, ingen Tvivl om det. Men der er dog een Ting, som det forekommer mig, man har overset: Man har glemte at omtale Dem som den store Grammatiker, der har givet Ordet »Vi« en ny og dybere Betydning.

Vi kender alle det journalistiske »Vi«, men De er den første, der har gjort os bekendt med det aëronautiske »Vi«; vi hørte det første

Gang efter Deres Ankomst til Paris! De har givet Verden et nyt »Flyve-Pronomen«.

Det »Vi«, som De brugte ved den Lejlighed, var maaske ogsaa det eneste Ord, der passede til Anledningen og til den store Bedrift, De lige havde udført. Dette altomfattende Ord »Vi« var fuldstændig rigtigt, for De var jo ikke helt ene i den store Ensomhed mellem Himmel og Hav, eftersom hvert Hjerter i Amerika, fra Atlanterhavet til det Store Hav, slog for Dem. Hver eneste Amerikaner, ja, hvert eneste Hjerter i den ganske Verden, var i Aanden med Dem paa Deres Flugt over Oceanet, opmuntrende, beundrende, fremmende Farten mod det endelige, triumferende Maal.

Dette »Vi« var en Fremhæven af det Vovemod, den Intelligens, den Tillid og det Haab, der besjælede Nungesser og Coli, som nu kun lever i hele Verdens Hjerter og Bønner. Det »Vi«, De skabte, kom som det forløsende Udtryk for det største af alt, Ordet Tro, og det vendte Folkeslagernes Hjerter over hele den civiliserede Verden mod Deres herlige Moder, hun, hvis Aand var Deres Aand, hvis Tillid var Deres Tillid, og hvis Stolthed var Deres Stolthed; dette »Vi« indbefatter alt det, der fik Verden til at bøje sig for Dem i Betagelse og Beundring; og det »Vi« sendte tillige et andet Budskab ud over Verden, et Budskab, der skabte Lykke og Glæde i alle Amerikaneres Hjerter, fordi det over hele Verden var ensbetydende med fornyet Popularitet og Beundring for Amerika, og hvad Amerikanerne kan udrette.

Oberst Lindbergh, her paa dette Sted ser De diplomatiske Udsendinge fra alle civiliserede Lande i hele Verden; men foran Dem, og rundt om Dem, er selve Folket, Folk fra alle Verdens Lande forsamlet, her i denne By, et af Verdens Mødesteder for alle Nationers Mænd; her er Folk fra alle vor Unions otte og fyrretyve Stater, saavel som fra ethvert Land i hele den civiliserede Verden; og her, i Dag, — lad det høres af alle og ikke blive glemt! — her, ved Hovedporten til Amerikas herlige Lande, hvorigennem Mennesker fra alle Jordens Riger drager ind for at søge Frihedens og det frie Arbejdes Velsignelse, her staar, som Byens øverste civile Embedsmand, en Søn af en Emigrant for at byde Verdens største Helt, selv Søn af en anden Emigrant »Velkommen indenfor Stadens Porte«!

Hvad andet bør jeg gøre Dem opmærksom paa, i Betragtning af den travle Tilværelse, De hidtil har ført og sandsynligvis vil vedblive at føre? Hvad andet kan vi sige, naar vi nu er samlet her, i denne gamle Bys Gader? Og nu i Dag, mens De staar her, vil De høre noget langt skønnere og mere veltalende end de Ord, der udtales af mig eller staar indskrevet paa dette Dokument, jeg her overrækker Dem. De vil høre Hjerteslagene fra alle New Yorks 6 Millioner Indbyggere. Det fortæller Dem en Historie om Stolthed, om Beundring for Deres Intelligens og Vovemod; en Historie om, hvorledes De, idet De fløj ud over det store, ensomme Verdenshav, samtidig malede paa selve Himlens Firmament en straalende Regnbue med Haabets og Modets Farver, vidnende om Menneskeandens Haab og Sejr.

Oberst Lindbergh, New York City er Deres — det er ikke mig, der giver den til Dem; De selv har vundet og indtaget Staden. New York anmoder mig ikke alene om at tolke for Dem sin dybe Beundring for Deres stolte Bedrift, men den er tillige uendelig taknemlig, fordi De har kuldkastet alle de gamle, forældede Grundsætninger og givet os nye i deres Sted; og samtidig har De, om jeg saa maa sige, ogsaa væltet Vejrprofeterne, i det mindste foreløbig, og givet os denne dejlige Dag.

Kun endnu et lille Ord om den Glæde og Lykke, den Stolthed og Udmærkelse, det er for Byen New York at se Dem her, paa denne Dag, uden for denne vor historiske Bygning, siddende her ved Deres Moders Side, hvor vi, ligesom hele den øvrige Verden — men bare med en endnu større Begejstring, end De kunde vente at finde i andre Lande — har den store Forret at kunne ønske Dem velkommen hjem til Verdensstaden, hvorfra De kan se den hele Verden i Øjnene.«

Dermed fæstede Borgmester Walker Tapperhedsmedaljen paa Lindberghs Jakkeopslag, hvorpaa Lindbergh rejste sig og for første Gang udtrykte sine Følelser ved den storslaaede Modtagelse, der var blevet ham til Del:

»Medens jeg traf mine Forberedelser til at forlade New York, gjorde man mig opmærksom paa, at vi rimeligvis vilde faa en temmelig stormende Modtagelse, dersom vi naaede at lande paa Flyvepladsen ved Le Bourget. Efter at have været en Time i Le Bourget,



»The Spirit of St. Louis« vender tilbage til Stedet, hvorfra den udgik, San Diego i Californien.



Parat til nye Bedrifter.

sagde jeg til mig selv, at selv i deres vildeste Fantasi kunde ingen i New York udmale sig Omfanget af den Velkomstdemonstration, der virkelig blev os til Del, da vi naaede Maalet. Det samme gjaldt Bryssel og London. I London forsvandt 1300 Mand af Scotland Yards bedste Folk totalt i Folkemængden, som om de var blevet opslugt af Jorden. Med Undtagelse af nogle faa, der holdt Vagt ved Automobilet og min Maskine, saa jeg ikke et eneste Øjeblik mere end to af dem paa een Gang.

»I Washington fik jeg en vidunderlig Modtagelse, men her i New York tror jeg, at alle fire Modtagelser til sammen kommer til at minde om de omtalte londonske Politibetjente.

Da jeg landede paa Le Bourget, glædede jeg mig til at skulle se Evropa og de Britiske Øer. Efter min Ankomst til London lærte jeg at tale om »Evropa og de Britiske Øer!« Jeg havde kun været borte fra Amerika i godt to Dage den Gang. Jeg havde været meget interesseret i alt, hvad jeg saa, da jeg fløj over Sydengland og Frankrig, og jeg havde ikke mindste Hastværk med at komme hjem til Amerika igen!

Men da jeg havde tilbragt en Ugestid i Frankrig og en kort Tid i Belgien og England og havde læst nogle af de Telegrammer, man havde sendt mig fra De Forenede Stater, begyndte det at gaa op for mig, at Spørgsmaalet: hvor længe jeg vilde blive i Evropa, ikke var noget, jeg *selv* bestemte!

Her var Lindbergh nødt til at gøre et lille Ophold, for at Latteren kunde lægge sig.

»Altsaa maatte jeg forlade Evropa og de Britiske Øer beklagende, at jeg hverken havde faaet Tid til at se Evropa *eller* de Britiske Øer! Men da jeg sejlede op ad Potomac Floden efter at have forladt Krydseren »Memphis«, blev jeg enig med mig selv om, at jeg ikke var saa ked af at have fulgt Gesandstens Raad. Efter at have tilbragt en Time i New York ved jeg, at jeg ikke er det!«

Nu satte Paraden sig igen i Bevægelse op ad Broadway, gennem Lafayette Street, hen til Ninth Street og over Fifth Avenue. Paa Madison Square gjorde Processionen Holdt ved den evigt brændende Flamme. Den høje Søjle med den lysende Krystalstjerne foroven, hvor

der altid brænder Lys, staar som et værdigt Monument over de Mænd, der ofrede Livet under Verdenskrigen. Her nedlagde Lindbergh en Krans til deres Minde.

Fifth Avenue havde siden tidlig Morgen været pakket med Tilskuere. Det var nu midt paa Eftermiddagen. Ligesom i Washington fulgte en Bølge af Hurraraab Hædersgæstens Vogn, efterhaanden som den kom frem gennem Byens Gader.

Han standsede ved St. Patrick's Katedralen, steg ud af Bilen og blev modtaget af Kardinal Hayes.

Den officielle Modtagelse endte i Central Parken, hvor der havde samlet sig over 300,000 Menesker for at byde Gæsten Velkommen. Flere Musikkorps spillede paa een Gang, og Automobilhorn gjorde deres til at øge Larmen.

New York's Guvernør, Smith, havde taget Stade paa en Platform, der var bygget i Dagens Anledning; her afventede han Lindbergh sammen med sin Stab. Han overrakte den unge Flyverhelt Statens Æresmedalje, en ny Æresbevisning til de mange, han allerede havde modtaget! Saa fulgte den sædvanlige Udveksling af Taler, hilst af Mængdens stormende Bifald. En Flyver skrev »Hil Lindy!« med Røgskrift højt oppe paa den blaa Himmel. Politiet havde deres Mas med at holde Styr paa de umaadelige Folkemasser. Her i Parken saa man først det fulde Omfang af Nationens »Lindbergh«-Begejstring; den, der saa det, vil aldrig kunne glemme det.

Den store Demonstration endte Klokken ca. 5. Saa først fik Dagens Helt Lov til at hvile i nogle faa Timer paa det Skjulested, man havde reserveret ham og hans Moder i en Privatlejlighed. At dette var nødvendigt fremgik tydeligt af den stærke Politivagt, der maatte til for at sikre Lindbergh mod den stadige Strøm af ukendte Gæster, der af en eller anden Grund alle ønskede at tale med ham.

Kl. 8,15 Aften tog han ud til Long Island som Gæst hos Direktøren for Post- og Telegrafvæsenet, Mr. Clarence Mackay, der her ejer et pragtfuldt Landsted. Stedet var blevet forvandlet til et Férige med kulørte japanske Lygter over alt i Parken. Firsindstyve Mennesker af New Yorks fornemste Selskab var til Stede ved den næsten kongelige Middag. Til det paafølgende Bal mødte senere flere Hundrede andre Gæster.

Man skulde paa Forhaand tro, at denne første overvældende Dag i sig selv havde været nok til at skaffe Byen Luft for sin Begejstring. Men nej! der paafølgte en kaleidoskopisk Uge, der var om muligt endnu mere anstrengende. Det var ikke alene det, at Lindbergh oversvømmedes af en voksende Mængde Tilbud om Stillinger af enhver Art, men samtidig druknede han næsten i Indbydelser. Dertil kom, at hans Flyvemaskine stadig befandt sig i Washington, skønt han havde lovet at flyve den til St. Louis den paafølgende Weekend.

Staden New York gav en Middag til Ære for Lindbergh. Der var udstedt ca. 4000 Invitationer, og Middagen fandt Sted paa Hotel »Cosmopolite«. Det var ved denne Lejlighed, at Mr. Hughes udtalte følgende, enestaaende Hyldest til Flyveren:

»Naar en ung, slank og beskeden Mand kan smutte over til Paris om Aftenen og telefonere til sin Moder i Detroit næste Morgen; naar Millioner, baade her til Lands og paa den anden Side Havet, sættes i Stand til — ved Hjælp af mystiske Bølger, vi har tvunget til at lyde vort Bud — at lytte til De Forenede Staters Præsident, naar han uddeler Æresbevisninger for den omtalte Bedrift; Æresbevisninger, der i sig selv kun er en svag Afglans af den Beundring og Kærlighed, der opfylder alle amerikanske Hjerter ved Tanken om denne vor Landsmand derude Vest fra, der bragte Hæder og Berømmelse til Amerika ved sin Flyvetur, saa er i Sandhed den største og vidunderligste Dag, vor gamle Jord nogen Sinde har set, oprundet!

Vi vurderer Helte, som Skibe, efter deres Deplacement. Oberst Lindbergh har »deplaceret« vore tilvante Idéer over al Beregning. Han fylder vore Tanker; han har endogsaa faaet os til at glemme Politik!

Med eet Slag har han løftet os op i det højere, friere, renere Luftlag, der er hans Hjem. Han har faaet os til at glemme alt hverdagsagtigt, grimt og raat. Hvad betyder Penge, naar Charles A. Lindbergh er til Stede?

Hvad betyder Lediggængerens Fornøjelser sammenlignet med denne unge Mands Sejr, vundet i Kraft af Energi og Intelligens? Han har uddrevet Sensationsjægerne af vor Tankes Tempel. For et Øjeblik har vi glemt den graa og smudsige Hverdag. Det er i Sandhed en lykkel-

lig Dag for Amerika, der for sit indre Øje ser en Ungdom med Blikket rettet mod de højeste Maal og med et ubetvingeligt Mod!

Det er muligt, at vi har bragt Folkeslagene nærmere til hverandre. Denne Flyverbedrift er muligvis at betragte som et Fredens og Fordragelighedens Tegn, men Fred og Fordragelighed kan i det lange Løb kun trives i Hjerter, der sætter disse Egenskaber til Højbords!

Vi er alle som een blevet bedre Mennesker ved det, der skete gennem vor unge Vens Heltebedrift. Vore Dreng og Smaapiger ser nu for sig et opildnende Eksempel paa, hvad virkelig Manddom og Mandsmod er i Stand til at udrette. Er det dog ikke vidunderligt at have faaet Lov til at leve i en Tid, hvor Videnskab og Mandsmod rækker hinanden Haanden for at løfte Menneskeheden mod et straalende Ideal.

Og atter ser vi som i et Lynglimt vore udtømmelige, nationale Skatte. Fra et bramfrit Hjem, hvor Egenskaber som Flid, Nøjsomhed og Retskaffenhed holdes i Ære, træder pludselig denne unge Mand frem for vort Blik og viser os, hvad den amerikanske Nation ejer af udtømmelige Skatte.

Amerika kan prise sig lykkelig over sine Helte. Folkesjælen suger Næring af deres Bedrifter, og Fantasien lever højt paa deres store slaaede Handlinger. Der findes vel altid nogle, der gerne vil berøve vore Helte noget af deres Glans, men Lindbergh kan man intet berøve. Han er for os Inkarnationen af Amerikaneren, som vi helst vil have ham.«

Hvis man skulde beskrive alt, hvad der skete under Lindberghs fire Dages Ophold i New York, maatte man ty til en ren, skematisk Oprensning. Hver Aften var der stor Banket; hver Dag var der stor Frokost. Gæsterne ved disse Festligheder maa tælles i Tusinder, ikke i Hundreder, ved Hovedbordet kunde man være sikker paa at finde Amerikas fineste og berømteste Navne.

Lindbergh holdt Tale ved hver eneste af Festerne, og hver Gang takkede han paa samme indtagende Maade alle dem, der havde bidraget til at gøre hans Ophold til en saa straalende Oplevelse. Han sluttede i Reglen med at lægge et godt Ord ind for sin store Interesse: Flyvevæsenet, der staar hans Hjerte nærmest.

Grosserer-Societetet gav en kæmpemæssig Frokost til hans Ære. Luftfartsdepartementet i Ministeriet gav en Banket, hvor Gæsterne fyldte den verdensberømte Balsal i »Waldorf« Hotellet.

Onsdag Aften gav Lindbergh et slaaende Bevis paa sin enestaaende Udholdenhed. Efter at have været til Middag paa Rodman Wana-maker's Yacht og overværet en Galaforestilling paa et af de store Operetteteatre, tog han hen til en stor Velgørenhedsfest paa et af New Yorks ledende Teatre. Ved halv to Tiden om Natten undslap han gennem en Bagdør og tog lige ned til Mitchel Flyveplads. Skønt han stadig var i Kjole, laante han en Flyverhætte og stak af til Washington lidt over tre. Klokken halv otte var han tilbage igen — i sin egen Flyvemaskine!

Hans sidste Dag i New York var saa travl, at han slet ikke fik Tid til at tage sig en lille Lur oven paa den søvnløse Nat. Han tog til Brooklyn, hvor en lille Million Mennesker bød ham et begejstret Velkommen; derfra maatte han til en stor, officiel Frokost. Saa var han til Stede ved en stor Eftermiddagste paa Waldorf Hotellet, hvor Raymond Orteig overrakte ham en Check paa de 25,000 Dollars, han allerede for længe siden havde udsat som Præmie for den første Flyvning fra New York til Paris. Og samme Aften Klokken 8, talte han maaske lidt træt, men stadig lige frisk af Ydre, ved en mægtig Flyver-Banket, hvor mange af Verdensnavnene blandt Flyverne var til Stede.

VI

ST. LOUIS

Fredag d. 17. Juni Klokken 8,17 Morgen startede Lindbergh i sit Aeroplan mod St. Louis. I Paterson fløj han lige over Wrights Fabrikker, hvor den Motor, der havde baaret ham over Atlanterhavet, var blevet bygget. Han naaede Columbus, Ohio, da Klokken var et Kvarter over 11. I Dayton sluttede en Eskadrille paa 30 hurtige Militærmaskiner sig til ham. De startede fra Flyvepladsen, hvor den gamle Hangar fra Orville og Wilbur Wrights Tid endnu staar.

Ved Femtiden om Eftermiddagen nærmede han sig St. Louis i en tæt, fugtig Taage. Han gik lavt ned og kredsede over Byen. Her, som i New York, vrimlede Luften af Aeroplaner. Gader og Tage var sorte af Mennesker. Paa Lambert Flyveplads var Tropper opstillet i Karré for at beskytte ham mod den begejstrede Menneskemasse.

Den Aften lykkedes det ham at undslippe til en Vens Hjem, hvor han omsider kunde hvile sig lidt — noget, der tiltrængtes haardt. Men det kneb ogsaa her at blive fri for den Skare af Reportere og Forretningsagenter, der altid trængte sig sammen, hvor Lindbergh var. Lørdag Morgen foranstaltede Byen en Demonstration med efterfølgende Frokost og Festbanket. Om Søndagen gav han en Flyveopvisning over Byens største Torv. Der gik overhovedet ikke en Time, ja, man kan godt sige næppe et Minut, hvor der ikke blev lagt Beslag paa hans Tid og Kræfter.

Paa dette Tidspunkt var hans Post naaet op til ligefrem svimlende Højder. Man regner, at han modtog over 2,000,000 Breve og adskillige hundrede Tusinde Telegrammer. Han lod følgende indrykke i Bladene:

»Til Pressen: Som Luftpostflyver paaskønner jeg i allerhøjeste

Grad de Følelser, der fik mine Landsmænd til at byde mig »Velkommen hjem« gennem »Luftposten« og jeg kan kun beklage, at jeg ikke er i Stand til at besvare hver enkelt af disse Tusinder af Hilsener, for mit Hjerte tilhører Luftposttjenesten, og jeg vil være lykkelig, dersom jeg maa faa Lov at gøre mit til at opretholde den Interesse for Luftpostsagen, som mit Held paa den nylig tilendebragte Tur mulig har været med til at vække her i Amerika.«

Nu begyndte Statistikerne at faa travlt. Fra een Side meddelte man, at den overvældende Interesse for Flyvevæsenet, som Lindberghs Daad havde fremkaldt, satte det sædvanlige Forbrug af Avispapir i De Forenede Stater op med 25,000 Tons.

Man mener, at der blev skrevet ca. 5000 Digte til Minde om den første Flyvning fra New York til Paris. En By blev opkaldt efter Flyveren og fik Navnet »Lindbergh«. Masser af Børn blev opkaldt efter ham. Luftflyveposten fik et kolossalt Opsving af samme Grund.

Begejstrede ledende Artikler fandtes i alle større Dagblade hele Verden over. Nedenstaaende Leder fra New York Times danner en passende Afslutning paa denne meget overfladiske Beretning om de første Dages Lindberghs Begejstring og Menneskehedens Velkommen til Helten:

»En Mand som han er en Ener blandt Millioner. Naar man skal analysere den dybere Grund til den overvældende Lindberghs Begejstring, kan dette gøres i ganske faa Ord: Han ejer de Hjertets og Aandens Egenskaber, vi alle helst vilde eje. Da han lod New Foundland bag sig, vilde andre have tænkt sig, at han skulde til Stævnemøde med Døden; men den uforsagte unge Mands egen Opfattelse var, at han skulde træffe nogen i Paris! To modige Franskmænd havde lige sat deres Liv til, saa vidt man vidste, under deres Forsøg paa at flyve over Atlanterhavet til De Forenede Stater. En ung ukendt Amerikaner, der kun havde Støtte i sin egen Selvtillid, gennemførte Turen let og glat, hurtigt og sikkert, ganske alene og uden væsentlig forudgaaende Reklame. Fra New York til Paris, uden en Haand at gribe eller en Vens Stemme til Opmuntring paa Vejen det var en Daad, man nok kunde tabe Næse og Mund over. Og det var netop, hvad baade Frankrig, Belgien og England gjorde.

Og alligevel var det ikke det allerstørste — større end alt andet var den Sindets Ligevægt, han formaaede at bevare, da Millioner tiljublede ham og kaldte ham Helt, da alle Kvinder tabte deres Hjerter til ham, og beundrende Regeringer overrakte ham det ene Udmærkelsestegn efter det andet. Lindbergh saa hele Verden paa Knæ for sine Fødder — og han rødmede som en ung Pige! En mere beskeden Fremtræden, naturlig, mandig, elskværdig og indtagende, en mere ligetil og ærlig Karakter har man sikkert aldrig fundet hos nogen af Sejrens Udkaarne, som Menneskeracer har tilbudt og gjort til sine Afguder. Amerika har aldrig nogen Sinde følt sig saa stolt af en af sine Sønner, som i Dag.«

